

SYNDICAT MIXTE DU BASSIN CREILLOIS ET DES VALLEES BRETHOISE
24 RUE DE LA VILLAGEOISE
60100 CREIL

EXTRAIT

**Du registre des Délibérations du Conseil Syndical
du Syndicat Mixte du Bassin Creillois et des Vallées Bréthoise**

NOMBRE :

- de Conseillers en exercice : 31

- de Présents : 18

- de Représentés : 0

- de Votants : 18

RESULTAT :

- POUR : 18

- CONTRE : 0

- ABSTENTION(S) : 0

Séance du 29 Juin 2021

L'an deux mil vingt et un, le 29 juin à 18h00, heure légale, les Membres du Conseil Syndical du Syndicat Mixte du Bassin Creillois et des Vallées Bréthoise (SMBCVB), convoqués le lundi 14 mars 2021, se sont réunis dans les locaux de la Communauté de Communes du Liancourtois Vallée Dorée au 1 rue de Nogent à Laigneville, conformément au Code Général des Collectivités Territoriales.

DATE D'AFFICHAGE :

LE : 01/07/2021

RECU EN SOUS-PREFECTURE

LE : 01/07/2021

CERTIFIE EXECUTOIRE

LE : 01/07/2021

LE PRESIDENT,



Présents : Président : M. BOUCHER, **Membres :** MM. BLARY, GALLIEGUE, DELION, DEGAUCHY, DUPLESSI, RUFFAULT, DAVENNE, BESSET et MMes MOUSSATEN, LAMBRE, BEN HAMOU, CHARBONNEAU, LOBGEIS, SISSOKO, SVITEK, SLIVINSKI, DUBUISSON.

Excusés : MM. DARDENNE, BOSINO, RAZACK, ROSIER, FERREIRA, LEPORI, PERRIN, BLANCANEUX, SOYER, BATTON et MMes LEHNER, DAILLY, VAN OVERBECK, GOURBESVILLE, FAZAL, LEMAITRE, FILIPIDIS, VAN ELSUWE.

Secrétaire de séance : Mme SLIVINSKI

ARRET PROJET DU PLAN DE MOBILITE DU BASSIN CREILLOIS ET DES VALLEES BRETHOISE

Vu, le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu, l'arrêté préfectoral du 8 juin 2007 portant publication du périmètre du schéma de cohérence territoriale du « Grand Creillois,

Vu, l'arrêté préfectoral n° 13/2007 portant création du Syndicat Mixte du SCOT du Grand Creillois,

Vu, l'arrêté préfectoral en date du 15 mars 2016 modifiant l'arrêté préfectoral du 18 juillet 2007 portant création du Syndicat Mixte du Schéma de Cohérence Territoriale du Grand Creillois.

Vu, l'arrêté de M. le Préfet de l'Oise en date du 8 décembre 2016 portant création de la Communauté de l'agglomération dénommée « Agglomération Creil Sud Oise » issue de la fusion de la Communauté de l'agglomération Creilloise et de la Communauté de communes Pierre-Sud-Oise,

Vu, la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités

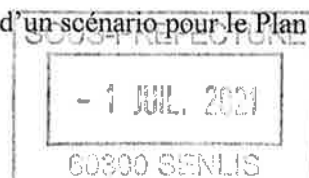
Vu, la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées dans le domaine des transports et ses décrets d'application,

Vu, les articles L.122-4 et suivants du Code de l'Environnement relatifs à l'évaluation environnementale,

Vu, la délibération du 19 avril 2016 du SMBCVB prescrivant l'élaboration de Plans de Déplacements Mutualisés,

Vu, la délibération du 26 février 2019 du SMBCVB validant le diagnostic des Plans de Déplacements Mutualisés,

Vu, la délibération du 03 décembre 2019 du SMBCVB approuvant le choix d'un scénario pour le Plan de Mobilité,



Considérant, la délibération du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes du Liancourtois en date 14 septembre 2020 validant les actions du Plan de Mobilité,

Considérant, la délibération du Conseil Communautaire de l'Agglomération Creil Sud Oise en date du 28 janvier 2021 validant le plan d'action du Plan de Déplacements Urbains,

Considérant, que les modalités de concertation déterminées par la délibération du 5 décembre 2017 ont été respectées et que le bilan de la concertation lié à celles-ci a été réalisé en date du 29 juin 2021.

