

LES 7 AXES STRUCTURANTS DE LA POLITIQUE DE MOBILITÉ

Orientations validées en CoPil

traduction

Schéma de principe = liste d'actions en 7 volets

Axe 1.
Poursuivre la hiérarchisation du réseau routier en lien avec l'urbanisation du territoire dans le cadre des nouveaux aménagements

Axe 2.
Améliorer la desserte des espaces périurbains

Axe 3
Renforcer l'attractivité du réseau de transports collectifs urbains

Axe 4
Améliorer la performance du stationnement de surface en centre-ville et autour de la gare de Compiègne en articulation avec les parkings en ouvrage

Axe 5
Développer le réseau d'infrastructures en faveur des modes actifs

Axe 6
Poursuivre les projets engagés et identifier de nouveaux gisements en matière de nouveaux services de mobilité

Axe 7
Favoriser l'émergence du fret urbain, ferroviaire et fluvial

traduction

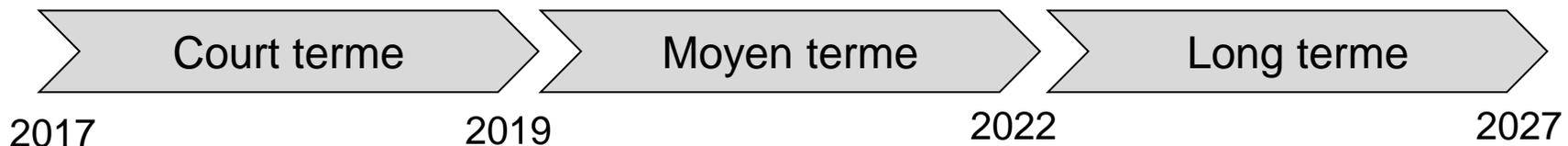
Plan d'actions = actions détaillées

PHASES DE L'ETUDE

1. Diagnostic et orientations
=> Définition d'un cadre pour formuler des propositions

2. Proposition de schéma de principe
=> Définition de la stratégie générale et exemples concrets

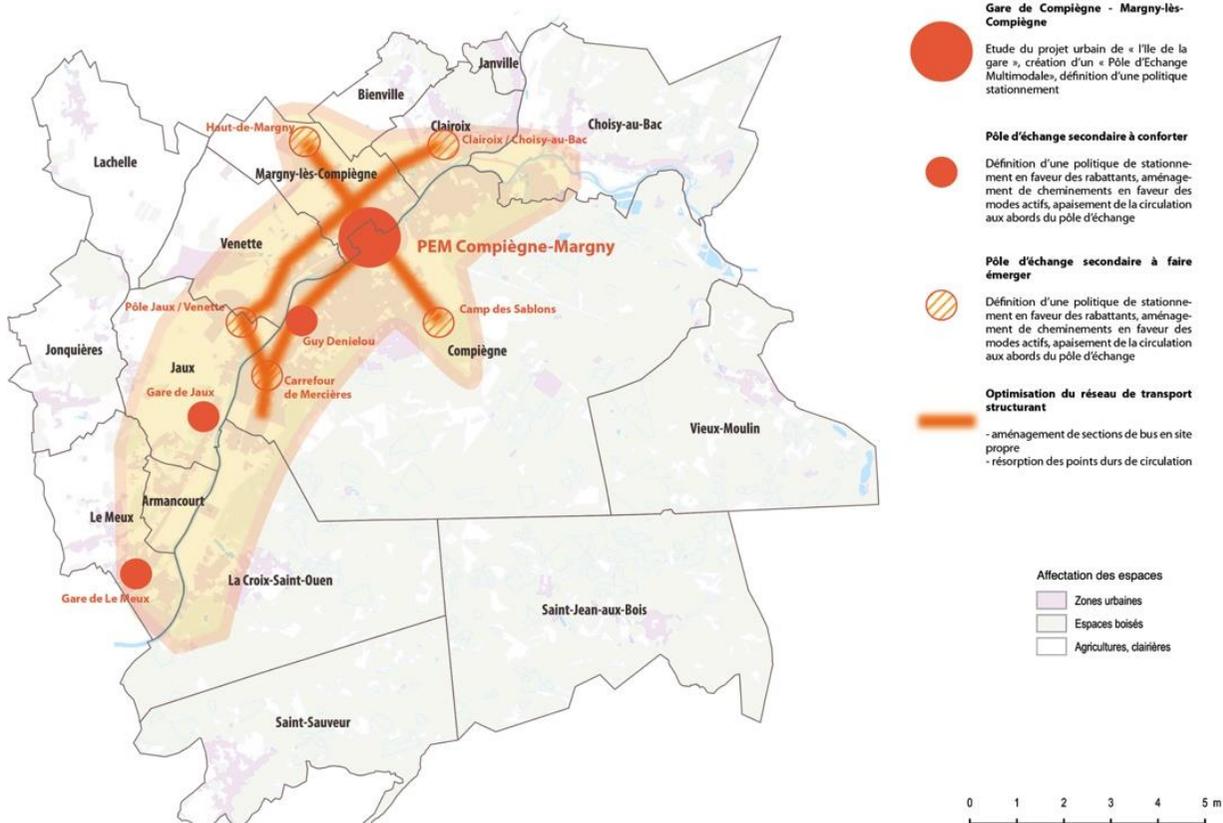
3. Rédaction des fiches d'action
=> Déclinaison opérationnelle, propositions concrètes à l'échelle de l'ARC



<p>Axe 1.</p> <p>Poursuivre la hiérarchisation du réseau routier en lien avec l'urbanisation du territoire</p>	<p>Axe 2.</p> <p>Améliorer la desserte des espaces périurbains</p>	<p>Axe 3.</p> <p>Renforcer l'axe de transports en commun Nord / Sud</p>	<p>Axe 4.</p> <p>Améliorer la performance du stationnement</p>	<p>Axe 5</p> <p>Développer le réseau d'infrastructures en faveur des modes actifs</p>	<p>Axe 6</p> <p>Poursuivre les projets engagés et identifier de nouveaux gisements de nouveaux services de mobilité</p>	<p>Axe 7</p> <p>Favoriser le fret urbain, ferroviaire et fluvial</p>
---	---	--	---	--	--	---

Action 9 : faire émerger des pôles d'échanges secondaires

Proposition d'un schéma de principe du développement du réseau de transports (erea-conseil, 2016)



CONSTATS

Les pôles d'échanges secondaires constituent des interfaces entre la partie centrale de l'agglomération et l'extérieur.

MESURES

Des enjeux à décliner aux pôles secondaires :

- Haut-de-Margny
- Clairoux / Choisy-au-Bac
- Camp des Sablons
- Guy Denielou
- Carrefour de Mercières
- Halte de Jaux
- Halte de Venette
- Pôle Jaux / Venette

La modération des vitesses sur ces secteurs et la mise en accessibilité dans un rayon de 300 mètres autour des pôles : deux enjeux forts

Les conditions de « production » d'un parc-relais sur les pôles secondaires dépendent du niveau de desserte en transport en commun (fréquence minimum à 15 minutes).

