



ÉTOILE FERROVIAIRE CREILLOISE

Rôle des gares secondaires

novembre 2014

A

**Définition de l'étoile ferroviaire
et stratégies de déplacements**

B

Fiche « gare »

Mouy-Bury Balagny-Saint-Epin Cires-les-Mello
Cramoisy Montataire Clermont-de-l'Oise
Liancourt-Rantigny Laigneville Pont-Sainte-Maxence
Rieux-Angicourt Villers-Saint-Paul Orry-la-Ville
Coye-la-Forêt Chantilly-Gouvieux Boran-sur-Oise
Précy-sur-Oise Saint-Leu d'Esserent Creil Senlis

C

Synthèse / Propositions

Directrice de la publication : Pascale POUPINOT
Pilote de l'étude : Magali DELBOUILLE-CARPENTIER
Rédaction : Magali DELBOUILLE-CARPENTIER
Bases de données/cartographie : Romain BAPTISTE, Philippe COTREBIL
Conception/Réalisation : Virginie MORIN-MAUBOUSSIN
Crédit photos (hors crédit spécifique) : ©Oise-la-Vallée



Document réalisé avec notamment
le concours financier
du Conseil régional de Picardie



Oise-la-Vallée
Agence d'urbanisme
13, Allée de la Faïencerie 60100 CREIL
Tél. 03 44 28 58 58
| www.oiselavallee.org |



sommaire

— Préambule	4
— Le Grand secteur creillois : un territoire fortement impacté par les flux «locaux»	6
— La concurrence transport en commun et véhicule personnel : les particularités du Grand secteur creillois	7
— Cartographie de l'étoile ferroviaire creilloise : éléments de synthèse	10
— Le rabattement vers la gare de Creil : des gares à enjeux majeurs, des gares qui posent question	17
— Propositions d'outils	21



Préambule

Contexte et objectif

Le projet « Creil, Gare cœur d'Agglo » a été l'occasion de lancer une réflexion collégiale entre les collectivités locales et les Autorités Organisatrices de Transports (AOT) afin de dessiner un fonctionnement à venir des gares autour de Creil dans un contexte d'arrivée de la grande vitesse.

L'objectif est d'éviter que la gare de Creil n'absorbe à elle seule les futurs flux supplémentaires de voitures et de voir comment et jusqu'où les autres gares de l'étoile peuvent assurer une fonction de rabattement vers la gare de Creil.

Il s'agit donc de travailler dans un premier temps à la définition d'un périmètre d'étude et d'observation pertinent et qui corresponde au mieux à des espaces vécus par les habitants. A partir de ce périmètre, il s'agit de constituer un socle de connaissances pour chacune des

gares afin de définir celle(s) qui présente(nt) un potentiel de développement et une possible fonction centrale, qui puisse améliorer les déplacements au sein de ce territoire. Enfin, il s'agit de travailler à l'identification de pistes d'action facilitant le report modal de la voiture vers le train et plus largement vers les transports en commun.

Ces travaux souhaitent alimenter les réflexions autour de la mobilité et des déplacements dans les bassins de vie du sud de l'Oise, dont le futur Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la « zone creilloise ».

Démarche collaborative

Oise-la-Vallée a souhaité inscrire ces travaux dans une démarche collaborative muti-partenaire afin de constituer un socle de connaissances solide, d'aboutir à un diagnostic partagé et de réfléchir collégialement à des propositions alliant des questions transport et déplacement, urbanistiques et économiques. Ainsi, un groupe de travail a été créé associant :

- le Conseil régional de Picardie,
- la Direction Départementale des Territoires de l'Oise,
- la Communauté de l'Agglomération Creilloise,
- la ville de Pont-Sainte-Maxence
- le Syndicat Mixte du Grand Creillois (SMGC).

Ce groupe de travail n'étant pas figé, d'autres partenaires sont susceptibles de venir partager ces travaux.

structure du document

Le document global est constitué de 3 volets :

- A : Définition de l'étoile ferroviaire creilloise et stratégies de déplacements,
- B : Fiches « gares » (socle de connaissances),
- C : Synthèse et propositions.



Méthodologie du volet C

Cette troisième et dernière partie du document s'inscrit dans deux dynamiques complémentaires.

D'abord une synthèse qui, à travers quelques éléments cartographiques, permet de cibler les gares secondaires qui présentent un intérêt particulier dans l'organisation des déplacements à l'échelle du Grand secteur creillois et qui pourraient jouer un rôle plus affirmé dans la chaîne de déplacements.

Viennent ensuite des propositions d'outils tentant d'organiser une démarche la plus collective possible.

sources

Compte tenu du large champ d'observation thématique, de nombreuses sources sont mobilisées pour l'élaboration des socles de connaissances, parmi elles :

- Recensement de la population Insee,
- Informations contenues dans les POS / PLU et SCoT,
- Fréquentation des gares et données concernant les abonnements domicile/travail TER,
- SIG de Oise-la-Vallée,
- Etude enquête et stationnement autour de la gare de Creil

L'abondance de sources, parfois incomplètes, demande une vigilance particulière quant à la cohérence méthodologique globale et aux conclusions qui peuvent en découler.



Le Grand secteur creillois : un territoire fortement impacté par les flux locaux

Le périmètre du Grand secteur creillois qui a été défini dans cette présente étude est un territoire constitué de :

- 102 communes,
- 270 000 habitants,
- 91 000 emplois.

Si 35 000 habitants du secteur vont travailler en Ile-de-France, les flux « locaux », internes sont deux fois plus nombreux et mettent en évidence « l'autonomie du secteur » liée aux multiples pôles d'emplois et de vie.

Dans ce contexte, la stratégie de déplacement des habitants utilisant des transports en commun est d'autant plus complexe à appréhender, mêlant leurs contraintes et besoins avec l'offre en transport ferré, la qualité des correspondances, l'offre multimodale et l'offre de stationnement.

Un des atouts indéniables de ce territoire est son étoile ferroviaire à 5 branches composée de 17 gares ferrées (dont 16 dites secondaires) auxquelles a été ajoutée, pour ces travaux, la gare routière de Senlis.

A cela s'associent 7 Périmètres de Transports Urbains qui complètent avec les AOT Régionale et Départementale l'offre en transport en commun du secteur.

Cependant, seuls 6% des personnes habitant et travaillant au sein de ce secteur utilisent les transports en commun dans leurs déplacements dit « contraints » (domicile / travail). 52 000 actifs se déplacent donc quotidiennement en véhicule personnel et 2 200 en deux roues (motorisé ou non), et ce même sur des trajets où l'alternative transport en commun existe.

La concurrence transport en commun / véhicule personnel est donc bien réelle à cette échelle pour les trajets ayant pour origine ou destination Creil. Pour les autres trajets au sein du secteur, le comparatif temps / coût / distance est largement en défaveur de la solution transport collectif.



La concurrence Transport en commun et Véhicule personnel : une particularité du Grand secteur creillois

La concurrence Transport en commun et Véhicule personnel dans un contexte économique délicat

Le premier stade de cette concurrence concerne les choix rationnels qui se posent aux habitants. Ces choix rationnels sont issus du rapport entre la distance parcourue, le temps du trajet et le coût du trajet.

Pour l'accès à Creil depuis les autres gares de l'étoile en limite de périmètre, ce choix rationnel a tendance théoriquement à être équilibré entre ces deux solutions modales. La desserte routière conséquente et de bonne qualité du secteur ainsi que les distances à parcourir raisonnables (inférieures à 20 km) jouent un rôle important dans cet équilibre.

Cet équilibre Transports en commun / Véhicule personnel est réel et ce malgré la prise en charge financière de l'abonnement en transport en commun par l'employeur qui vient modifier artificiellement cette balance. En effet, grâce à la loi n°2008-1330 du 17 décembre 2008, le coût à la charge des salariés n'est plus que de 50% du prix de l'abonnement.