I. Rappels réglementaires

Le Plan de Mobilité (anciennement Plan de Déplacements Urbains) a pour objectif premier de définir les grandes orientations de la politique de mobilité à l'échelle de l'Agglomération Creil Sud Oise et de la Communauté de Communes du Liancourtois pour les 10 prochaines années.

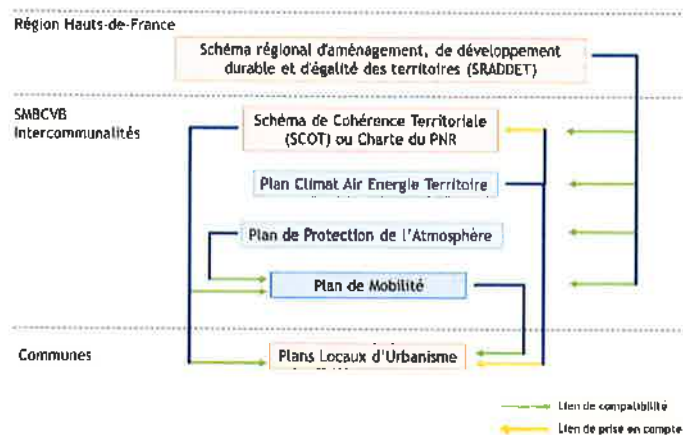
Il définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans les périmètres des ressorts territoriaux. Il a comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie, par l'organisation du stationnement, ainsi que la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie. L'objectif du PDM reste la mise en place de services de mobilité efficaces qui desservent tous les espaces du territoire et tend à réduire la part des modes individuels motorisés.

L'échelle opérationnelle du PDM est identique à celle du futur Schéma de Cohérence Territoriale qui lie les deux intercommunalités). Les orientations du PDM se doivent d'être compatibles avec celles du SCoT.

La mise en œuvre des actions incombe à l'ACSO, à la CCLVD, à leurs communes membres et aux différents acteurs de la mobilité.

Les réflexions menées et les orientations sont à articuler en continuité avec les autres démarches intégrant la planification et l'aménagement du territoire à des échelles plus larges (SRADDET Hauts-de-France notamment, Plan de Protection de l'Atmosphère de la Région de Creil) et avec les plans de mobilités élaborés de façon concomitante sur les intercommunalités voisines au bassin creillois.

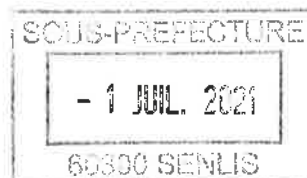
Les Plans Locaux d'Urbanisme des communes doivent être compatibles avec le Plan de Mobilité (obligation de non contrariété).



Le principe et le contenu du Plan de Mobilité est formalisé dans la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs du 30 décembre 1982 (LOTI) ainsi que par la Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019 (LOM).

Le PDM revêt un caractère obligatoire pour les unités urbaines de plus de 100 000 habitants depuis la loi LAURE de 1996 (l'unité urbaine de Creil compte 121 000 habitants et couvre notamment la moitié sud du Liancourtois).

La loi de février 2005, pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » indique qu'une annexe particulière traitant de l'accessibilité doit être intégrée dans le PDM. Dans cette annexe doit figurer, les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics.



Le décret 2005-613 pris par application de l'ordonnance n°2004-489 du 3 juin 2004 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement précise que le PDM est soumis à l'obligation de réaliser une évaluation environnementale.

II. Historique de la démarche

I. Compléter la base de données « mobilités »

La connaissance statistique des mobilités des habitants du Sud de l'Oise était jusqu'ici centrée uniquement sur les déplacements domicile-travail (soit moins de 30% de l'ensemble des déplacements).

