

Plan de Mobilité Simplifié

Communauté de Communes Caux Austreberthe

Rapport final

(Démarche réalisée conjointement au PLUI HD)

Novembre 2024





1. Rappel de la démarche : contexte objectif	p3
2. Synthèse du diagnostic.....	p7
3. La co-construction de la stratégie et du plan d'action.....	p12
4. Détail du plan d'actions	p15
Axe 1 : Agir en développant l'offre de transports collectifs et les conditions d'intermodalité	p17
Axe 2 : Agir pour intensifier l'usage de la marche et du vélo (modes actifs)	p30
Axe 3 : Agir sur la place ou la manière d'utiliser l'automobile	p41
Axe 4 : Agir à travers la communication et l'accompagnement aux changements de comportements	p45
5. Synthèse : rôles CCCA et coûts.....	p58

- ▶ La Communauté de Communes Caux-Austreberthe s'est saisie de la compétence d'organisation de la mobilité et est devenue AOM depuis le 1er juillet 2021 ;
- ▶ Elle est devenue l'acteur légitime pour l'organisation des services de mobilité à l'intérieur de son périmètre de façon à améliorer les conditions de déplacements des habitants ;

*Les services concernés par la compétence mobilité :
Mais l'exercice de la compétence « est à la carte »*



- ▶ Un outil au service de ces nouvelles AOM, le Plan de Mobilité Simplifié (PdMS) ;
- ▶ Il s'agit d'un document de planification non opposable, non prescriptif, ... pour décliner de manière opérationnelle leur stratégie de mobilité (poursuivre et traduire concrètement les réflexions issues de la prise de compétence...).
- ▶ Mener conjointement à la réalisation du PLUI intégrant un volet Déplacement, ce dernier vaut Plan De Mobilité. A l'échelle de la CCCA et en lien avec les objectifs de la LOM ce volet déplacement et son POA mobilité correspondent à la réalisation d'un Plan de Mobilité Simplifié (PdMS).

► Les 7 principes d'un Plan de Mobilité Simplifié :

- **Démarche volontaire**
- **Souple** : thématiques à aborder et processus d'élaboration peu cadrés
- **Indépendant juridiquement** : pas de lien juridique avec d'autres plans ou documents d'urbanisme
- **Mutualisable** : le contenu du plan peut être valorisé lors d'autres démarches et se traduire dans différents documents abordant la mobilité directement ou non (ex : PCAET...)
- **Adapté au territoire** : il reflète les enjeux et les actions en faveur des mobilités existantes et à venir sur un périmètre précis
- **Partenarial** : il permet de réunir acteurs publics, privés et issus de la société civile concernés par son élaboration
- **Participatif** : il inclut la participation d'un large public mais sans enquête publique obligatoire

- Pour la Communauté de Communes Caux-Austreberthe , ce PdMS s'articule avec les démarches de planification dans lesquelles, elle est ou a été engagée et qui intègre pour partie des réflexions sur la mobilité : Projet de territoire, PLUI ...

► Ce Plan de Mobilité Simplifié intégré à la démarche de PLUI a permis :

- *En phase diagnostic, de dresser un état des lieux sur l'adéquation entre offres, besoins et pratiques de mobilité, sur et en interaction avec le territoire et par la même, de visualiser les carences et dysfonctionnements existants ;*
- *Dans la suite de l'étude, de définir une stratégie de mobilité en cohérence avec les autres documents de planification sectorielle.*
- *De proposer un plan d'actions opérationnelles pour améliorer la mobilité des usagers de la CCCA et ce dans une vision plus durable ;*

► Cette étude menée parallèlement au phase diagnostic et PADD du PLUI a démarré au premier trimestre 2021. Elle a toutefois fait l'objet d'ateliers spécifiques de co-construction et d'une gouvernance dédiée auprès des Elus de la CCCA pour la validation du plan d'action.

► Ce PdMS constitue un réel outil programmatique :

- *A travers une feuille de route en matière de mobilité à l'échelle du territoire pour les années à venir ;*
- *Traduit sous la forme d'un programme de mesures opérationnelles adaptées aux besoins et en cohérence avec les réalités territoriales de la CCCA, ses ambitions et ses moyens ;*
- *Il permettra d'alimenter les réflexions et collaboration de travail à l'échelle du bassin de mobilité auquel la CCCA est rattachée.*

▶ Dans le cadre de la mise en application de la LOM la Région Normandie a défini en 2022 ses bassins de mobilité : 11 bassins à l'échelle régionale.

▶ Le territoire de la CCCA est rattaché au bassin Cœur Vallée de Seine.

▶ La Région cheffe d'orchestre doit contractualiser avec les acteurs des mobilités à l'échelle des bassins un Contrat Opérationnel de Mobilité (COM).

▶ Le COM dure 5 ans (avec révision à mi-parcours) et proposera des actions d'intérêt régional à l'échelle des bassins de mobilité (pas d'actions isolées sur un EPCI ou AOM Locale).