Mais cette prise en charge a aussi des effets « pervers ». Cette obligation légale a des répercussions sur les critères de sélection des candidats à l'embauche. Ainsi, un employeur qui ne veut / peut financer cette prise en charge peut alors privilégier un recrutement local (les déplacements de courtes distances sont très souvent réalisés en voiture) ou une personne se déplaçant en véhicule personnel au quotidien.

De la même manière les concordances d'horaire, la ponctualité sont au cœur des processus de recrutement, d'embauche définitive ou d'avancement professionnel. En effet, les retards et les aménagements d'horaires spécifiques, parfois répétés, décrédibilisent le salarié usager et peuvent :

- pousser le salarié à reprendre la voiture dans ses déplacements domicile / travail, quand ceci est possible, pour assurer au mieux l'ensemble des contraintes qui lui sont imposées,
- pousser l'employeur :
 - à ne pas embaucher une personne désirant prendre les transports en commun de manière générale ou une personne vivant dans un secteur où les déplacements en transport en commun sont délicats,
 - à se séparer du salarié que ce soit avant la fin de sa période d'essai ou au moment d'une reconduction de contrat,
 - à ne pas faire évoluer son plan de carrière.

L'ensemble de ces « nouveaux » critères de sélection professionnels peut donc faire gonfler les flux réalisés en véhicule personnel surtout dans un secteur où la santé économique des entreprises est délicate et où les autres bassins d'emplois d'importance sont situés à 30-50 km de distance.



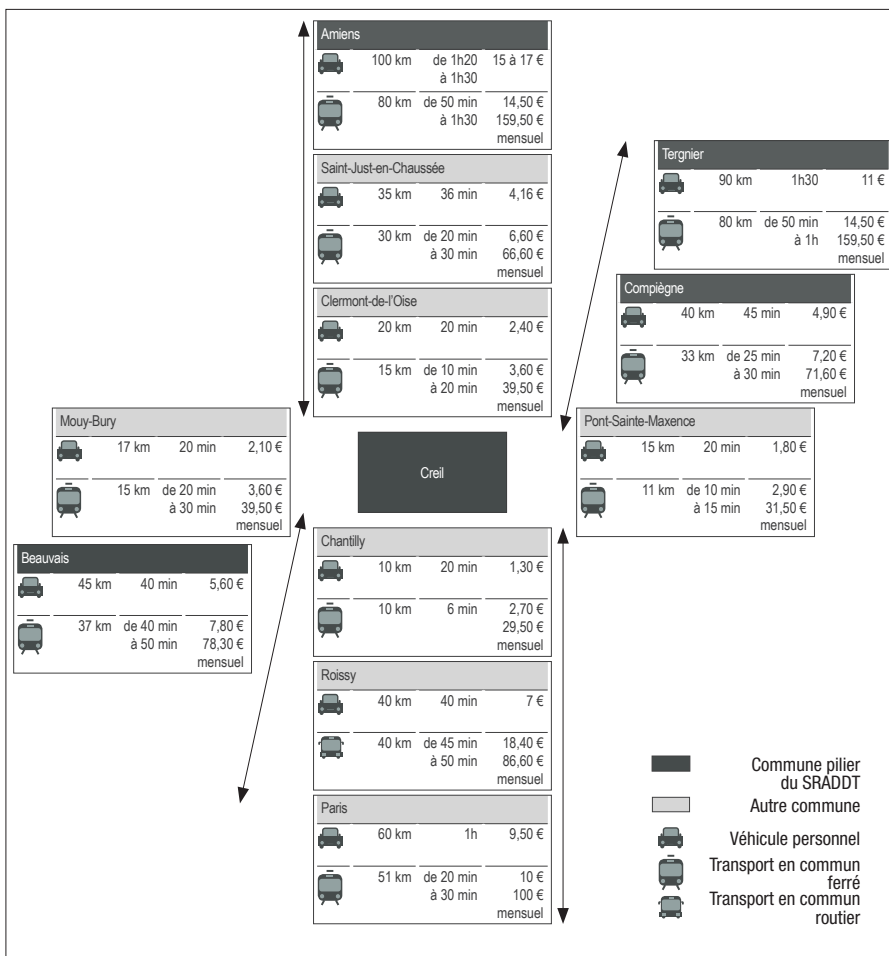
**La concurrence
Transport en commun
et Véhicule personnel
dans un contexte
géographique
multipolarisé**

Le deuxième choix qui s'expose aux habitants est le choix fonctionnel, qui est donc lié à leurs besoins de déplacements. Là encore, plusieurs aspects peuvent expliquer le faible report modal du Grand secteur creillois. Ce secteur est multipolaire, l'habitat y est assez diffus, les pôles d'emplois, d'équipements, de commerces et de services ne sont pas forcément localisés proches les uns des autres, ni localisés à côté des gares. Cette particularité joue un rôle important dans la recherche d'optimisation des temps et coûts de parcours, d'autant plus dans un contexte où les modes de vie regroupent dans la même journée différents besoins liés au travail, aux études, à la garde des enfants, aux commerces et services, aux loisirs etc.

De la même manière, la présence d'enfant(s) au sein du ménage va largement influencer sur le choix du mode de transport au quotidien et le Grand secteur creillois présente l'autre particularité d'avoir une natalité assez élevée comparativement aux autres agglomérations voisines.

**La concurrence
Transport en commun
et Véhicule personnel
dans un contexte
de contraintes
grandissantes**

Enfin, le troisième choix tient à la symbolologie du choix modal. Etant donné que ce choix n'est pas forcément lié aux particularités du territoire du Grand secteur creillois, il ne sera pas traité dans ce document. Cependant, nombre d'études montrent que plus les contraintes quotidiennes sont élevées, qu'elles soient professionnelles et/ou personnelles, plus le choix modal se tourne vers le véhicule personnel, alors vécu comme un des derniers espaces / moments de liberté. A l'inverse, plus le temps de trajet est long, plus la solution transport en commun est privilégiée pour des raisons financières évidentes mais aussi pour des raisons de « temps rendu disponible ».



Il est important de rappeler que ne sont pas pris en compte dans ces calculs les notions de retard (qu'ils soient liés à la route ou au fer) ni les frais supplémentaires, qu'ils soient fixes liés au stationnement ou aléatoires directement imputables aux retards et dysfonctionnements.

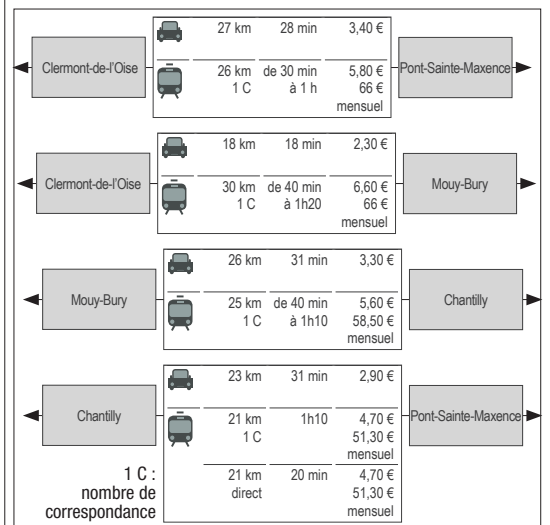


Schéma comparatif temps / coût / distance pour un trajet au sein de l'étoile ferroviaire creilloise

Schéma comparatif distance / temps / coût pour l'accès à Creil

sources : google maps, www.sncf.com



Cartographie de l'étoile ferroviaire creilloise : éléments de synthèse

Compte tenu de l'importance des éléments de connaissance collectés, de l'interaction des gares les unes avec les autres, et des différentes fonctions qu'elles peuvent avoir selon l'échelle d'analyse et le contexte territorial dans lequel elles se trouvent, une synthèse globale apparaît nécessaire afin de définir la ou les gares qui présentent un intérêt stratégique majeur à l'échelle de l'étoile ferroviaire creilloise et à partir desquelles des solutions facilitant les déplacements du territoire pourraient être imaginées.

