

## Plan Climat Air Energie Territorial du *Pays de Sources et Vallées* Compte-rendu de la réunion MOBILITE du 28/03/19

**Lieu :** Bateau « L'Escapade », croisière de 18h à 20h45.

**Participants :** 23 personnes (représentants de structures de transport, élus, professionnels et habitants du territoire).

### Communication réalisée :

Envoi de l'invitation par mail (suivie de 2 relances) aux :

- 106 maires du Pays
- 66 membres du Conseil de développement
- entreprises de l'ADENO
- 3 chambres consulaires
- au CD60, Oise mobilité, l'ARC, transporteurs de personnes tels que *Noyon cars*
- 3 associations environnementales

Et pour informer les habitants du territoire, diffusion de flyers dans les commerces de proximité (boulangeries, tabac...) de Noyon, Guiscard, Ribécourt, Thourotte, Ressons et Lassigny, et via les sites Internet et réseaux sociaux du Pays de Sources et Vallées et des 3 Communautés de communes.



### Format de la réunion :

1<sup>ère</sup> partie en plénière pour la présentation de la démarche et des solutions d'éco-mobilité

2<sup>e</sup> partie de réunion : ateliers de travail avec 3 sous-groupes de 7 à 10 personnes

Pot à base de produits locaux.

### Mot d'accueil :

Rémy Delmet, directeur de la Cité des Bateliers présente le bateau *l'Escapade*. L'objectif était de créer un bateau de croisière sur l'Oise (il n'y en avait plus) qui soit innovant et électrique pour limiter le bruit et l'odeur du moteur. Il indique qu'il s'agit d'un prototype avec un moteur hybride avec une autonomie supérieure (11 heures d'autonomie) à ce qui se faisait. Le bateau est également équipé d'un moteur diesel de secours. Il a été fabriqué à Nantes qui possède une expertise sur ce type de construction mais le moteur est italien.

Le coût du bateau s'élevait à un million d'euros ; le projet a bénéficié de 80% de subventions, dont des fonds du programme européen LEADER.

Le bateau a affiché complet dès la 1<sup>ère</sup> saison. La Cité des Bateliers propose actuellement une offre packagée avec la visite du musée, de la péniche-musée et une croisière sur *l'Escapade*. Elle compte

10000 visiteurs par an. Les bénéficiaires indirects sont les traiteurs locaux qui réalisent très régulièrement des prestations sur le bateau.

## Introduction :

Aude LANDELLE remercie la Communauté de communes pour la mise à disposition de son bateau pour la réunion et Judicaël Potonnet du Centre de ressources régional pour l'éco-mobilité (CREM) pour son intervention à venir.

Elle présente la démarche et le calendrier d'élaboration du Plan Climat Air Energie Territorial (**PCAET**) et le sujet.

Elle indique que la distance moyenne domicile-travail parcourue est de 30km, voire plus dans l'Oise. Elle précise qu'un Français sur 4 a déjà renoncé à un poste faute de solution de mobilité et qu'il s'agit d'un sujet actuellement très sensible qui touche à l'autonomie, l'accès à l'emploi, l'attractivité du territoire, la qualité de l'air.

Question de la salle : Où peut-on trouver l'état des lieux/ le diagnostic du territoire et les enjeux du territoire ?

Aude LANDELLE indique que la présentation qui a été faite lors de la réunion publique de restitution du diagnostic est téléchargeable depuis le site internet du Pays de Sources et Vallées.

## I- Présentation de solutions d'éco-mobilité en milieu rural

Judicaël POTONNET du Centre ressource régional en éco-mobilité (CREM) présente le sujet.

**De nombreux enjeux sont liés à la mobilité** : la santé, la qualité de l'air, la qualité de vie, l'attractivité, l'écologie, la réglementation, l'aménagement du territoire, ponctualité et rapidité, l'accès à l'emploi, l'économie.

Concernant l'enjeu de santé publique, au-delà des émissions de CO<sub>2</sub>, on observe une augmentation préoccupante de la sédentarité, même chez les enfants qui sont sensés marcher l'équivalent d'une heure par jour (30 min. pour un adulte) selon les recommandations de l'OMS.

