

**Mobilité - Action n°4**

**Créer et valoriser l'offre alternative à la voiture sur le territoire, y compris pour le tourisme : bus, car, TAD, co-voiturage**

Priorité de l'action	Difficulté de mise en œuvre	Energie économisée annuellement en 2028 (GWh/an)	Emissions évitées annuellement en 2028 (t CO <sub>2</sub> e/an)
+++++	*****	27,9	8 804

✓ **Contexte**

Les moyens de transport en commun sont assez inégalement répartis sur le territoire du PNR Oise - Pays de France : l'ouest (le long de l'Oise) et le sud (Val d'Oise) sont bien équipés mais le centre et l'est du territoire sont moins bien dotés. Senlis représente, au centre du territoire, un « nœud » routier où de nombreuses lignes de bus et routes principales se rejoignent.

Comme dans la majorité des territoires péri-urbains, un maillon est manquant entre les transports en commun « lourds » existants et les lieux de destination. Pour permettre au plus grand nombre de disposer d'une alternative à la voiture, il est important de créer une offre intermédiaire, plus flexible, s'adaptant au mieux aux besoins et ce, autant pour les déplacements de la vie quotidienne que pour les activités touristiques.

Concernant l'offre touristique au sein du PNR, elle est actuellement très dépendante de l'usage de l'automobile (cf indications « accès » des sites Internet), avec les inconvénients associés de congestion des routes, de neutralisation d'espace pour le stationnement, et de consommation d'énergie et d'émissions de CO<sub>2</sub>.

✓ **Objectif**

Le Parc doit faire émerger des initiatives en matière d'alternative à la voiture individuelle pour les moyennes et longues distances à l'échelle de son territoire, lorsque vélo et marche à pied ne sont pas envisageables. Il doit aider à construire, en complément et/ou en valorisant l'existant, une offre de transport adaptée :

- **pour les déplacements des habitants les plus fréquents** (courses, médecins, loisirs...) : les lignes de bus existantes sont déjà nombreuses, il est maintenant important d'augmenter leur connaissance par le public et leur fréquentation et de vérifier leur adéquation au besoin, en collaboration avec les communes, le SMTCO et le STIF. Le cas échéant, d'autres systèmes doivent également être étudiés pour viser la complémentarité entre les modes à disposition.
- **pour les visiteurs sans voiture**, en leur permettant l'accès aux grands sites touristiques par des transports en commun et en leur facilitant le trajet par des offres intégrées ou donnant droit à des réductions.

✓ **Descriptif**

Au lancement de l'action, il est important de prévoir au sein du PNR un **groupe de travail chargé des questions de mobilité**, car cette thématique n'est pas clairement identifiée, entre tourisme, urbanisme, développement économique et énergie. Un référent sur cette thématique serait également souhaitable.

La création et la valorisation de l'offre alternative à la voiture individuelle s'établissent ensuite avec notamment :