La synthèse, présentée dans la double page suivante propose de croiser 6 principales composantes :

- l'intensité urbaine,
- les pôles générateurs de déplacements,
- les flux domicile/travail réalisés en véhicule personnel,
- l'intermodalité existante,
- la croissance de fréquentation des gares ,
- la croissance de population.

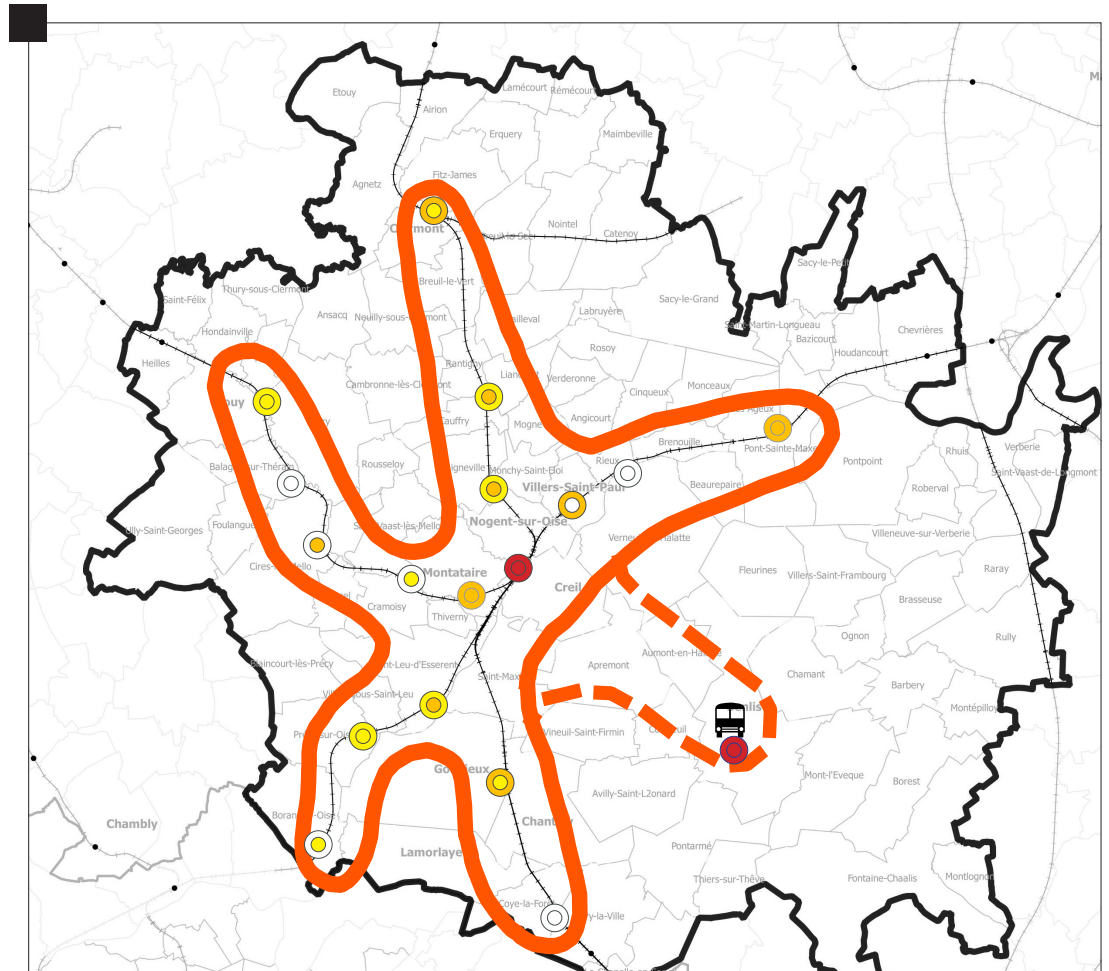
Le Grand secteur creillois fait partie des territoires les plus denses du département de l'Oise que ce soit en termes de population ou d'emplois. Cependant, cette densité ne s'exprime pas partout de la même manière. L'intensité urbaine autour des gares de l'étoile ferroviaire creilloise est donc également variable.

Ainsi, les gares de Creil et de Senlis présentent une forte intensité urbaine suivies des gares de Pont-Sainte-Maxence et Montataire. Viennent ensuite les gares de Clermont-de-l'Oise, Liancourt-Rantigny, Laigneville, Chantilly-Gouvieux et Saint-Leu d'Esserent où cette intensité varie de modérée à importante.

Certaines de ces mêmes localités concentrent plusieurs pôles générateurs de déplacements entraînant des flux de véhicule personnel importants et peuvent également correspondre à des secteurs où l'attractivité de la gare est « lointaine » et l'intermodalité est d'ores et déjà existante. Ces secteurs de concentration/diffusion sont en dehors de la « zone » de la Communauté de l'Agglomération Creilloise :

- Senlis,
- Pont-Sainte-Maxence,
- Clermont de l'Oise,
- Chantilly.

Les évolutions de population et de fréquentation des gares montrent également que certains secteurs ont connu des évolutions plus marquées que d'autres au cours de ces dernières années. Ainsi l'axe nord/sud (ligne Amiens-Paris) est particulièrement concerné ainsi qu'un axe est /ouest suivant peu ou prou les axes de communication routiers majeurs.



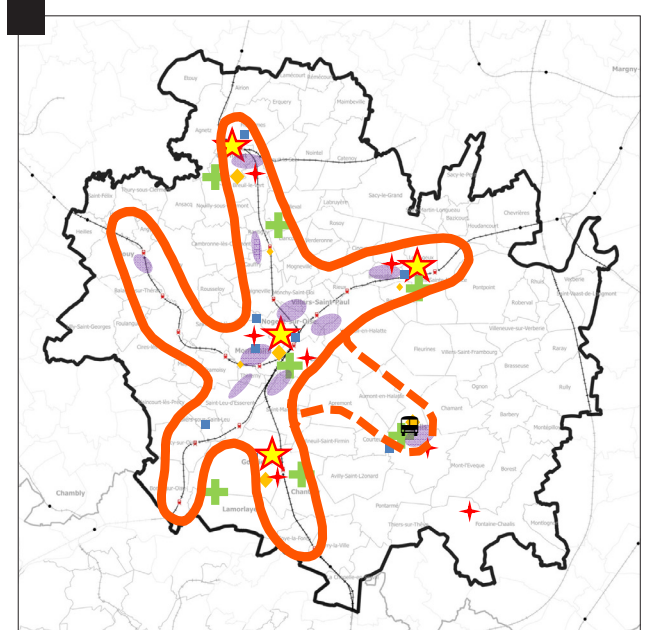
sources : Oise-la-Vallée SIGOVal' 2014, IGN BDTopo© V2 2009
conception : Oise-la-Vallée

L'intensité urbaine est le rapport entre le nombre d'habitants, des étudiants et lycéens, de l'emploi sur la surface totale de la commune.