Synthèse du diagnostic

Les pratiques de déplacements sur la CCCA : les grandes tendances

Envoyé en préfecture le 20/03/2025

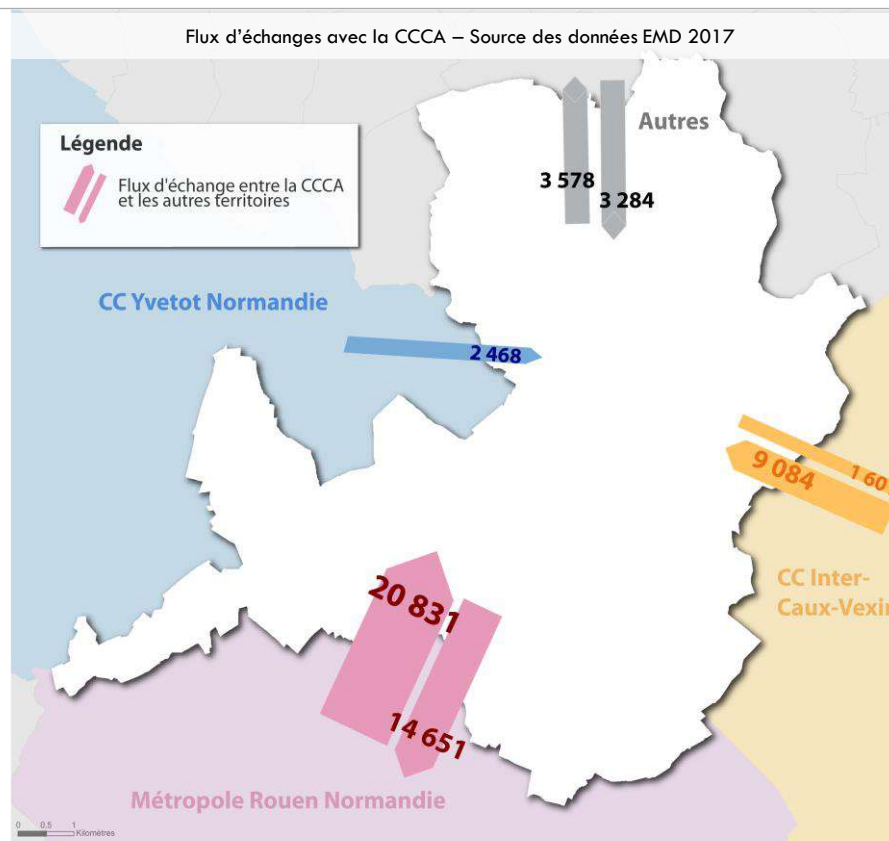
Reçu en préfecture le 20/03/2025

Publié le

ID : 076-247600646-20250319-DEL20250026-DE



- **70 000 déplacements par jour** réalisés par les habitants de la CCCA (3,3 déplacements par habitant en moyenne)
- **58 500 déplacements par jour entre la CCCA et les autres territoires** : 68% de flux entrants et 32% de flux sortants...
 - ... dont **60% avec la Métropole de Rouen Normandie**, majoritairement « entrants ».
 - **Usage prédominant de la voiture individuelle** (72% pour les déplacements internes et 87% en externe)
 - **Les modes actifs** : 23% de part modale en interne ;
 - **Les Transports collectifs** : très limités en interne (3%) mais **développés vers l'externe** (10%).



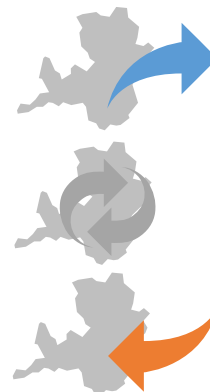
71 %

des déplacements journaliers sont réalisés en interne du territoire (vers l'une des communes de la CCCA)

La CCCA = bassin de vie du quotidien



10 500 actifs
8 600 emplois



7 048 actifs quittent le territoire

3 445 flux internes dont 63% intra-communaux

5 074 actifs entrent sur le territoire
(60% des emplois occupés par des actifs extérieurs)

Les conditions de circulation et de stationnement

Envoyé en préfecture le 20/03/2025

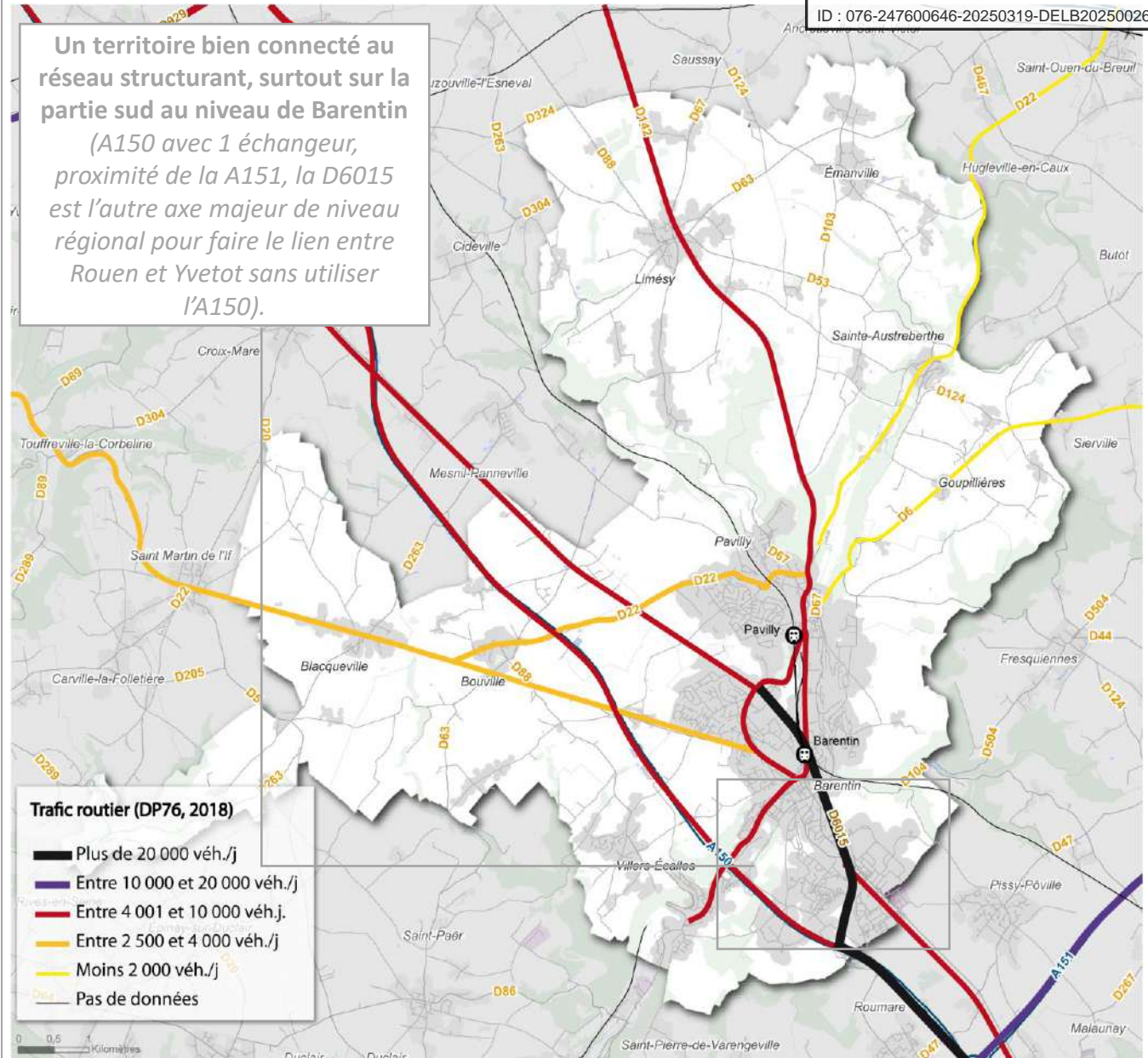
Reçu en préfecture le 20/03/2025

Publié le

ID : 076-247600646-20250319-DEL20250026-DE



- Un **trafic routier concentrés** sur les grands axes
- **Des difficultés ponctuelles** (heures de pointe avec ralentissement sur la D6015 ...) **ou très localisées en centre bourg** (carrefour central de Pavilly ...)
- Principales difficultés : **la zone commerciale de Barentin** (32 000 dépl./j), **puis sur A150** en direction de Rouen
- Une **accessibilité aux gares** complexe au regard des plans de circulations
- Un territoire **peu accidentogène** : 31 accidents pour 10 000 habitants entre 2007 et 2017 contre 69 en Seine-Maritime.
- Un **stationnement peu réglementé** (zones bleues à Pavilly et Barentin)
- **Quelques difficultés de stationnement aux abords des gares** (accessibilité délicate)





- L'offre structurante de TC = **l'offre ferrée** (2 lignes en direction de Rouen et Yvetot).

