

Plan de Déplacements Urbains de la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis



PARTIE II - Programme d'actions

AVRIL 2013



Sommaire

La communauté d'agglomération du Beauvaisis	4
Présentation de la démarche PDU	5
Qu'est-ce qu'un Plan de Déplacements Urbains ?	5
Les PDU et la loi.....	5
Une démarche volontaire.....	6
Le contenu des documents	7
Le périmètre du PDU.....	8
La hiérarchie des documents	9
Le Schéma Régional Climat Air Energie.....	10
Le SCoT du Beauvaisis	13
La concertation organisée pour le PDU	14
Réunions et concertation	14
L'enquête déplacements.....	15
Les éléments clés du diagnostic	16
Une mobilité singulière	16
Les enjeux.....	21
Les enjeux.....	22
Scénarios et objectifs retenus.....	24
Choix du scénario	24
Le programme d'actions proposé pour 2012-2022	26
Action 1	27
Action 2	28
Action 3	28
Action 4	29
Action 5	30
Action 6	31
Action 7	32
Action 8	33
Action 9	34
Action 10	35
Action 11	37
Action 12	38
Action 13	39

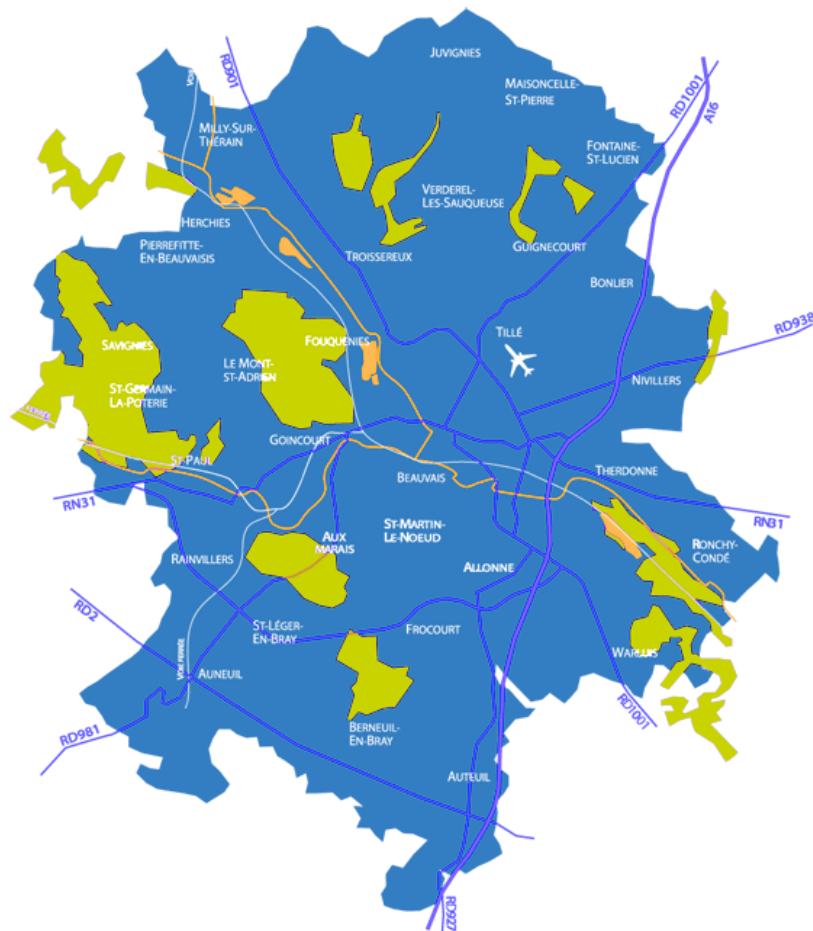


Action 14	39
Action 15	40
Action 16	40
Action 17	41
Action 18	42
Action 19	43
Action 20	44
Action 21	44
Action 22	45
Action 23	45
Action 24	46
Action 25	46
Action 26	47
Action 27	47
Action 28	48
Action 29	49
Action 30	50
Action 31	50
Action 32	51
Action 33	51
Action 34	52
Action 35	52
Action 36	53
Action 37	54
Action 38	55
Action 39	56
Action 40	56
Action 41	57
Action 42	57
Action 43	58
Action 44	58
Action 45	59
Action 46	59
Action 47	59
Action 48	60
Action 49	60
Action 50	60
Action 51	61
Calendrier prévisionnel	62

La communauté d'agglomération du Beauvaisis

La Communauté d'agglomération du Beauvaisis est une structure intercommunale française, située dans le département de l'Oise et la région Picardie.

La Communauté d'agglomération du Beauvaisis associe la ville et sa périphérie. Créée en 2004, elle regroupe les 17 communes qui faisaient partie de la communauté de communes du Beauvaisis et 14 communes qui les ont rejointes.



Présentation de la démarche PDU

Qu'est-ce qu'un Plan de Déplacements Urbains ?

Les PDU et la loi

Créés par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) en 1982, les plans de déplacements urbains ont été rendus obligatoires en 1996, par la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE), dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants ou recoupant celles-ci. Ce plan est établi pour une durée de 5 à 10 ans et doit être révisé en cas de modification du périmètre de transports urbain.

La loi fixe également les orientations sur lesquelles doivent porter les PDU :

- l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements,
- la diminution du trafic automobile,
- le développement des transports collectifs, de la bicyclette et de la marche à pied,
- l'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération,
- l'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs de stationnement,
- le transport et la livraison de marchandises,
- l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir des plans de mobilité,
- la mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes

Enfin, la loi solidarité et renouvellement urbain (SRU) du 13 décembre 2000 a une nouvelle fois renforcé la portée et le contenu des PDU, notamment en matière de sécurité routière, de stationnement et de transport de marchandises.

Elle intègre les PDU dans l'ensemble des documents de planification urbaine pour consolider les liens entre développement de la ville et politique des déplacements.

Ainsi, les prescriptions des PDU s'imposent dorénavant aux Plans locaux d'urbanisme (PLU) et à l'inverse, elles doivent prendre en compte les orientations des Schémas de cohérence territoriale (SCoT) et des Schéma Régionaux Climat Air Energie SRCAE.

Une démarche volontaire

Dans le cas de la Communauté d'agglomération du Beauvaisis, ce seuil n'étant pas atteint (\pm 80 000 habitants), le présent PDU a donc fait l'objet d'une démarche volontaire.

Les élus de la CAB ont en effet choisi cette procédure qui désormais les oblige au regard de la loi et assure une cohérence avec les autres politiques.

Cette décision témoigne d'une prise de conscience de la place des déplacements dans le quotidien des habitants et leurs conséquences sur le cadre de vie et de leur volonté d'agir pour inverser les tendances.

Le contenu des documents

En termes de contenu, les PDU, par un traitement global de la problématique des déplacements, atteignent les objectifs fixés par les lois LOTI, LAURE et SRU d'une part et les objectifs de l'AOTU d'autre part. L'ambition du PDU est d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité des habitants et la protection de leur environnement et de leur santé. Les mesures à mettre en place concernent notamment :

- l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements ;
- la diminution du trafic automobile (ou trafic routier) ;
- le développement des transports collectifs et des moyens de déplacements économes et les moins polluants pour l'environnement, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;
- l'aménagement et l'exploitation des réseaux et des voiries d'agglomérations, afin de les rendre plus efficaces, notamment en les partageant entre les différents modes de déplacement et en favorisant la mise en œuvre d'actions d'information sur la circulation ;
- l'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs de stationnement ;
- le transport et la livraison des marchandises, tout en rationalisant les conditions d'approvisionnement de l'agglomération afin de maintenir les activités commerciales et artisanales ;
- la mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements ;
- l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage, en réalisant un plan de déplacement d'entreprise.

Le plan de déplacements urbains doit faire l'objet d'une évaluation au bout de cinq ans, et sa révision, en cas de modification du PTU, doit intervenir dans un délai maximum de trois ans.

Le périmètre du PDU

Le périmètre d'action d'un PDU est le Périmètre des Transports Urbains (PTU).

Dans le cas de Beauvais, le PTU est identique à celui de la Communauté d'Agglomération et comprend donc 31 communes.



Périmètre du PDU

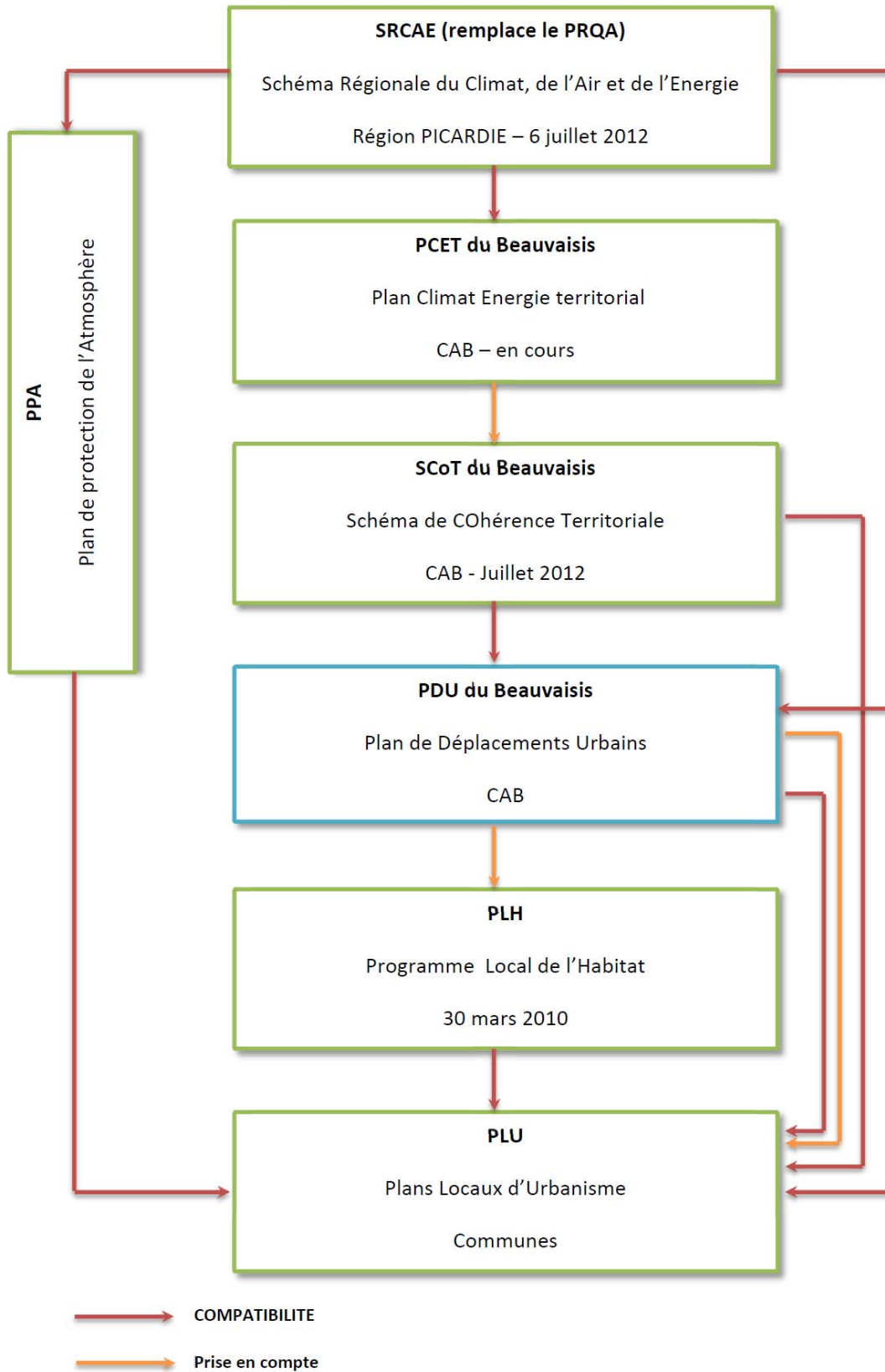
La hiérarchie des documents

Élaborés par l'autorité organisatrice de transport urbain (AOTU), les PDU s'intègrent dans une logique urbaine globale. La loi SRU insiste sur la cohérence territoriale, donc sur l'articulation entre la planification urbaine et les politiques de déplacements. Les documents d'urbanisme doivent désormais tenir compte des conséquences de l'urbanisation sur les trafics et donner la priorité au développement des zones desservies par les transports publics. Les plans locaux d'urbanisme (PLU) doivent être compatibles (au sens juridique du terme) avec les PDU, qui eux-mêmes doivent être compatibles avec les schémas de cohérence territoriaux (SCOT) lorsqu'ils existent.

La loi Grenelle II de 2010 précise que le PDU fait partie des plans ou documents qui doivent être juridiquement compatibles avec le document d'orientation et de programmation des schémas de cohérence territoriale (SCOT) et les schémas de secteur.

Si le SCOT est approuvé après l'approbation d'un programme local de l'habitat ou d'un plan de déplacements urbains, ces derniers sont, le cas échéant, rendus compatibles dans un délai de trois ans.