Il présente ensuite quelques **données chiffrées** :

- En milieu rural, Distance moyenne domicile-travail : 30 km (et 23 en milieu urbain)
- En milieu rural, 1 déplacement sur 2 fait moins de 5km
- 1/3 des déplacements fait moins de 2 kms
- 80 % des déplacements se font en voiture (enquête nationale transport déplacements 2008)
- 30% des ménages disposent de 2 ou 3 voitures (CERDD)
- Près d'1 Français sur 4 a déjà renoncé à un entretien d'embauche (pour cause d'un problème de mobilité, surtout chez les jeunes et les foyers modestes (source : Wimoov)
- Une voiture coûte 5 000 euros par an en moyenne (source : ADEME)
- Selon l'OMS, 30 minutes d'activité physique par jour réduit de 30% le risque d'AVC, cancer, diabète
- Le secteur des transports est le 1<sup>er</sup> contributeur d'émissions de gaz à effet de serre
- 15% des séniors rencontrent des problèmes de mobilité

- 16% des habitants de l'Oise ne sont pas motorisés (source : Conseil départemental de l'Oise)
- Près des 80% des salariés de l'Oise travaillent hors de leur commune de résidence (source : Insee, 2009).

### Présentation des solutions d'éco-mobilité en milieu rural sous forme d'exemples d'actions mises en place par des territoires ruraux proches du Pays de Sources et Vallées (voir diaporama) :

- **Vélo** (hors pratique sportive) :

Préconisations : créer des itinéraires faciles (éviter d'avoir à faire le tour du rond-point, d'avoir à s'arrêter à chaque embranchement, éviter les pompes inondation au milieu de la piste, pas de traversée de grands axes où il est nécessaire de freiner et de patienter) en concertant des cyclistes/usagers, créer des trottoirs partagés, exploiter les vélo-routes existantes et les chemin agricoles pour en faire des chemins mutualisés, prévoir des aires de stationnement si possible sécurisées, baliser régulièrement le parcours (notamment aux intersections) de panneaux spécifiques aux cyclistes (indiquant si possible les temps de parcours à vélo comme à Dunkerque), prévoir un atelier de maintenance/réparation (avec éventuellement des ateliers pour apprendre à réparer soi-même son vélo), et des animations « vélo-école » pour remettre en selle ou enseigner la pratique du vélo.

La location (sur le moyen voire long-terme de vélos à assistance électrique sous forme d'abonnement avec possibilité d'achat à moindre coût à la clef peut s'avérer être très incitative, notamment sur les territoires où il y a du relief tels que le Pays de Sources et Vallées.

Il faut prévoir de la sensibilisation/l'animation telle qu'un challenge de la mobilité par exemple avec usage d'un podomètre.

Remarque de la salle : Absence de pistes cyclables sur le territoire lorsqu'on veut aller travailler à vélo. Les seules pistes de vélo existant sur le territoire sont destinées à la ballade et pas adaptées.

- **Co-voiturage** :

*Rezopouce* : auto-stop organisé via un site Internet sur lequel les conducteurs et auto-stoppeurs s'inscrivent ([www.rezopouce.fr](http://www.rezopouce.fr)). Les plaques d'immatriculation des conducteurs sont communiquées au site par sécurité. Des bornes d'auto-stop permettent aux auto-stoppeurs d'être visibles et de faire appel à un co-voiturage. Le site s'engage à trouver une solution de co-voiturage dans les « 6 minutes ». Les conducteurs disposent d'un macaron apposé sur leur véhicule pour être facilement identifiés par les auto-stoppeurs.

Remarque du *Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO)* : *Rezopouce* est également déployé sur la CAC (Creil), le Clermontois, et le PNR Oise Pays de France.

Judicaël POTONNEC ajoute que le Plateau picard est en cours de réflexion pour étendre le système pour les personnes âgées.

Pour que le co-voiturage fonctionne, il faut que la démarche s'accompagne d'actions de communication et d'animations (par exemple organisation d'un « Café co-voiturage » au sein de l'entreprise/la ZAC, témoignages d'usagers...).