Avant d'engager la réalisation du Plan de Mobilité, il était nécessaire de réaliser une Enquête Déplacements Villes Moyennes (EDVM). Cette enquête téléphonique réalisée sur le premier semestre 2017 a concerné au total 5 000 personnes. L'EDVM a permis de retracer l'ensemble des déplacements réalisés par les habitants des 6 intercommunalités, soit 250 000 habitants répartis dans 86 communes.

L'EDVM est une enquête standardisée « Certu » qui respecte une grille de questions préconisée par le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire. L'étude cible les déplacements réalisés un jour ouvrable de semaine par les personnes de 11 ans et plus résidant sur le territoire étudié.

Afin de mieux connaître l'offre et les conditions de stationnement, des enquêtes ont été menées dans les principales villes du Sud Oise. Réalisées entre mars et septembre 2018 dans les centres-villes de Chantilly, Pont Saint Maxence et Clermont, les enquêtes de stationnement ont permis d'obtenir une connaissance fine de l'offre en stationnement dans les secteurs étudiés (nombre de places et réglementation), de l'occupation des places concernées et du type d'usagers (résidents, pendulaires, visiteurs...).

L'ensemble des places sur voirie et parkings, accessibles au public, ont été enquêtées. La cohérence entre l'offre et la demande ainsi que le niveau de respect de la réglementation ont aussi été étudiés. De plus, les enquêtes de rabattement ont été menées en mars 2018 dans les pôles d'échanges de Liancourt-Rantigny, Ricux-Angicourt, Senlis et Orry-la-Ville - Coye-la-Forêt, en complément des enquêtes déjà menées dans les autres pôles d'échanges du Sud Oise.

II. Rédiger un diagnostic des pratiques de mobilités pour définir les enjeux du territoire

Cette première phase a débuté en janvier 2018. Le diagnostic du Sud Oise réalisé dans le cadre de cette démarche (partagé entre tous les EPCI le composant), a été validé en décembre 2018.

Le diagnostic s'organise autour d'analyses thématiques, concernant particulièrement l'aménagement du territoire et l'urbanisation, les conditions et les pratiques de déplacement, le stationnement et les conditions de transports de marchandises sur le territoire. Ce diagnostic est complété par l'analyse de l'état initial de l'environnement, qui dresse un état des lieux du territoire sur l'ensemble des thématiques environnementales et sociales.

■ 303 578 DÉPLACEMENTS / JOUR

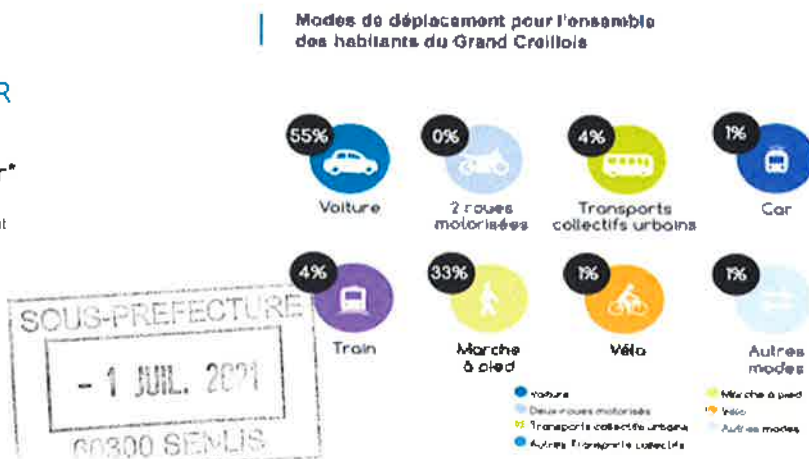
sur le territoire du Grand Creillois

3,80 déplacements / habitant / jour*

Les déplacements des habitants du Grand Creillois représentent 38% de l'ensemble des déplacements du Sud de l'Oise. 94% des déplacements restent dans le Sud de l'Oise et 81% sont réalisés au sein du Grand Creillois.

6% des déplacements vers l'extérieur, notamment vers Paris et Reims.