<p>Axe 1.</p> <p>Poursuivre la hiérarchisation du réseau routier en lien avec l'urbanisation du territoire</p>	<p>Axe 2.</p> <p>Améliorer la desserte des espaces périurbains</p>	<p>Axe 3.</p> <p>Renforcer l'axe de transports en commun Nord / Sud</p>	<p>Axe 4.</p> <p>Améliorer la performance du stationnement</p>	<p>Axe 5</p> <p>Développer le réseau d'infrastructures en faveur des modes actifs</p>	<p>Axe 6</p> <p>Poursuivre les projets engagés et identifier de nouveaux gisements de nouveaux services de mobilité</p>	<p>Axe 7</p> <p>Favoriser le fret urbain, ferroviaire et fluvial</p>
---	---	--	---	--	--	---

Action 18 : harmoniser les réglementations relatives au stationnement des vélos dans le cadre de l'article 12 des documents d'urbanisme



CONSTAT

Seules 4 communes réglementent dans leurs documents d'urbanisme la production de stationnement vélo dans les espaces privés

MESURES

Intégrer au PLUi des normes de stationnement vélo dans les espaces privées cohérentes avec la densité des communes

- **Surface nécessaire pour stationner un vélo = 0,75 m à 1,5 mètres carrés**
- **Modèle de base « Code de Construction et de l'Habitat » = 0,75 mètres carrés par logement pour les logements jusqu'à deux pièces principales et 1,5 mètres carrés par logement pour les autres cas**
- **Variante (modèle de Strasbourg) = 1 mètre carré par place**
- Création d'indicateurs de suivi réguliers de mise en œuvre
- Création d'instances de médiation collectivités, promoteurs, syndic, copropriétaires/locataires...

Court terme (0-2 ans)

Intégration au PLUi, création d'instance de médiation et suivi

Moyen terme (2-5 ans)

Suivi régulier de mise en œuvre



PRÉSENTATION DU PLAN GLOBAL DE DÉPLACEMENTS DE COMPIÈGNE

Club PLUi
Abbeville, 27 Septembre 2018

LA DÉMARCHE DE PLAN GLOBAL DE DÉPLACEMENTS INTERCOMMUNAL

□ La démarche de Plan Global de Déplacements

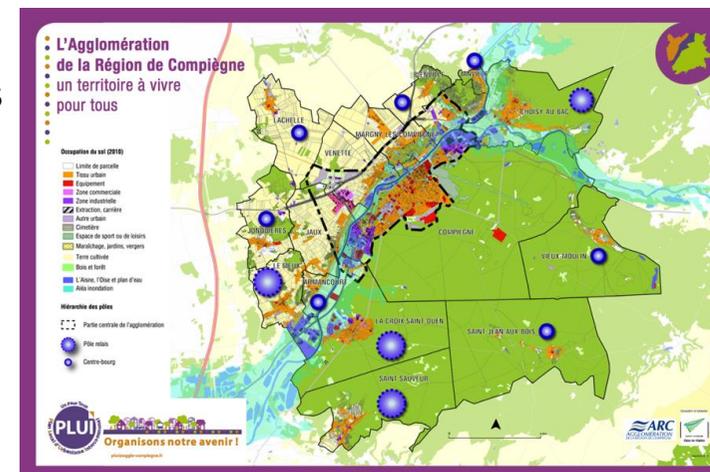
- Une démarche inscrite dans le lignée des « Plans de Déplacements Urbains » planifiant la politique déplacements à horizon 5 / 10 ans (LOTI, 1982 / LAURE, 1996 / SRU, 2000)
- Une approche multimodale visant notamment à construire une politique de mobilité globale

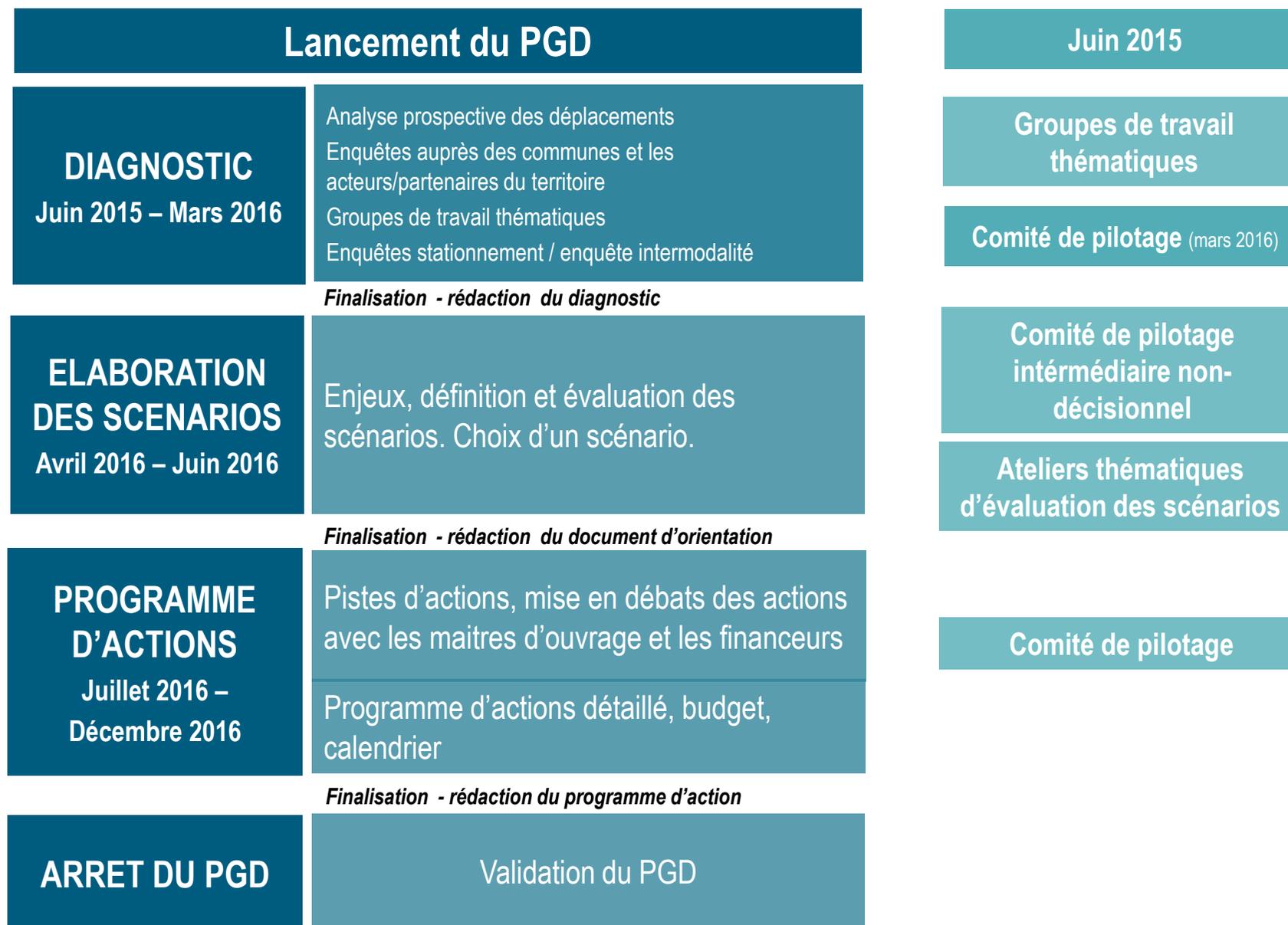
□ Une démarche co-construite

- Enquête sur les déplacements menée auprès des 16 communes composant l'ARC
- Réunion de 4 groupes thématiques le 9 décembre 2015 (Les transports collectifs et l'intermodalité, Le partage de la voirie et la circulation, Le stationnement et la logistique, Les modes actifs et l'écomobilité)
- Concertation et information au public dans le cadre des publications municipales