- L'offre routière régionale = la **ligne de car L526 du réseau régional NOMAD** : Yvetot – Yerville – Pavilly – Rouen (25 arrêts sur la CCCA)

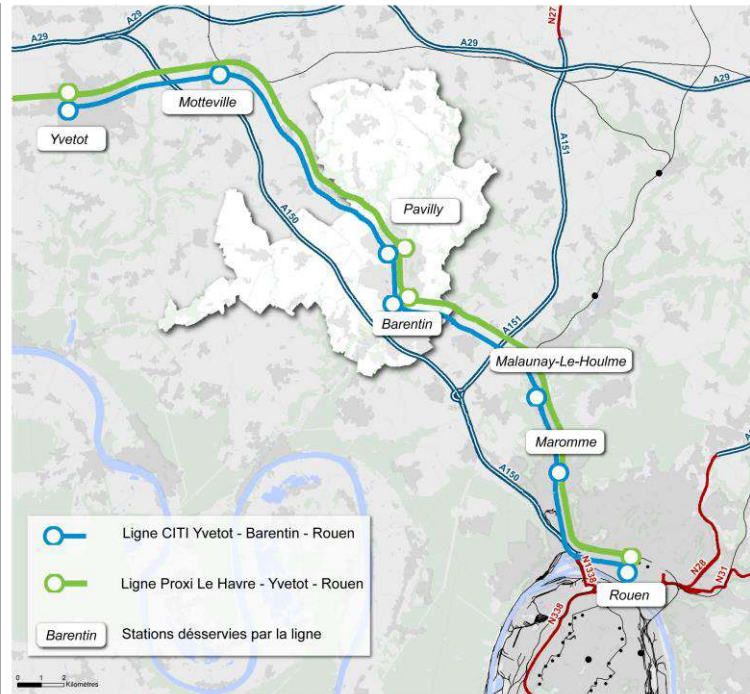
Une **ligne complexe** : 3 tronçons distincts aux niveaux de services différenciés (9 A/R entre Pavilly – Rouen tronçon le mieux desservi)

- Une offre urbaine = **les deux lignes du réseau Moca** depuis 2024.

Ligne 1 : Pavilly/Barentin ville et zone Commerciale et **ligne 2** Villers-Ecales / Barentin ville et zone Commerciale

- Commentjvais.fr et Atoumod favorisent **l'intermodalité**.

- En complément : 42 circuits scolaires sur la CCCA.



- 2 gares ferroviaires (Barentin et Pavilly)
- 15min de trajet jusqu'à Rouen
- 22 services aller-retour/jour (6h à 22H)
- Environ 309 000 voyageurs à Barentin et 212 000 à Pavilly (2023)



- Plus de **8 000 habitants** à moins de 500 m d'un arrêt de la ligne L526
- **113 000 voyages** en 2019 sur la ligne L526 (29% de scolaires et 61% d'usagers commerciaux)
- Une **amplitude limitée** (6h à 17h40) et des **temps de parcours longs** (plus de 50min de trajet entre Pavilly et Rouen)



- 3 communes desservies (avec les principaux générateurs dont les gares) et la zone commerciale du Mesnil-Roux
- 12 services par sens/jour sur chaque ligne du lundi au samedi
- Fréquence à 1h environ (et +/- 30 minutes sur le tronçon commun)
- Une amplitude de 7h à 19h30 pouvant répondre à de nombreux usages



Les modes actifs et solutions alternatives

Envoyé en préfecture le 20/03/2025

Reçu en préfecture le 20/03/2025

Publié le

ID : 076-247600646-20250319-DELB20250026-DE



- Une **aire de covoiturage récente** au sud de Barentin (166 places) + des aires informelles

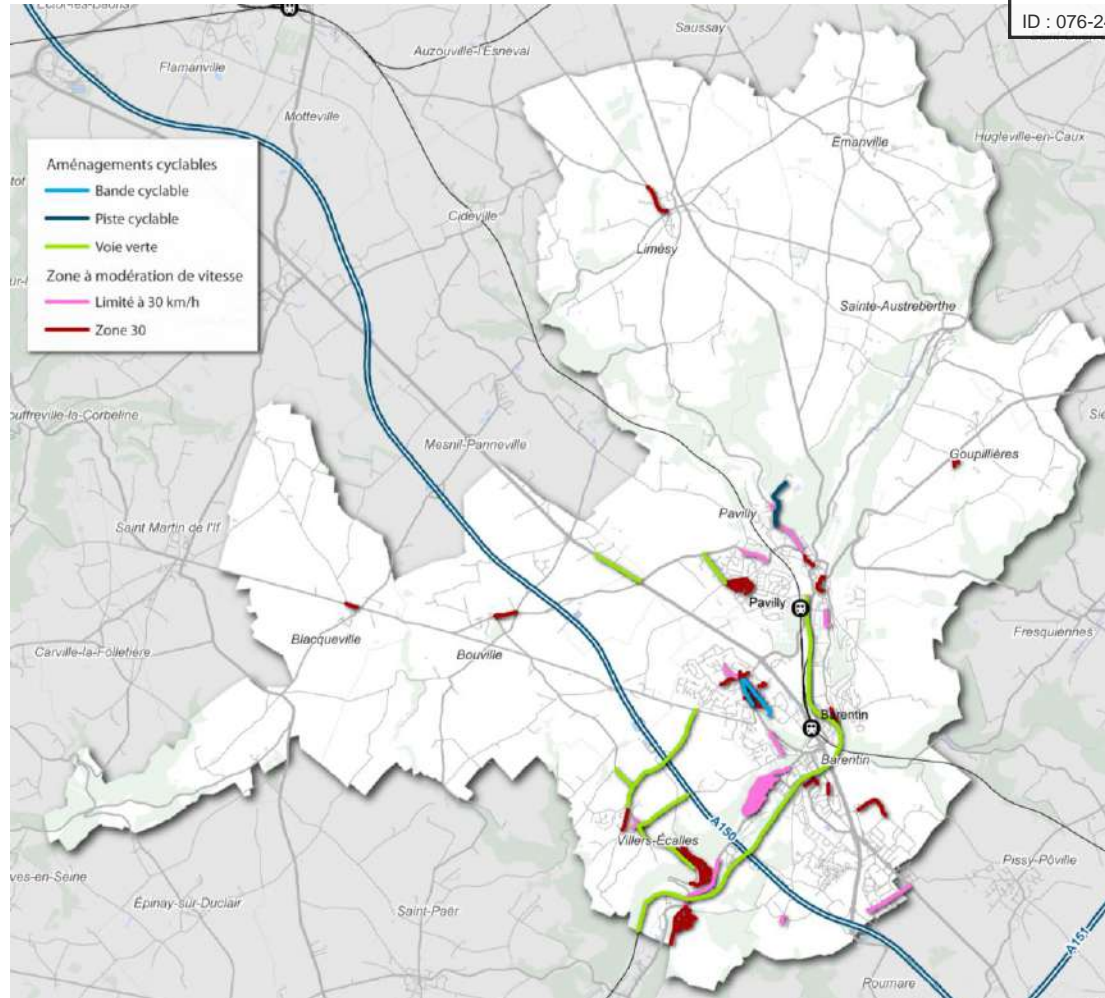
- Une **plateforme** (Covoiturage76 – 7370 inscrits) et une **ligne de covoiturage (covoit'ici)** avec la Métropole Rouen Normandie, mais ...