*contre 3 84 à l'échelle du Sud de l'Oise.



■ 1,35 VOITURE PAR MÉNAGE
contre 1,44 à l'échelle du Sud de l'Oise

■ 35 KM PARCOURUS / JOUR / PERSONNE
contre 43 km à l'échelle du Sud de l'Oise

■ UNE PART MODALE DE LA VOITURE PLUS FAIBLE QUE LA MOYENNE DU SUD DE L'OISE,
UNE OPPOSITION MARQUÉE ENTRE LE CŒUR URBAIN ET LES SECTEURS PÉRIURBAINS

■ UNE UTILISATION FORTE DE LA VOITURE
POUR LES DÉPLACEMENTS INTERNES AU LIANCOURTOIS,
UN USAGE IMPORTANT DE LA MARCHÉ ET DES TRANSPORTS COLLECTIFS
SUR LE PÔLE URBAIN

Les enjeux pour le Bassin Creillois qui ressortent du diagnostic :

AMÉNAGEMENT, URBANISME ET MOBILITÉ

- Mieux répondre aux déplacements entre les secteurs périurbains et le cœur d'agglomération.
- Densifier et diversifier les activités aux abords des gares.
- Réduire la circulation dans la traversée des secteurs urbains, intégrer les impacts de la circulation sur la santé et la qualité de vie dans la conception des projets urbains (ex. : RD1016, RD200).
- Améliorer les conditions de déplacements à pied et à vélo dans les principales traversées du cœur d'agglomération, ainsi que le long de l'Oise, du Thérain et de la Brèche.
- Réduire les déplacements liés aux achats périurbains en développant les commerces de proximité dans les centres-villes.

TRANSPORTS COLLECTIFS, GARES ET SOLUTIONS INNOVANTES

- Réorganiser les rabattements en transports collectifs vers la gare de Creil, améliorer la desserte vers les gares complémentaires du territoire.
- Améliorer le maillage en transports collectifs entre les secteurs périurbains et vers les bassins d'emplois de Senlis et Clermont.
- Améliorer les correspondances et mieux accueillir les modes actifs à la gare de Creil, en anticipant l'évolution de la desserte.
- Communiquer sur les solutions innovantes existantes (RézoPouce, TAD, covoiturage...) et les développer dans les territoires périurbains.

CIRCULATION ET STATIONNEMENT

- Mener une réflexion sur l'offre en stationnement aux gares, afin de répondre à la demande, tout en rééquilibrant les flux entre les gares.
- Réduire les difficultés de circulation sur le contournement et les pénétrantes de Creil (ex. : RD1016, RD92, RD200, RD1330).
- Requalifier les traversées de villes pour renforcer leur statut local et limiter les conflits d'usages, apaiser la circulation sur les voies locales.
- Réinterroger la place de la voiture en ville et plus largement, la fonction des espaces publics.

MOBILITÉ DES SALARIÉS ET DES ÉLÈVES, TRANSPORT DE MARCHANDISES

- Renforcer la desserte des principaux pôles d'emploi, avec une attention particulière à la mobilité innovante.
- Renforcer la capacité routière des grands axes, poursuivre le réaménagement des échangeurs, apaiser les voies locales et y réduire le trafic de poids lourds.
- Améliorer les conditions de déplacements aux abords des établissements scolaires, garantir des trajets en cars plus directs.
- Améliorer les conditions de livraison dans les principaux centres villes et pôles d'activités, développer l'usage de véhicules plus adaptés aux contextes urbains.

III. Valider un scénario pour fixer les objectifs à l'horizon 2030

Cette phase a débuté en janvier 2019. Les scénarios des 5 territoires ont été validés en avril 2019.

Chacun de ces scénarios correspond à une trajectoire différente pour répondre aux enjeux et pour atteindre les objectifs définis par les élus des territoires.

