

Robert Lahaye
Commissaire Enquêteur
20, rue du Fonds du Charron
60550 VERNEUIL EN HALATTE
T. 03 44 24 23 69 - 06 81 32 11 66

COMMUNAUTE D' AGGLOMERATION DU BEAUVAISIS

PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS

DU BEAUVAISIS

2012-2022

ENQUETE PUBLIQUE

DU 1 DECEMBRE 2012 AU 12 JANVIER 2013

Dossier comprenant :

- 1/ Rapport sur l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains et déroulement de l'enquête.
- 2/ Observations recueillies.
- 3/ Conclusions motivées du commissaire enquêteur.
- 4/ Annexes.

1/ RAPPORT SUR L'ELABORATION DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

A/ Procédure administrative :

- Le 6 février 2009 le conseil communautaire de l'Agglomération du Beauvaisis lance la démarche d'élaboration du PDU.
- Le 22 juin 2012 il arrête le projet de PDU.
- Par lettre enregistrée le 18 octobre 2012 Madame le Présidente de la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis demande à Mme la Présidente du Tribunal Administratif d'Amiens la désignation d'un commissaire enquêteur pour procéder à l'enquête publique sur l'élaboration d'un PDU sur le territoire de la CAB.
- Par décision E12000263 /80 du 23 octobre 2012 :
J'ai été désigné pour mener cette enquête.
Monsieur Patrick MARTIN a été désigné comme commissaire enquêteur suppléant.
- Par arrêté du 13 novembre 2012 Madame la Présidente de la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis a ordonné l'ouverture de l'enquête publique.

B/ Participation des collectivités territoriales, des personnes publiques et des services de l'Etat :

- La concertation s'est déroulée de l'automne 2009 à l'arrêt du projet.

Elle s'est effectuée à plusieurs niveaux :

Un comité de pilotage :

- élus de la CAB, Conseil Régional, Conseil Général, SMTCO, ville de Beauvais, représentants de l'Etat, communes de l'agglomération, pour orienter et valider les travaux.

Un comité technique :

- élus de la CAB, Conseil Régional, Conseil Général, SMTCO, ville de Beauvais, représentants de l'Etat, communes de l'agglomération, pour suivre les travaux.

Quatre ateliers thématiques qui se sont réunis chacun 2 fois sur les points suivants :

- | | |
|---|-------------------------|
| -Cohérence, complémentarité des transports publics | 6/1/2010 et 6/4/2011 |
| -Maillage des infrastructures et désenclavement territorial | 2/2/2010 et 8/4/2011 |
| -Centre ville et quartiers | 23/2/2010 et 11/4/2011 |
| -Liaisons intercommunales dans le Beauvaisis | 26/2/2010 et 13/4/2011. |

Environ 130 personnes ont participé à ces ateliers thématiques :

Conseil Régional, Conseil Général, Préfecture, Syndicat Mixte des transports Collectifs de l'Oise, Chambre de commerce, Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme, ADEME, DREAL, DDT, Association des Paralysés de France, Association de Loisirs et d'Education Permanente, SNCF, Centre Hospitalier, CCMO, le ROSO, Syndicat des Pharmaciens, Conseil des Sages, Aéroport de Beauvais, Nesle, Spontex, Sotrapoise, Cabaro, Lycée Felix Faure, Institut Lassalle, Association Vellovaque, Association des Randonneurs, Fédération nationale des Usagers des transports, Veolia, Maires des communes de la CAB.

Quatre réunions territoriales:

- Réunion Beauvais le 15/4/2011
- Réunion Secteur Nord /Ouest le 1/6/2011
- Réunion Secteur Sud /Ouest le 6/6/2011
- Réunion Secteur Est le 9/6/2011.

Une enquête déplacements a été réalisée au premier trimestre 2010 auprès de 1300 habitants de la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis.

AVIS DES COLLECTIVITES AVANT ENQUETE PUBLIQUE

Région Picardie :

-Approbation sur le projet de Plan de déplacements Urbains lors de sa session du 25 octobre 2012 avec quelques remarques.