- ... une **pratique du covoiturage qui reste limitée** : 80% des répondants de l'EMD déclarent ne jamais le pratiquer ...

- Absence d'offre d'**autopartage** (hors particulier)

- Absence d'initiative de **transport solidaire** à l'échelle de la CCCA
2 navettes seniors à Barentin et Pavilly et MiniBus 76 (TAD régional).

- Un **début de maillage** avec 9 bornes de Recharge pour Véhicules Electriques sur la CCCA



Des aménagements cyclables et une offre de services vélos encore limités



- Un territoire à l'écart des **grands itinéraires cyclables** régionaux.


- L'itinéraire le plus proche est la **V33 (La Seine à Vélo)** au sud.

- Un axe principal de déplacement doux dans la CCCA : **6km de voie verte (Voie Claude Lemesle)** qui traverse Villers-Ecalles, Barentin puis Pavilly (et se poursuit jusqu'à Duclair – travaux en cours).

- Quelques aménagements cyclables ponctuels concentrés dans les 3 communes du sud du territoire.




La co-construction de la stratégie et du plan d'action

- 
- ▶ **Deux sessions d'ateliers de co-construction et concertation ont été menés pour définir les contours souhaités de la mobilité de demain sur la CCCA : Quel visage lui donner ? Quels objectifs se fixer ? ... Ils ont rassemblé des Elus, techniciens, partenaires... :**

- *Atelier 1 : définition et priorisation des enjeux (6 enjeux prioritaires et 4 secondaires retenus) ;*
- *Atelier 2 : construction du scénario de pistes d'actions en réponse aux enjeux retenus lors du premier atelier ;*

- 
- ▶ **Une première phase de synthèse / arbitrage avec les services de la CCCA puis une nouvelle phase de présentation / arbitrage en bureau communautaire.**

- 
- ▶ **A l'issue de cette concertation, un plan global validé de 21 actions, par les Elus de la CCCA, pour décliner la feuille de route mobilité, réparties autour de 4 axes stratégiques d'intervention en réponse aux enjeux territoriaux de la CCCA :**

- *Axe 1 : Agir en développant l'offre de transports collectifs et les conditions d'intermodalité - 6 actions*
- *Axe 2 : Agir pour intensifier l'usage de la marche et du vélo (modes actifs) – 8 actions*
- *Axe 3 : Agir sur la place ou la manière d'utiliser l'automobile – 2 actions*
- *Axe 4 : Agir à travers la communication et l'accompagnement aux changements de comportements – 5 actions*

Axe

Actions

Agir sur les TC

1. Solliciter la Région, afin de renforcer le niveau de services sur les lignes TER (PROXI/CITI) entre la CCCA et la Métropole Rouen Normandie.
2. Lancer une étude de requalification des accès automobiles et du stationnement autour des deux gares
3. Engager avec la Région, une réflexion sur la modification de la ligne Nomad 526 en 3 lignes distinctes et renforcer son offre
4. Encourager l'expérimentation d'une ligne express de transport collectif routier sur l'A150 reliant la CCCA et la métropole de Rouen
5. Développer une ligne de transport entre Barentin et Duclair / Le Trait
6. Expérimenter la mise en place d'un système de TAD zonal en rabattement sur les polarités et la ligne régulière de TC de la CCCA (MOCA)

Agir pour les modes actifs

7. Développer la pacification dans les principales traversées de bourgs et aux abords des pôles générateurs de déplacement
8. Suite à l'étude de requalification de la zone commerciale de Barentin, proposer une première phase de travaux d'amélioration ciblant les connexions et circulations piétonnes
9. Réaliser un Schéma Directeur Cyclable à l'échelle de la CCCA pour disposer d'une vision d'un maillage global et d'une programmation des aménagements
10. Développer du stationnement vélo en box / consignes sécurisés sur les lieux d'intermodalité (gare, arrêts TC, ...)
11. Mettre en place une flotte de Vélos à Assistance Electrique (VAE) en lieu et place de certains véhicules des collectivités
12. Développer un service de location de moyenne et longue durée de VAE à destination des habitants
13. Structurer un programme d'écomobilité scolaire autour du programme « Savoir Rouler à Vélo »
14. Accompagner la structuration et l'implantation d'une association vélo pour animer la politique locale

Agir sur l'automobile

15. Engager une étude pour revoir le plan de circulation sur les communes de Barentin et Pavilly (circulation, partage voirie, ...)
16. Développer et encourager le recours au covoiturage dans les communes dépourvues de solutions de mobilité

Agir à travers la communication...

17. Créer un guide / plateforme de la mobilité à l'échelle du territoire
18. Organiser des évènements grand public pour promouvoir les solutions alternatives de mobilité et encourager le changement de comportement
19. Proposer un programme d'accompagnement / sensibilisation des entreprises
20. Lancer une étude de Plan de Mobilité inter-entreprises sur la ZA de Barentin
21. Accompagner le développement d'un panel de services itinérants et/ou à distance pour limiter les déplacements



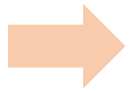
Le détail du Plan d'actions



- ▶ Il est présenté ci-après une proposition de contour opérationnel pour chaque action, afin d'alimenter la formalisation des fiches actions du POA valant PdMS ;



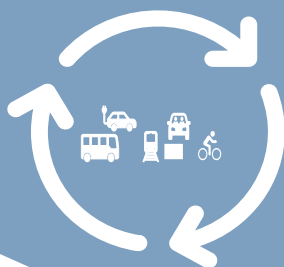
- ▶ Il s'agit de propositions, hypothèses ... qui seront à conforter avant la mise en œuvre ou le lancement d'expérimentations :
 - *A travers des études de faisabilité ou pré-opérationnelles ;*
 - *En fonction du choix des Elus et/ou des capacités financières de la CC ;*
 - *En fonction des résultats de certaines actions de lobbying auprès des acteurs compétents dans la mise en œuvre...*
- ▶ Il faut rappeler que le PdMS est un document global de planification volontaire et n'a pas de caractère opposable et son contenu n'est pas prescriptif ...



De même, la priorisation des actions demeure indicative, elle pourra servir à fixer le cap pour identifier ce qui sera à étudier plus finement ou à engager en priorité par la CCCA.