- **Sensibilisation des scolaires** :

Le CREM organise en mai un « challenge sur l'éco-mobilité scolaire » dans les établissements scolaires (ou avec les associations de parents d'élèves) pour inciter les familles à utiliser le vélo, le bus, le pédi-bus. La meilleure classe de l'établissement se voit récompensée.



Pour l'organisation de conduites partagées jusqu'à l'école, on peut faire appel aux parents d'élèves mais aussi aux retraités ou encore aux agents municipaux. La principale difficulté réside dans le fait d'arriver à renouveler chaque année les accompagnateurs.

La *start up* « Cmabulle » propose une mise en relation des parents pour organiser du co-voiturage jusqu'à l'école, le centre de loisirs, le club de sport...

Vélo-éducation et initiation à la sécurité routière à l'école/au collège : Une loi d'orientation sur la mobilité est actuellement en phase d'élaboration pour prévoir « le savoir rouler » dans l'enseignement à la fin de l'école primaire comme cela est fait avec la natation.

- **Transport collectif :**

En l'absence de gare/d'arrêt entre Lille et Valenciennes, des navettes Pev'Ailes ont été mises en place.

Pour inciter les habitants à découvrir et tester les transports en commun, un challenge mobilité tel que « TADAO expresse » sur le concept de « Pékin expresse » peut être mis en place sur le territoire auprès des 18-25 ans ou du grand public: muni d'un ticket de transport (tous transports confondus), les équipes doivent aller d'un point A à un point B, résoudre des énigmes/épreuves...

Il est important de bien coordonner les transports urbains (horaires trains et bus), et de prévoir des trains (voire des bus) permettant de prendre son vélo et sinon du stationnement vélo en gare. La problématique du dernier kilomètre est à prendre bien en compte.

Le SMTCO précise que le site Internet Oise mobilité ([www.oise-mobilite.fr](http://www.oise-mobilite.fr)) regroupe d'ensemble des solutions de transport (transports collectifs et les offres de covoiturage sur des trajets quotidiens). Le site est actuellement en cours de développement pour associer de nouvelles sources

*Noyon cars* s'interroge sur l'abandon des Transports à la Demande (TAD) sur le Noyonnais alors que cela fonctionnait bien. Cela avait un coût conséquent mais le coût du réseau urbain gratuit sur Noyon est lui aussi conséquent (640 000€ par an contre 150 000 € par an pour l'ancien réseau TAD). Cela bénéficie aux 15 000 habitants de la ville de Noyon alors que le TAD concernait les 43 000 habitants de la CC du Pays noyonnais. Les habitants de Noyon ont tous les services alors que les autres habitants du Noyonnais n'ont plus rien.

- **Réduire les déplacements :**

Faire venir les services publics et des commerces ambulants dans les villages pour limiter les déplacements.

Favoriser le télé-travail en proposant des salles de travail équipées, des salles de réunion/formation...

- **Elaboration d'une stratégie globale :** réalisation d'un diagnostic de mobilité sur le territoire permettant d'identifier les besoins mais aussi de connaître l'ensemble des initiatives, puis élaboration d'une stratégie à l'échelle du territoire déclinée en plan d'actions. Une des actions peut être la mise en place d'un guichet unique d'information/de réservation des solutions de mobilité pour augmenter leur visibilité et faciliter leur utilisation.

La Région, l'ADEME peuvent co-financer de telles initiatives. Le *fonds de mobilité active* permet par exemple de traiter les « points durs » qui constituent des freins au développement de la mobilité active sur un secteur. Alvéole co-finance à hauteur de 50% la création de stationnements sécurisés pour vélos.

Il existe également des aides pour les particuliers qui sont souvent méconnues du grand public.



Aude LANDELLE présente les résultats du diagnostic territorial en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> sur le territoire et **les solutions de mobilité du Pays de Sources et Vallées** (voir diaporama) :

- Ligne ferroviaire Paris - St-Quentin
- Bus vers les principales villes du territoire et au-delà (Compiègne, Ham, Montdidier, Roye...)
- Transport à la Demande (TAD) sur la CC du Pays des Sources et via Oise Mobilité
- Aires de covoiturage créées dans le cadre du précédent PCET
- Pistes cyclables existantes

Aude LANDELLE indique qu'un projet de mobilité doit être construit avec les habitants et pour eux mais aussi avec les générateurs de déplacements (entreprises, lieux de loisirs/consommation) et les élus : c'est le gage de réussite d'une telle démarche. Il faut donner envie de se déplacer autrement qu'en voiture.