ARTICULATION DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION



Climat Air Energie

engagement national pour l'environnement, est co-élaboré par le Préfet de Région et le Président du Conseil Régional. C'est un document à portée stratégique visant à définir à moyen et long terme les objectifs régionaux, éventuellement déclinés à une échelle infra régionale, en matière de lutte contre le changement climatique, d'efficacité énergétique, de développement des énergies renouvelables et d'amélioration de la qualité de l'air.

Les travaux d'élaboration, engagé en novembre 2010, ont fait appel à la mobilisation d'expertises sur les aspects pointus de la modélisation des scénarios prospectifs sur la base de potentiels d'économie d'énergie et de gaz à effet de serre, comme l'évaluation de la vulnérabilité de la Picardie aux effets du changement climatique et d'autre part à l'organisation d'une large concertation technique et stratégique avec les représentants des principaux acteurs régionaux.

Le SRCAE Picardie est construit conformément aux dispositions du décret n°2011-678 du 16 juin 2011. il comprend deux parties :

- la première, le rapport de présentation présente le diagnostic de la situation actuelle en matière de climat, d'air et d'énergie ainsi que les potentiels de maîtrise de l'énergie et de développement des énergies renouvelables
- la seconde partie, le rapport d'orientations présente les orientations fondamentales retenues par l'Etat et la Région à l'issue du processus de concertation ainsi que sur des dispositions à portée plus opérationnelle

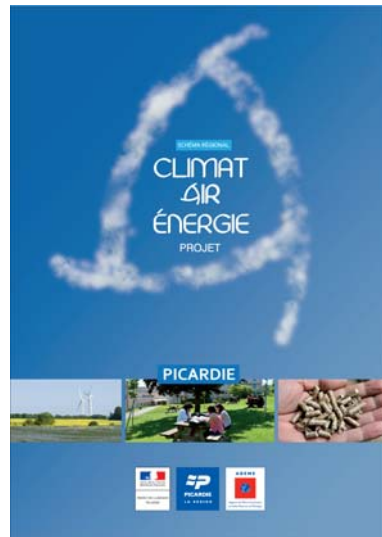
Le cadre français de la politique de lutte contre le changement climatique s'appuie sur deux objectifs chiffrés et temporels :

➤ **réduire de 20% les émissions de GES en 2020**

Cet objectif affiché par l'union européenne en 2008 vise à réduire à l'horizon 2020 les émissions de GES de 20%, d'améliorer l'efficacité énergétique de 20% et de couvrir 20% des consommations d'énergie par des énergies renouvelables (objectif porté à 23% pour la France).

➤ **réduire de 75% ou diviser par 4 les émissions de GES en 2050**

Cet objectif énoncé pour les pays développés lors de la signature du protocole de Kyoto et repris dans la loi POPE de 2005.



Parmi les 16 orientations stratégiques retenues, 3 concernent plus directement le domaine des transports et de l'urbanisme et se déclinent de la manière suivante :

Orientations 2 : la Picardie favorise une mobilité durable par ses politiques d'aménagement

- développer l'urbanisation le long des axes de transport
- optimiser l'usage des transports collectifs
- adapter les infrastructures et l'aménagement urbain aux modes de déplacement alternatifs
- développer le travail et les services à distance

Orientations 7 : la Picardie contribue à l'amélioration de la performance énergétique des modes de transport

- diminuer la consommation de carburants fossiles
- soutenir et amplifier la recherche et développement régionale sur les transports collectifs et de marchandise

Orientations 12 : la Picardie limite l'artificialisation des sols par une urbanisation maîtrisée

- encourager la densification des zones urbaines existantes et la reconversion des friches urbaines
- prendre en compte les évolutions liées au changement climatique dans les projets de territoire et d'aménagement
- préserver les fonctionnalités écologiques des milieux (notamment, les zones humides et les trames vertes et bleues du territoire)

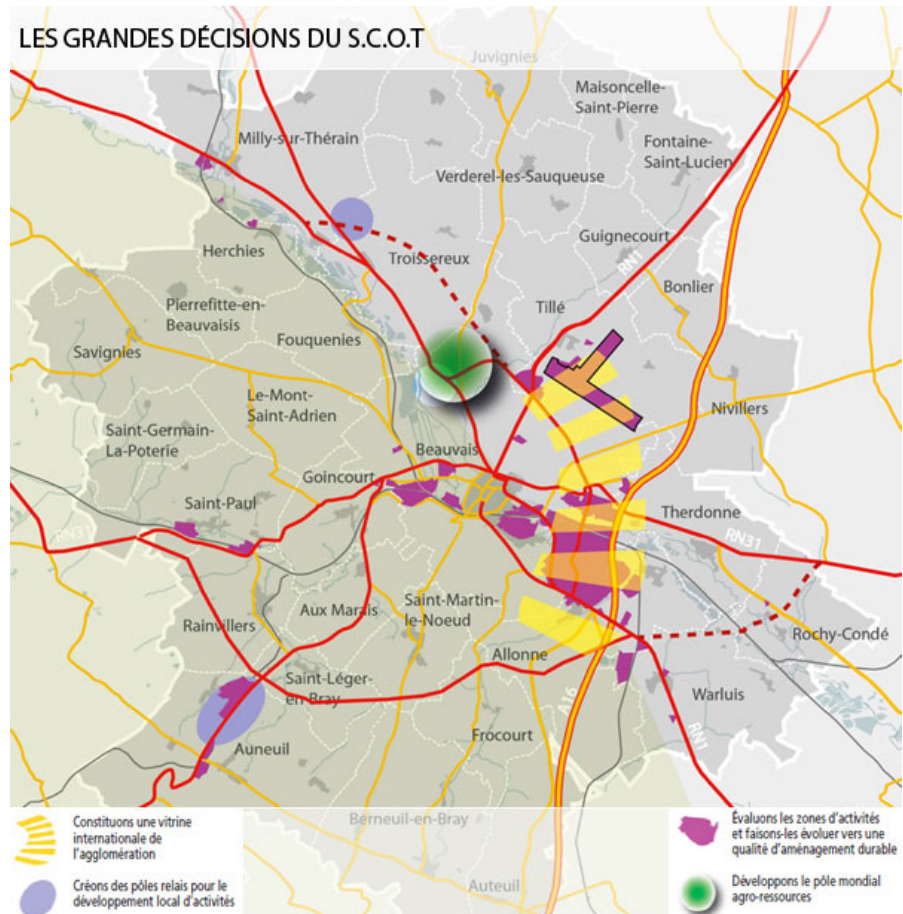
Conformément au Décret no 2011-678 du 16 juin 2011 relatif aux schémas régionaux du climat, de l'air et de l'énergie, le projet à été mis à disposition du public pour consultation du 4 novembre 2011 au 4 janvier 2012.

Le SCoT du Beauvaisis

Les SCoT sont une création de la loi SRU. Ils visent à doter les agglomérations d'un plan stratégique de développement à long terme orientant et coordonnant les politiques d'aménagement menées par les différentes institutions quelque soit le domaine (transport, habitat...). Le SCoT de l'agglomération du Beauvaisis (31 communes) est élaboré à la même échelle que le PDU.

Le projet de Schéma de Cohérence Territoriale de l'agglomération du Beauvaisis a été arrêté le 1^{er} décembre 2011.

Ce projet insiste sur la nécessité de coordonner les politiques publiques d'urbanisme en matière d'habitat et le développement en cours des transports collectifs en site propre. Il s'agit par exemple de prendre en compte un objectif de densification de l'urbanisme le long des lignes structurantes de transport en commun tout en mettant en place des dessertes en transports collectifs efficaces et adaptées entre le centre principal de l'agglomération et les centralités secondaires. Plusieurs objectifs et prescriptions du présent Plan de déplacements urbains répondent à ces orientations.



La concertation organisée pour le PDU

Réunions et concertation

Le PDU vise à élaborer une stratégie d'organisation des déplacements à l'échelle du territoire de la CAB, c'est pourquoi il était important que cette démarche soit partagée et débattue avec les acteurs et usagers du territoire.

L'élaboration du PDU s'est organisée à **trois niveaux** :

- **Le Comité de pilotage** est constitué d'élus de la CAB, du Conseil Général de l'Oise, du Conseil Régional de Picardie, du SMTCO, de la ville de Beauvais, et des communes de l'agglomération ainsi que de représentants de l'Etat. Il a fixé les orientations et validé les travaux effectués ;
- **Le Comité technique** permanent est composé des représentants des services de la CAB, du Conseil Général de l'Oise, du Conseil Régional de Picardie, de l'Etat, de la ville de Beauvais, et des communes de l'agglomération. Il a suivi les travaux techniques du PDU;
- **Le prestataire**, missionné par la CAB, EGIS France. Il a réalisé les études nécessaires à l'élaboration du PDU. Il a notamment réalisé des entretiens auprès des principaux acteurs du territoire (maires, partenaires institutionnels, exploitants de réseaux, représentants de la vie locale).

Parallèlement, les structures associatives, les représentants des usagers et du monde professionnel, des collectivités territoriales et des exploitants, ont participé activement à l'élaboration du PDU au cours de **réunions thématiques**. Au total, 8 réunions de groupes thématiques ont été organisées en deux séries sur les cinq thématiques spécifiques, auxquelles il faut ajouter une réunion de lancement de la concertation et une réunion de présentation du projet consolidé. Chaque groupe thématique s'est réuni 2 fois : la première fois pour examiner et enrichir les diagnostics thématiques, et la seconde fois pour aborder les propositions d'actions.

Par ailleurs, 4 **réunions territoriales** ont été organisées à Beauvais et dans les trois secteurs de l'enquête ménages afin d'associer encore davantage les collectivités territoriale au processus mais également pour approcher au plus près les problèmes locaux.

Plusieurs articles ont été publiés sur le sujet, dans la presse locale ou spécialisée afin de diffuser largement l'information.

Enfin, un lien a été mis en place sur le site de la CAB pour recueillir les réactions des habitants.

L'ensemble de la concertation s'est déroulée de l'automne 2009 à l'arrêt du projet.

Enfin le PDU sera soumis à Enquête Publique au cours du deuxième semestre 2012.

L'enquête déplacements

Cette enquête a été réalisée au premier trimestre 2010 auprès de 1300 habitants de la CAB. Elle s'est déroulée selon la méthodologie du centre d'études sur les réseaux, les transports et l'urbanisme (CERTU) pour les enquêtes de déplacements en Villes Moyennes.

Les éléments clés du diagnostic

Une mobilité singulière

Chaque jour, les habitants de la communauté de communes du Beauvaisis âgés de plus de 11 ans (65300 personnes) effectuent environ **228 000 déplacements**.

Un habitant de la CAB effectue donc en moyenne **3,49 déplacements par jour**, ce qui place Beauvais parmi les agglomérations de taille moyenne les moins mobiles.

Des habitudes de déplacements relativement standards :

La **répartition modale de ces déplacements** présente les caractéristiques suivantes

La voiture est, de loin, le mode dominant et représente **63%** des déplacements effectués chaque jour. Les **143 250 déplacements quotidiens** effectués par ce mode se partagent en 120 100 déplacements comme conducteur (83%) et en 23 150 déplacements comme passager (17%). La pratique de la voiture est l'une des plus faibles observée parmi les villes moyennes.

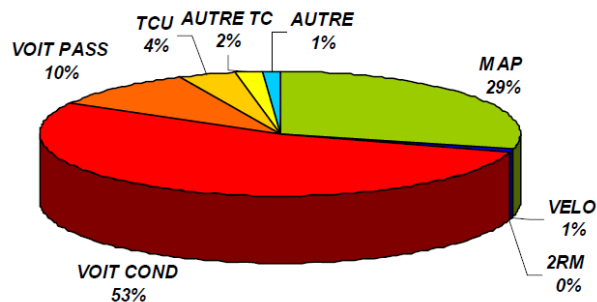
Le taux d'occupation s'élève donc à **1,19 personne par véhicule**, ce qui est comparativement à d'autres agglomérations de même taille relativement élevé.

La marche à pied arrive en seconde position avec **29%** de part de marché et **66 950 déplacements quotidiens**. C'est l'un des taux les plus forts observés parmi les villes moyennes comparables.

Les transports en commun constituent le troisième mode mais avec seulement **6%** de part de marché et **13 350 déplacements** dont les deux tiers sur le réseau TUB et un tiers sur d'autres réseaux de transports collectifs (essentiellement le réseau départemental (et scolaire) et le TER).

le vélo (1%) et encore plus **les deux roues motorisés** (>0%) occupent une place marginale dans les modes de déplacement des habitants du Beauvaisis (**3 200 déplacements**) ;

Parts modales globales



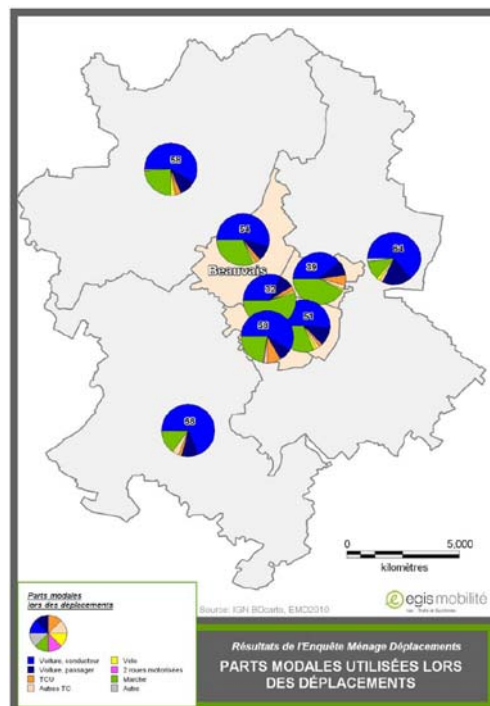
Les habitants de la CAB se déplacent davantage en ville qu'en périphérie...