Agir en développant l'offre de transports collectifs et les conditions d'intermodalité



Solliciter la Région, afin de renforcer le niveau de services sur les lignes TER (PROXI/CITI) entre la CCCA et la Métropole Rouen Normandie (MRN)

Envoyé en préfecture le 20/03/2025

Reçu en préfecture le 20/03/2025

Publié le

ID : 076-247600646-20250319-DELB20250026-DE



Contexte et constat

- **5 183 actifs** sortent de la CCCA pour aller travailler en direction de la MRN (avec une évolution de +13,5% entre 2007 et 2017). **2 183 actifs** viennent de la MRN pour travailler sur la CCCA. **14 000 déplacements réalisés / jour** entre la zone commerciale du Mesnil-Roux et la MRN.
- La **ligne PROXI Rouen <> Le Havre** propose une offre limitée (6 services en direction de Rouen) et la **ligne CITI Yvetot <> Rouen** propose une offre complémentaire avec 16 services en direction de Rouen, mais le cadencement reste limité en heure de pointe (HP). **La ligne K+ traverse le territoire sans arrêt dans les gares de Barentin et Pavilly.**

Objectif

Il s'agira de **renforcer l'offre TER en lien avec la MRN** afin de mieux répondre aux besoins des habitants : les usagers réguliers, principalement les pendulaires (actifs, lycées, étudiants), mais également ceux occasionnels.

Mesure : Intégrer les gares du territoire sur certains services de la **ligne existante Krono +**

- Selon les services, il peut être envisagé de **desservir les 2 gares territoriales ou** (du fait de la distance inter gare) **prioritairement celle de Barentin** en tant que pôle principal ;
- **Exemple de propositions...**
- **...pour les déplacements journaliers** : Intégrer des arrêts sur les 2 gares sur 1 service dans chaque sens en HP et sur un second service en gare de Barentin.
- **...pour les déplacements occasionnels** : permettre un retour plus tardif sur le territoire le week-end avec le service de 22h09 depuis Rouen.

Lignes	Offre actuelle	Cibles	Améliorations proposées
PROXI et CITI	En semaine : Proxi - 6 services / sens Citi - 15 services / sens	Pendulaires (actifs et scolaires)	Pour desservir les deux gares : Ajouter 1 arrêt sur 1 service dans les deux sens durant les heures de pointes en semaine en réutilisant la ligne existante Krono +, par exemple : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le matin avec une arrivée à 7h23 à Rouen ▪ L'après-midi avec un départ à 18h05 de Rouen
	Le week-end : Proxi - 6 services / sens Citi - 15 services / sens		Pour desservir Barentin : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Un arrêt sur le service arrivant à Rouen à 8h ▪ Un arrêt sur le retour depuis Rouen avec départ à 19h10
	Amplitude horaire : 5h50 <> 21h57	Occasionnel / captif	Ajouter 1 arrêt sur Barentin durant les week-end ; Par exemple sur le service depuis Rouen avec départ à 22h09

Priorité de l'action

(note de 1 à 5 avec 1 = très prioritaire à 5 = peu prioritaire)

1,8 / 5

Acteurs

- **Région Normandie** : Chef de file en tant qu'AOM Régionale.
- **CCCA** : Lobbying auprès de la Région (en lien avec la MRN)

Coûts

- **Pas de coût direct** pour la CCCA pour le lobbying – action de lobbying auprès de la Région
- Les **évolutions de l'offre** seront à supporter par la **Région** en tant qu'AOM Régionale compétente pour l'offre TER, mais elles sont non chiffrables à ce stade.

Suivi des mesures

- Fréquentation des lignes / gare.
- Nombre d'abonnés.

Faisabilité

(de 1 = Simple à 3 = Complexe)

Simple				Complexe				
1	2	3	1	2	3	1	2	3
	Technique		Financière			Coordination des acteurs		

Contexte et constat

- Les deux gares de Barentin et Pavilly, congestionnées par leur environnement contraint, ne permettent pas de remplir leur rôle de point névralgique des déplacements du territoire. Quoique proches des zones d'habitation, elles sont difficiles d'accès à la fois en modes actifs et en voiture.

Objectif

Etudier les conditions de circulation, de stationnement et l'accessibilité aux modes actifs afin de limiter les conflits d'usages et d'améliorer l'accès aux deux gares si le projet de pôle multimodal n'est pas réalisé.

Mesure 1 : Lancer une étude globale sur les deux secteurs gares

- Améliorer les accès en proposant une évolution du plan de circulation des 2 secteurs gares : via des solutions peu coûteuses (signalisation verticale, sens de circulation, « tourne-à-gauche »...) ou plus durable selon l'échéance d'un futur pôle multimodal
- Revoir le stationnement tous modes (celui des VL génère des conflits d'usages avec les riverains sur les 2 secteurs gares) : Redimensionner les emplacements et parkings dédiés aux gares, réglementer les durées dans certaines rues pour rendre de l'espace aux riverains...
- Résorber les discontinuités et améliorer les accès pour les modes actifs : Réaliser ou compléter les aménagements pour améliorer le rabattement en gare à pied ou vélos depuis les différents quartiers de la commune ou les espaces de stationnement dédiés

Mesure 2 : Mener une concertation locale avec les habitants selon les scénarios envisageables



Priorité de l'action

(note de 1 à 5 avec 1 = très prioritaire à 5 = peu prioritaire)

1,6 / 5

Acteurs

- CCCA : Chef de file, Pilotage et financement de l'étude (financement multi partenarial à initier), en lien avec les communes, la Région, Gares et connexion, le Département. Organisation d'une concertation citoyenne.

Coûts

- Cout d'une étude pour la circulation, le stationnement et l'accès aux deux gares : +/- 40 k€
- Aménagements de voirie : très variables selon les choix retenus

Suivi

- Evolution du nombre de véhicules stationnés et d'accidents (BAAC).
- Enquête de satisfaction auprès des usagers et des riverains.

Faisabilité

(de 1 = Simple à 3 = Complexe)

Simple			Complexe					
1	2	3	1	2	3			
Technique			Financière			Coordination des acteurs		

Engager avec la Région, une réflexion sur la modification de la ligne Nomad 526 en 3 lignes distinctes et renforcer son offre

Envoyé en préfecture le 20/03/2025

Reçu en préfecture le 20/03/2025

Publié le

ID : 076-247600646-20250319-DELB20250026-DE



Contexte et constat

- Un maillage complexe avec des niveaux de service très différents :
- 43% des élèves scolarisés du territoire empruntent la ligne 526.
- Une réflexion existe autour de la création d'une ligne express de transport collectif routier sur l'A150 (type CHNS) qui permettrait de renforcer l'attractivité de la ligne et de concurrencer davantage la voiture : une étude devrait être lancée prochainement portée par différents acteurs (CCCA, ...).