- Des réunions du groupe de travail (au minimum 2 par an) avec le SMTCO, le STIF et les collectivités volontaires pour s'impliquer sur la thématique ; l'idée est aussi de favoriser la coopération et la **cohérence interrégionale des initiatives en matière de transport** ;
  - Des études d'opportunité pour la mise en place des systèmes de **transport à la demande (TAD)** sur les communautés de communes et agglomérations volontaires ;
  - L'encouragement à l'établissement de **Plans Globaux de Déplacement (PGD)** sur les communes de taille suffisante ou à l'échelle des communautés de communes et d'agglomération (les PGD sont des documents visant à organiser les déplacements sur le territoire, à la manière d'un PDU, mais ils ne sont pas réglementaires et leur contenu et méthode d'élaboration sont donc un peu plus souples).
  - **L'affichage systématique depuis les portails Internet des communes des liens** vers [www.oise-mobilite.fr](http://www.oise-mobilite.fr) (plateforme téléphonique - 0810 60 00 60), d'autres sites pertinents (à déterminer avec les acteurs) et la mise en valeur des lignes et des horaires de bus desservant la commune. **La centralisation au niveau du PNR des informations concernant les modes de transport en commun vers les lieux touristiques est également à prévoir.**
  - **L'incitation au covoiturage** via les outils déjà existants (lien depuis les portails internet du Parc et de ses communes vers <http://oise-mobilite.covoiturage.fr> service de co-voiturage du SMTCO – 08 05 66 00 60) mais également en favorisant le montage d'initiatives locales à l'échelle communale ou intercommunale, l'aménagement éventuel de parkings relais notamment près des grands axes (autoroute A1...), etc.
  - Un travail avec les acteurs du tourisme pour mettre en place des moyens de **rabattage des gares du territoire vers les principaux lieux touristiques, au moins en week-end et pendant les vacances**, par exemple :
    - Gare de Chantilly : navette vers le Château et les musées associés
    - Gare de Viarmes : prévoir une desserte vers l'abbaye royale de Royaumont (5 km)
    - Gare de Seugy : vérifier la signalétique pour se rendre au Sherwood Parc (à 300 m)
    - Gare de Nanteuil ou du Plessis Belleville : desservir Ermenonville (Parc JJ Rousseau, la Mer de Sable) et l'Abbaye de Chailis ; ligne de bus existante mais non adaptée (ni indiquée) pour le tourisme
    - Gare de Pont Saint-Maxence : desservir l'Abbaye du Moncel, devenu lieu culturel et de séminaire (transport depuis la gare de Pont peut être inclus dans la prestation)
- Nota : ce transport jusqu'à destination à partir des gares peut faire partie d'une prestation intégrée/combinée au prix du billet d'entrée, lorsqu'il y a des réservations pour des groupes, par exemple, ou donner droit, ensuite, sur présentation du titre de transport en commun, à des réductions à l'entrée du musée. Le transport peut être prévu de manière régulière ou non, et peut se concevoir comme un service public ou privé (s'il est organisé par la structure touristique elle-même).
- Pour la fréquentation de la forêt, une étude plus fine serait à mener dans le cadre du schéma d'accueil du public, pour identifier les possibilités de mutualisation de trajets vers certains départs de randonnées très fréquentés, à partir de la Maison du Parc (desservie par le RER D) ou d'un autre lieu.
- **Des actions de sensibilisation** dans le cadre notamment des Campagnes éco-citoyennes comportant des mises en situation, des opérations « défis » pour inciter les habitants à tester au moins une fois l'utilisation du transport en commun dans leurs déplacements quotidiens.

#### ✓ **Actions en cours, références**

- TAD "Valois-Mobilité" : volet social (ouvert à tous les habitants pour les rdv de santé) et insertion (pour les bénéficiaires de minimas sociaux pour santé et recherche d'emploi). Une association (centrale de mobilité) fait l'intermédiaire pour la réservation de taxi (5 taxis partenaires). La CC finance une majeure partie de la course, les taxis font une remise de 10%. Environ 500 bénéficiaires/an.
- D'autres TAD existent dans l'Oise, soutenue par le SMTCO : [www.oise-mobilite.fr](http://www.oise-mobilite.fr)
- Des navettes pour relier la gare de Chantilly au Château auraient été étudiées, sans aboutir.
- Des places réservées au co-voiturage et des projets de parkings relais ont été évoquées sur le territoire : ces initiatives sont à suivre pour comprendre les facteurs de réussite ou d'échec.
- Des études sur les déplacements ont été réalisées : Plan de Déplacement et de Mobilité du Pays Sud Oise, étude pour une Politique globale des Déplacements à Senlis (PNR/Ville de Senlis), étude pour un schéma des déplacements en centre ville de Pont-Ste-Maxence (PNR/Ville de Pont-Ste-Maxence).

### ✓ Difficultés identifiées, leviers

La principale difficulté est d'ordre culturel, la voiture est vécue comme plus pratique, autorisant une plus grande liberté.

La rentabilité économique des systèmes de transport mis en place est souvent une source d'inquiétude, c'est pourquoi il est intéressant de prévoir une phase probatoire dès le cahier des charges du service, permettant de déterminer les meilleures conditions de réussite et les ajustements nécessaires.

Pour les activités touristiques, une autre difficulté est la fréquentation de sites « diffus », comme le tourisme en forêt : la multitude des lieux et des horaires possibles, le caractère plus « local » des promeneurs ainsi que le caractère plus « spontané » des activités de loisirs en forêt ne facilitent pas les alternatives à la voiture individuelle.