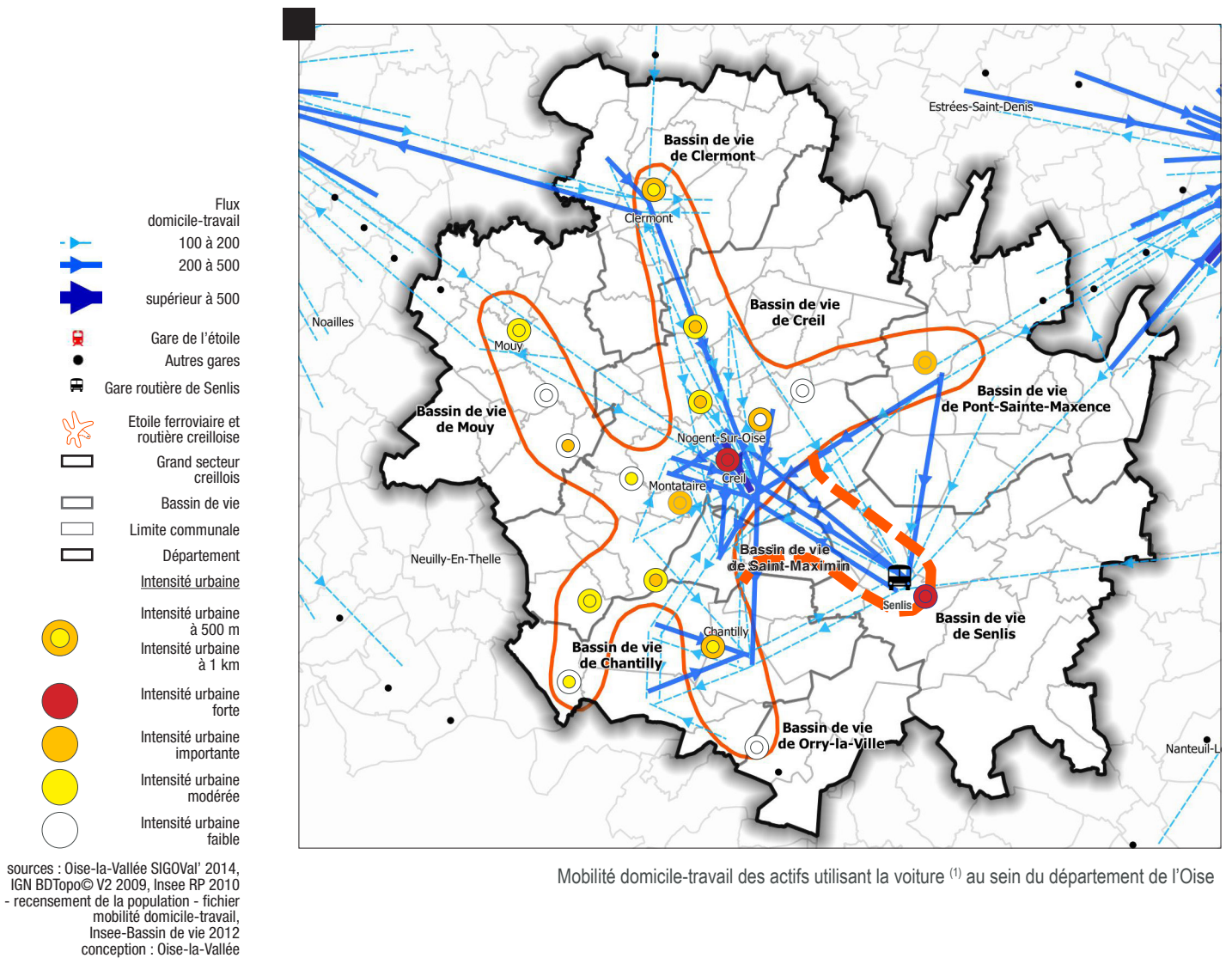
L'intensité urbaine des gares

Les principaux pôles générateurs de déplacements du Grand secteur creillois (liste non exhaustive)

- | | |
|--|---|
| <p>Enseignement (lycée + supérieur)
+ 500 élèves
+ 2 000 élèves</p> <p>Santé
Hopitaux (> 100 lits)</p> <p>Culture et loisirs
Au moins 3 équipements culturels et de loisirs majeurs à programmation (cinéma, théâtre, musée, musique)</p> <p>Au moins 2 équipements sportifs majeurs (> 500 places)</p> | <p>Economie
Zone d'activité et commerciale majeure</p> <p>Multimodalité
Au moins 3 types de transports collectifs (fer, car interurbain, car urbain)</p> <p>Gares de l'étoile ferroviaire creilloise</p> <p>Gare routière de Senlis</p> <p>Étoile ferroviaire et routière creilloise</p> <p>Grand secteur creillois</p> |
|--|---|



sources : Oise-la-Vallée SIGOVal' 2014, IGN BDTopo© V2 2009
Académie d'Amiens 2010, Insee BPE 2013, GéoPicardie 2014
conception : Oise-la-Vallée

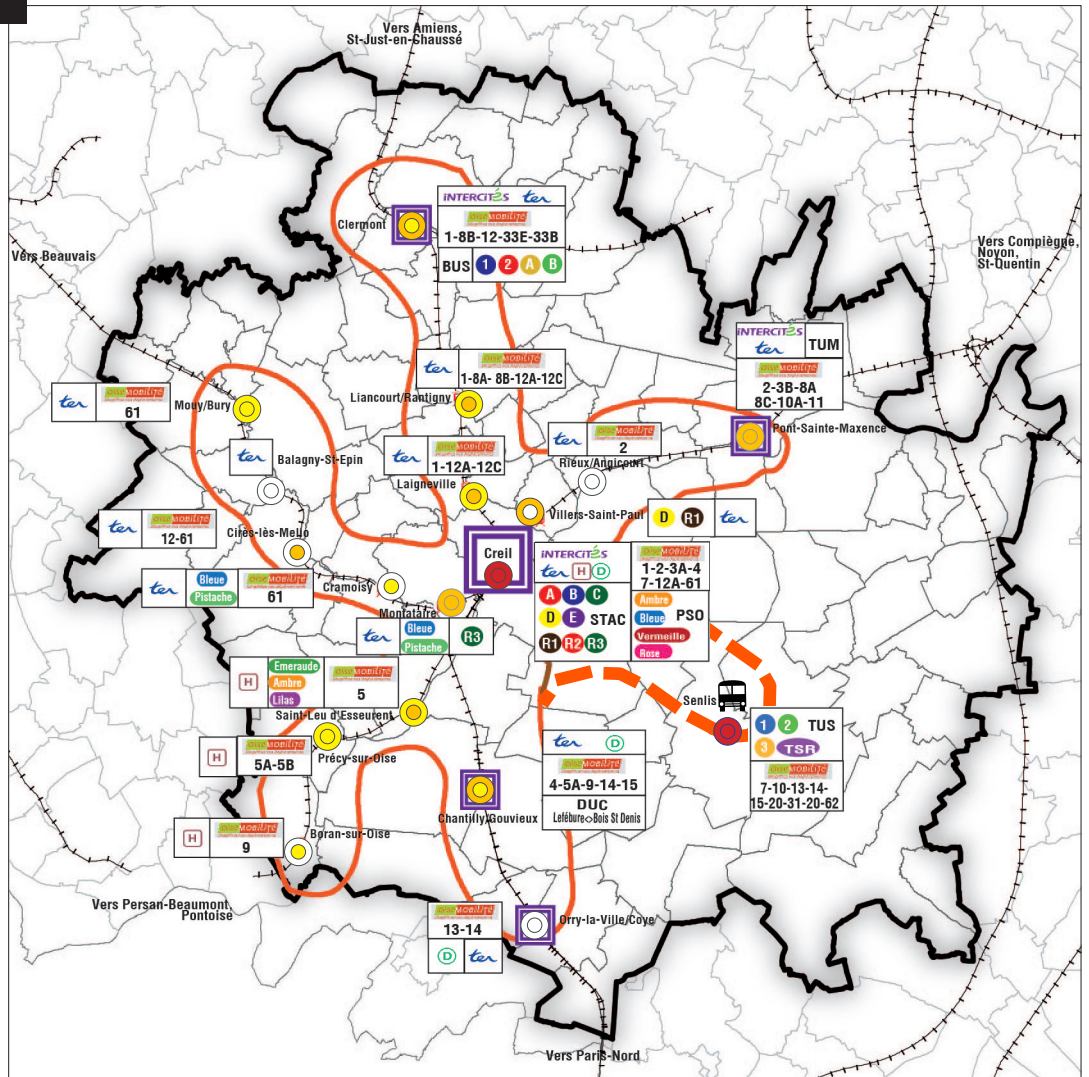


Mobilité domicile-travail des actifs utilisant la voiture ⁽¹⁾ au sein du département de l'Oise

⁽¹⁾ déclaré comme mode de transport principal. Flux de commune isarienne à commune isarienne