Elle invite les participants à faire part de leurs suggestions au sein des ateliers pour alimenter la réflexion du territoire sur les actions à mettre en place dans le cadre du PCAET sur la période 2020-2026. Elle précise que la sélection des actions qui seront retenues dans le futur plan d'action appartient aux élus des 3 communautés de communes.

## II – Restitution des 3 ateliers de travail autour de la mobilité vers les pôles de mobilité /économiques/ de consommation

Répartition des participants en 3 groupes/tables. Un secteur du territoire (sous forme de carte) est alloué à chaque groupe :

- Secteur sud vers Compiègne/gare de Margny-les-Compiègne (axe Thourotte- Ressons s/Matz)
- Secteur ouest vers A1 (axe Lassigny-Ressons s/Matz)
- Secteur est vers ligne SNCF Paris-Compiègne-St Quentin (axe Noyon-Thourotte).

Sur chaque carte/secteur figure les axes et solutions de mobilités existantes avec des codes couleurs différents selon le type de mobilité (pistes cyclables, lignes de bus, aires de covoiturage...). Chaque groupe dispose également des horaires des transports publics de son secteur.

Les participants sont invités à formuler des propositions pour améliorer l'existant et/ou développer de nouvelles solutions de mobilité en dessinant directement sur leur carte de nouveaux cheminements doux, lignes de transport, axes de rabattement, modes de transport...

Chaque table dispose d'un animateur qui fait office de modérateur des échanges.

### **Atelier secteur NOYON ET SES ALENTOURS :**

#### **Favoriser le multimodal :**

Favoriser la combinaison de différents modes de transport.

Prévoir un rack pour pouvoir mettre les vélos à l'arrière des bus comme cela est fait en Suisse.

Prévoir des points multimodaux avec du stationnement (sécurisé) pour faciliter le changement de mode de transport (ex : prévoir un parking vélos sécurisé en gare ou au niveau sur un parking de covoiturage).

### **Trottinettes :**

Attention à la législation (assez floue pour le moment : chaque commune libre de décider son propre fonctionnement ; mais la législation devrait évoluer prochainement) quant à l'utilisation de trottinettes électriques, segways... dont l'utilisation reste dangereuse.

Trottinette reste peu pratique dès lors qu'on est un peu chargé et que le chemin est peu carrossable ou très passant.

### **Vélo :**

Créer une piste de vélo depuis les communes au sud-est de Noyon qui concentrent de la population (Salency, Sempigny, Pont l'Evêque...) vers Noyon en passant par la zone industrielle est de Noyon (desservir les entreprises de la zone et prévoir des parkings vélos), la rue Paul Roger, la gare, le centre-ville puis la station d'épuration, et aménagement du chemin agricole jusqu'au campus Inovia.

Créer une connexion vers le canal pour desservir Passel, Chiry-Ourscamp (l'office de tourisme) voire au-delà (forêt de Laigue ?), en cohérence avec le projet de Canal Seine Nord Europe pour valoriser la vallée de l'Oise au niveau touristique mais aussi créer un cheminement agréable pour les actifs. L'office de tourisme pourrait gérer la flotte de vélos (électriques) pour touristes (qui n'ont pas de moyens de transport à l'heure actuelle depuis la gare de Noyon) et pour les actifs (sous forme d'abonnement de moyenne/longue durée).

L'office de tourisme dispose actuellement d'une cinquantaine de vélos qui sont pas utilisés car trop lourds et le réseau cyclable n'est pas opérationnel (pas de signalétique, pas de pistes cyclables visibles et en continu, le service n'a pas été prévu...). La gare, les offices de tourisme de Noyon et Ourscamp et la halte fluviale de Pont l'Evêque (qui pourra devenir une capitainerie qui ferait de la location de vélos) pourraient être des points de retrait/dépôt des vélos.