La mobilité n'est pas homogène sur tout le territoire. Un écart de près d'un déplacement sépare le secteur le plus mobile (Argentine avec 3,91 déplacements quotidiens) du secteur des Communes du sud où les habitants sont les moins mobiles (3,01 dépl.).

Au sein de Beauvais intra-muros, les habitants des quartiers NO, (St Just-St Julien-ND Du Thil) se distinguent clairement par une mobilité plus faible que le reste de leurs concitoyens (3,25 dépl.).

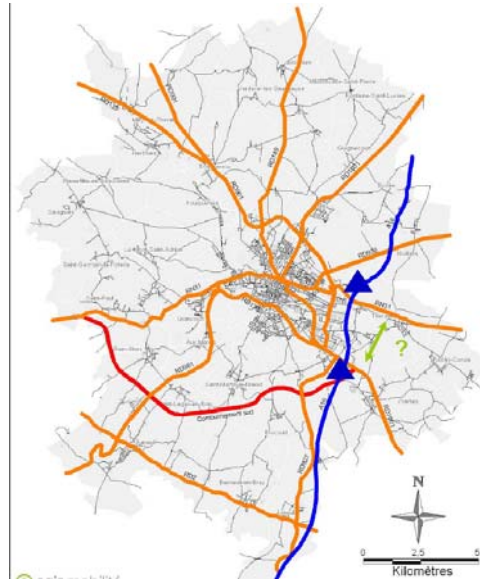
... mais davantage en voiture en périphérie qu'en ville.

- Le **centre ville** se distingue nettement par la part modale importante de la marche à pied supérieure à 50% qui freine l'utilisation de la voiture, mais aussi l'utilisation des TC.
- Le **secteur Nord-Est** de Beauvais (Argentine) s'illustre également par une forte mobilité à pied mais aussi par une utilisation non négligeable des transports en commun et une part modale de la voiture inférieure à la moitié des déplacements.
- Le **secteur de Beauvais Sud** (St Jean) présente le plus fort taux d'utilisation de TC (8%) de l'agglomération mais aussi la plus grande mobilité en voiture de la ville de Beauvais ainsi qu'une faible marche à pied.
- Les **secteurs de Beauvais Est** (Voisinlieu et Marissel) et Beauvais Nord-Ouest ont un profil de mobilité sensiblement identique, à savoir une domination de la voiture, une marche à pied soutenue et des TC peu utilisés.
- Les **communes périphériques** sont toutes marquées par une utilisation de la voiture ultra-majoritaire (>80%), une relative faiblesse de la marche à pied (sauf pour le Nord) et des TC (sauf pour le sud).



Une hiérarchisation de la voirie peu lisible

Le réseau structurant est essentiellement radial. Le contournement sud est incomplet. L'A16 est sous utilisée pour les déplacements internes.



Des difficultés de circulation limitées

L'agglomération ne souffre pas de problèmes de circulation importants. Toutefois comme toutes les agglomérations, il existe des zones de congestion, mais celles-ci ne concernent que les heures de pointe et restent limitées à certains axes structurants.



Le stationnement

L'offre de stationnement en centre ville est abondante et ne pose pas de réelles

difficultés.



Les livraisons Comme dans tous les centres villes, des difficultés ponctuelles liées à la problématique de livraison de marchandises peuvent être rencontrées mais de manière très limitée.



Un réseau de transports collectifs performant mais perfectible

L'urbanisation du territoire se caractérise par le poids important de la ville centre tant en population qu'en emplois ce qui constitue une réelle opportunité pour le réseau de transports.



Des accidents plus graves

La sécurité routière constitue un enjeu important dans la mesure où la gravité des accidents est sensiblement plus élevée que la moyenne nationale.

Les enjeux

La LOTI dans sa version consolidée de 2007 stipule que « le système de transports intérieurs doit satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité. Il concourt à l'unité et à la solidarité nationale, à la défense du pays, au développement économique et social, à l'aménagement équilibré et au développement durable du territoire ainsi qu'à l'expansion des échanges internationaux, notamment européens. »

« Ces besoins sont satisfaits dans le respect des objectifs de limitation ou de réduction des risques, accidents, nuisances, notamment sonores, émissions de polluants et de gaz à effet de serre par la mise en œuvre des dispositions permettant de rendre effectifs le droit qu'a tout usager, y compris les personnes à mobilité réduite ou souffrant d'un handicap, de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens ainsi que la faculté qui lui est reconnue d'exécuter lui-même le transport de ses biens ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de son choix.»

Une politique de déplacements doit avoir l'ambition de préserver l'environnement, tant à l'échelle globale (effet de serre) qu'au niveau local (pollution, nuisances sonores, paysage urbain...). Elle doit veiller à réduire au maximum les nuisances générées par les transports, et en particulier par le trafic automobile, que sont notamment l'encombrement de l'espace public, la congestion, l'insécurité, le bruit et la pollution atmosphérique.

La politique de déplacements doit aussi concourir à un développement économique durable, en favorisant l'accessibilité des pôles tertiaires de l'agglomération par les transports collectifs et l'implantation des pôles d'activités économiques à dominante industrielle et logistique à proximité des axes structurants ferroviaires et routiers.

Elle doit participer au développement d'une politique de proximité soucieuse d'équité et de solidarité, et prendre en compte les attentes des habitants.

Ces enjeux sont au cœur de la réflexion engagée pour l'élaboration du PDU de l'agglomération beauvaisienne.

Le PDU doit également prendre en compte les politiques définies tant au niveau national qu'au niveau de l'agglomération de Beauvais, qui sont déclinées dans les différents documents contractuels.

Il doit traduire les enjeux du développement durable tout en se basant sur la charte de Pays, en étant cohérent avec le SCoT en cours d'élaboration.

Le PDU doit répondre aux besoins du développement économique et social de l'agglomération, assurer la cohérence entre le développement urbain et l'organisation des transports.

En cohérence avec les orientations générales à long terme en matière de déplacements, le PDU de l'agglomération beauvaisienne propose des actions à court et long termes et des mesures opérationnelles.

Les enjeux

Le diagnostic a permis de dégager un certain nombre d'enjeux qui vont orienter les actions du plan de déplacements urbain

Permettre aux habitants de profiter de la ville dans un espace urbain de qualité qui n'est pas envahi par la voiture.

La ville fait la part belle à la voiture, en lui réservant une grande partie de l'espace public (chaussée, stationnement, ...) au détriment des autres modes. Les possibilités de stationnement sont très importantes surtout dans le centre-ville ce qui crée un appel d'air pour l'utilisation de la voiture, notamment par les pendulaires. Les cheminements piétons ne sont pas toujours confortables en raison notamment du faible nombre d'espaces réservés piétons, de l'étroitesse des trottoirs ou du stationnement gênant des voitures de la dangerosité de certains axes. De même le réseau cyclable est relativement restreint et discontinu. Enfin le réseau de transport urbain dispose peu de voies réservées. Ce meilleur partage de la rue est un préalable à une meilleure répartition des pratiques modales.

Proposer des alternatives crédibles à l'usage dominant de la voiture individuelle, en rendant attractifs la marche à pied, le vélo et les transports collectifs,

La voiture individuelle domine largement les déplacements dans le Beauvaisis qui sont majoritairement courts. A l'opposé, les transports en commun, le vélo et dans une moindre mesure la marche à pied sont peu utilisés voire marginalisés selon les secteurs. L'offre en transports collectifs qui est globalement modeste voir inadaptée pour certains déplacements (fréquences faibles, temps de parcours, horaires inadaptés, secteur d'emplois mal desservis, articulation avec les autres modes, ...) ne parvient pas à attirer massivement une nouvelle clientèle. Compte tenu du relatif retard de Beauvais en matière de mobilité (3,5 déplacements/j) la probabilité que l'usage de la voiture croisse de manière importante est réelle. Le développement de l'utilisation des modes alternatifs passe par leur développement et une meilleure articulation.

Organiser les déplacements nécessaires au bon fonctionnement de la ville

La population progresse en périphérie du centre et a tendance à s'éloigner des lieux d'emploi et d'activités qui eux restent concentrés sur Beauvais. Les distances parcourues s'allongent et les trafics automobiles augmentent et viennent congestionner les voiries urbaines. Les transports collectifs ne relient pas toujours très bien les zones d'emplois et les zones d'habitat et les projets, souvent monofonctionnels (habitat / activités / commerces / ...), se situent souvent en périphérie en bordure des infrastructures routières. Les communes périurbaines sont très mal desservies. L'usage du fer n'est pas optimisé tant pour le transport de voyageurs que pour celui des marchandises.

Diminuer la pollution de l'air et le bruit pour mieux protéger la santé et l'environnement,

Les déplacements sont indispensables au bon fonctionnement de l'agglomération beauvaisienne, mais ils sont aussi à l'origine de certaines nuisances pour les habitants et leur environnement notamment le mode routier qui est l'un des principaux émetteurs de gaz à effet de serre et générateur de bruit et il est à l'origine de nombreux accidents.



Améliorer la sécurité des déplacements, pour tous les usagers de la ville

La circulation automobile en centre-ville est très importante sur certains axes. La vitesse des véhicules est impliquée dans bon nombre d'accidents. En ville, le sentiment d'insécurité est accru car la vitesse réglementaire ou pratiquée est parfois inadaptée à l'environnement urbain. Il y a peu de Zones 30. La gravité des accidents est plus marquée qu'ailleurs. Le trafic routier important sur certains axes traversant, crée des coupures dans les continuités piétonnes car il rend les traversées de chaussée difficiles. La marche à pied n'est pas pratiquée même pour les déplacements courts. La cohabitation de tous les modes avec le développement des modes doux implique un abaissement de la vitesse automobile.



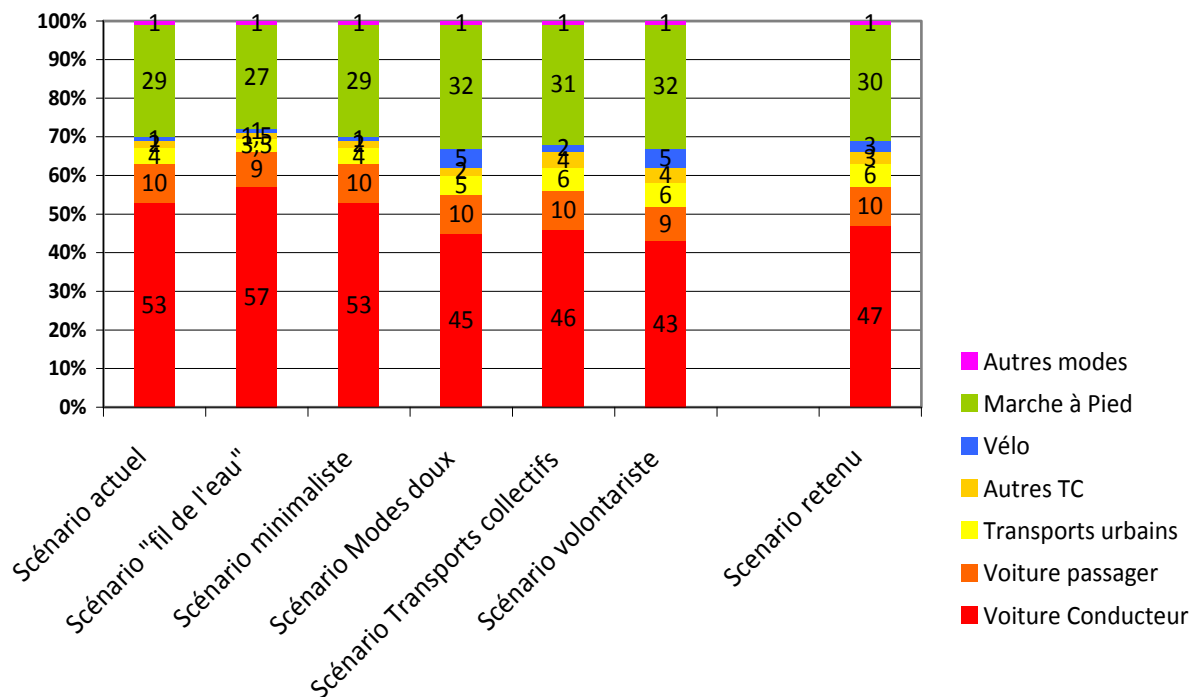
Scénarios et objectifs retenus

Choix du scénario

Suite au diagnostic effectué dans le cadre du PDU, différents scénarios de parts modales ont été présentés et débattus dans des ateliers thématiques et réunions sectorielles organisés d'avril à juin 2011, correspondant à :

- la situation actuelle
- un scénario « **au fil de l'eau** » traduisant l'évolution des déplacements sans intervention particulière et donc sans PDU, qui montre une très forte augmentation des déplacements au profit essentiellement de la voiture soit 40000 déplacements supplémentaires à l'horizon 2020.
- Un **scénario « minimaliste »** qui contiendrait simplement la part modale actuelle de la voiture. Il implique néanmoins d'investir non négligemment dans les transports collectifs, les aménagements urbains et cyclables, sur le stationnement et sur la densification urbaine pour faire face à la croissance « naturelle » des déplacements.
- Un **scénario « très volontariste »** qui viserait à absorber la totalité de la croissance automobile du scénario « fil de l'eau », soit 40 000 déplacements. Cela implique une forte hausse du taux d'occupation des véhicules, et un report massif sur les autres modes.
- Un **scénario « intermédiaire »** qui mettrait l'accent soit sur les transports collectifs, soit sur les modes doux.