Yerville-Pavilly	Yvetot-Pavilly	Pavilly-Rouen
3 allers et 1 retour / jour	2 AR / jour en PS	9 AR / jour en PS et 8 hors PS)

Priorité de l'action

(note de 1 à 5 avec 1 = très prioritaire à 5 = peu prioritaire)

1,8 / 5

Acteurs

- CCCA** : Lobbying auprès de la Région Normandie en lien avec les autres AOM locales traversées par la ligne 526
- Région Normandie** : Chef de file, en tant qu'AOM régionale.

Objectif

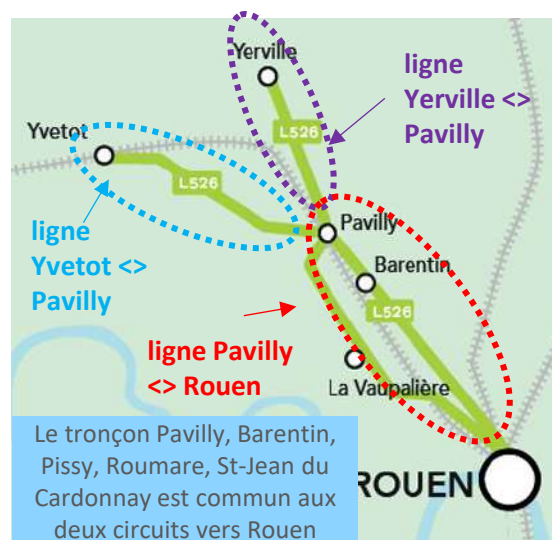
Simplifier une ligne au tracé et à la grille horaire complexe afin d'améliorer sa compréhension par les usagers et augmenter la part modale des transports en commun.

Coûts

- Pas de coût direct** pour la CCCA pour le lobbying.
- Des coûts supplémentaires pour la Région à partir de +/- 52 k€ / an selon les modifications envisagées

Mesure 1 : Solliciter la Région afin de découper la ligne Nomad 526 en 3 lignes bien distinctes.

- Une ligne déjà structurée en 3 tronçons avec une grille horaire divisée en 2 parties (Yerville / Yvetot <> Pavilly et Pavilly <> Rouen).
- Créer 3 lignes** bien distinctes aux numéros différents :
 - Une ligne Yvetot <> Pavilly
 - Une ligne Yerville <> Pavilly
 - Une ligne Pavilly <> Rouen (2 circuits : par La Vaupalière et par Le Houlme)
- Simplifier l'information** pour les usagers et habitants de la CCCA avec 1 grille horaire et une origine <> destination par ligne.



Suivi de la mesure

- Comptages pour connaître la fréquentation des lignes.
- Montées-descentes aux nouveaux arrêts.
- Enquête de satisfaction auprès des usagers, notamment des scolaires.

Mesure 2 : Solliciter la Région afin de renforcer l'offre sur ces 3 lignes

Attention : la refonte et les renforts envisagés sur cette ligne seront à articuler avec les réflexions sur une ligne de car à Haut Niveau de services (action 4) entre Pavilly et Rouen, avec l'évolution du renfort du train ainsi que du projet de SERM.

Faisabilité

(de 1 = Simple à 3 = Complexe)

Simple			Complexe					
1	2	3	1	2	3			
Technique			Financière			Coordination des acteurs		

📌 Détail de l'action (suite) : Pistes d'améliorations

Lignes concernées	Offre en période scolaire	Offre à l'année	Objectifs	Coûts supplémentaires estimés (base coût d'exploitation de 4 € / km en charge)
Yerville <> Pavilly +/- 15 km	2 - 3 services / sens	1 - 2 services / sens	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Garder le même nombre de services toute l'année (2 services à pérenniser sur environ 20 semaines) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Coût sur 1 an pour pérenniser deux services en période de vacances scolaires : +/- 12 k€ / an
Yvetot <> Pavilly +/- 20 km	2 services / sens		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Proposer un service vers Yvetot en heures de pointes du matin (arrivée avant 8h) et un retour le soir après 17h30 (18h30 ?) pour toucher des actifs sur une ligne desservant finement les communes contrairement au train 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Coût d'exploitation de 2 services supplémentaires sur 1 an du lundi au vendredi : +/- 40 k€ / an
Pavilly <> Rouen +/- 25 km	8 – 9 services / sens		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pas d'amélioration attendue à ce stade 	

Encourager l'expérimentation d'une ligne express de transport collectif routier la CCCA et la métropole de Rouen aux heures de pointe du matin et du soir

Envoyé en préfecture le 20/03/2025

Reçu en préfecture le 20/03/2025

Publié le

ID : 076-247600646-20250319-DELB20250026-DE



Contexte et constat

- **5 183** actifs sortent de la CCCA vers la MRN (+13,5% entre 2007 et 2017). **2 183 actifs** viennent de MRN. 14 000 déplacements réalisés / jour entre la zone commerciale du Mesnil-Roux et la MRN.
- **Offre limitée de la ligne PROXI Rouen <> Le Havre** (6 services vers Rouen) depuis les gares de Pavilly et Barentin.
- **La ligne CITI Yvetot <> Rouen propose une offre complémentaire** avec 16 services vers Rouen et une desserte plus fine du territoire, mais le cadencement reste limité en Heure de Pointe (HP).

Objectif

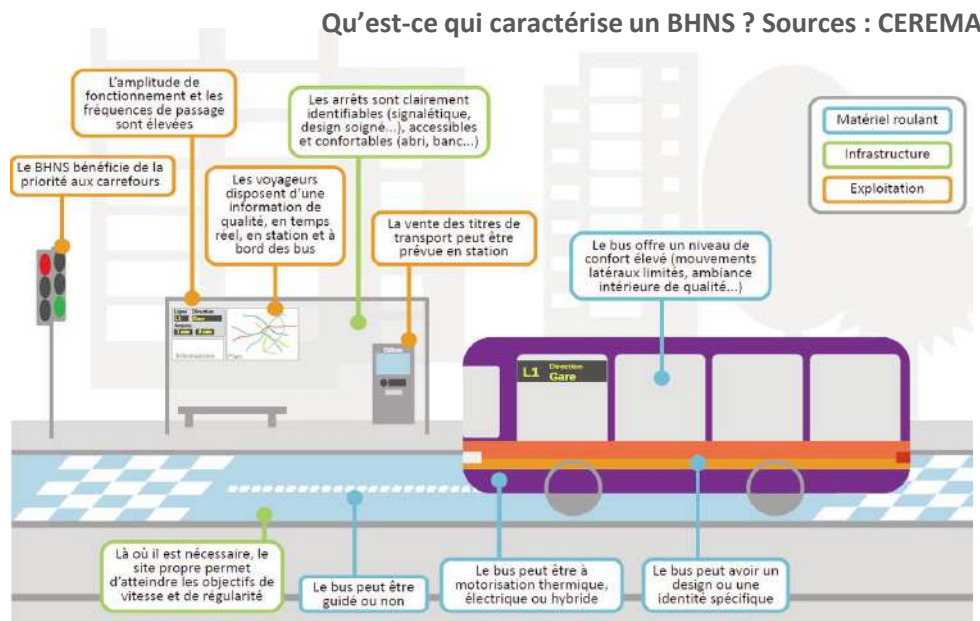
Organiser un système de transport collectif permettant de concurrencer l'automobile pour se rendre à Rouen de façon à favoriser le report modal notamment chez les pendulaires

- **Mesure** : Soutenir la mise en place de Cars à Haut Niveau de Service (CHNS)

Qu'est-ce qu'un BHNS ou CHNS ?