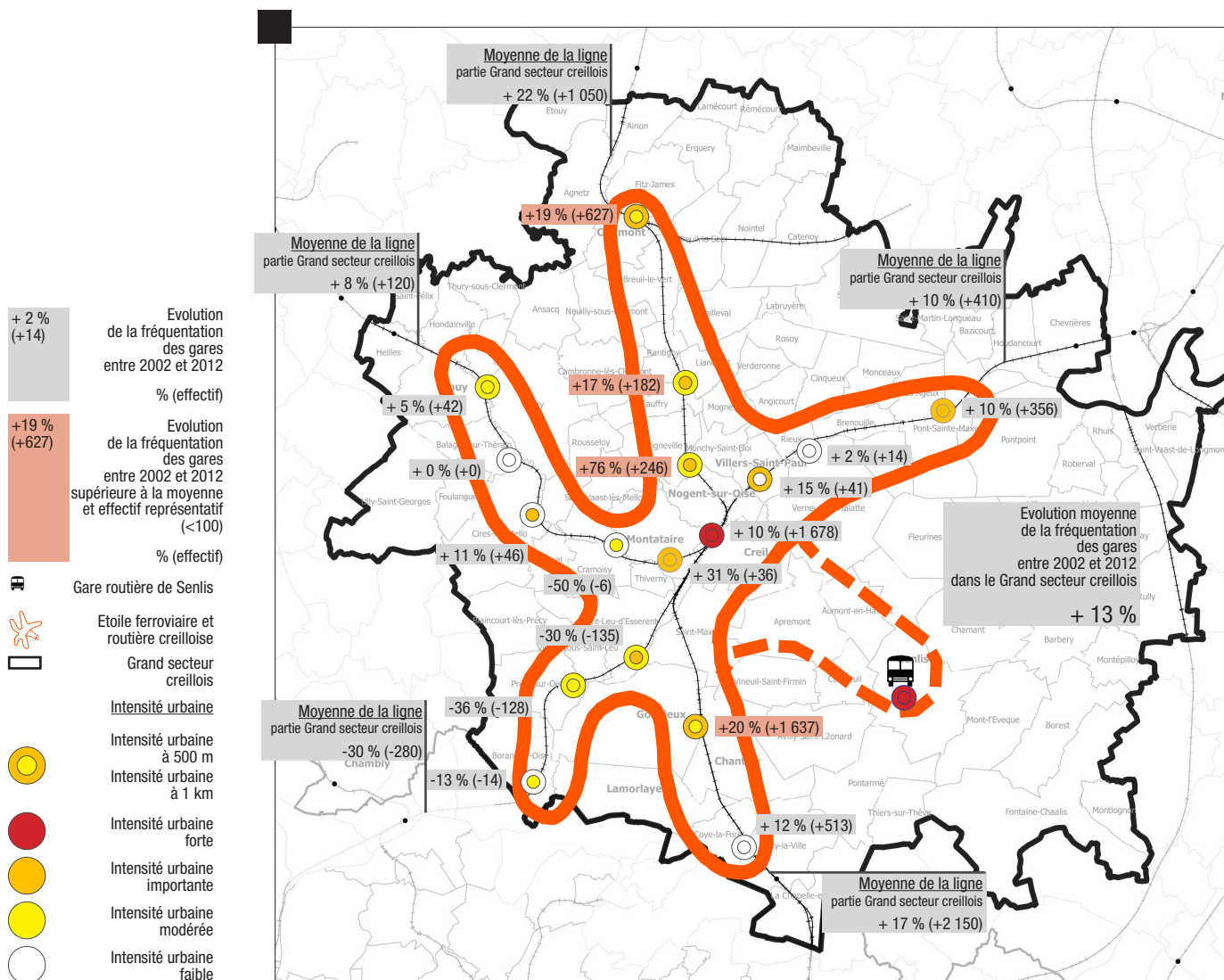
- Gares principales
- Gares à attractivité éloignée
- Autres gares de l'étoile
- Gare routière de Senlis
- Étoile ferroviaire et routière creilloise
- Grand secteur creillois
- Desserte inter-urbaine :**
 - Offre ferroviaire (Intercité, TER, Transilien, RER)
 - Offre routière : Oise-Mobilité (ligne en desserte)
- Desserte urbaine :**
 - Service de bus urbain (ligne en desserte)
- Correspondance intra-urbaine (ligne STAC, PSO, TUM, TUS)**
 - A Bleu, 2 R3
- Intensité urbaine**
 - Intensité urbaine à 500 m
 - Intensité urbaine à 1 km
 - Intensité urbaine forte
 - Intensité urbaine importante
 - Intensité urbaine modérée
 - Intensité urbaine faible



Offre multimodale dans les gares de l'étoile ferroviaire creilloise

sources : Oise-la-Vallée SIGOVa' 2014,
IGN BDTopo© V2 2009
conception : Oise-la-Vallée

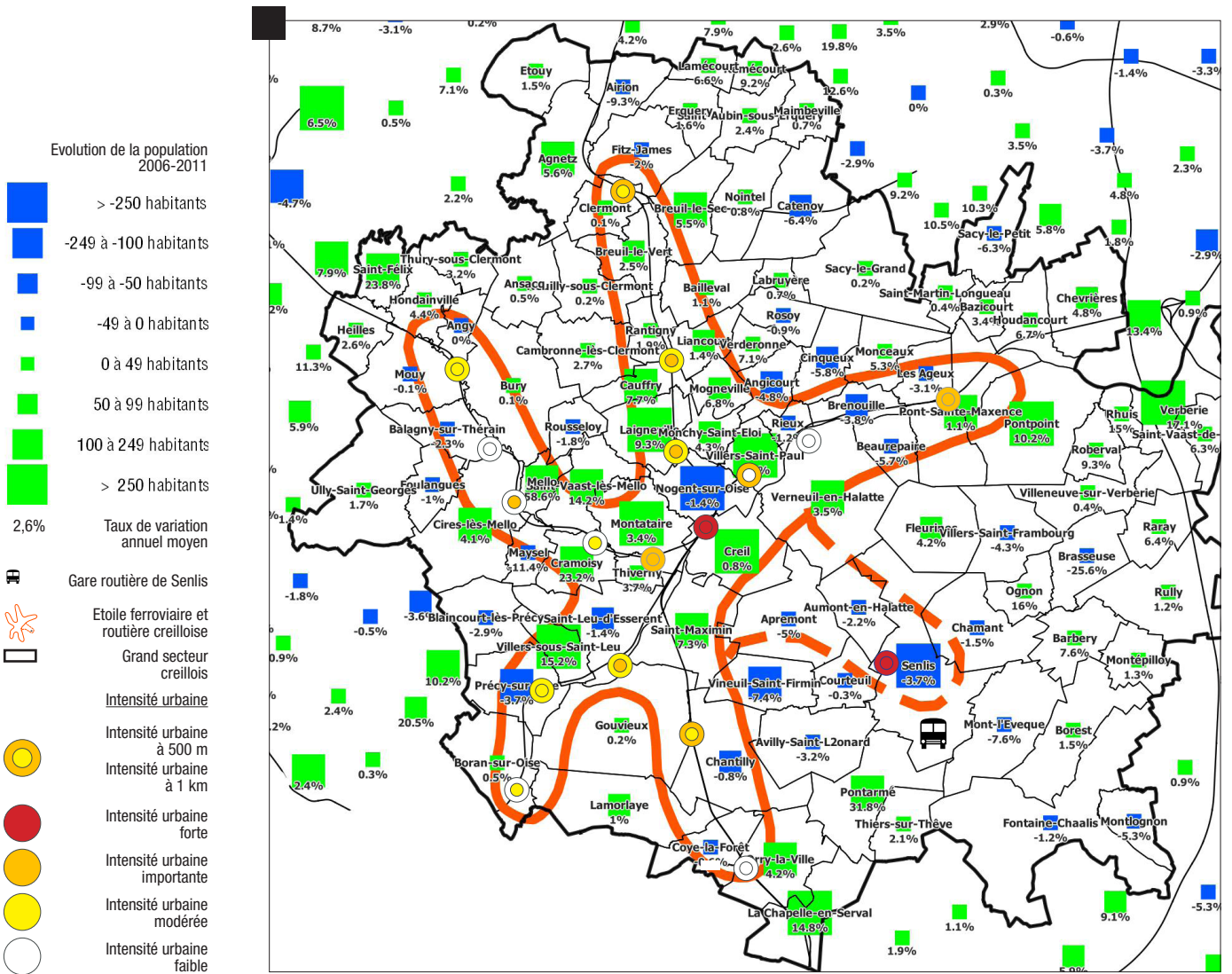
L'intensité urbaine est le rapport
entre le nombre d'habitants,
des étudiants et lycéens,
de l'emploi sur la surface
totale de la commune.