□ Une démarche articulée avec le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

- Pas de caractère réglementaire mais une réalisation en articulation avec le PLUi
- Retranscription de certaines mesures dans le PLUi





→ Enquête publique du PLUi 2017, puis adoption du PGD intégré début 2018

LE « SYSTÈME DE DÉPLACEMENTS » COMPIÉGNOIS

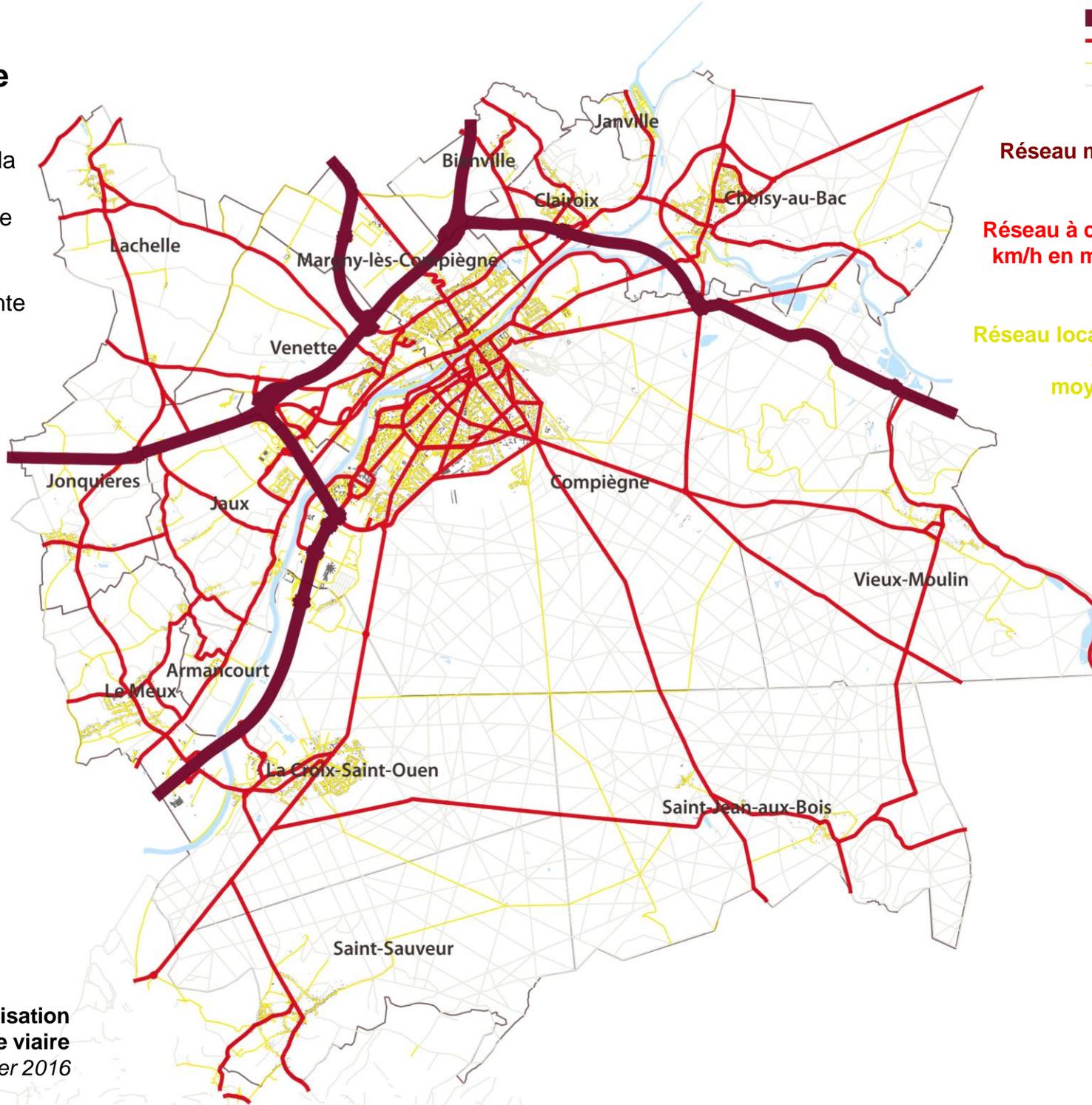
□ Une approche multithématique du « système de transport » propre au territoire Compiégnois et à ses 16 communes

Intermodalité

- **La hiérarchisation de la voirie** : fluidification, aménagement de sécurité routière, apaisement de la voirie en centre-ville et dans les centre-bourgs, intégration des véhicules à gros gabarit
- **La politique de stationnement** : incitation à la rotation, amélioration de la gestion, fortification de l'offre en ouvrage, incitation au report modal
- **Les transports en commun** : résorption des points noirs de circulation, réflexion sur une montée en puissance, état de la qualité des liaisons entre les différentes commune composant le territoire
- **Les modes actifs** : sécurité des modes les plus vulnérables, confort des cheminements et accessibilité, création de zones apaisées (zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes), création de continuités cyclables en centre-ville, entre les différentes communes et les zones d'activités
- **Les nouveaux services de mobilité** : fonctionnement des offres et démarches existantes, identification des publics visés, actualité des services de mobilité
- **Le transport de marchandises** : économie du transport de marchandises, évaluation des besoins en logistique des entreprises du territoire, potentiels de valorisation du fret ferroviaire et fluvial, l'innovation en terme de fret urbain

■ Hiérarchiser le réseau de voirie

- La hiérarchisation de la voirie vise à des vitesses en fonction de l'intensité urbaine constatée (exemple : création de zones trente en centre-ville)



Légende

- Réseau magistral
- Réseau à caractère structurant
- Voies de desserte locale
- Voies non routières