Le CHNS est un **transport en commun en site propre (TCSP)**, à mi-chemin entre le bus/car classique et le tramway. Il assure un **niveau de service supérieur** à des lignes « conventionnelles ».

- **Fréquence de passage cadencée** plutôt qu'à horaire fixe.
- Les **billets** peuvent être **achetés en station** pour éviter la perte de temps.
- Les bus/cars ont **priorité** sur les carrefours qu'ils croisent.
- Les **sites propres** sont délimités de manière visible et aménagés (trottoirs, espaces verts, ...).



Priorité de l'action

(note de 1 à 5 avec 1 = très prioritaire à 5 = peu prioritaire)

1,6 / 5

Acteurs

- **Région Normandie** : Chef de file en tant qu'AOM Régionale
- **CCCA** : Lobbying auprès de la Région

Coûts

- **Coûts variables** selon les scénarios d'offres et les aménagements éventuels pour donner la priorité aux transports collectifs sur les autres véhicules
- **Coût d'exploitation annuel** retenu : 4€/km.

Suivi des mesures

- Taux de satisfaction du service avec un suivi grâce à une enquête.
- Respect de l'offre en termes de fréquence.
- Evolution de la fréquentation de la ligne.
- Evolution du taux de charge des cars.

Faisabilité

(de 1 = Simple à 3 = Complexe)

Simple			Complexe		
1	2	3	1	2	3
Technique			Financière		
			Coordination des acteurs		

Encourager l'expérimentation d'une ligne express de transport collectif routier la CCCA et la métropole de Rouen aux heures de pointe du matin et du soir

Envoyé en préfecture le 20/03/2025

Reçu en préfecture le 20/03/2025

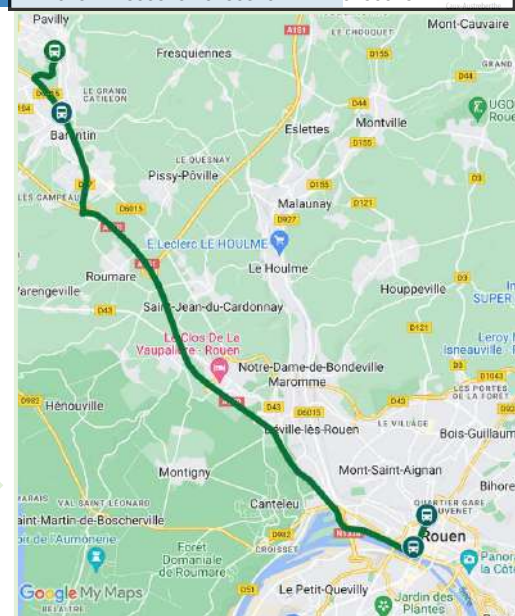
Publié le

ID : 076-247600646-20250319-DELB20250026-DE



Mesure 1 : Soutenir la mise en place d'une ligne de Cars à Haut Niveau de Service (CHNS) ;

- Un TC « régional » en lien avec la MRN (depuis Pavilly vers Rouen centre (pôle Mont-Riboudet)) assurant un niveau de service supérieur aux lignes interurbaines conventionnelles ;
- Une ligne express : nombre d'arrêts limités et empruntant les axes rapides (notamment l'A150) pour concurrencer la voiture ;
- Une ligne disposant de portions en site propre ou avec aménagement facilitants sa circulation pour un temps de trajet constant : exemple voie dédiée sur l'A150 ou utilisation de la bande d'arrêt d'urgence ;
- A articuler avec l'offre ferrée pour éviter la concurrence.



Caractéristiques de la ligne express Pavilly <> Rouen Rive Droite :

- Longueur de la ligne : 20 km (dont 11km sur l'A150).
- Temps de parcours approximatif : +/- 25 min.
- Nombre d'arrêts : 4 (gares de Pavilly et Barentin, gare routière de Rouen et gare TGV de Rouen).

	Scénario 1 fonctionnement qu'en heure de pointe du lundi-vendredi	Scénario 2 fonctionnement heure de pointe lundi-vendredi et heure creuse	Scénario 3 fonctionnement heure de pointe lundi-samedi et heure creuse
Cadencement	20 min en heure de pointe (6h-9h et 17 – 20h) orienté le matin vers MRN et retour le soir vers CCCA	20 min en heure de pointe (6h-9h et 17 – 20h) et 30 min en heure creuse (amplitude 6 – 20h)	20 min en heure de pointe (6h-9h et 17 – 20h) et 1h en heure creuse (amplitude 6 – 22h)
Niveau de service	10 A/R par jour sur 5 jours	24 A/R par jour sur 5 jours	20 A/R par jour sur 6 jours
Estimation du coût d'exploitation annuel (base 4€/km et 25 km par service)	130 000 km/an soit 520 K€	312 000 km/an soit 1,25 M€	300 000 km/an soit 1,2 M€
Estimation fréquentation annuelle	104 000 voy/an Base 20 pers./service	124 800 voy/an Base 10 pers./service	120 000 voy/an Base 10 pers./service

Encourager l'expérimentation d'une ligne express de transport collectif routier la CCCA et la métropole de Rouen aux heures de pointe du matin et du soir

Envoyé en préfecture le 20/03/2025

Reçu en préfecture le 20/03/2025

Publié le

ID : 076-247600646-20250319-DELB20250026-DE



Quelques exemples de Cars à Haut Niveau de Service (suite)