Commune de Le Mont Saint Adrien :

-Délibération du conseil municipal du 4 décembre 2012 :
Le conseil municipal se pose la question du financement de la mise en œuvre de ce plan dont les objectifs sont toutefois louables.
Il estime que la priorité est d'équilibrer le budget annexe des transports sans ponction financière sur le budget principal.
En conséquence il donne un avis défavorable au PDU en l'état actuel du déséquilibre financier persistant du budget annexe des transports.

Commune de Troissereux :

-Délibération du conseil municipal du 7 décembre 2012 :
Compte tenu du personnel fréquentant les entreprises de Troissereux ou de Beauvais et de sa proximité avec la ville et l'aéroport, le conseil municipal insiste sur l'utilité du renforcement des offres de transports collectifs et propose en tant que ville-porte d'accueillir des parkings favorisant le transport de salariés ou voyageurs par des modes collectifs.

Conseil Régional de Picardie :

Le PDU de l'Agglomération du Beauvaisis répond dans son ensemble aux objectifs régionaux affichés aussi bien dans le SRADDT que dans le SRCAE. La Région fait quelques recommandations et affirme vouloir être un acteur majeur dans l'accompagnement de la CAB (rapport en annexe).

Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise :

Souligne les orientations choisies pour limiter l'usage de la voiture individuelle.
Fait quelques remarques et apporte des compléments d'information.
S'implique dans la démarche (rapport en annexe).

Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement de Picardie

Arrêté du 22 juin 2012 sur l'évaluation environnementale :

Le PDU de la CAB répond à une démarche volontaire. Les enjeux sont identifiés et montrent les objectifs visant à promouvoir une alternative à la voiture.

La DREAL autorité environnementale recommande de :

Compléter le dossier par l'annexe accessibilité et le résumé non technique.

Détailler les actions proposées.

Préciser la compatibilité du PDU avec le SCOT et le SRCAE.

Approfondir l'analyse des impacts sur la diminution des GES, qualité de l'air, prévention du bruit et des risques (rapport en annexe).

Direction Départemental des Territoires :

Avis favorable au vu de la prise de conscience de la place des déplacements dans le quotidien des habitants, la volonté d'agir pour inverser les tendances, coordonner les politiques d'urbanisme de transport, contribuer à la lutte contre le changement climatique et améliorer la qualité de l'air.

Agence De l'Environnement et la Maitrise de l'Energie :

L'ADEME a pu tout au long de l'élaboration de ce PDU formuler des observations et des recommandations qui sont reprises dans les documents. Formule quelques suggestions supplémentaires et se propose d'animer un groupe projet « Plan Climat Energie Territoriaux ».

Conseil Général :

Partage le choix des actions prévues au PDU, mais recommande qu'elles n'engendrent pas de charges supplémentaires pour les ménages et ne s'appuient pas sur un dispositif répressif.

Chambre d'Agriculture de l'Oise :

Ne soulève pas de remarque. Demande à être prévenue pour toute action pouvant imputer le foncier agricole.

C/ L'Enquête publique :

-Celle-ci a été fixée à 43 jours du 1er décembre 2012 au 12 janvier 2013 inclus.

Période pendant laquelle le dossier était consultable dans toutes les mairies de l'Agglomération du Beauvaisis, aux heures habituelles d'ouverture des services. Un registre était à disposition du public à l'hôtel de ville de Beauvais, dans les mairies d'Auneuil, Therdonne et Milly sur Thérain, pour y consigner toutes questions ou remarques.

-Les contributions écrites sous forme de courriers pouvaient être adressées à mon nom en ces mêmes lieux.

-Six permanences du commissaire enquêteur ont été prévues pour recevoir le public (trois à l'hôtel de ville de Beauvais, une à la mairie d'Auneuil, une à la mairie de Therdonne et une à la mairie de Milly sur Thérain) et recueillir ses observations.

-J'ai, à l'ouverture de l'enquête, coté et paraphé les pages des 4 registres destinés à recevoir les observations du public et déclaré l'enquête ouverte.

-J'ai déclaré l'enquête publique close, le 12 janvier 2013 à 12h, sur les registres mis à disposition du public pendant les 43 jours d'enquête.