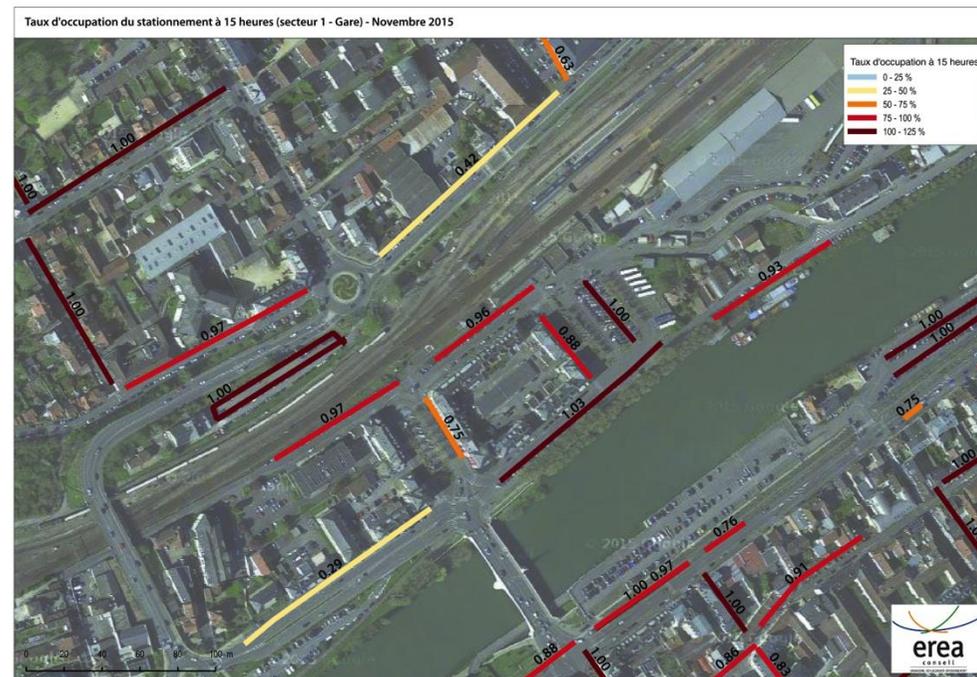
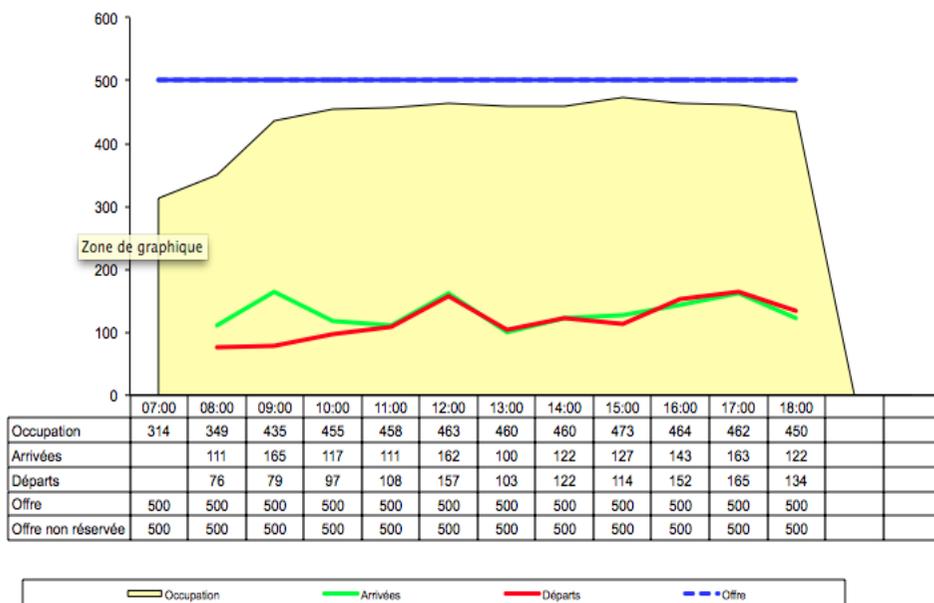
Réseau magistral : 90 km/h (voire 70 km/h)

Réseau à caractère structurant : 50 km/h en milieu urbain / 70 km/h en espace peu dense

Réseau local de desserte : 30 km/h / 50 km/h en milieu urbain moyennement ou peu dense

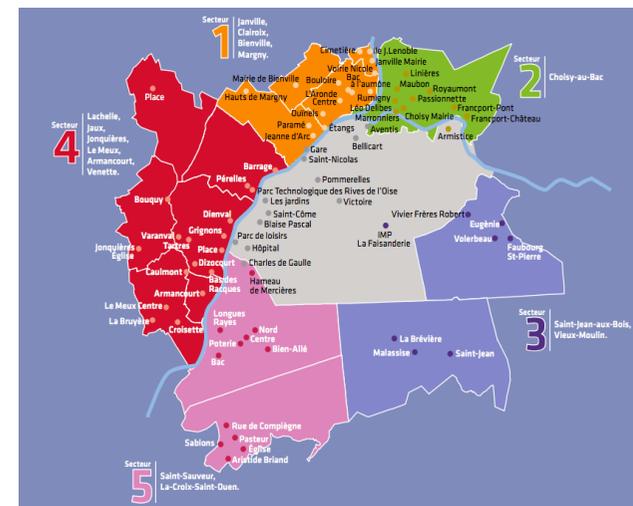
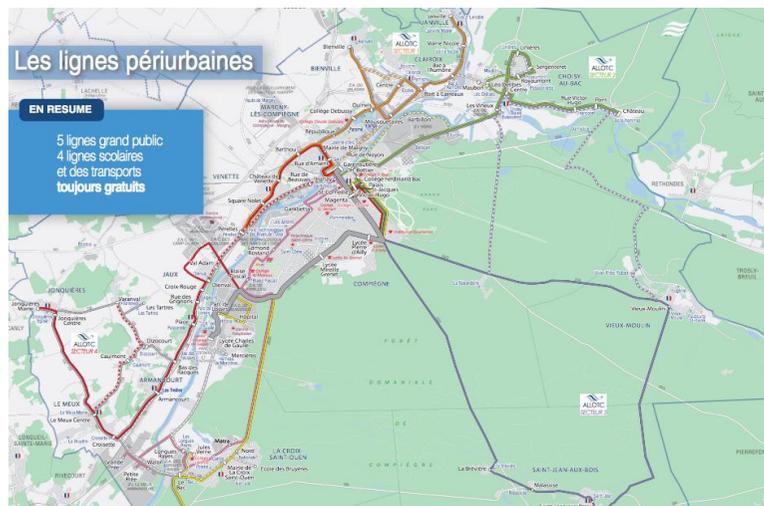
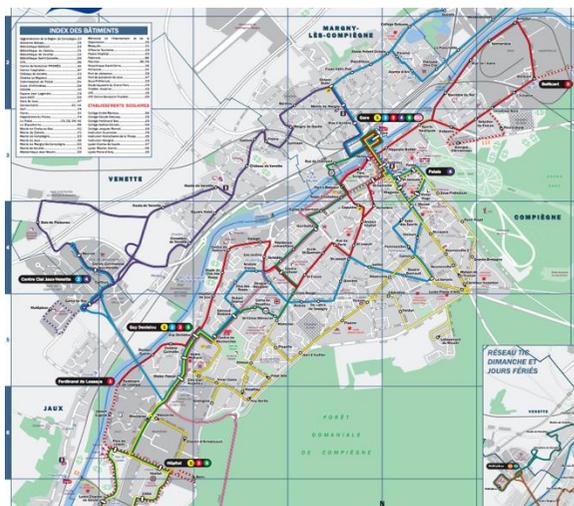
LA POLITIQUE STATIONNEMENT : UN LEVIER D'ACTION DE LA RATIONALISATION DES DÉPLACEMENTS