Scénario du PDU à l'horizon 2022 : les parts modales





Les objectifs Le scénario volontariste a été largement plébiscité, mais il demeure trop ambitieux et inatteignable à un horizon 2022, c’est pourquoi le scénario retenu propose des objectifs qui apparaissent plus réalistes et crédibles compte tenu des moyens de l’agglomération. Le scénario volontariste demeure un objectif mais à plus long terme.

Le scénario retenu pour le PDU a donc pour objectifs :

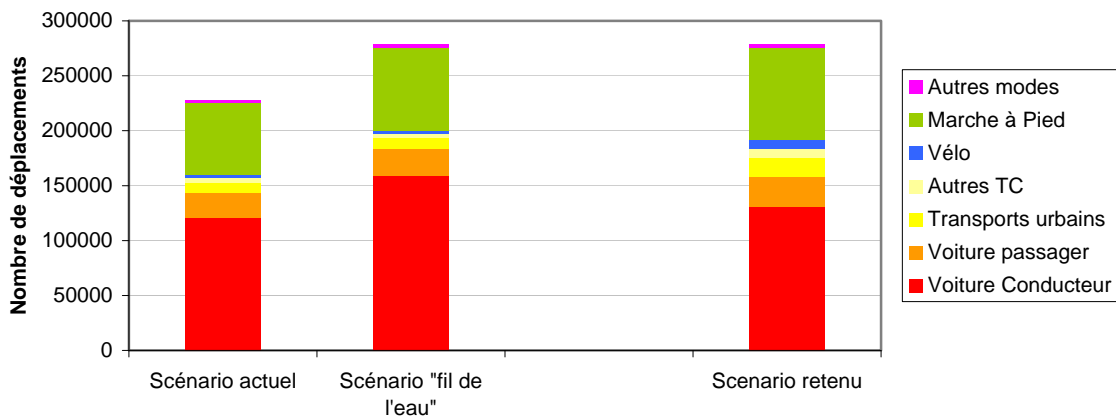
- une part modale de la voiture qui baisse de 11% (de 63% à 57%)
- une part modale des transports collectifs qui augmente de 50% (de 6 à 9%)
- une part modale du vélo qui est triplée (de 1% à 3%)
- une pratique de la marche à pied qui se maintient à un niveau élevé (30%)

L'évolution du nombre de déplacements

Alors que le nombre global des déplacements pourrait progresser de 22% d’ici 2022, la mise en œuvre du scénario retenu pourrait conduire à voir :

- La fréquentation des transports collectifs augmenter de 83%
- La pratique du vélo multiplier par 3,5
- Le nombre de déplacements en voiture progresser quant à lui deux fois moins vite que l’ensemble des déplacements
- Le taux d’occupation des véhicules progresser de 2%

Scénario du PDU à l'horizon 2022: évolution des déplacements



Ces objectifs cumulés aux prévisions d’évolution des émissions individuelles du parc automobile doivent permettre d’atteindre les objectifs nationaux fixés par le Grenelle de l’Environnement dans le domaine des transports, à savoir une réduction de 20% des émissions de gaz à effet de serre, à l’horizon 2020.

Le programme d'actions proposé pour 2012-2022

La déclinaison du plan de déplacements urbains de la CAB aboutit à un programme d'actions, qui est précisé ci-dessous en cohérence avec les principes thématiques suivants :

- **Articuler les transports en cohérence avec l'aménagement du territoire**
- **Rendre les transports collectifs attractifs**
- **Favoriser l'intermodalité**
- **Promouvoir les modes doux**
- **Maitriser la circulation automobile**
- **Organiser le transport de marchandises**
- **Agir sur les comportements**

THEME 1 – ARTICULER LES TRANSPORTS EN COHERENCE AVEC L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

L'urbanisation récente de la plupart des agglomérations françaises a favorisé le mitage des activités et la dispersion de l'habitat. Cet éparpillement a considérablement nuit à l'efficacité du transport public et la pratique des modes alternatifs. La part des déplacements en transport collectif, vélo et marche à pied ne représente plus à Beauvais que 37% en 2010.

La croissance du réseau routier et celle de la motorisation des ménages ont contribué à accroître la saturation du réseau qui elle-même a généré le développement des infrastructures routières.

Le développement de l'urbanisation périphérique et des équipements notamment commerciaux s'est traduit dans les centres villes par des choix favorisant nettement la voiture, par volonté de concurrencer les hypermarchés sur le terrain de l'accessibilité automobile.

Progressivement les centres urbains ont étendu leurs aires de stationnement au dépend de la qualité des espaces publics et au détriment des espaces piétons qui représentent pourtant un avantage certain face aux hypermarchés.

Le développement des centres commerciaux périphériques accessibles presque uniquement en voiture par ailleurs largement contribué à fragilisé les centres des villes.

Consolider l'organisation territoriale d'aujourd'hui et asseoir son développement futur supposent de composer un développement urbain en lien avec l'ensemble du système de déplacements.

Action 1

Coordonner la politique de mobilité avec l'urbanisme (Logement, activités, commerces, équipements, ...), en veillant à prendre en compte les besoins de mobilité des biens et des personnes tout en y privilégiant des solutions alternatives à l'usage des modes routiers soit en aménageant des futurs sites avec une mixité fonctionnelle affirmée et une conception qui limitent l'espace foncier consommé, soit en favorisant la desserte en transports collectifs, conformément aux prescriptions du SCoT, en privilégiant :

- les projets en zones denses et les opérations de renouvellement
- une intensité urbaine d'emplois et d'habitants
- une mixité et une diversité des fonctions urbaines
- un maillage des réseaux adapté à la pratique des mobilités douces

Objectif	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réduire la longueur des déplacements ▪ Développer les déplacements de proximité favorables aux modes alternatifs à la voiture. ▪ Réduire l'utilisation de la voiture.
Critère d'évaluation	<ul style="list-style-type: none"> • Localisation des nouveaux projets
Coût estimé	Sans objet
Acteurs du projet	<ul style="list-style-type: none"> ▪ COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BEAUVAISIS
Calendrier	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 2012 > Compte tenu des enjeux, cette action doit être mise en œuvre dès l'approbation du PDU
Mesures d'accompagnement	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Faire le lien avec les autres documents d'urbanisme et démarche d'aménagements : SCoT, PLU, PLH, SRADDT, SRIT ...



Action 2

Mener une réflexion sur la desserte en transports collectifs, sur les continuités piétonnes et cyclables, sur le stationnement dans tous les nouveaux projets de développement urbains, d'une certaine importance (à définir).

Chacun de ces projets devra faire l'objet d'une étude de déplacements présentant les principaux éléments permettant de mesurer leur impact sur les déplacements (emplois, logements, aménagements en faveur des différents modes, desserte en transports collectifs, trafic).

<i>Objectif</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Favoriser l'usage des transports collectifs ▪ Développer les déplacements de proximité favorables aux modes alternatifs à la voiture ▪ Réduire l'utilisation de la voiture.
<i>Critère d'évaluation</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de projets analysés
<i>Coût estimé</i>	Sans objet
<i>Acteurs du projet</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tous les porteurs de projet, aménageurs, SEM, Communauté d'Agglomération du Beauvaisis, Villes, ...
<i>Calendrier</i>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 2012 > Cette action continue peut être mise en place dès l'approbation du PDU
<i>Mesure d'accompagnement</i>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Impliquer les autorités organisatrices de transports concernés, les associations de cyclistes et de marcheurs, ... ✓ Soumettre pour avis au service en charge des déplacements au sein de l'agglomération chaque projet d'urbanisme à une expertise au regard de la question des déplacements.

Action 3

Valoriser les axes de transports collectifs en :

- *privilégiant les développements urbains projetés sur les territoires directement à proximité des axes structurant de transports collectifs existants ou projetés.*
- *aménageant des itinéraires piétons et cyclables depuis et vers les stations de transports collectifs courts, accessibles pour tous, confortables et sécurisés*
- *Valorisant le potentiel de développement urbain et ferroviaire permis par les emprises ferroviaires en collaboration avec RFF et la SNCF grâce à des mesures de protection du patrimoine ferroviaire existant, et la réalisation d'aménagements urbains articulés avec le domaine ferroviaire (ex : ZI n°1)*

<i>Objectifs</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Favoriser l'usage des transports collectifs ▪ Développer les déplacements de proximité favorables aux modes alternatifs à la voiture ▪ Réduire l'utilisation de la voiture.
<i>Critère d'évaluation</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Analyse des PLU
<i>Coût estimé</i>	Sans objet
<i>Acteurs du projet</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BEAUVAISIS
<i>Calendrier</i>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 2012 > Cette action continue peut être mise en place dès l'approbation du PDU
<i>Mesures d'accompagnement</i>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Faire le lien avec les autres documents d'urbanisme et démarche d'aménagements : SCoT, PLU, PLH, SRADDT, SRIT ...

THEME 2 – RENDRE LES TRANSPORTS COLLECTIFS ATTRACTIFS

Comme le Scot, le PDU se fixe pour objectif de Favoriser l'accessibilité locale et la multi modalité. Il souhaite s'appuyer sur l'atout que représente l'organisation territoriale radioconcentrique autour de Beauvais pour augmenter l'efficacité et la rentabilité des transports en commun et des équipements publics, considérant que le potentiel de développement des transports en commun est très important.

L'objectif visé est d'atteindre une augmentation de 80% de fréquentation de transports collectifs d'ici 2022. Cet objectif fortement lié aux conséquences de la croissance du prix des carburants qui contribuera de manière non négligeable à l'attrait des transports collectifs et il est par ailleurs lié à la réalisation de certaines actions fortes qui ne pourront pas être mises en place tout de suite (pôle d'échanges, restructuration du réseau, ...). **C'est pourquoi l'objectif est d'atteindre à mi-parcours une croissance de la fréquentation de transports collectifs de 30%.**

Action 4

Pour atteindre les objectifs ambitieux du PDU en matière d'augmentation des transports collectifs il s'agira de mettre en œuvre un véritable plan de développement des transports collectifs urbains pour accroître l'offre proposée, principalement là où la demande est la plus importante, et répondre aux besoins divers des habitants, en particulier dans les secteurs les moins bien desservis, et notamment dans les zones d'activités économiques.

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Développer l'usage des transports collectifs
Critère d'évaluation	<ul style="list-style-type: none"> • Evolution de l'offre (1.350.000 km en 2010) • Nombre de voyageurs transportés, (3.330.000 voyageurs en 2010) • Part modale des transports collectifs (TCU 4%, autres TC 2%)
Coût estimé	Non défini
Acteurs du projet	<ul style="list-style-type: none"> ▪ CAB, SMTCO, Exploitant Corolis
Calendrier	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 2012>2022 ; les premières mesures d'amélioration peuvent être prises dès l'approbation du PDU
Mesures d'accompagnement	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Exploiter les données de l'observatoire des déplacements.



Action 5

Restructurer le réseau de bus en affirmant la hiérarchisation du réseau de bus en étoile autour de lignes structurantes, en simplifiant le tracé des lignes urbaines principales par la suppression des boucles et des détours pour plus de lisibilité et un meilleur service rendu à l’usager, en développant des liaisons secondaires reliant les grandes zones d’habitat et les pôles d’emplois pour répondre mieux aux besoins de déplacements domicile- travail notamment. Ces lignes complémentaires pourront organiser du rabattement vers la gare de Beauvais ou des points d’échanges secondaires (zones d’activités Est, Gare de St Sulpice-Auteuil).

<i>Objectifs</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Développer l’usage des transports collectifs
<i>Critère d’évaluation</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Refonte du réseau, • Fréquence par lignes,
<i>Coût estimé</i>	La simplification des lignes doit permettre de réaliser des économies qui pourront ainsi être redéployées.
<i>Acteurs du projet</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ CAB, SMTCO, Exploitant Corolis, communes,
<i>Calendrier</i>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 2017 ➤ Compte tenu de l’enjeu de voir la part modale des transports collectifs progresser, cette action doit être mise en œuvre à moyen terme concomitamment à l’entrée en fonction du pôle d’échanges multimodal de la gare. ➤ Les études préalables à la restructuration et à la réalisation du pôle d’échanges devront être lancées rapidement dès l’approbation du PDU
<i>Mesures d’accompagnement</i>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Exploiter les données de l’observatoire des déplacements ✓ Favoriser la concertation avec les usagers. ✓ Lancer des campagnes de communication. ✓ Favoriser le rabattement piéton vers les arrêts

Action 6

Améliorer les performances du réseau en matière de vitesse commerciale. Cette action vise dans un premier temps à étudier ligne par ligne leur fonctionnement et à repérer les points « durs » qui provoquent des retards récurrents ; une fois identifiés, ces points feront l'objet d'un traitement qui pourra concerner l'aménagement de voirie par la réalisation de site propre ou soit des priorités aux principaux carrefours à problème, soit encore une modification du tracé de la ligne.