Information du public sur la mise à enquête :

- J'ai constaté, avant et pendant l'enquête, que l'information au public était faite :

. Par voie d'affichage :

Dans les panneaux extérieurs des mairies de l'Agglomération du Beauvaisis.

. Par parutions :

Dans le Courrier Picard des 14 novembre et 3 décembre 2012

Dans le Parisien des 14 novembre et 3 décembre 2012.

-Permanences du Commissaire Enquêteur :

Le 1 décembre 2012 de 9 h à 11 h. à l'Hôtel de ville de Beauvais

Le 12 décembre 2012 de 14h à 16 h à la Mairie de Therdonne

Le 22 décembre 2012 de 9h à 11h à la Mairie de Milly sur Thérain.

Le 29 décembre 2012 de 9h à 11h à l'Hôtel de ville de Beauvais

Le 9 janvier 2013 de 14h à 16h à la Mairie d'Auneuil

Le 12 janvier 2013 de 9h à 11h. à l'Hôtel de ville de Beauvais.

Constitution du dossier d'enquête :

Le dossier d'enquête mis à la disposition du public comprenait :

-Le diagnostic

-L'état initial de l'environnement

-Le rapport.

D/ Objet de l'enquête publique et examen du projet de PDU de l'Agglomération du Beauvaisis :

-La Communauté d'Agglomération du Beauvaisis (CAB), créée en 2004, regroupe 31 communes soit environ 80 000 habitants.

-Le PDU s'impose pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, rendu obligatoire par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs et par la loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie.

-L'élaboration d'un projet de PDU découle d'une démarche volontaire de la CAB.

-Les orientations du PDU sont fixées par la loi.

-Le PDU de la CAB les prend en compte et les complète (*ajouts en italique*).

-Ils concernent :

-L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements.

-La diminution du trafic automobile (*ou trafic routier.*)

-Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacements économes et les moins polluants pour l'environnement notamment l'usage de la bicyclette et marche à pied.

-Aménagement et exploitation des réseaux et des voiries d'agglomérations, afin de les rendre plus efficaces, notamment en les partageant entre les différents modes de déplacements et en favorisant la mise en œuvre d'actions d'information sur la circulation.

-Organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs de stationnement, transport et livraison des marchandises, tout en rationalisant les conditions d'approvisionnement de l'agglomération afin de maintenir les activités commerciales et artisanales.

-Encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage, en réalisant un plan de déplacement d'entreprise.

-Mise en place de tarification et billettique *intégrées pour l'ensemble des déplacements.*

-Les prescriptions du PDU :

-s'imposent au PLU,

-doivent prendre en compte les orientations des SCOT (celui de

-l'agglomération du Beauvaisis a été arrêté le 1 /12 /2011) et des plans régionaux pour la qualité de l'Air (celui de Picardie a été approuvé par le Préfet le 25/6/2002),

-le PDU doit faire l'objet d'une évaluation au bout de 5 ans et sa révision en cas de modification du Périmètre de Transports Urbains doit intervenir dans un délai maximum de 3 ans.

-Un diagnostic de la répartition modale des déplacements montre que dans l'agglomération :

- la voiture représente 63% des déplacements,
- la marche à pied 29%,
- les transports en commun 6%,
- le vélo 1%,
- les habitants se déplacent davantage en ville qu'en périphérie mais moins en voiture,
- les problèmes de circulation restent limités à certains axes structurants aux heures de pointe,
- l'offre de stationnement en centre-ville est abondante et ne pose pas de réelles difficultés, sauf comme dans tous les centres villes des perturbations liées à la problématique livraison de marchandises.
- le réseau de transports collectif est performant mais perfectible.

-Ce diagnostic conduit à dégager des enjeux qui vont orienter les actions du plan de PDU :

- Les habitants doivent profiter de la ville dans un espace non envahi par la voiture (partage de la rue par une meilleure répartition modale des déplacements).
- Proposer des mode de déplacements alternatifs à l'usage de la voiture, en rendant plus attractifs la marche, le vélo, et les transports collectifs.
- Organiser les déplacements nécessaires au fonctionnement de la ville (relier les zones d'habitat, d'emplois, de commerces).
- Diminuer la pollution de l'air, le bruit, pour protéger la santé et l'environnement (diminution de la vitesse, réduction du bruit et de l'émission des gaz à effet de serre).
- Améliorer la sécurité des déplacements (vitesse, continuités piétonnes, cohabitation et développement des modes doux).