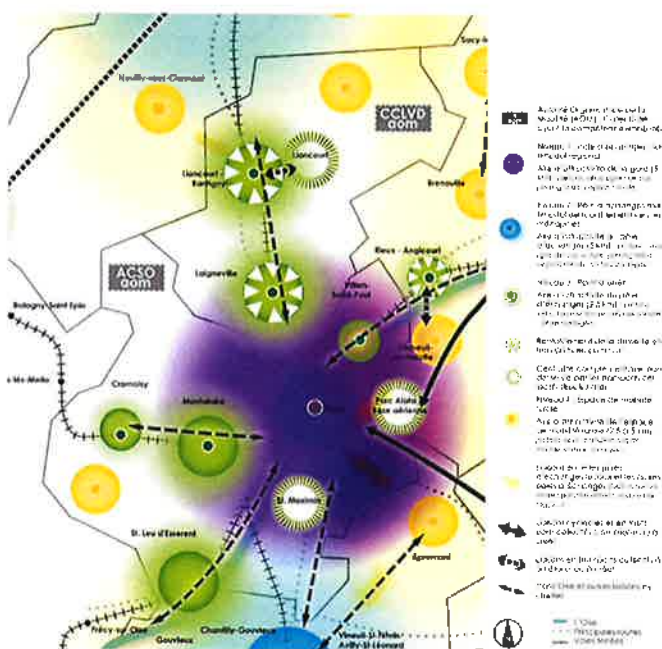
Trois scénarios ont été proposés pour chaque territoire, correspondant à des principes de mobilité contrastés :

- Scénario 1 : une poursuite des tendances en cours (scénario au « fil de l'eau »)
- Scénario 2 : une réponse aux grands déplacements pendulaires en priorité
- Scénario 3 : un retour progressif à la proximité

Ces trois scénarios ont aussi fait l'objet d'une évaluation multicritères et d'une comparaison, notamment en termes de pratiques de mobilité et d'impacts environnementaux, mais également en termes de faisabilité technique, institutionnelle et financière. Une démarche de concertation a aussi été menée avec les techniciens et les élus du territoire.

Lors des bureaux communautaires, les élus se sont prononcés en faveur d'un scénario ou d'une combinaison de scénarios (scénario hybride).

Carte 33 : Scénario retenu



SOUS-PREFECTURE
- 1 JUL. 2021
60300 SENLIS

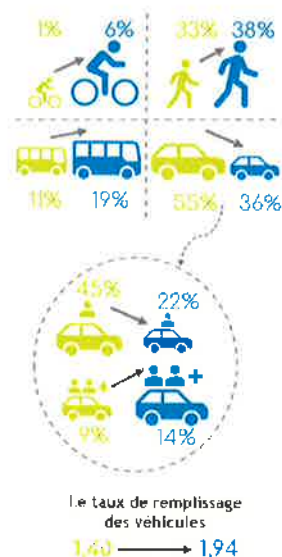
- Le cap politique

L'arrivée prochaine de grands projets tels que le barreau Creil-Roissy va renforcer encore l'importance du réseau ferroviaire dans les déplacements du quotidien. Même si la qualité de la desserte n'est pas équivalente sur les différentes branches de l'étoile, les gares ont vocation à se développer pour en faire des points d'accès privilégiés aux différents services de mobilités qui seront développés.

La densité actuelle des infrastructures routières et ferroviaires sur le bassin creillois a été jugée suffisante. Le PDM ne s'engage pas dans la construction d'infrastructures de transport conséquente. Néanmoins, face à la saturation des axes existants, de nouvelles voiries pourront être envisagées pour répondre aux problèmes et besoins locaux de circulation. L'optimisation de l'étoile ferroviaire et du maillage routier passera par une amélioration des conditions d'accessibilités aux gares et par le développement de solutions plus vertueuses pour les déplacements courte distance (modes actifs et covoiturage notamment).