La réouverture du Pont de Paris constitue en cela un élément clé de cette action, puisqu'il constitue le point de passage de la plupart des lignes du réseau.

<i>Objectifs</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Développer l'usage des transports collectifs ▪ Réduire l'usage de la voiture
<i>Critère d'évaluation</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Vitesse commerciale et ponctualités. • Nombre de carrefours aménagés. • Kilomètre de voies réservées. • Réouverture du Pont
<i>Coût estimé</i>	Non défini (7 à 10 M€ pour le Pont)
<i>Acteurs du projet</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ CAB, villes, Exploitant Corolis
<i>Calendrier</i>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 2012>2022 ➤ L'agglomération envisage de lancer en 2012 une première étude sur la coordination des feux visant à fluidifier la circulation sur certains carrefours. ➤ Il s'agit d'une action continue qui doit accompagner chaque projet de voirie concerné par le passage d'une ligne ➤ L'ouverture du Pont de Paris est prévue pour 2014.
<i>Mesures d'accompagnement</i>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Exploiter les données de l'observatoire des déplacements ✓ Favoriser la concertation avec les usagers. ✓ Lancer des campagnes de communication. ✓ Favoriser le rabattement piéton vers les arrêts

Action 7

Conforter et optimiser le transport à la demande (TAD) pour assurer un service minimum en heure creuse notamment dans les secteurs où le transport régulier est faible ou inexistant. Envisager une extension du fonctionnement 7 jours / 7 jours (extension du service au mercredi et dimanche).



<i>Objectifs</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Développer l'usage des transports collectifs ▪ Réduire l'utilisation de la voiture.
<i>Critère d'évaluation</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Offre et fréquentation <p>En 2011, 10.000 personnes ont utilisé les services du TAD.</p>
<i>Coût estimé</i>	Coût annuel : 360.000€ en 2011
<i>Acteurs du projet</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ CAB, SMTCO, Exploitant Corolis
<i>Calendrier</i>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 2012>2022 : phase 1 : extension au mercredi, phase 2 : extension au Samedi
<i>Mesures d'accompagnement</i>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mettre en place d'un observatoire partenarial sur les pratiques intermodales ✓ Lancer des campagnes d'information

Action 8

Mener des expérimentations en matière de services complémentaires aux transports collectifs urbains, accompagnées d'une évaluation pour juger concrètement de leur potentiel, leur efficacité et leur coût (services de navettes de centre-ville, services bus express ou semi-express, actions coordonnées avec les artisans taxis, covoiturage,...)

Depuis décembre 2011, une navette gratuite dessert l'hyper centre de Beauvais depuis le parking St Quentin avec une fréquence élevée.



- | | |
|---------------------------------|--|
| <i>Objectifs</i> | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Favoriser l'usage des transports collectifs ▪ Réduire l'utilisation de la voiture. |
| <i>Critère d'évaluation</i> | <ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'expérimentations, budget alloué |
| <i>Coût estimé</i> | 20.000 euros par an au titre de l'expérimentation |
| <i>Acteurs du projet</i> | <ul style="list-style-type: none"> ▪ CAB, SMTCO, ADEME, |
| <i>Calendrier</i> | <ul style="list-style-type: none"> ➢ 2012>2022. les expérimentations peuvent démarrer dès l'approbation du PDU |
| <i>Mesures d'accompagnement</i> | <ul style="list-style-type: none"> ✓ Mettre en place d'un observatoire partenarial sur les pratiques intermodales ✓ Lancer des campagnes d'information |

Action 9

Améliorer l'accessibilité aux transports collectifs en :

- **Poursuivant la modernisation du Parc de bus en maintenant un âge moyen inférieur à 8 ans**
- **Favorisant notamment l'accessibilité des PMR par l'acquisition systématique de bus à plancher bas et équipé d'un système d'information embarqué permettant des annonces sonores et visuelles mais aussi une identification des courses accessibles via le site internet du SMTCO .**
- **Elaborant un cahier des charges pour l'aménagement les abords directs des arrêts de transport en commun pour faciliter l'accès aux transports publics et mettre en œuvre notamment le schéma directeur d'accessibilité.**



Objectifs

- Favoriser l'usage des transports collectifs
- Réduire l'utilisation de la voiture.

Critère d'évaluation

- Actuellement le parc de bus urbain est composé de 32 bus dont :
20 bus à plancher surbaissé avec rampe, 9 bus à plancher surbaissé
- L'âge moyen du parc est de 7,7 ans
- Sur les 323 points d'arrêt du réseau, x sont considérés comme accessibles

Coût estimé

Coût d'un bus hybride : 330.000 € au rythme de renouvellement de deux par an
 Cout d'aménagement d'un point d'arrêt s : de 9 000 à 15 000 €

Acteurs du projet

- CAB, communes, Exploitant Corolis, SMTCO, autres AOT, et gestionnaires de Voirie

Calendrier

- 2012>2022
- Cette action est continue et doit être mise en œuvre dès l'approbation du PDU et pour chaque opération d'aménagement de voirie concernée par un arrêt.
- L'objectif de cette action est que 100% du parc soit accessible d'ici 2015.
- Et que les 85 arrêts jugés prioritaires soient accessibles à la fin 2015

Mesure d'accompagnement

- ✓ Réaliser le schéma directeur d'accessibilité du réseau de transport
- ✓ Améliorer l'information des usagers
- ✓ Créer un comité d'usagers

Action 10

Promouvoir un usage plus collectif de la voiture individuelle, notamment par le biais de services de covoiturage et d'autopartage :

- Créer en partenariat à court termes des parcs de stationnement dédiés au covoiturage
- valoriser le covoiturage à l'échelle de l'agglomération en s'appuyant notamment sur la centrale de mobilité www.oise-mobilite.fr,



- accompagner les démarches du SMTCO visant à localiser et à créer à court terme des parcs de stationnement dédiés au covoiturage. Les sites des deux échangeurs autoroutiers apparaissent particulièrement opportuns pour attirer les pendulaires : au sud pour les automobilistes se rendant en Ile de France (A16) ou au Nord pour les actifs se rendant sur Amiens (A16) ou sur Creil ou Compiègne (RN31) les principaux pôles générateurs : zones d'activités, gare-pôles d'échanges, administrations, peuvent également accueillir quelques places réservées aux covoitureurs.



exemple d'aire de covoiturage , presqu'île de Rhuys Morbihan

- expérimenter la mise en place d'un dispositif d'auto-partage, en particulier dans les secteurs centraux de l'agglomération, en visant un équilibre économique rapide. Ce service est plutôt destiné aux déplacements ponctuels et à un usage domestique et doit donc être pensé comme un complément aux transports collectifs. Le choix de véhicule électrique sera privilégié.



Exemple de véhicule électrique en auto partage : AUTOLIB à Paris

<i>Objectifs</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réduire l'utilisation de la voiture.
<i>Critère d'évaluation</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Covoiturage : Offre de places et fréquentation, inscription sur la plateforme, • Autopartage : nombre d'utilisateurs
<i>Coût estimé</i>	Non défini
<i>Acteurs du projet</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ CAB, SMTCO, ...
<i>Calendrier</i>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 2012>2022. les études relatives à l'implantation d'aire de covoiturage peuvent être lancées dès l'approbation du PDU, de même que les opérations de promotion ➤ Le succès de l'autopartage est lié à la performance du réseau de transports collectifs dont il ne peut être qu'un complément. Aussi cette action doit être mise en place concomitamment à la restructuration du réseau, c'est-à-dire à partir de 2017.
<i>Mesures d'accompagnement</i>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Informer et communiquer sur le dispositif et les aménagements ✓ Exploiter les données de l'observatoire des déplacements

Action 11

Valoriser les liaisons ferrées régionales, développer l'offre ferroviaire interurbaine et périurbaine et valoriser le nœud de transports que constitue la gare de Beauvais en :

- *Renforçant et rendant plus performantes les liaisons quotidiennes entre Beauvais et Paris ou Creil, en s'appuyant notamment sur le cadencement proposé par la Région et sur les travaux de modernisation de la ligne Creil Beauvais.*
- *Promouvant l'usage du train pour les déplacements internes à la communauté d'agglomération et au Pays et notamment en valorisant la ligne Beauvais – Abancourt pour l'adapter aux besoins de déplacements domicile-travail et envisager à long terme un système de navette ferroviaire interne à l'agglomération entre Rochy-Condé et Milly-sur Thérain voire entre Bresle et Grandvilliers.*



Train express régional de Picardie

Objectifs

- Favoriser l'usage des transports collectifs
- Réduire l'utilisation de la voiture.

Critère d'évaluation

- Nombre de liaisons : en 2012 : Beauvais Paris (17/18), Beauvais Creil (14 /15), Beauvais-Grandvilliers-Abancourt (6 /9)
- Temps de parcours : en 2012 Beauvais-Creil : 35 min (meilleur temps), Beauvais-Paris : 1h10, Beauvais – Abancourt : 46 min
- Nombre de voyageurs, en 2009 : Beauvais : 5000, Herchies : 10, Milly sur Thérain :20, Villers sur Thère : 10 , Rochy Condé : 10, St Sulpice – Auteuil : 500

Coût estimé Non défini

Acteurs du projet

- Conseil régional, SMTCO, CAB, SNCF,

Calendrier

- 2012>2022
- Etude de faisabilité d'une halte sur la Zac du Ther avant 2017
- Etude de faisabilité d'une navette ferroviaire avant 2022

Mesures d'accompagnement

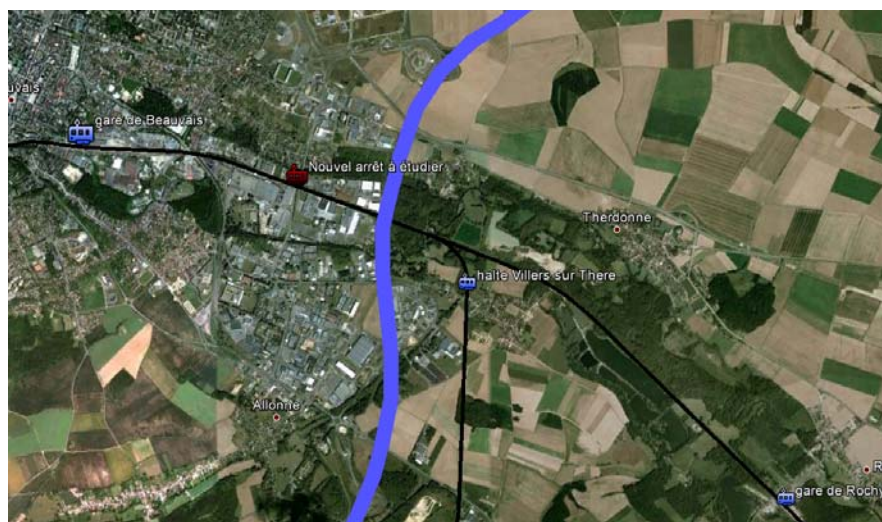
- ✓ Exploiter les données de l'observatoire des déplacements

Action 12

Etudier la création à long terme d'un nouvel arrêt TER pour desservir la zone d'activités Est et ses nombreux emplois et ainsi mieux répondre aux déplacements domicile-travail.



Passage à niveau de l'avenue Blaise Pascal



Objectifs

- Favoriser l'usage des transports collectifs
- Réduire l'utilisation de la voiture.

Critère d'évaluation

- Lancement de l'étude en partenariat avec la région et le SNCF

Coût estimé 50.000€ (étude)

Acteurs du projet

- CAB, Beauvais, Conseil Régional, SNCF, ADEME, SMTCO

Calendrier

- 2017>2022

Mesures d'accompagnement

- ✓ Inscrire ce site stratégique dans les documents d'urbanisme pour préserver le foncier.

Action 13

- **Améliorer l'accessibilité à l'aéroport de Tillé par les transports collectifs en valorisant la liaison bus existante entre la gare de Beauvais et l'aéroport de Tillé (ligne 12) et en améliorant l'accueil des bus et cars sur l'aéroport en créant un véritable pôle d'échanges multimodal sur la plateforme aéroportuaire qui facilite la desserte par les transports collectifs**



Objectifs

- Favoriser l'usage des transports collectifs
- Réduire l'utilisation de la voiture.

Critère d'évaluation

- Nombre de liaisons,
- Nombre de voyageurs,
- Nombre de correspondance

Coût estimé

Non défini (à intégrer dans le budget alloué aux TC)

Acteurs du projet

- CAB, CCI, Syndicat mixte aéroport de Beauvais Tillé, délégataire SAGEB, Conseil général de l'Oise, SMTCO, Conseil Régional de Picardie,

Calendrier

- 2012>2022

Mesures d'accompagnement

- ✓ Réaliser une enquête sur les moyens d'arrivée à l'aéroport
- ✓ Exploiter les données de l'observatoire des déplacements

Action 14

- **A moyen terme, positionner l'agglomération par rapport au projet à grande vitesse Roissy-Picardie qui permettra depuis Creil des liaisons rapides vers les principales agglomérations françaises et européennes.**



Objectifs

- Favoriser l'usage des transports collectifs
- Réduire l'utilisation de la voiture.