-Plusieurs scenarii ont été envisagés pour répondre à ces enjeux et modifier les parts modales à l'horizon 2022 :

- Un scénario au fil de l'eau (évolution des déplacements sans interventions accentuant l'usage de la voiture).
- Un scénario minimaliste (contenir la part modale de la voiture, investir dans les transports collectifs, les aménagements urbains et cyclables et de stationnement, densification urbaine).
- Un scénario très volontariste (absorption de la croissance des déplacements par la hausse du taux d'occupation des véhicules et report sur les autres modes).
- Un scénario intermédiaire (mettre l'accent sur les transports collectifs et les modes doux).

-Le scénario plébiscité a été le modèle volontariste mais n'a pas été retenu parce que trop ambitieux pour être atteignable à l'horizon 2022.

-Le scénario retenu s'en approche avec pour objectifs de :

- Diminuer de 11% la part modale de la voiture.
- Augmenter de 50% la part modale des transports collectifs.
- Tripler la part modale du vélo.
- Faire progresser la marche à pied.

-Un programme d'actions est proposé pour 2012-2022.

-Ce programme d'actions est décliné en 8 thèmes et actions :

-Thème 1

Articuler les transports en cohérence avec l'aménagement du territoire (3 actions).

- Consolider l'organisation territoriale d'aujourd'hui et asseoir son développement futur en lien avec l'ensemble du système de déplacement.

-Thème 2

Rendre les transports collectifs attractifs (13 actions).

- Atteindre une augmentation de 80% de fréquentation des transports collectifs d'ici à 2022 et 30% à mi-parcours.
- Refonte du réseau.
- Améliorer les performances.
- Transport à la demande, covoiturage.
- Accessibilité PMR.
- Développer offre ferroviaire.
- Accessibilité à l'aéroport.

-Thème 3

Favoriser l'inter-modalité (5 actions).

- Réaliser un pôle d'échange multimodal au niveau de la gare de Beauvais.
- Organiser un réseau de parcs relais (voitures, 2 roues motorisés, vélos),
- Espaces de stationnement vélos sécurisés.
- Mise en place d'un système de billettique.
- Développer l'information multimodale.

-Thème 4

Promouvoir les modes doux (10 actions).

- Plan piéton dans les communes, plan vélo.
- Aménager les voiries en faveur des piétons, reconquête des trottoirs.
- Résorption des coupures urbaines.
- Ramassages scolaires piétons (pedibus).

-Thème 5

Maîtriser la circulation automobile (7 actions).

- Améliorer le contournement de l'agglomération.
- Modération des vitesses.
- Réglementer le stationnement.
- Réduire les nuisances sonores.
- Mise en place d'observatoires.

-Thème 6

Organiser le transport des marchandises (6 actions).

- Implantations logistiques connectées.
- Stationnement livraisons.
- Signalisation des zones d'activités.

-Thème 7

Agir sur les comportements (6 actions).

- Communication et sensibilisation.
- Comités d'usagers, concertation.
- Développement de l'électro-mobile.
- Développement du télétravail.

-Thème 8

Organiser la mise en œuvre et le suivi du PDU et améliorer les connaissances (1 action).

- Observatoire des déplacements SMTCO.

-A chaque thème se rapporte un certain nombre d'actions :

- 45 actions peuvent démarrer dès l'approbation du PDU,
- 2 actions seront mises en place dès 2015,
- 2 actions en 2017,
- 1 action en 2019,
- 1 action en 2020.

-Chaque action est détaillée :

- Critère d'évaluation.
- Coût estimé.
- Acteurs du projet.
- Calendrier de mise en place.
- Mesures d'accompagnement.

-Une évaluation environnementale de l'incidence du PDU sur l'agglomération a été réalisée par comparaison avec l'état initial de l'environnement établi dans le cadre du SCOT du Beauvaisis.