Les besoins de migrations pendulaires, vers l'Ile-de-France notamment, nécessitent portage affirmé de la part de la Région Hauts-de-France

- Les objectifs en % de parts modales



Révisé au 6 mars 2021

► Les usages de la voiture par les habitants de l'ACSO et de la CCLVD :

AUJOURD'HUI	2030
172 886 déplacements par jour réalisés en voiture	114 596
124 204 véhicules émis chaque jour sur le territoire	59 070
1,4 personnes par véhicule en moyenne	1,94
11 kilomètres parcourus/personne/jour en voiture	7

Mobilis Sud de l'Oise

22

IV. Définir un programme d'action

Cette phase a débuté en mai 2019 et a prendra fin avec l'arrêt du plan de déplacements par le conseil syndical du SMBCVB.

Le programme d'actions, présenté à la page suivante, s'inscrit dans les prescriptions réglementaires, est hiérarchisé, spatialisé et opérationnel (il précise les modalités de mise en œuvre). Au sein de chaque plan de déplacements, en concertation avec la maîtrise d'ouvrage, les actions sont présentées sous forme de fiche action. Les fiches actions du programme d'actions sont complétées par une évaluation environnementale, la définition d'indicateurs de suivi et une annexe portant sur l'accessibilité de personnes à mobilité réduite.



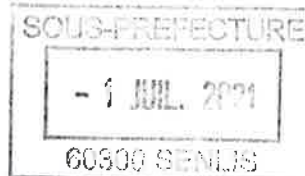
Synthèse des actions programmées à l'horizon 2030

Une mobilité mutualisée à l'échelle du Sud Oise		
Construire une gouvernance de la mobilité à l'échelle du Sud Oise		
1	Prioritaire - 2020 2025 2030	Bâtir une instance politique et des dispositifs techniques pour le suivi et l'évaluation de la mise en œuvre des plans de mobilité à l'échelle du Sud Oise
2	Complémentaire - 2020 2025 2030	Mener une réflexion sur le devenir de la compétence Mobilité dans le Sud Oise, dans le cadre de l'application de la loi LOM et de la mise en œuvre des plans de mobilité
Créer des offres de mobilité à l'échelle du Sud Oise		
3	Prioritaire - 2020 2030	Etudier la possibilité de renforcer la desserte ou de créer des lignes interurbaines entre les centralités du Sud Oise, ainsi que vers les centralités voisines
4	Prioritaire - 2030	Aménager des liaisons cyclables interurbaines et garantir la connexion entre les réseaux modes actifs de chaque EPCI
5	Prioritaire - 2030	Établir en collaboration avec la Région un schéma régional d'aires de couverture, avec une répartition équilibrée et cohérente sur le territoire
6	Complémentaire - 2020 2025	Poursuivre le développement d'arrêts d'autostop organisé sur l'ensemble du territoire
7	Complémentaire - 2020 2025 2030	Poursuivre, voire renforcer, le déploiement de bornes de recharge de véhicules électriques dans les centres-villes et les aires de mobilité rurale
8	Complémentaire - 2030	Réaliser une étude concernant la valorisation de l'Oise pour le transport fluvial de marchandises (à l'horizon du projet MAGEO)
Mettre en œuvre une politique d'intermodalité cohérente à l'échelle du Sud Oise		
9	Prioritaire - 2020 2030	Améliorer les conditions d'intermodalité dans les quartiers des gares de niveau 3 (Orly-Coye, Saint-Leu-d'Esserent, Cromoisy, Montataire, Laigneville, Villers-Saint-Paul, Rieux-Angicourt, Mouy-Bury)
10	Complémentaire - 2025	Déployer une signalétique cohérente de rabattement vers / dans les pôles d'échanges et les aires de mobilité rurale, utilisant une identité visuelle commune
Garantir la coordination des offres de mobilité à l'échelle du Sud Oise et au-delà		
11	Prioritaire - 2025	Créer un Espace Mobilité ou un Point Mobilité dans chaque EPCI, fournissant des informations et des services de mobilité
12	Prioritaire - 2025 2030	Soutenir la mise en œuvre d'outils de billetterie interopérables et de supports d'information intégrés, dans le cadre d'un travail partenarial avec le SMTCO et les régions Hauts-de-France et Ile-de-France