Critère d'évaluation

- Nombre de liaisons (directe ou en correspondance au départ de Beauvais)

Coût estimé

Non défini

Acteurs du projet

- Conseil régional de Picardie, SNCF, CAB

Calendrier

- Horizon 2020

Mesures d'accompagnement

- ✓ Ajustement des horaires de TC

Action 15

Valoriser l'offre de transport interurbain pour la desserte du territoire de l'agglomération, notamment pour les déplacements domicile-travail en articulation avec les autres offres de transports collectifs et développer les liaisons avec les territoires voisins.



<i>Objectifs</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Favoriser l'usage des transports collectifs ▪ Réduire l'utilisation de la voiture.
<i>Critère d'évaluation</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de passagers commerciaux, d'abonnés • Nombre de lignes • Offre
<i>Coût estimé</i>	Non défini
<i>Acteurs du projet</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ CONSEIL GENERAL DE L'OISE, SMTCO, CAB
<i>Calendrier</i>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 2012> Cette action est continue et doit être mise en œuvre dès l'approbation du PDU
<i>Mesure d'accompagnement</i>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Articuler l'offre avec les autres réseaux de transports collectifs ✓ Mettre en place un observatoire des transports collectifs

Action 16

Participer au développement de la relation routière régionale Amiens – Beauvais et envisager la desserte de l'aéroport de Beauvais-Tillé en complémentarité avec l'offre du réseau urbain.



Ligne routière Beauvais - Amiens

<i>Objectifs</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Favoriser l'usage des transports collectifs ▪ Réduire l'utilisation de la voiture.
<i>Critère d'évaluation</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de relations routières (10/11 en 2012), • Fréquentation moyenne par relations
<i>Coût estimé</i>	Non défini
<i>Acteurs du projet</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Conseil régional de Picardie, SMTCO, CAB
<i>Calendrier</i>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 2012 > Cette action est continue et doit être mise en œuvre dès l'approbation du PDU
<i>Mesures d'accompagnement</i>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Campagne de communication ✓ Mettre en place un observatoire des transports collectifs ✓ Articuler l'offre avec les autres réseaux de transports collectifs

THEME N°3 - FACILITER L'INTERMODALITE

L'enquête ménage a mis en avant la faiblesse des déplacements intermodaux avec moins de 1% des déplacements en raison notamment de l'étanchéité des différents réseaux de transports présents sur l'agglomération qui disposent chacun de leur propre gare centrale.

Action 17

Réaliser un pôle d'échanges multimodal au niveau de la gare de Beauvais qui rapprochera les différents réseaux opérant sur Beauvais, facilitera leur connexion et organisera physiquement les espaces d'inter-modalité. Ce pôle intégrera tous les modes de déplacements (Trains, Bus, cars du Conseil Général de l'Oise, lignes routières du Conseil Régional, taxis, voiture particulière, mais aussi vélos, et accessibilité piétonne) et s'intégrera à la fois dans le réseau de transports collectifs urbain dont il deviendra le nouveau cœur et dans la ville grâce à la proximité du centre-ville



Pôle d'échanges multimodal d'Armentières (Lille métropole)

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Favoriser l'usage des transports collectifs et des modes doux ▪ Réduire l'utilisation de la voiture.
Critère d'évaluation	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation des études et des travaux
Coût estimé	<p>Définition d'un programme fonctionnel : 50 000€</p> <p>Travaux : estimation 10 M€</p>
Acteurs du projet	<ul style="list-style-type: none"> ▪ SMTCO, CAB, Conseil Régional, Conseil général, SNCF, RFF
Calendrier	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Compte tenu des enjeux, les études doivent démarrer dès l'approbation du PDU. Une étude partenariale sur la réalisation d'un pôle d'échanges multimodale autour de la gare de Beauvais va être lancée par le SMTCO en 2012-2013.
Mesures d'accompagnement	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réorganisation des différents réseaux des transports et amélioration de l'accessibilité ; ✓ Intégration du pôle d'échanges au projet d'aménagement « Cœur de Ville » ✓ Prise en compte de la DRA Quartier de Gare ✓ Mise en place d'un observatoire des pratiques intermodales

Action 18

Organiser un réseau de parcs-relais destinés à accueillir en toute sécurité les voitures, 2-roues motorisés et vélos des usagers à destination des transports collectifs et gérés en conséquence.

Le parc-relais St Quentin doit être conforté et valorisé par un jalonnement lisible. Il sera complété par un voire deux autres parcs relais à étudier en périphérie du centre (avenue Kennedy, Site de l'ancienne prison) également desservis par une navette rapide et fréquente, parallèlement à la suppression de places de stationnement dans le centre-ville.

En complément, des parcs à usage mixte (relais et desserte) pourront être proposés en particulier à proximité du pôle gare (notamment au sud de la voie ferrée).

A plus long terme, des espaces de stationnement dédiés pourront être envisagés aux abords du stade Brisson ou de l'Elispace voire dans les communes périphériques de la première couronne..



Parking St Quentin

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Favoriser l'usage des transports collectifs et des modes doux ▪ Réduire l'utilisation de la voiture.
Critère d'évaluation	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation et Fréquentation des parcs relais
Coût estimé	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Amélioration St Quentin : ▪ Réalisation Kennedy : parking 80.000€, renforcement des navettes 60.000€/an ▪ Site Prison : à évaluer ▪ Elispace, Brisson : renforcement des navettes 110.000€ /an
Acteurs du projet	CAB, SMTCO, Ville de Beauvais
Calendrier	<ul style="list-style-type: none"> ➤ L'extension du parc St Quentin est programmée ➤ La réalisation du parc Kennedy et sa desserte pourra être coordonnée avec l'ouverture du centre commercial du Jeu de Paume ➤ Le site de la prison sera étudié une fois le départ du centre pénitentiaire effectif. ➤ Les sites Elispace et Brisson existent mais pourront être mobilisé à plus long terme
Mesures d'accompagnement	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réaliser des enquêtes de fréquentation. ✓ Mener une politique de stationnement dissuasive. ✓ Adapter la desserte TC ✓ Mise en place d'un observatoire des pratiques intermodales

Action 19

Proposer des espaces de stationnement pour vélos sécurisés et adaptés en lien avec le réseau de transports collectifs structurant dans le cadre des pôles et points d'échanges.

Des solutions seront également proposées sur chaque arrêt TER du territoire de la CAB en collaboration avec la Région



Stationnement vélos « Vélobloc » en gare de Milly

<i>Objectifs</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Favoriser l'usage des transports collectifs et les modes doux ▪ Réduire l'utilisation de la voiture.
<i>Critère d'évaluation</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Offre et utilisation • En 2012, la gare de Beauvais proposait une dizaine de places, • La gare de Milly disposait de 5 places
<i>Coût estimé</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Cout d'installation d'un parc à vélos sécurisé : 10.000€
<i>Acteurs du projet</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ SMTCO, CAB, Conseil Régional, Conseil général, SNCF, villes
<i>Calendrier</i>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Cette action est en grande partie liée à la réalisation du pôle d'échanges multimodal, mais compte tenu des enjeux des mesures transitoires peuvent être engagées dès l'approbation du PDU.
<i>Mesures d'accompagnement</i>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mise en place d'un observatoire des pratiques intermodales

Action 20

Poursuivre le développement du système de billettique prévu dans le cadre du projet SISMO dans la perspective de la mise en place d'une tarification coordonnée et de titres de transports unifiés.

Favoriser une meilleure coordination des horaires pour rendre efficaces les correspondances entre les différents réseaux.



<i>Objectifs</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Favoriser l'usage des transports collectifs ▪ Réduire l'utilisation de la voiture.
<i>Critère d'évaluation</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en place
<i>Coût estimé</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Non défini
<i>Acteurs du projet</i>	SMTCO, CAB, Conseil Régional, Conseil général
<i>Calendrier</i>	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 2012 : La mise en place d'une billettique est en cours de mise en place par le SMTCO à l'échelle du département et devra être étendue au réseau TER. ➢ Des études relatives à l'intégration tarifaires
<i>Mesures d'accompagnement</i>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Cette action doit s'accompagner de mesures en faveur d'une meilleure information aux voyageurs. ✓ Mise en place d'un observatoire des pratiques intermodales

Action 21

Développer l'information multimodale sur le transport public dans l'agglomération beauvaisienne en s'appuyant sur la plateforme SISMO du SMTCO.

<i>Objectifs</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Favoriser l'usage des transports collectifs ▪ Réduire l'utilisation de la voiture.
<i>Critère d'évaluation</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en place du système.
<i>Coût estimé</i>	<ul style="list-style-type: none"> - A évaluer
<i>Acteurs du projet</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ SMTCO, CAB, Conseil Général, SNCF,
<i>Calendrier</i>	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 2012 > Les études peuvent être lancées dès l'approbation du PDU.
<i>Mesures d'accompagnement</i>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mise en place d'un observatoire des pratiques intermodales

THEME N°4 – PROMOUVOIR LES MODES DOUX

La marche à pied représente près de 30% des déplacements effectués quotidiennement par les habitants de la CAB. Dans le centre-ville ce mode représente plus de 50 des déplacements. La pratique du vélo est quant à elle marginale. L'objectif du PDU est de maintenir la part modale de la marche à pied et de tripler l'usage du vélo.

Action 22

Accompagner les communes dans l'élaboration de plans « piéton » qui permettent de caractériser le degré d'accessibilité piétonne aux principaux arrêts de TC et équipements de la ville, qui recensent l'ensemble des cheminements piétons sur le territoire, qui permettent la gestion et l'entretien des cheminements piétons.

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Favoriser l'usage des modes doux ▪ Réduire l'utilisation de la voiture.
Critère d'évaluation	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation du plan
Coût estimé	- 50.000€
Acteurs du projet	SMTCO, CAB, Conseil Régional, Conseil général, Villes
Calendrier	➤ 2012> Compte tenu des enjeux, cette action doit être mise en œuvre dès l'approbation du PDU (court terme)
Mesures d'accompagnement	✓ Mise en place d'un observatoire sur les modes doux

Action 23

Aménager le réseau de voirie structurant en faveur des piétons en assurant des espaces de cheminement confortables et des traversées sécurisées, notamment aux abords des écoles, des équipements publics et des polarités de transports actuelles et futures.

Accompagner l'aménagement du réseau local de desserte dans les centres-bourgs et les quartiers par le développement de zones 30, de zones de rencontre, d'aires piétonnes.

Envisager de mettre tout l'hyper-centre-ville en zone 30 et étendre le cœur piétonnier de Beauvais

Veiller à l'instauration d'itinéraires piétons maillés, confortables et sécurisés dans tous les projets urbains.

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Favoriser l'usage des modes doux ▪ Réduire l'utilisation de la voiture.
Critère d'évaluation	<ul style="list-style-type: none"> • Superficie des espaces piétons, • part modale de la marche à pied
Coût estimé	- La ville de Beauvais a consacré 300.000 € aux aménagements publics au titre de ses compétences
Acteurs du projet	CAB, communes
Calendrier	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 2012> Cette action est continue et pourra être mise en œuvre dès l'approbation du PDU et intégrée aux opérations de voirie. ➤ La piétonisation de la place Jeanne Hachette pourra être effective dès 2014.
Mesures d'accompagnement	✓ Mise en place d'un observatoire sur les modes doux

Action 24

Veiller à faire respecter les espaces dédiés aux piétons en développant des actions de reconquête des trottoirs pour un confort accru des piétons valides et à mobilité réduite en agissant sur l'aménagement, la gestion urbaine de proximité (usages urbains des trottoirs, ramassage des ordures ménagères, stationnement,...), et en luttant sévèrement contre le stationnement illicite dégradant l'intérêt général des piétons.

<i>Objectifs</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Favoriser l'usage des modes doux ▪ Réduire l'utilisation de la voiture.
<i>Critère d'évaluation</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'infractions,
<i>Coût estimé</i>	- Non défini
<i>Acteurs du projet</i>	CAB, Communes
<i>Calendrier</i>	➤ 2012> Compte tenu des enjeux, cette mesure peut être mise en place dès l'approbation du PDU.
<i>Mesures d'accompagnement</i>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réaliser des enquêtes régulières sur le stationnement illicite ✓ Mettre en place un observatoire du stationnement.

Action 25

Identifier et engager une démarche de résorption des coupures urbaines inhérentes aux grandes infrastructures de transport (voirie, passage à niveau) et à la topographie (ex : côte St Jean) très pénalisantes pour les piétons ou les cyclistes

<i>Objectifs</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Favoriser l'usage des modes doux ▪ Réduire l'utilisation de la voiture.
<i>Critère d'évaluation</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'opérations réalisées
<i>Coût estimé</i>	- Non défini
<i>Acteurs du projet</i>	CAB, communes, gestionnaires d'infrastructures
<i>Calendrier</i>	➤ 2012> Les études de recensement des coupures peuvent être lancées à court terme

Action 26

Encourager les systèmes de ramassages scolaires piétons ou « Pédibus » pour les élèves des écoles élémentaires ou maternelles en s’inspirant des réflexions menées à l’échelle du Pays.