Atout : passage/carrefour véloroutes.

Favoriser le vélo à assistance électrique car le territoire a beaucoup de relief et c'est davantage incitatif pour les actifs (effort limité donc moins contraignant et évite d'arriver trempé au travail).

Pour l'entretien et la réparation des vélos, l'office de tourisme pourrait faire appel à un prestataire local : un auto-entrepreneur dans la réparation de vélo s'est installé à Thourotte et la recyclerie de Noyon pourrait également être sollicitée et associée.

### **Accès aux zones d'activité :**

Accès Inovia en mode doux à améliorer car trop dangereux ou non carrossable

Relier la zone de Noyon-Passel à la gare de Noyon (piste cyclable, extension de la ligne de bus de Noyon).

### **Accès écoles :**

Inciter les communes à aménager (notamment quand elles refont les routes) des accès piéton/vélo sécurisés aux abords des écoles pour désengorger les parkings/routes à proximité des écoles, limiter la pollution de l'air et inciter les enfants à circuler de manière active (marche, vélo, trottinette).

Aménager des parkings vélo/trottinette à l'école.

**Accès depuis les communes limitrophes à Noyon** (habitants de Porquéricourt, Pont l'Evêque, Salency...) :

Routes trop fréquentées, trop étroites et dangereuses pour pouvoir envisager des déplacements doux (vélo, trottinette...) en l'état.

Prévoir une aire de covoiturage sur l'axe N32 Noyon-Chauny (celle d'Appilly est inadaptée car elle était liée au TAD).

### **Bus gratuits sur Noyon :**

Les itinéraires des bus ont été modifiés (sans concertation/information préalable) et moins de bus circulent sur certains secteurs (par exemple sur Tarlevesse). Leur utilisation est devenue problématique pour certains riverains qui se voient obligés de changer plusieurs fois de bus, ce qui est vite problématique pour des personnes à mobilité réduite et/ou âgées et peu incitatif, les temps de trajet étant allongés.

### **Le Transport à la Demande (TAD) :**

Le TAD était une bonne chose sur CCPN et CC2V. Service apprécié et utilisé pour aller à un entretien, accéder aux services publics, aller faire les courses, voir le médecin...

### **Bus :**

Les schémas régionaux/locaux de transport semblent figés et inadaptés aux besoins actuels.

Communiquer sur le fait que le grand public peut utiliser les bus scolaires (4 participants sur 10 ne savent pas qu'on peut utiliser un bus scolaire).

Etudier la faisabilité de lignes de bus vers Beauvais et Amiens (pas de ligne de chemin de fer, peu de covoiturage) pour les actifs et les étudiants. NB : La Communauté de communes du Pays Noyonnais avait mis en place une ligne de bus Noyon-Amiens le dimanche soir et le vendredi soir pour les étudiants qui n'a pas fonctionné, pour quelles raisons ?

### **Axe Noyon-Compiègne/St-Quentin**

La ligne 23 vers Compiègne est plutôt destinée aux actifs mais, à raison d'un bus seulement le matin et le soir, il semblerait utile d'élargir l'amplitude horaire pour correspondre aux horaires de travail d'un plus grand nombre d'usagers. La durée du trajet (55 min. pour parcourir Noyon-Compiègne) est dissuasive.

Le train reste à privilégier (mais à améliorer avant de communiquer davantage sur cette offre car elle reste peu fiable pour le moment) sur l'axe Noyon-Compiègne ou Noyon-St Quentin car c'est un moyen de transport plus écologique et plus rapide.

### **Ligne ferrovière Paris-St-Quentin :**

Vrai atout pour le territoire mais le service ne cesse de se dégrader ces dernières années (changements des horaires, moins de trains, dysfonctionnements récurrents, retards très fréquents) ; résultat, certains actifs qui avaient l'habitude d'utiliser le train quotidiennement l'ont (partiellement) abandonné au profit de la voiture.

Les rabattements (pendulaires) vers la gare (en bus/TAD) fonctionnaient mieux qu'à l'heure actuelle. La voiture devient davantage nécessaire.