Evolution de la fréquentation des gares entre 2002 et 2012

sources : Oise-la-Vallée SIGOVal' 2014,
IGN BDTopo© V2 2009,
Conseil régional de Picardie
- Abonnement de travail
TER Picardie - 2012
conception : Oise-la-Vallée

L'intensité urbaine est le rapport
entre le nombre d'habitants,
des étudiants et lycéens,
de l'emploi sur la surface
totale de la commune.



sources : Oise-la-Vallée SIGOVa' 2014,
IGN BDTopo© V2 2009 ,
Insee RP 2006 et 2011
- recensement de la population
conception : Oise-la-Vallée

Evolution de la population en 2006 et 2011



Ainsi, en termes stratégiques deux types de gares se détachent :

- les gares dont le rabattement vers Creil est à développer en priorité (dont le cas particulier de Senlis),
- les gares qui posent question ;

.....qui peuvent amener à plusieurs types de réponses :

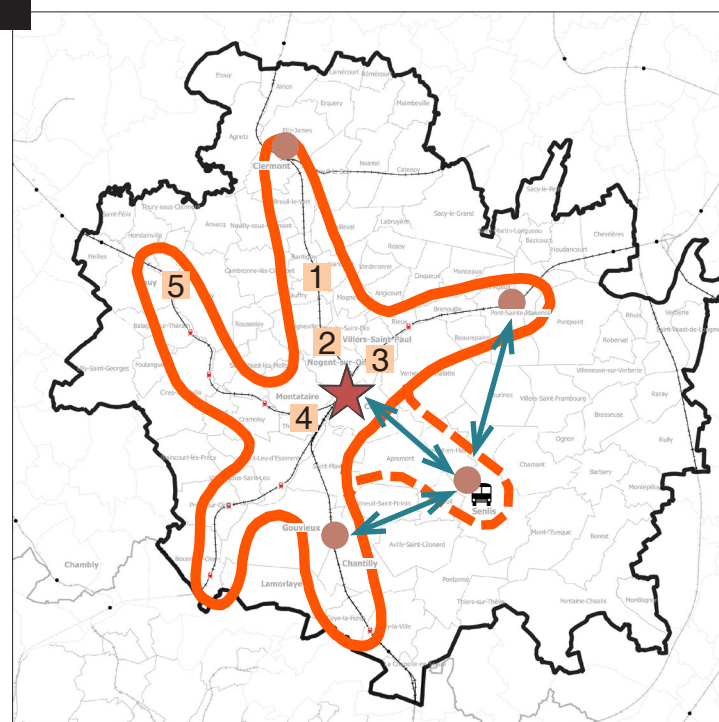
- renforcement des liaisons ferrées envisageable essentiellement depuis et vers les gares les plus « lointaines » à enjeux majeurs. Ce terme de « renforcement » est à travailler avec le Conseil régional, AOTU compétente à cette échelle et sur ce mode de transport,
- renforcement et / ou création de liaison en transport en commun routier depuis et vers les gares les plus proches avec

par exemple la création de parking relais en entrée d'agglomération et/ou d'aires de covoiturage, d'aire de véhicules électriques, mise en place de service de location de vélo à assistance électrique etc...

Un renforcement ferré n'est pas raisonnablement envisageable sur ces gares pour ne pas pénaliser la vitesse de liaison au profit de la finesse de desserte (qui ne pourra être totale).

La troisième catégorie de gare présente des enjeux moindres et ne semble pas, dans la configuration actuelle, être des nœuds stratégiques à l'échelle du Grand secteur creillois. Il peut être toutefois souhaitable, à l'image de ce qui a pu être fait à la gare de Rieux-Angicourt, d'apporter quelques améliorations utiles à une meilleure intégration de ces quartiers de gares au sein du contexte urbain (gestion du stationnement, aménagement et sécurisation de liaisons douces etc).

- Gare principale
- Gare secondaire dont le rabattement vers la gare principale est à développer en priorité
- Liaison en transports en commun à renforcer
- Gare dont le rabattement vers la gare principale pose question
- Liancourt/Rantigny
- Laigneville
- Villers-Saint-Paul
- Montataire
- Mouy/Bury
- Gare routière de Senlis
- Etoile ferroviaire et routière creilloise
- Grand secteur creillois



Identification des gares de l'étoile ferroviaire et routière creilloise à enjeux

sources : Oise-la-Vallée SIGOVaI' 2014, IGN BDTopo© V2 2009 conception : Oise-la-Vallée



Le rabattement vers la gare de Creil : des gares à enjeux majeurs, des gares qui posent question

Les gares dont le rabattement vers la gare de Creil est à développer en priorité

Ces gares / territoires cristallisent les enjeux en termes de densités, de flux et d'attractivité au sein du Grand secteur creillois et au-delà.

Compte tenu de l'ensemble des éléments observés et notamment les flux domicile / travail réalisés en véhicule personnel alors que l'alternative transport en commun est offerte, il apparaît nécessaire de travailler à une dynamisation de la solution collective et / ou alternative ainsi qu'à une amélioration de la mise en réseau depuis et vers ces pôles majeurs.

Ces dynamisations et améliorations sont d'autant plus importantes considérant la position particulière de Senlis qui, avec l'agglomération de Creil, est une des dix villes piliers du Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT) picard et qui entretient également de fortes relations avec les villes/territoires de Pont-Sainte-Maxence et de Chantilly créant ainsi un « losange » de déplacements au Sud de l'Oise.





Gares à enjeux majeurs	Clermont de l'Oise	Pont-Sainte-Maxence	Chantilly-Gouvieux	Senlis
Classification AUOR	Rabattement sur les pôles régionaux et sur Paris	Rabattement sur les pôles régionaux et sur Paris	Rayonnement francilien	-
Nombre de trains sur la journée	38	38	56	(34 bus)
Aire d'attractivité (abonnés TER)	Assez étendue vers l'ouest (équidistance avec Mouy), Gare à attractivité éloignée	Assez étendue vers le nord, Gare à attractivité éloignée	Large sur le sud de l'Oise, Gare à attractivité éloignée	-
Croissance fréquentation gare	Importante +19% soit 627 voyages par jour	+10% soit + 356 voyages par jour	Importante +20% soit 1 637 voyages par jour	-
Rabattement sur la base de la fréquentation	73% voiture, 25% à pied, 2% TC routier*	59% voiture, 30% à pied, 10% TC routier	55% voiture, 31% à pied, 11% TC routier, 1% vélo	-
Destination sur la base de la fréquentation	78% Paris, 8% Creil, 6% Chantilly	70% Paris, 13% Orry / Coye, 10% Chantilly	95% Paris, 2% Creil	-
Intermodalité	Majeur : 4 modes (Intercité, TER, Oise mobilité, SITCAC)	Majeur : 4 modes (Intercité, TER, Oise mobilité, TUM)	Majeur : 4 modes (TER, Transilien, Oise mobilité, DUC) et en développement (futur PEM)	Réduite : 2 modes (Oise Mobilité, TUS)
Flux domicile / travail voiture vers Creil (flux entre bassins de vie (BV) et entre communes)	Important --> 4 000 flux cumulés entre BV Clermont et BV Creil dont 3 790 en véhicule personnel --> 357 flux cumulés entre Clermont de l'Oise et Creil dont 313 en véhicule personnel	Important --> 2 750 flux cumulés entre BV PSM et BV Creil dont 2 510 en véhicule personnel --> 468 flux cumulés entre PSM et Creil dont 400 en véhicule personnel	Important --> 3 600 flux cumulés entre BV Chantilly et BV Creil dont 3 200 en véhicule personnel --> 498 flux cumulés entre Chantilly et Creil dont 385 en véhicule personnel	Important --> 3 000 flux cumulés entre BV Chantilly et BV Creil dont 2 850 en véhicule personnel --> 869 flux cumulés entre Senlis et Creil dont 785 en véhicule personnel
Croissance population	Secteur en hausse	Secteur en hausse conséquente	Secteur stable	Secteur stable voire en baisse
Intensité urbaine	Conséquente (importante à 1 km modérée à 500 m)	Conséquente (importante à 1 km et 500 m)	Conséquente (importante à 1 km modérée à 500 m)	Forte à 1 km et à 500 m
Pôle générateurs de déplacements	Nombreux	Nombreux	Nombreux	Nombreux

* : attention chiffre datant d'avant la mise en place du SITCAC



Les gares dont le rabattement vers la gare de Creil pose question

Cinq gares secondaires de l'étoile ferroviaire creilloise posent question quant au développement de leur fonction de rabattement vers la gare principale de Creil.