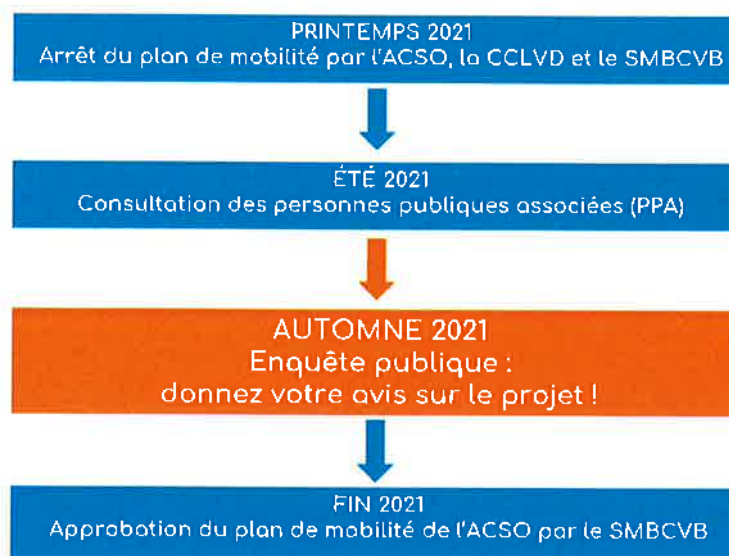
25	Prioritaire - 2020 2025 2030	Réaménager le pôle d'échanges de Creil, en améliorant les conditions d'intermodalité pour l'ensemble des usagers
26	Prioritaire - 2025 2030	Faire évoluer l'aménagement et la desserte des pôles d'échanges de niveau 3 (Montataire, St-Leu-d'Esserent, Liancourt-Rantigny et Laigneville) et créer une aire de mobilité à Liancourt (pour les besoins de Labryère, Rosoy et Verderonne)
Développer et renforcer l'offre de transports collectifs dans les espaces urbanisés		
27	Prioritaire - 2030	Engager une réflexion sur la valorisation de l'étoile ferroviaire de Creil et réaliser une étude sur la faisabilité d'un tram-train sur le territoire du Grand Creillois
28	Prioritaire - 2025	Mettre en place une offre de mobilité diversifiée à l'échelle du territoire de la CCLVD, desservant le centre urbain (Liancourt, Rantigny, Cauffry) et les autres secteurs stratégiques de l'intercommunalité
29	Prioritaire - 2020	Optimiser le réseau de transports collectifs de l'ACSO
30	Complémentaire - 2030	Atteindre 100% de bus urbains propres dans le Bassin Creillois à l'horizon 2030
Développer une offre de mobilité légère et partagée dans les espaces périurbains ou ruraux		
31	Prioritaire - 2020 2025	Compléter et renforcer les offres de mobilité dans les communes rurales du SMOBVB
Organiser la logistique urbaine et améliorer les conditions de livraison des zones d'activités		
32	Prioritaire - 2025	Mieux réglementer l'accès et le stationnement des véhicules de livraisons dans le noyau urbain
33	Prioritaire - 2025	Réaliser une étude portant sur la création d'un centre de distribution urbaine et développer une stratégie de desserte du dernier km
34	Complémentaire - 2025	Créer des conbergeries en gare de Creil et de Liancourt-Rantigny
Une mobilité planifiée et cohérente		
Mettre en cohérence la stratégie de planification urbaine et les orientations de mobilité durable		
35	Prioritaire - 2025 2030	Privilégier le développement urbain futur à proximité des pôles d'échanges et établir des normes de stationnement dans les constructions nouvelles dans ces secteurs
36	Prioritaire - 2025	Identifier les zones d'activités à développer à long terme, en tenant compte de leurs dessertes multimodales
37	Complémentaire - 2025	Développer le travail à distance, afin de réduire le nombre de déplacements quotidiens pour ce motif