- 21 000 « places de stationnement » inventoriées à l'occasion du PGD sur les 16 communes, dont **10% « réglementées »**
- **7 parkings en ouvrage situés en cœur d'agglomération (40% de l'offre totale du stationnement en centre-ville)**
- **130 % aux abords de la gare de Compiègne – Margny-lès-Compiègne**
- **Des taux de respect faibles : 25 % en centre-ville et 17 % aux abords de la gare**



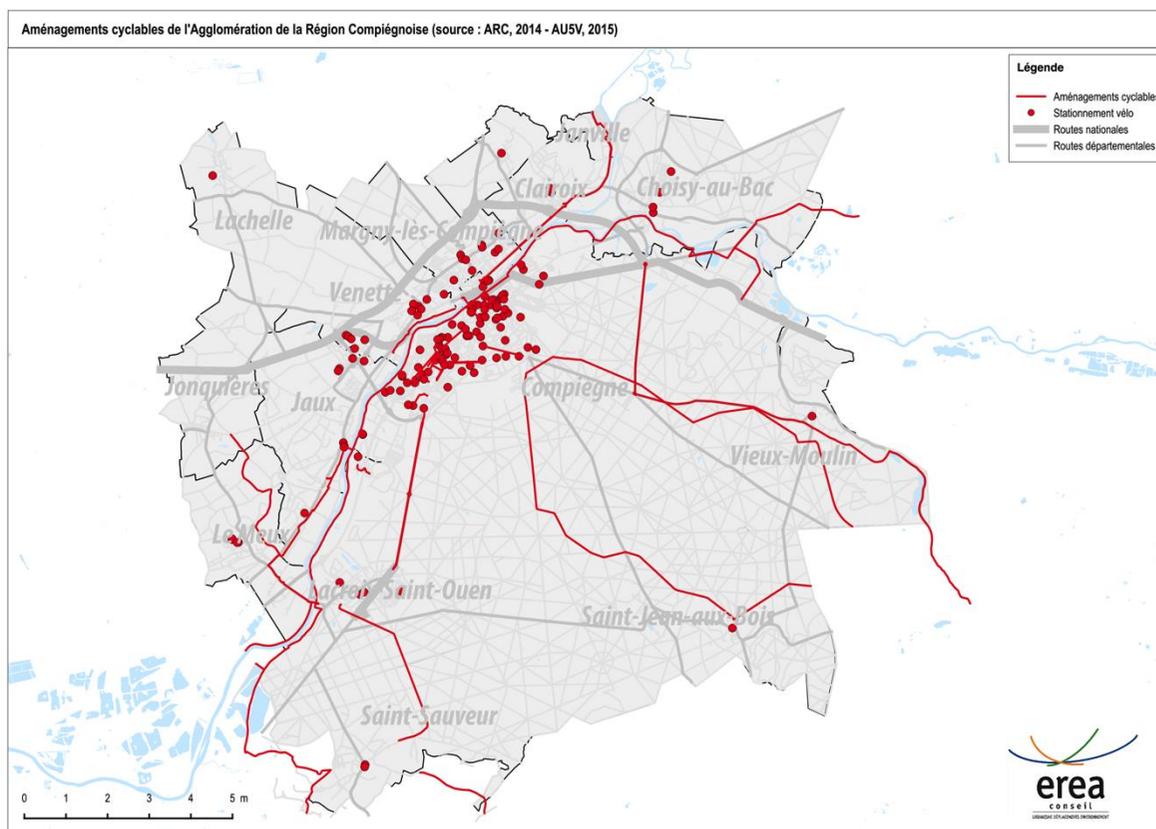
LES TRANSPORTS EN COMMUN : ATOUTS ET FREINS AU DÉVELOPPEMENT DES RÉSEAUX DE TRANSPORTS COLLECTIFS

- Un niveau de développement clé atteint par le réseau bus mais devant encore s'affirmer pour concurrencer la voiture privée
- Convergence des toutes les lignes vers la gare, lieu d'intermodalité insuffisamment aménagé
- Un réseau de desserte des espaces périphériques complexes



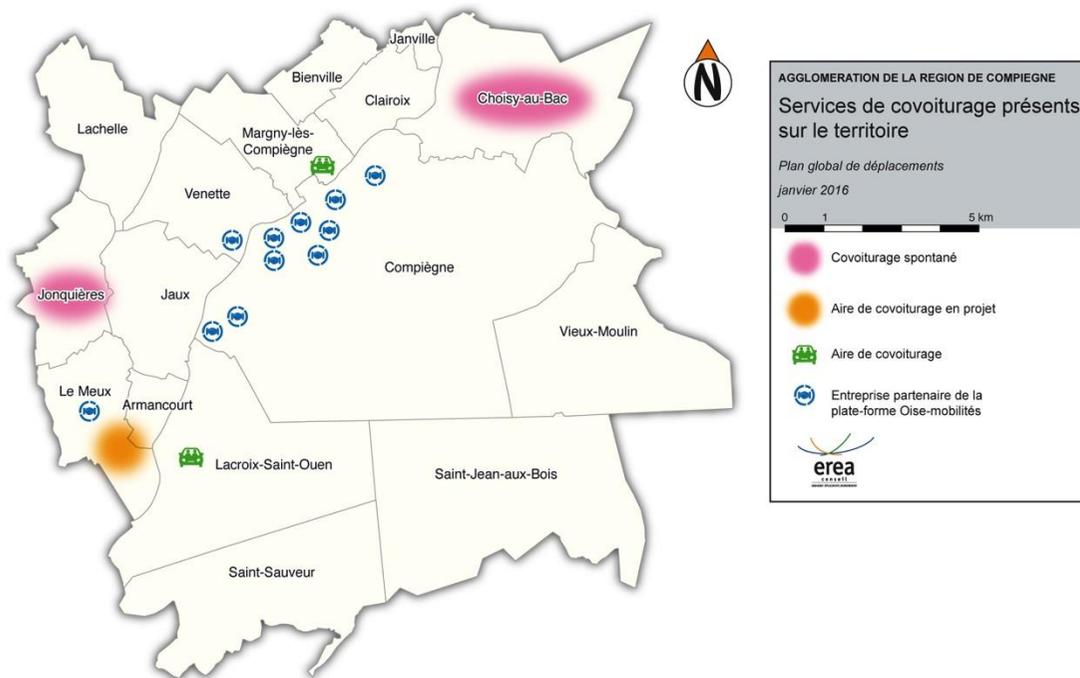
MODES ACTIFS : DÉVELOPPER UN MAILLAGE DU TERRITOIRE POUR UNE VILLE MARCHABLE ET CYCLABLE

- Un réseau cyclable reconnu sur la thématique du vélotourisme
- Un centre-ville dense propice à la marche et au vélo mais manquant de continuités cyclables
- Le stationnement vélo peu utilisé en centre-ville mais suroccupé en gare
- Des aménagements lacunaires à l'échelle intercommunale (zones d'activités et entre les communes)