-Le scénario retenu, si les objectifs sont atteints, permettra dans le cadre des émissions de gaz à effet de serre et de consommations énergétique d'optimiser les gains obtenus et de se rapprocher des engagements nationaux.

2/ OBSERVATIONS RECUEILLIES SUR LES REGISTRES OU PAR LETTRES

Des observations ont été faites sur les registres de Beauvais et de Therdonne. Elles émanent d'associations (Vellovaque pour Beauvais et une association en cours de création pour Therdonne) et d'un particulier pour Beauvais.

Ces observations sont regroupées par thèmes les réponses à ces questions sont celles de la Direction des transports de la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis, en charge du PDU suite à la réunion que j'ai eue avec eux le 17 janvier 2013.

1/ CIRCULATION :

Beauvais

-Ok pour le PDU en centre-ville et surtout une zone 30, entre la place de la préfecture et le pont de Cambry d'autant que la rue Cambry (du pont Cambry à la rue Bossuet) l'est déjà. Les véhicules roulent entre 70 et 80km/h.

-Réponse :

Une étude sera lancée au cours du 1^{er} trimestre 2013, par les services de la ville de Beauvais, afin d'examiner les possibilités d'aménagement de zones 30 dans les quartiers résidentiels de la ville.

-Comment les 43% : flux domicile/travail (extérieurs à la CAB) sont-ils pris en compte dans le rapport ? Le périmètre restreint de l'agglomération n'est il pas un handicap pour réduire la part de l'automobile ? Il serait souhaitable que les communautés de communes et bassins voisins soient associés à la démarche PDU.

-Réponse :

La CAB n'est compétente que sur son territoire et le PDU ne peut se faire que dans les limites de son territoire. Cependant l'ensemble des flux entrants et sortants du périmètre ont été étudiés dans la phase de diagnostic préalable à l'élaboration du PDU et intégré dans le rapport.

Les communes et intercommunalités voisines, adhérentes à l'association du Pays du Grand Beauvaisis sont également sensibilisées aux enjeux du PDU.

Therdonne

-Le trafic routier augmente dans le village de Therdonne (circulation des riverains et celle des camions) lié à l'activité économique du village.

-Therdonne est un village passage utilisé pour accéder à Beauvais plus facilement que par les axes proposés par l'agglomération.

Pour remédier à cette situation :

- Mettre la N 31 totalement en 2 fois 2 voies (supprimerait le rétrécissement).
- Gratuité, y compris pour les camions, de l'accès à l'A16 (tronçon Beauvais Nord/Beauvais Sud) et supprimer les barrières de péage pour fluidifier la circulation.
- Remplacer le feu tricolore Avenue Kennedy (face au Mac Donald et Courte Paille) par un rond point.
- Mise en place dans les villages de stops ou aménagements supplémentaires pour dissuader les plus fervents à utiliser ces itinéraires.

-Réponse :

La CAB est consciente des reports de circulation dans les villages voisins et soucieuse des conditions de vie des habitants de ces communes. Il est prévu dans l'action 33 : l'amélioration du système de contournement de l'agglomération et pallier au maillon manquant du contournement sud jusqu'à la RN 31, en optimisant notamment l'usage de l'A16.

2/ STATIONNEMENT

Beauvais

-Il est inexact que l'offre de stationnement en centre ville est suffisant : beaucoup de véhicules sont sur les trottoirs ou les pistes cyclables ? ce qui est dangereux pour les piétons, les Personnes à Mobilité Réduites et les cyclistes. La dégradation de l'intérêt général est à prendre en compte dans les système de contrôle et de sanction du stationnement illicite : les cyclistes ne sont pas cités comme personnes impactées.

-Réponse :

Les vélos pourront être cités comme personnes impactées dans le stationnement illicite dans le cadre de l'action 24.

3/ ENVIRONNEMENT

Beauvais

-L'analyse environnementale ne fait pas mention de l'impact des déplacements sur la qualité de l'eau (enjeu indiqué dans le rapport) ainsi que les continuités écologiques. Les infrastructures lourdes telles que : contournements routiers, autoroutes et LGV, marquent des ruptures de continuités animales et végétales. Les voies de circulations douces ne se réalisent pas uniquement en macadam. L'imperméabilisation a un impact sur la vie des sols et la qualité de l'eau mieux vaut des sols filtrants.