Elles présentent une desserte, une fréquentation, une attractivité et une intermodalité moindres que les gares à enjeux majeurs précédemment citées mais certains éléments sont à prendre en considération. Toutes ne pourront jouer un rôle plus important dans l'avenir, un choix stratégique devra donc être opéré.

Les gares de Liancourt-Rantigny et Laigneville

Ces deux gares de catégories différentes (Laigneville est un point d'arrêt non géré) sont situées sur l'axe ferré Amiens / Paris. Ce secteur présente une intensité urbaine conséquente et des croissances de population et de fréquentation par les usagers SNCF / TER importantes. De plus, la proximité des pôles générateurs de déplacements de la CAC, l'importance des flux voiture vers Creil, poussent à s'intéresser particulièrement au rôle que pourraient jouer ces gares demain. Il est à noter qu'une importante friche industrielle jouxte la gare de Laigneville offrant ainsi un potentiel foncier non négligeable.

La gare de Montataire

La gare de Montataire présente une intensité urbaine importante et se situe dans un secteur où la croissance de population est conséquente. Cependant l'attractivité de la gare est réduite à la commune et la fréquentation est peu élevée. Près de 200 abonnés TER résidant à Montataire montent en gare de Creil alors que seulement 18 montent à la gare de Montataire en elle-même posant ainsi la question du mode de transport utilisé pour ce rabattement. Parallèlement, les flux

voiture entre ces deux villes / gares sont particulièrement intenses (plus de 600 flux). Il est important de noter que dans l'environnement immédiat de la gare, le PLU de la commune prévoit, sur le secteur de la gare, une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) alliant zone d'équipements et d'activités (artisanat, équipement public), zone à vocation économique et zone mixte (habitat, équipement, bureaux, commerce, artisanat).

La gare de Villers-Saint-Paul

La gare de Villers-Saint-Paul ne figure pas parmi les gares où l'intensité urbaine est des plus pressantes. 50% des abonnés TER résidant au sein de la commune montent à la gare de Villers-Saint-Paul. L'autre moitié privilégie la gare de Creil puis dans une moindre mesure la gare de Rieux-Angicourt. Cependant, compte tenu de l'importance des flux voiture (400 flux) entre Villers-Saint-Paul et Creil mais aussi entre Verneuil-en-Halatte et Creil, il convient de ne pas écarter cette ville/gare d'une possible fonction de rabattement. L'accès depuis la D200 est facile.

La gare de Mouy-Bury

La gare de Mouy-Bury est dans un contexte d'intensité urbaine modéré mais est la principale gare entre Beauvais et Creil. Elle présente une fonction relais entre ces deux agglomérations. Creil est la principale destination des abonnés TER montant à Mouy-Bury. Le parvis de la gare a fait très récemment l'objet de profonde amélioration du contexte urbain qui a ouvert la gare au centre-ville de Mouy. Cette démarche a été retenue dans le cadre d'un Appel à Manifestation d'Intérêt « amélioration des conditions de vie des actifs », et dans l'étude Aménagement et Urbanisme Orienté Rail toutes deux portées par le Conseil régional de Picardie. Plus récemment un autre Appel à Manifestation d'Intérêt « Revitalisation des centres-bourgs » porte une nouvelle fois les améliorations touchant la gare de Mouy-Bury au premier plan. Ainsi, même si cette gare apparaît en « retrait » par rapport à certaines autres gares de l'étoile ferroviaire creilloise, sa fonction de relais entre Creil et Beauvais ainsi que les dynamiques en cours au sein de la commune et au sein du secteur doivent être prises en compte.



Gares qui posent question	Laigneville	Liancourt-Rantigny	Mouy-Bury	Montataire	Villers-Saint-Paul
Classification AUOR	PANG	Rabattement sur les pôles régionaux et sur Paris	Rabattement sur les pôles régionaux et sur Paris	Rabattement sur les pôles régionaux et sur Paris	Rabattement sur les pôles régionaux et sur Paris
Nombre de trains sur la journée	30	32	28	22	17
Aire d'attractivité (abonnés TER)	Très limitée (92 abonnés)	Limitée (226 abonnés)	Très limitée (130 abonnés)	Réduite à la commune (18 abonnés), Creil : gare de montée privilégiée (233 abonnés)	Réduite à la commune (78 abonnés)
Croissance fréquentation gare	Importante +73% soit +246 voyages par jour Total fréquentation / jour : 572	Importante +17% soit +182 voyages par jour Total fréquentation / jour : 1 275	+5% soit 42 voyages par jour Total fréquentation / jour : 864	+31% soit +36 voyages par jour Total fréquentation / jour : 153	+15% soit +41 voyages par jour Total fréquentation / jour : 314
Rabattement sur la base de la fréquentation	50% à pied, 46% voiture, 4% TC routier	58% voiture, 36% à pied, 7% TC routier	51% voiture, 49% à pied	32% à pied, 20% TC routier, 20% voiture	68% à pied, 32% voiture
Destination sur la base de la fréquentation	55% Paris, 42% Creil	62% Paris, 29% Creil	65% Creil, 26% Beauvais, 7% Cires-les-Mello	67% Creil, 30% Beauvais	86% Paris, 7% Compiègne
Intermodalité	Réduite (TER, Oise Mobilité, qu'en est il de l'AOT ?)	Réduite (TER, Oise Mobilité)	Réduite (TER, Oise Mobilité)	Réduite (TER, PSO, STAC)	Réduite (TER, STAC)
Flux domicile / travail voiture vers Creil (flux entre communes)	288 flux cumulés entre Laigneville et Creil dont 251 en véhicule personnel	307 flux cumulés entre Liancourt et Creil dont 249 en véhicule personnel	203 flux cumulés entre Mouy et Creil dont 187 en véhicule personnel	892 flux cumulés entre Montataire et Creil dont 643 en véhicule personnel	482 flux cumulés entre Villers-Saint-Paul et Creil dont 414 en véhicule personnel
Croissance population	Secteur en hausse conséquente	Secteur en hausse conséquente	Secteur stable	Secteur en hausse conséquente	Secteur en hausse
Intensité urbaine	Conséquente modérée à 1km importante à 500 m	Conséquente modérée à 1 km importante à 500 m	Modérée modérée à 1 km et 500 m	Conséquente importante à 1 km et 500 m	Modérée importante à 1 km faible à 500 m
Pôle générateurs de déplacements	Peu nombreux mais gare à proximité de ceux de la CAC	Peu nombreux	Peu nombreux	Nombreux (CAC)	Nombreux (CAC)



Proposition d'outils

L'idée principale de cette partie consacrée aux possibles outils à mettre en place sur le territoire étudié est de penser la mobilité au-delà des périmètres administratifs et de transport urbain aujourd'hui établis. Cette idée est d'autant plus cruciale que les mobilités et particulièrement les mobilités domicile / travail se sont élargies bien plus loin et bien plus vite que ces périmètres en question qui deviennent de fait inefficaces.