NOUVEAUX SERVICES À LA MOBILITÉ : POURSUIVRE LES PROJETS ENGAGÉS ET IDENTIFIER DE NOUVEAUX GISEMENTS

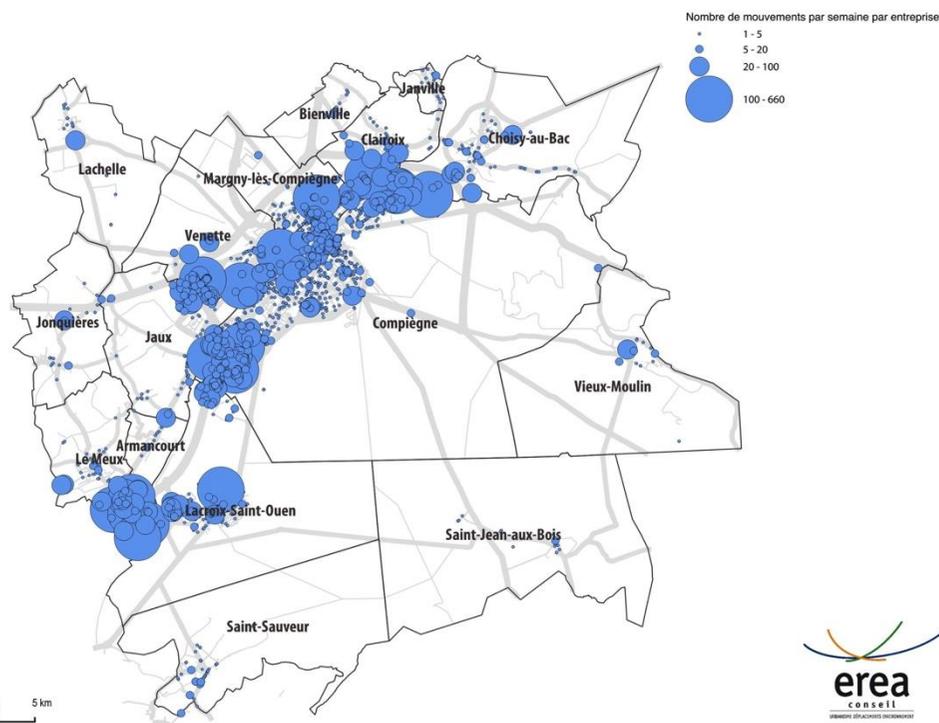
- Une gamme large de service à la mobilité mise en place depuis 10 ans (location de vélo, Plans de Déplacements, « Oise Mobilité » ...)
- Une démarche de « niches » qui peinent à s'élargir à d'autres publics



LES POTENTIELS DE VALORISATION DU FRET URBAIN, FERROVIAIRE ET FLUVIAL

- Un éparpillement des zones d'activités le long des axes routiers renforçant la prédominance du fret routier
- Le volume de marchandises transportées par le fret ferroviaire en diminution
- Le fret fluvial porté par la liaison fluviale Seine-Escaut
- Des acteurs susceptibles de porter des démarches innovantes (UTC, Calberson, Syndicat Mixte du Port Fluvial...)

Nombre de livraisons et enlèvements par semaine - novembre 2015



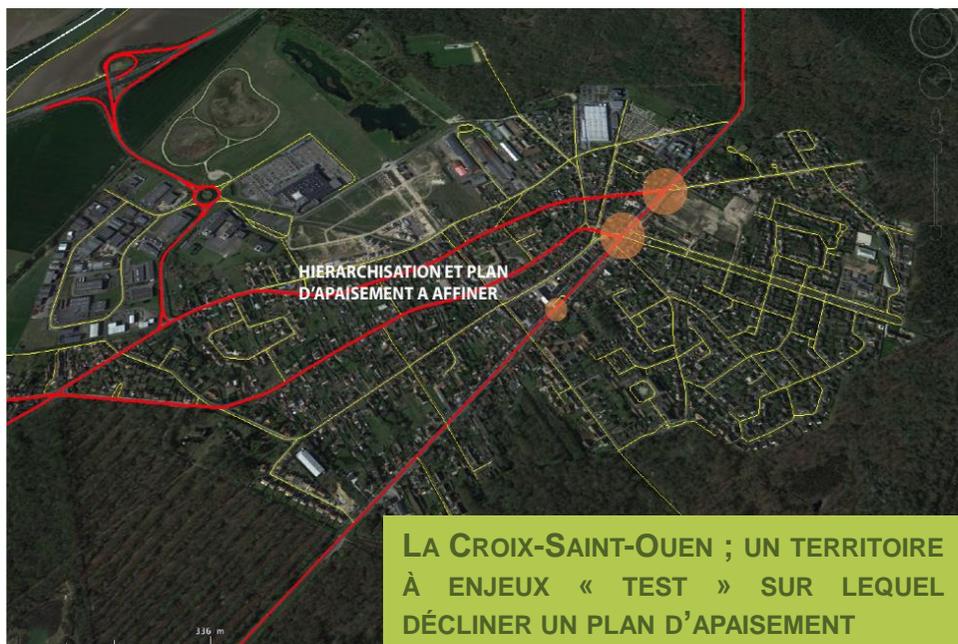
LES DECLINAISONS DES AXES EN 28 ACTIONS

Axe 1. Poursuivre la hiérarchisation du réseau routier en lien avec l'urbanisation du territoire	Axe 2. Améliorer la desserte des espaces périurbains	Axe 3. Renforcer l'attractivité du réseau de transports collectifs urbains	Axe 4. Améliorer la performance du stationnement	Axe 5 Développer le réseau d'infrastructures en faveur des modes actifs	Axe 6 Poursuivre les projets engagés et identifier de nouveaux gisements de nouveaux services de mobilité	Axe 7 Favoriser le fret urbain, ferroviaire et fluvial
Action 1 : adapter l'évolution du réseau routier aux mutations urbaines de l'agglomération MT LT	Action 4 : optimiser le fonctionnement des différentes offres de transports assurant la desserte des communes périurbaines MT LT	Action 5 : renforcer le niveau de service des lignes 2 et 5 CT MT LT	Action 10 : favoriser la rotation en centre-ville de Compiègne et améliorer le respect du stationnement CT MT	Action 14 : accompagner l'apaisement du cœur d'agglomération avec le développement des modes actifs CT MT	Action 20 : accompagner le développement des nouveaux usages de la voiture CT MT LT	Action 24 : rassembler les acteurs du fret au sein d'une instance de concertation CT
Action 2 : affirmer la vocation locale des voies routières en traversées de pôles relais ou en centre-bourgs tout en maintenant la fluidité du trafic CT MT LT		Action 6 : agir sur les points noirs du trafic CT MT	Action 11 : articuler les politiques tarifaires et les réglementations du stationnement en surface et en ouvrage CT MT	Action 15 : mettre en œuvre un réseau cyclable structurant sur l'agglomération CT MT LT	Action 21 : mettre en place des actions d'information et de communication CT MT	Action 25 : étudier la mise en place d'espaces logistiques urbains CT MT LT
Action 3 : initier une réflexion sur l'apaisement de la partie centrale de l'agglomération CT MT LT		Action 7 : améliorer la desserte des zones de développement urbain CT MT LT	Action 12 : harmoniser les politiques communales, notamment aux abords du quartier de la gare CT MT	Action 16 : adapter l'offre de stationnement vélo en adéquation avec les usages constatés CT MT	Action 22 : poursuivre le développement des plans de déplacement (PDE, PDIE, PDA et PDES) CT MT	Action 26 : mettre en place une expérimentation urbaine en matière de fret urbain propre MT
		Action 8 : améliorer les conditions de l'intermodalité aux abords de la gare de Compiègne-Margny CT MT LT	Action 13 : réglementer le stationnement des véhicules motorisés dans les espaces privé CT	Action 17 : jalonner les itinéraires piétons et cyclables CT	Action 23 : améliorer la lisibilité de l'offre des taxis CT	Action 27 : harmoniser les réglementations du fret à l'échelle intercommunale CT
		Action 9 : faire émerger des pôles d'échanges secondaires CT MT LT		Action 18 : harmoniser les réglementations relatives au stationnement des vélos dans le cadre de l'article 12 des documents d'urbanisme CT MT		Action 28 : refondre la réglementation sur la livraison des marchandises en centre-ville CT
				Action 19 : poursuivre la mise en accessibilité de la voirie CT MT		