-Réponse :

Le PDU a été soumis à l'avis de la DREAL qui n'a pas soulevé ce point.

4/ TRANSPORT

Beauvais

-Souhaite que l'évaluation qualitative soit prise en compte ? en plus du quantitatif, pour les transports collectifs (heure des derniers bus avant l'heure de fermeture des grandes surfaces par exemple).

-Réponse :

Ce critère d'évaluation pourrait être pris en compte dans le cadre de l'action 4.

-La valorisation des liaisons ferrées et l'augmentation de l'offre ferroviaire doit intervenir avant le positionnement de l'agglomération dans le projet à grande vitesse Roissy Picardie.
-Regrette que l'examen de la création d'un nouvel arrêt TER ne soit pas prévu avant 6 ans

-Réponse :

Il s'agit ici d'une procédure très lourde de négociation avec la SNCF, RFF et la Région Picardie.

5/ VELOS – MODES DOUX

Beauvais

-Préconise les bandes cyclables plutôt que les pistes (moins de sources de conflits avec les piétons et sans seuil de trottoir handicapant pour le matériel, les personnes âgées et les handicapés).

-Réponse :

Les bandes cyclables sont des espaces réservés par matérialisation au sol sur une chaussée partagée contigu voitures, vélos et pouvant être conflictuelle.

La réalisation des pistes pourra prendre en compte l'aménagement des seuils de trottoir.

-Il est indiqué dans le rapport que le vélo occupe une part marginale dans les déplacements sans commentaires pour l'argumenter.

-Réponse :

Dans le diagnostic il est indiqué que le ratio déplacement vélo sur l'ensemble des déplacements représente 1% sur Beauvais et 3% sur le secteur des communes du Nord. Il est d'autre part constaté que les infrastructures cyclables sont peu développées et la discontinuité des réseaux.

-L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport des personnes : le vélo n'est pas cité (mise à disposition de vélos).

-Réponse :

Il est prévu à l'action 47, d'accompagner les entreprises et administrations dans l'élaboration de PDE/PDA. Dans ce cadre l'Agglomération du Beauvaisis pourra encourager les entreprises et administrations à valoriser l'usage du vélo dans le cadre des déplacements professionnels.

-Il n'est pas envisagé la création d'un comité d'usagers voies cyclables.

Réponse :

Pas de commentaire de la Direction des Transports.

Suggestion du commissaire enquêteur : Ces comités d'usagers sont envisagés pour les autres modes de déplacement. Le PDU s'appuie aussi sur le vélo pour réduire la part de la voiture comme mode de déplacement, en prévoyant de multiplier la fréquentation des voies cyclables par 3,5. Ceci mérite peut être de créer un comité d'usagers.

-Les différents observatoires envisagés sont prévus en mesure d'accompagnement et non en actions, d'autres acteurs devraient être mentionnés (action 26 : les associations des usagers et le personnel enseignant et technique, action 27 : l'ADEME, la DDT et le CAUE, action 28 : les associations d'usagers.

-Réponse :

Ces acteurs complémentaires proposés pourront être pris en compte pour les actions correspondantes.

-Pourquoi le choix du scénario ambitieux largement plébiscité n'a pas été retenu ? Comment se situe le scénario doux dans le diagnostic ?

-Réponse :

Les élus de la CAB ont voté pour un scénario à la fois volontariste et réaliste : les objectifs sont atteignables et en rapport avec la taille et les moyens de la CAB. Le scénario ambitieux même si largement plébiscité par l'ensemble mettait en avant des objectifs difficilement atteignables.

-Le double sens cyclable est imposé par le décret 2008-754 du 30 juillet 2008.

-Réponse :

Il est fait référence au texte imposant le double sens cyclable dans les zones aménagées en zones 30. La ville de Beauvais est partisane de cette mesure dans la limite des emprises nécessaires à la sécurité des cyclistes.