13	Prioritaire - 2025	Poursuivre l'intégration des nouvelles offres de mobilité au système Oise Mobilité (y compris les futurs services à la demande et partagés), favorisant sa transformation progressive en outil MAAS
14	Complémentaire - 2020 2025 2030	Engager des actions d'information et de sensibilisation sur les alternatives à la voiture particulière, de manière coordonnée sur le territoire, en s'appuyant sur les lieux de mobilité (pôles d'échanges, aires de mobilité...)
Faire des mobilités actives les choix les plus adaptés pour les déplacements de proximité		
Développer un réseau de liaisons pour les modes actifs desservant les pôles d'échanges et les principales destinations du territoire		
15	Prioritaire - 2020 2025 2030	Doter le territoire d'un réseau interurbain d'infrastructures cyclables, reliant les espaces urbains, périurbains et ruraux
16	Prioritaire - 2025	Créer des aménagements pour les modes actifs (marche à pied et vélo) dans les zones urbaines
17	Complémentaire - 2020	Développer l'offre de vélos en location longue durée sur l'ensemble du territoire
Faire évoluer les comportements de mobilité en lien avec les principaux lieux générateurs de déplacements		
18	Prioritaire - 2020 2025 2030	Améliorer les conditions de déplacements vers les établissements scolaires et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux
19	Prioritaire - 2020 2025	Améliorer les conditions de déplacements vers les entreprises et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux
20	Complémentaire - 2025	Améliorer les conditions de déplacements vers les administrations et faire évoluer les pratiques de mobilité vers ces lieux
Renforcer l'autonomie des personnes à mobilité réduite en garantissant l'accessibilité de la chaîne de déplacements		
21	Prioritaire - 2020 2025 2030	Garantir l'accessibilité des transports collectifs pour les personnes à mobilité réduite
22	Prioritaire - 2020 2030	Accompagner les communes dans la mise en accessibilité de leur voirie et espaces publics
Favoriser l'inclusion sociale en réduisant les obstacles aux déplacements vers l'emploi et les équipements		
23	Prioritaire - 2020 2025	Améliorer les conditions de mobilité quotidienne des publics vulnérables
24	Prioritaire - 2020 2025 2030	Faire disparaître les freins au retour à l'emploi en lien avec la mobilité
Une mobilité efficace et performante		
Définir un maillage de pôles d'échanges et garantir de bonnes conditions d'intermodalité dans ces pôles		

Faire évoluer la gouvernance de la mobilité pour tenir compte des dynamiques de déplacements sur le territoire		
38	Prioritaire - 2020 2025 2030	Garantir la coordination entre les offres de mobilité de l'ACSO et la CCLVD, en s'appuyant sur le rôle du SMTCO
39	Complémentaire - 2025	Closer les voies structurantes, permettant un accès au noyau urbain et aux pôles d'échanges, en « voies d'intérêt communautaire » (dans le cadre de la hiérarchisation de la voirie)
Mettre en œuvre une politique d'information et de sensibilisation à la mobilité durable destinée au grand public		
40	Complémentaire -	Distribuer un Pass Oise Mobilité à l'ensemble des habitants
41	Complémentaire - 2020 2025 2030	Organiser régulièrement des actions d'information et de sensibilisation à la mobilité durable
Réduire les nuisances de la circulation routière et définir une politique de stationnement à l'échelle intercommunale		
42	Prioritaire - 2025 2030	Maîtriser la circulation automobile dans les secteurs urbains
43	Prioritaire - 2025 2030	Réinterroger le stationnement et la place accordée à la voiture dans les secteurs urbains
44	Prioritaire -	Réduire les émissions de polluants liées aux déplacements



V. La suite de la démarche : déroulé des phases administratives à venir :



Après en avoir délibéré, le Conseil Syndical décide à l'unanimité :

- **De se prononcer sur l'ensemble du projet de Plan de Mobilité 2030 du Bassin Creillois et des Vallées Bréthoise,**
- **D'arrêter le projet de Plan de Mobilité 2030 Bassin Creillois et des Vallées Bréthoise**
- **D'autoriser Monsieur le Président du SMBCVB à engager les démarches nécessaires à la consultation des personnes publiques associées,**

CERTIFIE CONFORME
LE PRÉSIDENT