CT Court terme
MT Moyen terme
LT Long terme

Axe 1.	Axe 2.	Axe 3.	Axe 4.	Axe 5	Axe 6	Axe 7
Poursuivre la hiérarchisation du réseau routier en lien avec l'urbanisation du territoire	Améliorer la desserte des espaces périurbains	Renforcer l'axe de transports en commun Nord / Sud	Améliorer la performance du stationnement	Développer le réseau d'infrastructures en faveur des modes actifs	Poursuivre les projets engagés et identifier de nouveaux gisements de nouveaux services de mobilité	Favoriser le fret urbain, ferroviaire et fluvial

Action 2 : affirmer la vocation locale des voies routières en traversées de pôles relais ou en centre-bourgs tout en maintenant la fluidité du trafic



Proposer une hiérarchisation locale du réseau routier

- Desserte locale (30 km/h voir zone de rencontre)
- Desserte interquartier (50 km/h voir 30 km/h)
- Voie principale (50 km/h voir 30 km/h)

Apaiser les carrefours principaux et les abords des pôles générateurs de flux

- Traiter les carrefours et sécuriser les traversées piétonnes (avancées de trottoirs, chronoaménagement...)

MESURES

- Décliner la hiérarchisation routière à un niveau local dans le contexte de La Croix-Saint-Ouen, identifier des carrefours apaisés, favoriser les formes de riverainetés et perméabiliser l'axe
- Définir une charte des aménagements partagés par l'ensemble des communes de typologie similaire
- Sensibiliser les habitants aux enjeux de modération de la vitesse (voir Action 22)

Court terme (0-2 ans)

Décliner une hiérarchisation routière locale pour l'exemple de La Croix Saint-Ouen

Moyen terme (2-5 ans)

Aménagement de sécurisation des carrefours (4 000 € à 6 000 € par m2)

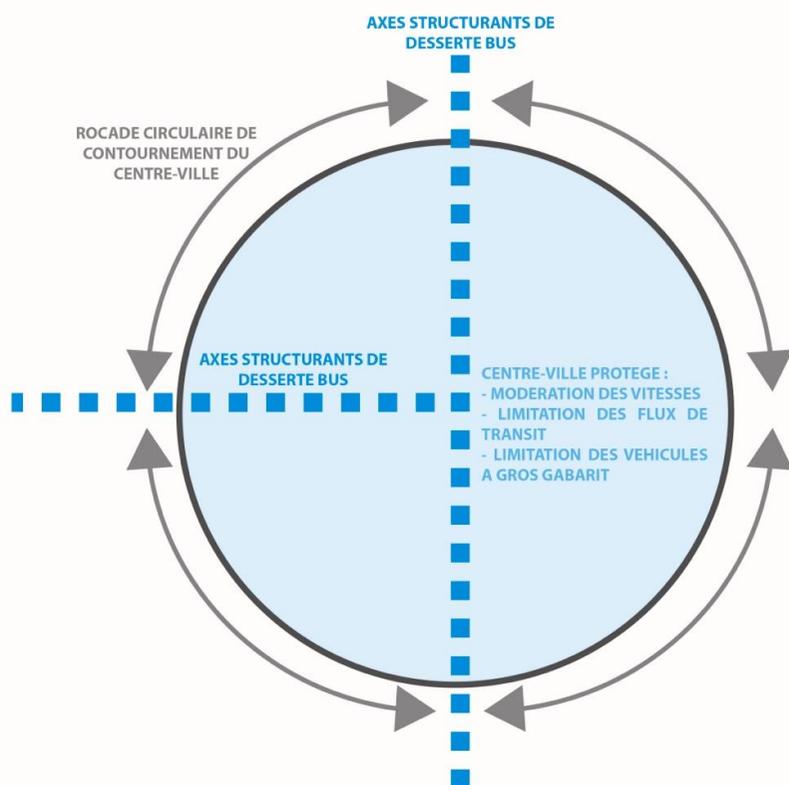
Long terme (5-10 ans)

30 000 à 100 000 € par zone apaisée

<p>Axe 1.</p> <p>Poursuivre la hiérarchisation du réseau routier en lien avec l'urbanisation du territoire</p>	<p>Axe 2.</p> <p>Améliorer la desserte des espaces périurbains</p>	<p>Axe 3.</p> <p>Renforcer l'axe de transports en commun Nord / Sud</p>	<p>Axe 4.</p> <p>Améliorer la performance du stationnement</p>	<p>Axe 5</p> <p>Développer le réseau d'infrastructures en faveur des modes actifs</p>	<p>Axe 6</p> <p>Poursuivre les projets engagés et identifier de nouveaux gisements de nouveaux services de mobilité</p>	<p>Axe 7</p> <p>Favoriser le fret urbain, ferroviaire et fluvial</p>
---	---	--	---	--	--	---

Action 3 : initier une réflexion sur l'apaisement de la partie centrale de l'agglomération

SCHEMA DE PROTECTION DU CENTRE-VILLE



CONSTAT

La centre-ville de Compiègne bénéficie d'un contexte urbain propice à l'apaisement : tissu commerciale dense, courts temps de trajet à pied, architecture compacte... Le niveau des vitesses de circulation maximales autorisées apparait élevé au regard de l'intensité de vie urbaine et la circulation de véhicules à gros gabarit en transit inadaptée.