Accompagner la mise en place de plans de déplacements jeunes dans les collèges et lycées.



pédibus à Briançon

<i>Objectifs</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Favoriser l’usage des modes doux ▪ Réduire l’utilisation de la voiture.
<i>Critère d’évaluation</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de « lignes » mises en place
<i>Coût estimé</i>	- Non défini
<i>Acteurs du projet</i>	CAB, communes, associations de parents d’élèves
<i>Calendrier</i>	➤ Action à court terme
<i>Mesures d’accompagnement</i>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réaliser une plaquette d’information et de sensibilisation ✓ Aménager et sécuriser les itinéraires

Action 27

Engager l’étude d’un « plan vélo 2010>2020 » pour définir concrètement le plan d’actions à décliner afin de tripler la part modale vélo d’ici 2020 (continuité des réseaux principaux, traitement des points durs et des coupures, traitements des interfaces, jalonnement,...)

<i>Objectifs</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Favoriser l’usage des modes doux ▪ Réduire l’utilisation de la voiture.
<i>Critère d’évaluation</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Lancement de l’étude.
<i>Coût estimé</i>	- Estimation 50 000 €
<i>Acteurs du projet</i>	CAB, Ville, associations, SMTCO, Région Picardie
<i>Calendrier</i>	➤ 2012> Action à court terme
<i>Mesure d’accompagnement</i>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mettre en place un observatoire partenarial vélo ✓ Désigner un Monsieur Vélo

Action 28

Mettre en place un réseau cyclable continu, confortable et sécurisé à l'échelle de la communauté d'agglomération qui offre à la population du Beauvaisis une alternative à la voiture. Ces voies douces constituent également des itinéraires de promenade et de loisirs et s'appuie sur les linéaires structurant (Transoise et Paris Londres).

Compléter le réseau cyclable principal par un réseau secondaire et des zones de circulation apaisée, qui permettent une diffusion des flux au cœur des quartiers et des liaisons entre les communes, dans une logique de mixité des flux et de modération des vitesses. Aménager, chaque fois que possible, des double-sens cyclables dans les zones 30 non encore aménagées.



Objectifs

- Favoriser l'usage des modes doux
- Réduire l'utilisation de la voiture.

Critère d'évaluation

Kilomètres aménagés. En 2012, la CAB comptait 50,350 kilomètres de voies aménagées, dont

- Pistes cyclables : 15,1 km
- Bandes cyclables : 11km
- Couloir bus ouvert aux vélos : 0,25km
- Espaces mixte vélos/piéton : 5km
- Voies vertes : 8,2km
- Zones 30 :10,8km

Coût estimé

En 2011, la ville de Beauvais consacrait 80.000€ aux aménagements cyclables

Acteurs du projet

- CAB, Villes, ADEME, CG60, Région

Calendrier

- 2012 > Action continue à engager dès l'approbation du PDU

Mesures d'accompagnement

- ✓ Mettre en place un observatoire partenarial vélo
- ✓ Désigner un Monsieur Vélo
- ✓ Veiller à l'articulation avec le Schéma Régional Véloroutes et voies vertes et avec la Trans'Oise

Action 29

Développer le stationnement sécurisé des vélos en :

- Encourageant chaque commune de l'agglomération à proposer une offre de stationnement sur l'espace public (arceaux) à proximité des principaux générateurs de déplacements (équipements, administrations, ...)



Arceaux vélos à Beauvais

- Encourageant le développement d'espaces de stationnement sécurisés d'initiative privée ou publique dans les équipements, institutions, établissements scolaires (université) ou entreprises
- Développant une offre de stationnement vélos sécurisée articulée avec les transports collectifs avec notamment :
 - un parking à vélos principal (~200 places) à proximité de la gare de Beauvais
 - des places de stationnement vélos dans chaque pôle et points d'échanges stratégique et parc-relais,
 - des places de stationnement vélos à tous les points d'arrêts TER du territoire du Grand Beauvaisis, et certains points du réseau interurbain.

Objectifs

- Favoriser l'usage des modes doux
- Réduire l'utilisation de la voiture.

Critère d'évaluation

- Nombre d'arceaux installés
- Nombre de places offertes
- On compte environ 500 arceaux dans l'agglomération du Beauvaisis (domaine public)

Coût estimé

- Prix d'un arceau : 300 €

Acteurs du projet

CAB, Villes, grand Beauvaisis, SMTCO, Conseil Régional de Picardie

Calendrier

- 2012 >

Mesures d'accompagnement

- ✓ Mettre en place un observatoire partenarial vélo
- ✓ Désigner un Référent Vélo

Action 30

Proposer des offres et services de location ou de mise à disposition de vélos. Etudier l'opportunité de mettre en œuvre un dispositif de vélos en libre-service sur les secteurs denses de Beauvais et une flotte en location longue durée pour couvrir l'ensemble des communes de l'agglomération en favorisant le développement de vélos électriques.



Local de l'association Beauvélo à la gare de Beauvais

<i>Objectifs</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Favoriser l'usage des modes doux ▪ Réduire l'utilisation de la voiture.
<i>Critère d'évaluation</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Offre et usage.
<i>Coût estimé</i>	<ul style="list-style-type: none"> - A évaluer
<i>Acteurs du projet</i>	CAB, Villes, SMTCO, Conseil régional de Picardie
<i>Calendrier</i>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 2012 > Cette action est continue et peut être mise en place dès l'approbation du PDU
<i>Mesures d'accompagnement</i>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mettre en place un observatoire partenarial vélo ✓ Désigner un Monsieur Vélo

Action 31

Veiller à l'élaboration et à la mise en œuvre des PAVE,

<i>Critère d'évaluation</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de PAVE,
<i>Coût estimé</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Non défini
<i>Acteurs du projet</i>	CAB, Communes
<i>Calendrier</i>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 2012> Cette action est continue et peut être mise en place dès l'approbation du PDU
<i>Mesures d'accompagnement</i>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Associer la commission accessibilité

THEME N°5 – MAITRISER LA CIRCULATION AUTOMOBILE

La part modale de la voiture est largement dominante dans les déplacements des habitants de la CAB avec près de 63% des déplacements et elle est l'un des principaux contributeurs des émissions de gaz à effet de serre. L'objectif du PDU est de diminuer cette prédominance en réduisant de 11% la part de marché de la voiture.

Action 32

Mettre en place un groupe « Voirie » pour partager une hiérarchisation du réseau de voirie à l'échelle de la CAB avec les gestionnaires de réseaux du territoire dans une vision à long terme.

<i>Objectifs</i>	▪ Optimiser le réseau de voirie
<i>Critère d'évaluation</i>	• Mise en place d'un plan de hiérarchisation de la voirie
<i>Coût estimé</i>	- Non défini
<i>Acteurs du projet</i>	CAB, Villes, Conseil général, Etat
<i>Calendrier</i>	➤ 2012 > Cette action est continue et peut être mise en place dès l'approbation du PDU

Action 33

Améliorer le système de contournement de l'agglomération en recherchant avec l'Etat toutes les solutions pour pallier au maillon manquant du contournement sud jusqu'à la RN31 en optimisant notamment l'usage de l'A16.

<i>Objectifs</i>	▪ Optimiser le réseau de voirie ▪ Réduire les nuisances
<i>Critère d'évaluation</i>	• Lancement des études
<i>Coût estimé</i>	- Non défini
<i>Acteurs du projet</i>	CAB, Etat, Département,
<i>Calendrier</i>	➤ 2012 > Cette action peut être mise en place dès l'approbation du PDU
<i>Mesures d'accompagnement</i>	✓ Mettre en place un groupe « Voirie »

Action 34

Réaliser les projets routiers de contournement, de maillage ou d'accès à certains sites de développement en y intégrant tous les modes de déplacements (contournement de Troissereux, desserte de la zone d'activités de Beauvais Tillé, de l'aéroport....) et en priorité remettre en service le pont de Paris afin de rétablir la liaison routière entre le centre de Beauvais et les quartiers Sud.



Pont de Paris

<i>Objectifs</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Optimiser le réseau de voirie
<i>Critère d'évaluation</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation des projets • Réouverture du Pont de Paris
<i>Coût estimé</i>	- 7 à 10 M€
<i>Acteurs du projet</i>	CAB, Ville de Beauvais, Conseil Général de l'Oise
<i>Calendrier</i>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 2012> Compte tenu des enjeux la réouverture du Pont de Paris est prioritaire, cette ouverture est prévue pour 2014
<i>Mesures d'accompagnement</i>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mettre en place un groupe « Voirie »

Action 35

Développer une politique globale de modération des vitesses, traduite dans un schéma directeur, pour agir sur les émissions polluantes et la sécurité des usagers. Cette politique vise avant tout à réduire les vitesses sur le réseau de desserte locale notamment dans les communes périphériques traversées par un axe important.

Equiper l'agglomération de radars pédagogiques mobiles

<i>Objectifs</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Optimiser le réseau de voirie ▪ Améliorer la sécurité routière ▪ Favoriser l'usage des modes doux
<i>Critère d'évaluation</i>	<ul style="list-style-type: none"> • 2011 : Zone de circulation apaisée : 16 km
<i>Coût estimé</i>	- Non défini
<i>Acteurs du projet</i>	CAB, CG60
<i>Calendrier</i>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 2012> Cette action peut être mise en place dès l'approbation du PDU
<i>Mesures d'accompagnement</i>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mettre en place un groupe « Voirie »

Action 36

Mettre en place un observatoire des accidents et engager une politique d'évaluation des aménagements sous l'angle de la sécurité routière

Se donner les moyens de mettre en œuvre une vision très ambitieuse «zéro tué ou blessé grave pour les usagers vulnérables » à horizon 2022 en :

- **Menant des opérations phares en matière de sécurité routière, y compris pour sensibiliser et informer les acteurs concernés et les usagers**
- **Réduisant l'accidentologie des 2-roues motorisés en améliorant l'état de la connaissance pour définir rapidement un cadre d'actions adaptées**
- **Sécurisant les passages à niveau en collaboration avec les services compétents (Etat, Conseil Général, RFF, SNCF, communes)**

Objectifs

- Améliorer la sécurité routière

Critère d'évaluation

- Mise en place de l'observatoire

Coût estimé

50.000€

Acteurs du projet

CAB, CG60, police, Préfet, Pompier, associations, communes

Calendrier

- 2012> Cette action doit être mise en place dès l'approbation du PDU

Action 37

Réglementer le stationnement dans les zones à forte pression (centre-ville de Beauvais, aéroport de Tillé, ...) en instaurant du stationnement payant et des durées limitées.

Proposer une politique de stationnement contraignante sur voirie pour les actifs dans les secteurs où des alternatives performantes existent (centres-villes, à proximité des réseaux de transports collectifs lourds,...) et offrir des alternatives aux résidents dans les secteurs réglementés. Envisager à moyen terme l'extension du stationnement payant à l'ensemble du territoire situé à l'intérieur des boulevards.



principe d'organisation du stationnement dans le centre ville de Beauvais

Se donner les moyens d'un système de contrôle efficace pour mener et faire appliquer les politiques de stationnement : en renforçant les moyens de police du stationnement, élargissant la zone de police à la première couronne (notamment Tillé), sanctionnant systématiquement et sévèrement le stationnement illicite dégradant fortement l'intérêt général (circulation piétons, personnes à mobilité réduite,...)

Réduire la sur-offre de places de stationnement dans l'hypercentre tout en garantissant le bon fonctionnement des activités et en redéployant une partie en périphérie du centre et dans les parcs-relais. La réalisation du parking du centre commercial du Jeu de Paume doit s'accompagner d'une diminution importante de l'offre de surface en centre-ville.

Développer la concertation avec les habitants dans les secteurs résidentiels de l'hyper-centre pour définir des solutions pérennes (mise en place d'un contrôle d'accès du parking Foch avec accès préférentiel riverain)

Répondre aux besoins du stationnement spécifique, (30 minutes, personnes à mobilité réduite, cars de tourisme, 2 roues motorisés, autopartage, véhicules électriques)

Elaborer un schéma directeur du stationnement et déployer un système de jalonnement à destination des usagers du stationnement (jalonnement dynamique des principaux parkings du centre,)

<i>Objectifs</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réduire l'utilisation de la voiture ▪ Favoriser l'usage des modes doux
<i>Critère d'évaluation</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de places • Règlementation
<i>Coût estimé</i>	- Non défini
<i>Acteurs du projet</i>	CAB, ville de Beauvais
<i>Calendrier</i>	➤ 2012 > Cette action peut être mise en place dès l'approbation du PDU
<i>Mesures d'accompagnement</i>	✓ Mettre en place un observatoire du stationnement

Action 38

Mettre en place un plan de réduction des nuisances sonores en s'appuyant sur les préconisations du plan de prévention du bruit.