### ✓ Moyens

#### Partenaires et porteur de l'action

Maître d'ouvrage	Maître d'oeuvre	Partenaires
Volet « vie quotidienne » : AOT	Bureau d'études prestataire de transports Collectivités	PNR, SMTCO, STIF, collectivité, CG
Volet tourisme : AOT, opérateurs touristiques	Collectivités, opérateurs touristiques, prestataires de transports	Office du tourisme, PNR, SMTCO, STIF, collectivité, CG

#### Ressources humaines

- Suivi, animation de réunions par un chargé de mission du PNR : entre un quart et un mi-temps est nécessaire pour cette action.
- Elaboration de PGD ou étude de faisabilité (TAD, navette) à déléguer à un bureau d'étude spécialisé (si cela est effectué en interne dans les collectivités, s'assurer de disposer du temps et des compétences nécessaires)

#### Ressources documentaires ou techniques

- Guide « *Construire une offre locale de transport, quels outils pour une mobilité durable en milieu rural et périurbain ?* », ETD, décembre 2009, 7 fiches de cas (centrale d'information multimodale, l'auto-partage, le co-voiturage, les prêts et location de véhicules, le transport à la demande...) : [www.projetdeterritoire.com](http://www.projetdeterritoire.com) (nos publications)
- Des exemples de mises en ligne détaillées :
  - Horaires accessibles en un simple clic (choisir « infos->transport ») pour l'accès au village de la Béarde dans les Ecrins : <http://www.berarde.com/>
  - Site Internet du PNR du Haut Languedoc, donnant un accès facile à tous les horaires en quelques clics (Explorer-> accéder), et invitant au covoiturage : <http://www.parc-haut-languedoc.fr/explorer-le-haut-languedoc/acceder-au-parc>
- Système de navettes gratuites en haute saison touristique, reliant les villages de Haute-Maurienne : <http://www.cchautemaurienne.com/services-et-cadre-de-vie/deplacement/>, ou dans le Queyras : <http://www.queyras-montagne.com/navettes-ete.html>

#### Coûts associés et ressources financières

- Fonction du nombre de sites étudiés (7 à 15 000 € par site)

## **Budget**

		Coût	Financement possible
Etude	- Etude déplacement	Selon périmètre (30 000 à 60 000 €)	Budget PNR, ADEME, Région, fonds européens
Investissement	- Promotion, communication	3 000 €	ADEME/Région
Investissement	- Aménagement de parkings-relais	0,5 à 2 M€/ site	- Réaffectation partielle du budget « routes » de la DDT
Fonctionnement	- Navettes locales - Lignes de transport en commun touristiques	Selon le nombre de navettes, la période de fonctionnement	- Recettes des parkings-relais payants, réaffectation partielle de budget d'entretien des routes

## **✓ Calendrier**

- Année 1 : Sensibilisation et concertation avec les acteurs locaux (groupe de travail) pour déterminer les besoins, les communes volontaires pour réaliser des PGD ou des expériences de TAD ou autres solutions « innovantes » et le(s) site(s) touristique(s) à cibler. Recherche des financements auprès des partenaires, décision concernant le parcours des lignes touristiques à mettre en place.
- Année 2 et suivantes
  - Mise en place des premiers nouveaux services de transports, notamment pour les sites touristiques, y compris des parcs relais
  - Communication grand public, dont Internet, sur l'ouverture d'une desserte-test un week-end de forte affluence, avec stationnement modulé. Retour d'expériences.
  - Mois 12 à 16 : travaux d'aménagement des sites, organisation finale des dessertes
  - Mois 16 et suite (haute saison) : fonctionnement du dispositif en régime de croisière

## **✓ Indicateurs de suivi**

Nombres d'études de faisabilité sur les déplacements et de PGD (ou équivalent)

Nombre de sites de collectivités fournissant des indications détaillées sur les transports alternatifs

Nombre de visiteurs accédant sans automobile aux sites ciblés (auto-déclaration à l'entrée)

Nombre de dessertes de sites en transport collectif en haute saison