MESURES

Initier une triple démarche de protection du centre-ville :

- Mise en valeur d'une rocade destinée aux flux de transit avec mise en double sens sur les sections aménageables
- Apaisement progressif du centre-ville
- Restrictions de circulation pour les véhicules à gros gabarit, sauf desserte locale

Déclinaison du principe d'apaisement aux autres centres historiques denses

Court terme (0-2 ans)

Aménagements ponctuels de zones 30 (marquages + panneaux) :

- Écoles
- Voies commerçantes passantes
- Centres historiques de ville
- Lotissements

Moyen terme (2-5 ans)

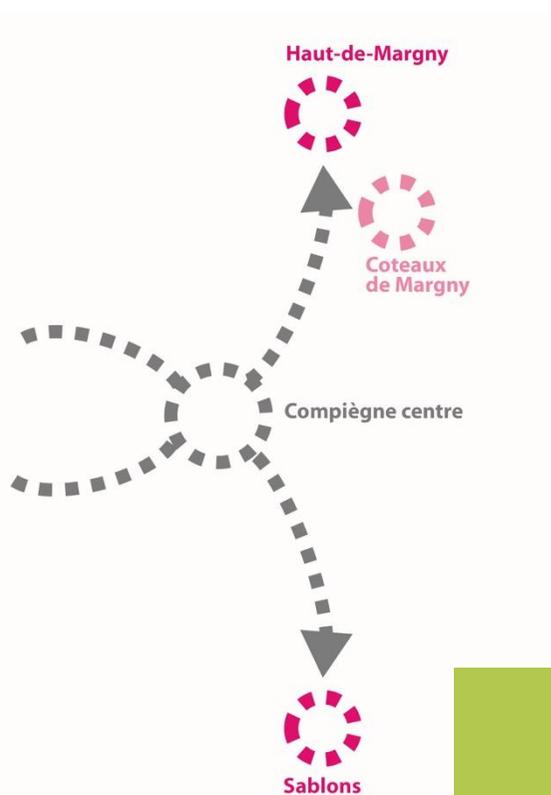
Aménagement de zones apaisés (30 000 à 100 000 €)

Long terme (5-10 ans)

Aménagement de zones apaisés (30 000 à 100 000 €)

Axe 1. Poursuivre la hiérarchisation du réseau routier en lien avec l'urbanisation du territoire	Axe 2. Améliorer la desserte des espaces périurbains	Axe 3. Renforcer l'axe de transports en commun Nord / Sud	Axe 4. Améliorer la performance du stationnement	Axe 5. Développer le réseau d'infrastructures en faveur des modes actifs	Axe 6. Poursuivre les projets engagés et identifier de nouveaux gisements de nouveaux services de mobilité	Axe 7. Favoriser le fret urbain, ferroviaire et fluvial
--	--	---	--	--	--	---

Action 7 : améliorer la desserte des zones de développement urbain



CONSTAT

Certaines nouvelles zones urbaines en développement, ou projetées, sont desservies à ce jour de manière non régulière par le réseau de transports collectifs, à l'image de la zone économique des Hauts-de-Margny depuis avril dernier. Le développement de ces espaces génèrera de nouveaux besoins en desserte bus.

MESURES

Construire une desserte durable des secteurs Haut-de-Margny et Sablons dans le cadre d'une réorganisation des lignes existantes et de la création de pôles secondaires ou terminus sur ces sites.

Scénarios	Offre quotidienne supplémentaire à financer	Coût total estimé annuel (coût km= 2,98 €)
Réorganisation « croisée » des lignes	450 km	410 000 €

Court terme (0-2 ans)

Doublage de la desserte « Haut-de-Margny » (18 000 €)

Moyen terme (2-5 ans)

Modification de la desserte de la ligne 1 par le quartier des Sablons (11 000 €)

Long terme (5-10 ans)

Alignement des fréquence des dessertes sur les quartiers Haut-de-Margny et Sablons (410 000 €)

<p>Axe 1.</p> <p>Poursuivre la hiérarchisation du réseau routier en lien avec l'urbanisation du territoire</p>	<p>Axe 2.</p> <p>Améliorer la desserte des espaces périurbains</p>	<p>Axe 3.</p> <p>Renforcer l'axe de transports en commun Nord / Sud</p>	<p>Axe 4.</p> <p>Améliorer la performance du stationnement</p>	<p>Axe 5.</p> <p>Développer le réseau d'infrastructures en faveur des modes actifs</p>	<p>Axe 6.</p> <p>Poursuivre les projets engagés et identifier de nouveaux gisements de nouveaux services de mobilité</p>	<p>Axe 7.</p> <p>Favoriser le fret urbain, ferroviaire et fluvial</p>
---	---	--	---	---	---	--

Action 10 : favoriser la rotation en centre-ville de Compiègne et améliorer le respect du stationnement

CONSTAT

Le respect du stationnement est faible en centre-ville de Compiègne. Le plan de stationnement doit prendre en compte une plus grande diversité d'usagers.

MESURES

- Affiner le plan de stationnement du centre-ville
 - Définir des zones de stationnement strictement rotatives dans les rues commerçantes et autour de la gare
 - Conforter des zones de stationnement mixtes ouvertes à la tarification « résident »
- Développer la mise en enclos des aires de stationnement ouvertes contrôlées par horodateur (voir parking Saint-Jacques)

Court terme (0-2 ans)

- Définir des zones de stationnement strictement rotatives dans les rues commerçantes et autour de la gare
- Conforter des zones de stationnement mixtes ouvertes à la tarification « résident »

Moyen terme (2-5 ans)

- Envisager l'extension de zones payant 5 heures aux rues adjacentes en fonction des usages observés
- Mettre en enclos les aires de stationnement ouvertes payantes (en lien avec la DSP)



<p>Axe 1.</p> <p>Poursuivre la hiérarchisation du réseau routier en lien avec l'urbanisation du territoire</p>	<p>Axe 2.</p> <p>Améliorer la desserte des espaces périurbains</p>	<p>Axe 3.</p> <p>Renforcer l'axe de transports en commun Nord / Sud</p>	<p>Axe 4.</p> <p>Améliorer la performance du stationnement</p>	<p>Axe 5</p> <p>Développer le réseau d'infrastructures en faveur des modes actifs</p>	<p>Axe 6</p> <p>Poursuivre les projets engagés et identifier de nouveaux gisements de nouveaux services de mobilité</p>	<p>Axe 7</p> <p>Favoriser le fret urbain, ferroviaire et fluvial</p>
---	---	--	---	--	--	---

Action 28 : refondre la réglementation sur la livraison des marchandises en centre-ville pour tenir compte des nouvelles pratiques et des nouvelles flottes de véhicules

CONSTAT

Le règlement des livraisons ne correspond plus sur certains aspects aux nouvelles réalités du transport de marchandises en ville.

MESURES

- **Flexibiliser le règlement des horaires de livraisons pour les adapter aux pratiques émergentes** : Les « véhicules propres » sont les véhicules électriques ou à assistance électrique, les véhicules hybrides, les véhicules alimentés au gaz naturel ou répondant au minimum à la norme « Euro 4 ».
- **Possibilité de créer des aires de livraisons permanentes** : la « sanctuarisation » de certaines aires de livraison pourrait être une réponse adaptée dans des secteurs à forte densité commerciale.
- **Limiter l'utilisation des aires de livraisons à 30 minutes avec contrôle par disque**
- **Restriction des camions à très gros gabarit** : restreindre l'utilisation des camions de livraisons supérieurs à 29 m³ (équivalent semi-remorques de 44 tonnes) sans pour cela porter préjudice à la très grande majorité des commerces, généralement approvisionnés par des véhicules intermédiaires de plus faibles dimensions
- **Dérogations pour cas particuliers** : approvisionnements en farine, périodes de Noël...

Court terme (0-2 ans)

Refonte de l'arrêté réglementaire
Facultatif : 300 € / panneau





Merci de votre attention