Développer l'utilisation de revêtements anti-bruits sur les voies les plus bruyantes identifiées par le plan de prévention du bruit (PPBE)

<i>Objectifs</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réduire les nuisances liées aux transports
<i>Critère d'évaluation</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Mesures de bruit, évolution du trafic, • Population affectée • Population en zones calmes • Nombre de voies équipées
<i>Coût estimé</i>	Non défini
<i>Acteurs du projet</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ CAB, ville de Beauvais, conseil général
<i>Calendrier</i>	➤ 2012> le PPBE est en cour d'élaboration. Cette action peut être mise en place dès l'approbation du PDU

THEME N°6 – ORGANISER LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Le transport de marchandises est indispensable à la vie urbaine. L'objectif ne doit pas être une réduction du transport de marchandises en ville mais une diminution de ses nuisances.

Action 39

Réaliser à court terme une étude sur les flux de marchandises au sein de l'agglomération beauvaisienne et mettre en place un observatoire partenarial sur la logistique et le transport de marchandises en ville afin de mieux comprendre les organisations en place.

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réduire l'utilisation de la route pour les marchandises.
Critère d'évaluation	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en place de l'observatoire, lancement de l'étude
Coût estimé	- 50.000 à 100.000€
Acteurs du projet	COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BEAUVAISIS, DREAL, CCI, Transporteurs, ...
Calendrier	➤ 2012> Cette action peut être mise en place dès l'approbation du PDU
Mesure d'accompagnement	✓ Mettre en place un groupe de travail « Marchandises »

Action 40

Étudier l'opportunité, en partenariat avec la CCI, RFF et la SNCF du développement de nouveaux sites logistiques urbains, à proximité des lieux de vie et d'activités, et accessibles par le chemin de fer

Profiter de la présence d'un nœud ferroviaire et de la proximité du port du Havre pour développer le transport des marchandises par voies ferrées et préserver les possibilités d'utilisation des installations terminales embranchées « fer » existantes sur les sites logistiques équipés dans une optique de valorisation à long terme et mettre en place des initiatives pour leur valorisation immédiate.

Prévoir la localisation des futurs sites générateurs de déplacements de marchandises dans les documents d'urbanisme (PLU, SCoT) en privilégiant des localisations adaptées en fonction des infrastructures routières, et ferroviaires en veillant à la possibilité réelle d'utilisation des réseaux alternatif

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réduire l'utilisation de la route pour les marchandises.
Critère d'évaluation	<ul style="list-style-type: none"> • Implantations logistiques connectées
Coût estimé	Non défini
Acteurs du projet	<ul style="list-style-type: none"> ▪ COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BEAUVAISIS, CCI, RFF, SNCF, Région
Calendrier	➤ 2012> Cette action peut être mise en place à moyen long terme
Mesure d'accompagnement	✓ Mettre en place un groupe de travail « Marchandises »

Action 41

Accompagner l'implantation et l'accueil des entreprises en fonction de leurs besoins en matière d'accessibilité pour les marchandises

<i>Objectifs</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réduire les nuisances liées au transport de marchandises
<i>Critère d'évaluation</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'entreprises accompagnées
<i>Coût estimé</i>	Non défini
<i>Acteurs du projet</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ CAB, CCI, Communes
<i>Calendrier</i>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 2012> Cette action peut être mise en place dès l'approbation du PDU
<i>Mesure d'accompagnement</i>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mettre en place un groupe de travail « Marchandises ».

Action 42

Etudier la possibilité de réaliser une aire de transit pour les poids lourds à proximité de l'échangeur nord.



<i>Objectifs</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réduire les nuisances liées au transport de marchandises
<i>Critère d'évaluation</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation de l'aire • Fréquentation de l'aire
<i>Coût estimé</i>	- A évaluer
<i>Acteurs du projet</i>	CAB, CCI, Communes, SANEF
<i>Calendrier</i>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 2012> Cette action peut être mise en place dès l'approbation du PDU
<i>Mesure d'accompagnement</i>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mettre en place un groupe de travail « Marchandises »

Action 43

Promouvoir la concertation entre partenaires privés (transporteurs, commerçants,...) et publics (Ville de Beauvais, CAB, communes,...) sur la question des « Marchandises en ville ».

Lancer des réflexions sur les besoins de stationnement destinés aux livraisons dans les secteurs denses et contraints

Soutenir des expérimentations innovantes visant à améliorer la gestion du « dernier kilomètre » en milieu urbain dense.



Objectifs
Critère d'évaluation
Coût estimé
Acteurs du projet
Calendrier
Mesure d'accompagnement

- Réduire les nuisances liées au transport de marchandises
- Lancement des études, nombre d'expérimentations,
- Non défini
- CAB, CCI
- 2017 > Action à engager à moyen terme
- ✓ Mettre en place un groupe de travail « Marchandises »

Action 44

Jalonner l'accès aux zones d'activités et améliorer la signalisation en entrée et au centre-ville.

Objectifs
Critère d'évaluation
Coût estimé
Acteurs du projet
Calendrier
Mesure d'accompagnement

- Réduire les nuisances liées au transport de marchandises
- Nombre de panneaux et d'itinéraires
- A évaluer
- CAB, communes et transporteurs
- 2012 > Cette action peut être mise en place dès l'approbation du PDU
- ✓ Mettre en place un groupe de travail « Marchandises »

THEME N°7 – AGIR SUR LES COMPORTEMENTS

Action 45

Développer la communication et la sensibilisation du grand public autour du fonctionnement du système de déplacements et de ses liens avec le développement urbain notamment par des actions pédagogiques auprès des publics jeunes.

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réduire l'utilisation de la voiture ▪ Favoriser l'usage des transports collectifs et des modes doux
Critère d'évaluation	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de campagne et nombre d'actions pédagogiques
Coût estimé	A évaluer
Acteurs du projet	<ul style="list-style-type: none"> ▪ CAB, communes, SMTCO,
Calendrier	➤ 2012 > Cette action peut être mise en place dès l'approbation du PDU

Action 46

Créer des comités d'usagers du réseau de transports collectifs urbains pour mieux prendre en compte les propositions citoyennes locales

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Favoriser l'usage des transports collectifs et des modes doux
Critère d'évaluation	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de réunions
Coût estimé	- Non défini
Acteurs du projet	CAB, exploitant Corolis, AOT, SMTCO
Calendrier	➤ 2012 > Cette action continue peut être mise en place dès l'approbation du PDU

Action 47

Engager des processus de concertation ciblés sur le territoire, avec les principaux générateurs de trafics notamment pour envisager un étalement de leurs horaires et les accompagner dans l'élaboration de Plans de déplacement d'entreprises (PDE) ou de plans de déplacement d'administrations (PDA) visant à la promotion des modes alternatifs à la voiture individuelle.

Mener une réflexion sur l'accessibilité des principales zones d'activités

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réduire l'utilisation de la voiture ▪ Favoriser l'usage des transports collectifs et des modes doux
Critère d'évaluation	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de PDE/PDA
Coût estimé	- Non défini
Acteurs du projet	CAB, CCI, Conseil régional de Picardie, SMTCO
Calendrier	➤ 2012 > Cette action continue peut être mise en place dès l'approbation du PDU
Mesure d'accompagnement	✓ Désigner un référent sur ce sujet

Action 48	<i>Etre exemplaire en matière de mobilité durable dans le fonctionnement interne de la CAB.</i>
	<i>Développer l'agglomération électro-mobile en poursuivant l'acquisition de bus hybrides, de scooters, de véhicules, de vélos électriques</i>
<i>Objectifs</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réduire les nuisances liées aux transports
<i>Critère d'évaluation</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'opérations exemplaires : flotte de véhicule propre, PDA, action de sensibilisation,
<i>Coût estimé</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Non défini - Bus hybride 330 000 €
<i>Acteurs du projet</i>	CAB, communes, administrations
<i>Calendrier</i>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 2012 > Cette action continue peut être mise en place dès l'approbation du PDU

Action 49	<i>Encourager le développement de flottes propres et étudier la possibilité de disposer de bornes d'alimentation électrique dans le centre-ville.</i>
<i>Objectifs</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réduire les nuisances liées aux transports
<i>Critère d'évaluation</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de bornes, • Nombre de véhicules propres
<i>Coût estimé</i>	A évaluer
<i>Acteurs du projet</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ CAB, communes, administrations
<i>Calendrier</i>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 2012 > Cette action continue peut être mise en place dès l'approbation du PDU

Action 50	<i>Développer les E-démarches et promouvoir le télétravail en étudiant la possibilité de développer des centres de co-working.</i>
<i>Objectifs</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réduire l'utilisation de la voiture
<i>Critère d'évaluation</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de documents accessibles • Nombre de téléchargements.
<i>Coût estimé</i>	
<i>Acteurs du projet</i>	CAB, communes, administrations
<i>Calendrier</i>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 2012 > Cette action continue peut être mise en place dès l'approbation du PDU

THEME N° 8– ORGANISER LA MISE EN ŒUVRE ET LE SUIVI DU PDU ET AMELIORER LES CONNAISSANCES

Action 51

- **Mettre en place et pérenniser un réseau d’observatoires de données dans tous les domaines de la mobilité et thème du PDU**
 - transports collectifs,
 - marche à pieds
 - vélos
 - stationnement
 - Energie-climat
 - sécurité routière et circulation
 - pôles d’échanges
 - aéroport
 - marchandises et livraisons
 - innovation
 - communication, ...

- **Poursuivre le suivi et l’amélioration des connaissances liées à la mobilité dans le cadre d’investigations plus lourdes en préparant en 2015 des enquêtes globales transversales à mi-PDU : enquête ménages déplacements, enquête « cordon » routière et enquêtes voyageurs sur le réseau ferré, ...**

- **Evaluer la mise en œuvre des actions du PDU**

- **Prévoir l’élaboration d’un compte déplacements**

Critère d’évaluation

- Nombre de réunions
- Rapport annuel

Coût estimé

A évaluer

Acteurs du projet

- CAB, tous les partenaires

Calendrier

- 2012 > Cette action peut être mise en place dès l’approbation du PDU

Mesure d’accompagnement

- ✓ Elaborer des grilles d’évaluation



Calendrier prévisionnel

Mesures		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Action 1	Convoier la politique de mobilité avec l'urbanisme	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Action 2	Mener une réflexion sur les déplacements pour tous les projets	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Action 3	Valoriser les axes de transports collectifs	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Action 4	Mettre en œuvre un plan de développement des transports collectifs	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Action 5	Restructurer le réseau de transport collectif	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Action 6	Améliorer les performances du réseau de bus	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Action 7	Conforter et optimiser le TAD	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Action 8	Mener des expérimentations de services complémentaires aux transports collectifs	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Action 9	Améliorer l'accessibilité aux transports collectifs	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Action 10	Promouvoir le covoiturage et l'autosourçage	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Action 11	Valoriser les liaisons ferroviaires régionales	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Action 12	Étudier la création d'un nouvel arrêt TER	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Action 13	Améliorer l'accessibilité à l'aéroport par les TC	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Action 14	Accompagner le projet Busay Planaire	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Action 15	Participer au développement de la ligne routière régionale Amiens Beauvais	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Action 17	Mettre un pôle d'échanges multimodal	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Action 18	Organiser un réseau de parc relais pédestres	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Action 19	Proposer des espaces de vélos sécurisés dans chaque gare et haltes TER	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Action 20	Accompagner la mise en place de la billetterie	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Action 21	Accompagner les communes dans l'élaboration de plans pédon	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Action 22	aménager un réseau de voies structurant en faveur des piétons	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Action 24	veiller à faire respecter les espaces piétons en évitant des opérations de reconquête des trottoirs	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Action 25	Identifier et resourcer les coupures	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Action 26	encourager la mise en place de pédibus et de plan de déplacements jeunes	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Action 27	engager l'étude d'un plan vélo	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Action 28	mettre en place un réseau cyclable continu	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Action 29	développer le stationnement sécurisé des vélos	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Action 30	Proposer des offres et services de mise à disposition de vélos	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Action 31	Veiller à l'élaboration des PAVE	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Action 32	mettre en place un groupe veille	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Action 33	améliorer le système de contournement de l'agglomération	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Action 34	Réaliser le projet de contournement, de maillage, ou d'accès en intégrant tous les modes	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Action 35	développer une politique globale de modulation de la vitesse	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Action 36	mettre en place un observatoire des accidents et de la sécurité routière	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Action 37	Mener une véritable politique de stationnement	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Action 38	mettre en place un plan de réduction des nuisances sonores	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Action 39	Réaliser une étude sur les marchandises dans l'agglomération	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Action 40	Étudier les opportunités de valoriser le mode ferré pour le transport de marchandises	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Action 41	accompagner l'implémentation et l'accueil des entreprises en fonction des besoins de mobilité	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Action 42	Étudier la possibilité de réaliser une aire de transit	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Action 43	Promouvoir la concentration des acteurs sur la question des marchandises en ville	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Action 44	Abolir l'accès aux zones d'activités et améliorer la signalisation en entrée et au centre ville	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Action 45	Développer la communication et la sensibilisation du grand public	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Action 46	Créer des comités d'usagers des transports collectifs	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Action 47	Élaborer des plans de déplacements interentreprises et accompagner les entreprises et les administrations	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Action 48	Être exemplaire en matière de mobilité durable	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Action 49	Encourager le développement de flotte propre et le déploiement de bornes électriques	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Action 50	Développer les F-Offshore et encourager le télétravail	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Action 51	Développer les connaissances sur la mobilité	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●