### **Voiture :**

La voiture reste indispensable en milieu rural

Voiture électrique inadaptée au milieu rural (problème d'autonomie)

Inciter les constructeurs français à développer des véhicules hybrides comme le fait Toyota

### Co-voiturage :

Favoriser le co-voiturage pour l'organisation des réunions en lien avec l'élaboration du PCAET (attention à la problématique de la transmission des coordonnées personnelles des participants).

Utiliser les réseaux sociaux pour sensibiliser et organiser le co-voiturage.

Faire davantage connaître la plateforme *Oise mobilité* (1 participant sur 10 la connaît).

Certaines aires de co-voiturage ne sont plus adaptées car elles ont été créées en lien avec les lignes de TAD qui ne sont plus forcément d'actualité.

Gros effort de communication et sensibilisation (animation) à prévoir

Améliorer la visibilité des aires de co-voiturage

Prévoir l'aménagement d'une aire sur l'axe N32 Noyon vers Chauny.

### Développer les services mobiles/décentralisés :

Favoriser les services (publics) décentralisés et les permanences en mairie pour limiter les déplacements et faciliter l'accès aux services pour les populations isolées/âgées.

Une solution moins onéreuse consisterait à former les secrétaires de mairie pour qu'ils puissent donner un premier niveau d'information sur l'ensemble des services publics (services enfance-jeunesse, CAF,...). Le secrétaire de mairie peut si besoin se renseigner par téléphone ou communiquer les coordonnées des contacts pertinents, voire organiser une permanence du service concerné si les demandes sont nombreuses.

Il paraît important que les personnes âgées puissent continuer à se déplacer pour limiter leur isolement, leur permettre de voir du monde et de sortir de chez elles.

Demande de certaines personnes âgées à pouvoir se rendre sur Compiègne : prévoir des bus et les informer.

### Autres suggestions :

Les élus ruraux se préoccupent trop peu de la mobilité

Il faut les sensibiliser (ainsi que les services d'aménagement) afin d'impulser le réflexe de prévoir des cheminements doux pour tout projet d'aménagement qui le justifie, comme cela est pratiqué dans les pays du nord de l'Europe.

Il paraît nécessaire de les sensibiliser et de favoriser les réflexions communes et des collaborations entre les collectivités et les transporteurs.

## Atelier secteur SUD DU TERRITOIRE (Thourotte-Coudun) vers Compiègne

### Bus :

| Existant   | Problématiques soulevées   |
|--|--|
| 3 lignes de bus : 51 (Lassigny-Compiègne), 50 (Ressons sur Matz – Compiègne), 23 (Noyon-Compiègne) | Bus initialement prévu pour le ramassage scolaire (trajet et horaires non adaptés aux actifs, zones d'activités non desservies, horaires non synchroniser avec les trains) |
|  | Mauvaise visibilité des arrêts de bus et horaires non affichés   |
|  | Refus de certains chauffeurs de faire monter des particuliers dans les bus   |

### Propositions :

- Revoir les trajets des bus vers les gares du secteurs (Thourotte, Ribécourt, Longueil Annel) et vers les zones d'activités (Thourotte et Ribécourt)
- Revoir les horaires en lien avec les publics ciblés (scolaires, actifs, personnes âgées)
- Communiquer sur l'accessibilité au bus en tant que particulier (identification des arrêts avec les horaires)
- Sensibiliser les chauffeurs de bus qui refusent l'accès aux particuliers
- Nécessité de prévoir un règlement du bus (cohabitation de plusieurs publics : jeunes, actifs, personnes âgées).