-Action 23 : Il conviendrait d'ajouter dans les critères d'évaluation (longueur de trottoirs, accessibilités PMR, qualité des revêtements, continuités des cheminements piétonniers.

-Réponse :

Ces éléments peuvent être ajoutés aux critères d'évaluation du réseau de voirie structurant.

6/ COMMUNICATION

Beauvais

-La concertation et la communication sur le PDU ont été défailante (page du PDU sur le site internet de la CAB pas à jour).

Réponse :

L'onglet PDU du site n'a effectivement pas été mis à jour.

7/ DIVERS

Beauvais

La manière dont la compatibilité du PDU avec le PRQA et le SCOT n'est pas indiquée.

Réponse :

La compatibilité du PDU avec le PRQA a été vue avec la Région et celle du SCOT avec l'agglomération.

Les autres communes semblent tenues à l'écart des projets d'actions du PDU.

Réponse :

Pas de commentaire de la Direction des Transports.

Réponse du commissaire enquêteur :

C'est une remarque que j'ai entendue à Milly sur Therain mais surtout à Therdonne.

3/ CONCLUSIONS MOTIVEES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR SUR LE PROJET DE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BEAUVAISIS

Vu :

- Les délibérations du Conseil Communautaire de l'Agglomération du Beauvaisis décidant de la mise en place d'un PDU et validant les différentes étapes de son élaboration.
- Le respect de la procédure administrative.
- La création d'un comité de pilotage et d'un comité technique dans lesquels le Conseil Régional, le Conseil Général, les représentants de l'Etat et les communes étaient associés.
- La mise en place de réunions thématiques très largement ouvertes à tous les acteurs qu'ils soient institutionnels ou associatifs.
- L'organisation de réunions territoriales pour associer le plus largement possible les collectivités de l'ensemble de l'Agglomération et collecter les problèmes locaux.
- La réalisation d'une enquête déplacements.
- L'intégration dans ce PDU des orientations du SCOT et du PRQA.
- Les avis des personnes publiques associées et délibérations de conseils municipaux
- L'information faite au public (par voies de presse, d'affichage, site internet ...) lui permettant de prendre connaissance de la tenue et de l'objet de l'enquête publique.
- Les éléments du dossier d'enquête nécessaires et suffisants pour comprendre le projet de PLU.
- Les enjeux, les thèmes abordés, les actions envisagées pour réduire les nuisances et améliorer la qualité de vie et de déplacements des habitants de l'agglomération.
- Les remarques orales et écrites faites par les personnes au cours de mes permanences pendant l'enquête publique.

Considérant :

- Que le volet environnemental a très largement été pris en compte et que le scénario retenu permettra de se rapprocher des engagements nationaux en terme de réduction des consommations énergétiques et de l'émission des gaz à effet de serre.
- Que le thème « Agir sur les comportements » montre que les aménagements proposés pour réduire la part voiture dans les déplacements, avec les nuisances qu'elle génère (stationnement, pollution, sécurité, bruit, atteinte à la qualité de vie) ne peut fonctionner sans que les habitants et les générateurs de trafic contribuent à la réussite du plan (communication, sensibilisation, concertation, comité d'usagers ...).
- Que le thème « organiser la mise en œuvre et le suivi du PDU et améliorer les connaissances » est le gage que ce plan n'est pas figé ». Les données de l'observatoire et le retour d'expérience des actions mises en œuvre feront évoluer les thèmes et les actions.
- Que par les réponses apportées aux remarques faites, la communauté d'agglomération montre la volonté d'élargir le champ de certaines actions et impliquer de nouveaux acteurs.

J'émet un AVIS FAVORABLE sur le projet de Plan de Déplacements Urbains du Beauvaisis, avec la demande que :

- les remarques ou suggestions des services de l'Etat, des organismes ou des collectivités soient prises en compte ou étudiées.
- les engagements pris dans les réponses aux questions posées soient respectés.
- les attentes des petites communes ou des communes distantes de la ville-centre requièrent toute l'attention nécessaire pour qu'elles se sentent pleinement concernées par le PDU.

Le 7 Février 2013
Le Commissaire Enquêteur,
Robert LAHAYE



Page 16/17