L'autre fil rouge est de penser plus largement la chaîne de déplacement afin que les transports en commun ou modes actifs soient une alternative crédible et séduisante au véhicule personnel et puissent réduire la population aujourd'hui captive.

Dans un contexte de réforme territoriale, une mobilité efficace permettra à ce grand bassin de vie d'être un territoire attractif localement et d'avoir une visibilité et un rayonnement dans la future grande région, notamment grâce au projet Picardie-Roissy.

Enfin, dans une conjoncture économique délicate, la mutualisation des énergies et des financements permettrait de faire des économies d'échelle.

Dispositif de réflexion multipartenarial à l'échelle du Grand secteur creillois

Compte tenu des enjeux autour de cette question des mobilités dans le sud de l'Oise, de la position centrale des gares ferroviaires dans le processus de déplacement de la population et du nombre important des acteurs qui interagissent non seulement dans les quartiers de gare mais dans la dynamique territoriale générale, un dispositif d'échange multi partenarial sur le long terme semble nécessaire.

Ce dispositif, qui pourrait prendre la forme de groupe de réflexion et de travail, permettrait de faciliter la communication des objectifs, des dynamiques et des calendriers de projets propres à chacun des acteurs, sur une base d'information continue. De fait, un tel dispositif apporterait une possibilité de coordination des actions et de faire émerger collectivement des projets innovants.

Ce système peut également évoluer selon les besoins vers une véritable instance de gouvernance.

A minima, ce groupe de réflexion pourrait être composé de :

- les élus des communes/gares,
- les présidents des EPCI et du Syndicat Mixte du Grand Creillois,
- l'ensemble des acteurs qui interagissent localement sur ces quartiers de gares et plus largement sur les questions d'aménagement du territoire, de mobilités et de déplacements tels que :
 - SNCF / SNCF Réseau / SNCF Mobilités,
 - Conseil régional de Picardie,
 - Direction départementale des territoires (DDT) Oise,
 - Autorités organisatrices des transports urbains (AOTU),
 - Syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise (SMTCO),
 - Etablissement public foncier de l'Oise (EPFLO),
 - Oise-la-Vallée.



Élargissement de l'échelle des périmètres de transport urbain (PTU)

Aujourd'hui le Grand secteur creillois tel que défini dans la première partie de l'étude compte 7 périmètres de transport urbain (PTU). Seuls deux d'entre eux sont légèrement connectés bien que géographiquement voisins, le PTU de la Communauté de l'Agglomération Creilloise et le PTU de la communauté de communes Pierre Sud Oise. En dehors de cette connexion, les PTU fonctionnent indépendamment les uns avec les autres.

Un élargissement de ces périmètres, la création d'interaction entre eux, ou même la création d'un PTU unique permettraient de développer une offre en transports en commun routier en rabattement à la gare de Creil, et entre les territoires participants.

Plan de déplacements urbains (PDU) à l'échelle du Grand secteur creillois

Selon l'article L.1214-3 du code des transports, « l'établissement d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU) est obligatoire dans les Périmètres de Transports Urbains (PTU) inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants ». L'unité urbaine de Creil dépassant depuis 2010 ce seuil de population, les 3 PTU que sont la Communauté de l'Agglomération Creilloise (CAC), la Communauté de Communes Pierre Sud Oise (PSO) et la commune de Laigneville doivent réaliser un PDU sur leurs périmètres d'interventions. Réunies au sein du Syndicat Mixte du Grand Creillois, la CAC, PSO et la Communauté de Communes du Liancourtois Vallée Dorée souhaitent établir un seul PDU à l'échelle du SCoT du Syndicat Mixte Grand Creillois.

Les 11 objectifs généraux d'un Plan de déplacements urbains (PDU) depuis la loi portant Engagement National pour l'Environnement (ENE) du 12/07/2010

- Équilibre durable entre besoins de mobilité et protection de l'environnement,
- Renforcement de la cohésion sociale et urbaine,
- Amélioration de la sécurité des déplacements,
- Diminution du trafic automobile,
- Développement des moyens de transports alternatifs,
- Amélioration de l'usage du réseau principal de voirie,
- Organisation globale du stationnement,
- Conditions d'approvisionnement des commerçants et artisans,
- Amélioration des transports des personnels des entreprises et des collectivités publiques,
- Organisation d'une tarification et billettique intégrée tous déplacements,
- Développement d'infrastructures pour les véhicules électriques ou hybrides.

L'échelle du Grand secteur creillois intègre géographiquement les 4 autres PTU voisins de Pont-Sainte-Maxence, Senlis, Chantilly et du Syndicat Intercommunal des Transports collectifs de l'Agglomération Clermontoise.

Dans un PDU à une échelle élargie du Grand secteur creillois, les 11 objectifs généraux d'un PDU trouveraient un écho d'autant plus favorable et efficace qu'ils seraient traités à une échelle pertinente qui permettrait de mettre en place des actions globales et locales complémentaires.



Articulation accrue entre urbanisme et transport

Le Grand secteur creillois est caractérisé par une multiplicité des pôles de vie et des pôles d'emplois ce qui ne facilite pas le recours au transport en commun (ni en termes de réponses aux besoins des habitants, ni en termes de coût supportable pour les collectivités).

Un dialogue renforcé entre urbanisme et transport permettrait une articulation accrue entre ces deux domaines. Quelle que soit la forme de ce dialogue, démarche Aménagement et Urbanisme Orienté Rail, Contrat d'axe autour des futurs axes de transport ou ceux déjà existants, inventer un « contrat d'étoile », Plan de déplacements urbains (PDU) élargi etc., l'enjeu est de bien cerner le fonctionnement territorial en cours,

d'apporter des améliorations sur le réseau de transport en commun existant afin de favoriser le report modal et d'imaginer de nouvelles liaisons.

Dans ce cadre, les quartiers de gares de par leur positionnement, leur potentiel de renouvellement et de centralité sont des lieux stratégiques de la ville de demain. De plus, accessibles à une échelle plus vaste cela permettrait de renforcer la fonction de relais intermédiaire entre agglomérations et ainsi proposer un maillage territorial plus fin où la mobilité serait facilitée.

Un volet renforcé « gestion des nuisances » sera nécessaire quant à la proximité des infrastructures de transport pour maximiser la notion de qualité de vie tant recherchée dans ce type de démarche.

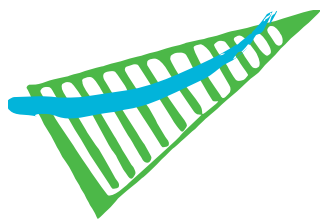
Mettre en place une stratégie foncière globale

Quel(s) que soit(ent) le ou les outils mis en place pour faciliter et optimiser le dialogue entre urbanisme et transport, la question foncière cristallisera tous les enjeux et débats. En effet, la maîtrise foncière sera déterminante pour bâtir des territoires cohérents pour demain d'autant plus dans les quartiers de gares où les propriétés de SNCF sont nombreuses et très difficiles à mobiliser.

De nouveau, une réflexion à l'échelle du Grand secteur creillois apparaît pertinente.

Dans un contexte de limitation d'étalement urbain en fonction des réseaux existants (qu'ils soient de transport mais aussi d'eau, de communication etc.), les potentialités de développement autour des axes de transport devront être particulièrement étudiées et estimées dans une démarche globale d'urbanisation de qualité.

Une démarche foncière collective permettrait de mettre les projets en cohérence les uns avec les autres et non directement en concurrence et permettrait également de « peser » davantage dans les discussions avec SNCF.



AGENCE D'URBANISME
Oise-la-Vallée

**Oise-la-Vallée
Agence d'urbanisme**

| 13, Allée de la Faïencerie
60100 CREIL |
| Tél. 03 44 28 58 58 |
| Fax. 03 44 28 58 60 |
| E-mail :
information@oiselavallee.org |
| www.oiselavallee.org |