### Besoins recensés

- Clarifier les offres existantes (communiquer sur la plateforme *Oise mobilité*, animer celle-ci par un accueil physique)
- Visibilité des arrêts de bus
- Communication des horaires
- Bus ouvert à tous
- Utiliser les panneaux lumineux des communes pour communiquer sur les solutions de mobilité (bus, train, plateforme)
- Travailler l'image des transports en commun (peu fiable, retards, réservés aux scolaires, etc)

### Vélo :

| Existant  | Problématiques  |
|---|---|
| Voies cyclables (Pimprez-Choisy au bac/Compiègne et Compiègne- Janville) + Projet Clairoux –Bienville- Coudun | Peu de voies cyclables adaptées à la mobilité domicile-travail (plutôt des itinéraires touristiques en forêt) |
| Secteur sur le trajet de l'Eurovélo 3   | Trajet non sécurisé/non balisé  |

### Propositions :

- Capitaliser et développer le trajet de l'Eurovélo 3 (utilisé par les touristes et par les actifs)
- Création de pistes cyclables au départ des gares vers les pôles d'emplois
- Création des pistes cyclables « en étoile » au départ des gares pour sortir des pôles à forte densité de population (où il est nécessaire de sécuriser les voies), pour ensuite rejoindre les villages sur des routes moins fréquentées et où la nécessité des pistes se fait moins ressentir
- Création de garages à vélos dans les gares → obligation dans le cadre de la loi mobilité
- Encourager la location de vélo (actif et touristes), abonnement attractif pour les jeunes/touristes. Exemple à Montdidier où la mairie finance l'acquisition de vélos électriques.

### Autres pistes d'actions

- Organisation de « Défis mobilité » dans les entreprises avec des animations
- Navette fluviale hybride (pour les touristes et les actifs ?)

- TAD pour les personnes âgées. A noter que ce service est payant sur l'ARC (2€), mais il permet de ne pas annuler la course au dernier moment, sinon pénalité
- Constat : plus de commerces de proximité. Pour y remédier, développer des commerces et services de proximité itinérants.
- Développer les aides sur le vélo électriques (rendre accessible la location et puis l'achat).

### **Conclusions**

- ➔ S'appuyer sur l'axe structurant : la vallée de l'Oise (train)  
Organiser le rabattement vers cet axe (trajet de bus vers les gares et les pôles d'emplois)
- ➔ Favoriser la marche dans les centres des villes, le vélo dans un rayon de 5 km (création de pistes cyclables) et au-delà, développer les trajets en bus.

Les participants ont également demandé à connaître la fréquentation des lignes de bus et déplorent l'absence de la Région et du Département à cette réunion.

### **Atelier secteur RESSONS S/MATZ ET LASSIGNY VERS A1 :**

#### **Vélo :**

Absence de pistes cyclables. Les seuls chemins vélo existant sur le territoire sont destinés à la ballade et pas adaptées. Proposition : aménager des pistes cyclables reliant les villages vers les aires de co-voiturage et vers les établissements scolaires. Prévoir des points de rencontre visibles avec une solution de stockage des vélos sécurisée et une borne de recharge électrique.

Problématique du relief sur le territoire : il faut s'orienter sur des vélos à assistance électrique si on veut de ce soit incitatif mais prévoir une aide pour l'investissement dans ce type de vélo qui reste un investissement.

#### **Co-voiturage :**

Création d'une aire de co-voiturage officielle à proximité de l'aire d'autoroute de Ressons-sur-Matz.

#### **Bus :**

Problématique du nombre insuffisant des arrêts desservis par les bus et certains bus sont trop petits pour emmener l'ensemble des élèves (résultat certains parents sont obligés d'emmener leurs enfants en voiture).

L'offre des bus reste assez peu visible et parfois incompréhensible pour certains habitants (horaires, lignes, non réservés aux publics de scolaires...).

Le fait que les horaires des bus soient calés sur les horaires des scolaires et que beaucoup de bus ne circulent pas en période de vacances scolaires est un vrai frein pour inciter des actifs à les utiliser.

Propositions :

- Augmenter la taille et la fréquence de certains bus et optimiser l'utilisation des arrêts existants.
- Améliorer la communication sur l'offre de bus et promouvoir les prix attractifs et les abonnements.
- Adapter les horaires des bus sur les horaires des actifs, pas que des élèves.

### III – Conclusion

Aude LANDELLE remercie les participants pour leurs contributions. Les échanges ayant été très riches et l'heure tardive, la restitution des ateliers sera envoyée par mail aux participants.

Echanges informels autour d'un pot à base de produits locaux (à quai).