	Ligne Dourdan <> Massy Palaiseau	Ligne Express 1 Voiron <> Grenoble <> Lumbin	Ligne Express A14 Mantes-la-Jolie <> Paris-La Défense	Ligne Créon <> Bordeaux-Pl. de la République
Département	Essonne (91)	Isère (38)	Yvelines (78)	Gironde (33)
Année de mise en service	2006	Renfort d'offre en 2019	1997	2019
Gestionnaire	Île-de-France Mobilités	Région AURA	Île-de-France Mobilités	Région Nouvelle-Aquitaine
Nombre de places	65 à 86	55 (possibilité navette PMR supplémentaire)	55	57
Nombre d'arrêts	5 (dont 1 sur autoroute, cas unique en Europe)	24	5	12
Présence sur autoroute	OUI (3,3 km voie propre sur l'A10)	OUI (VRTC* sur l'A480)	OUI (A14)	NON
Longueur de la ligne (en km)	33	25	48	30
Temps moyen d'un service (en min)	27	36	55	48
Vitesse moyenne (en km/h)	77	43	/	36
Nombre AR / jour	85	56	72	60
Fréquence en HP	Toutes les 5 min	Toutes les 5 min	Toutes les 5 min	Tous les ¼ d'heures
Prix du ticket	2€ et 0,9€ Pass Navigo	4,6€	4€	2€
Investissement initial	6,6M€	15M€	/	1,1M/an (déficit prévisionnel d'exploitation)
Coût d'exploitation	4,2M€/an	4,5M€/an	5M€/an	1,2M/an
Ratio R/D (en%)	27	38	46	25
Fréquentation	1 700 voy./j	4 750 voy./j	7 000 voy./j	750voy./j

5 Développer une ligne de transport entre Barentin et Duclair / Le Trait

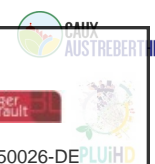
1/2

Envoyé en préfecture le 20/03/2025

Reçu en préfecture le 20/03/2025

Publié le

ID : 076-247600646-20250319-DELB20250026-DE



Priorité de l'action

(note de 1 à 5 avec 1 = très prioritaire à 5 = peu prioritaire)

2,7 / 5

Acteurs

- Chef de file :** Région Normandie en tant qu'AOM régionale, en collaboration avec la CCA et MRN

Coûts

- Coût d'un service estimé à +/- 4€/km
- +/- **54 k€ à 279 k€/an** selon le niveau de fonctionnement envisagé

Suivi des mesures

- Fréquentation des lignes
- Nombre d'abonnés
- Enquête de satisfaction auprès de différents types d'utilisateurs.

Faisabilité

(de 1 = Simple à 3 = Complexe)

Simple			Complexe					
1	2	3	1	2	3			
Technique			Financière			Coordination des acteurs		

Contexte et constat

- Une offre existante régionale** NOMAD très limitée desservant Barentin, Villers-Ecalles, Saint-Pierre-Varengville, Duclair, Yainville et Le Trait : ligne L531 - 1 A/R les mercredi après-midi (hors jours fériés) avec +/- 2h sur le centre commercial
- Zone commerciale** de Barentin : plus de 2 000 emplois pour plus de 200 entreprises / **Zone industrielle** du Trait : près de 4 000 emplois.
- 14 000 personnes entre la zone commerciale de Barentin et la Métropole Rouen Normandie quotidiennement. 76% des déplacements pour faire des achats.
- Les communes du Trait et de Duclair représentent près de 9 000 habitants au total.

Objectif

Proposer une offre de transport collectif entre la CCCA et les communes du Trait et de Duclair (appartenant à la MRN).

- Mesure :** Mise en place d'une ligne régulière entre Le Trait et le centre commercial de Barentin en s'appuyant sur le tracé de la L531.

1. Identifier le tracé et les objectifs de la ligne

- La nouvelle offre pourrait reprendre le tracé de la ligne régionale L531 jusqu'à la CC Caux-Austreberthe, pour éviter des frais importants supplémentaires liés aux arrêts, puis plusieurs des alternatives sont envisageables :
 - Un nouveau tronçon passant par Villers-Ecalles et Barentin Bloieldieu ;
 - Ou une jonction au terminus MOCA avec des correspondances ;
 - ...
- La ligne dessert les principaux pôles générateurs : ZI et Parc d'Activités Sud du Trait, Usine Ferrero, Hôpital de Barentin, Centre commercial de Barentin.



5 Développer une ligne de transport entre Barentin et Duclair / Le Trait

2/2

Envoyé en préfecture le 20/03/2025

Reçu en préfecture le 20/03/2025

Publié le

ID : 076-247600646-20250319-DELB20250026-DE



2. Travailler avec les entreprises du territoire et la Région.

- La ligne traversera plusieurs zones d'activités. Il serait alors pertinent d'envisager des discussions visant à promouvoir cette offre de transports en commun aux salariés des entreprises concernées.
- Une discussion avec la Région Normandie sera essentielle puisque cette ligne traverse deux EPCI et s'appuiera sur un tracé et un niveau d'offre déjà existants.

3. Phase d'expérimentation de 12 à 18 mois.

- Une phase d'expérimentation de 12 à 18 mois est nécessaire sur ce type d'offre. Elle doit être accompagnée d'une communication massive auprès de la population et d'une acculturation autour de ce projet avec toutes les parties prenantes (élus locaux, entreprises, associations, ...).

4. Tarification

- La tarification de cette ligne sera basée sur l'offre que propose la Région sur ce type de trajet.
- Sur la L531 (NOMAD) : un billet à l'unité à hauteur de 2,90€ et une carte 10 voyages à 22€. Si l'on prend en compte ces deux offres, on arrive à un coût se rapprochant des 2€ par trajet environ.

5. Plusieurs scénarios proposés

- Scénario 1 : 1 A/R par jour du lundi au samedi (captifs) minibus mixte urbain / interurbain
- Scénario 2 : 3 A/R par jour du lundi au samedi (captifs et actifs) : car interurbain
- Scénario 3 : 5 A/R par jour du lundi au samedi (captifs et actifs) : car interurbain

Exemple de niveaux de services et impacts financiers

	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Niveau de service	1 A/R par jour	3 A/R par jour	5 A/R par jour
Cibles prioritaires	captifs	Actifs et captifs	Actifs et captifs
Fréquence hebdomadaire	Lundi au samedi	Lu au Sa	Lu au Sa
Distance par service (en km)	+/- 25 selon tracé	+/- 25 selon tracé	+/- 25 selon tracé
Distance annuelle (en km)	15 000	45 000	75 000
Temps de parcours par service	+/- 58 min	+/- 58 min	+/- 58 min
Estimation du coût d'exploitation annuel (base 4€/km)	60k€	180 k€	300k€
Estimation des recettes annuelles (prix trajet à 2€ pour des occasionnels et 1€ pour des abonnés 25% à partir S2)	6k€ Base 5 pers./service	+/- 16k€ Base 5 pers./service	21k€ Base 4 pers./service
Estimation du coût global annuel (avec recettes)	54 k€	166 k€	279k€

Expérimenter la mise en place d'un système de Transport A la Demande (TAD) zonal et le rabattement sur les polarités et la ligne régulière de TC de la CCCA (MOCA)

Envoyé en préfecture le 20/03/2025

Reçu en préfecture le 20/03/2025

Publié le

ID : 076-247600646-20250319-DELB20250026-DE



Contexte et constat

- Un système de transport à la demande **assuré par la Région en Seine-Maritime : Minibus 76**, principalement à destination de personnes à mobilité réduite (PMR). Possibilité de rejoindre les principaux bourgs ainsi que les grandes agglomérations selon le secteur du domicile.
- 2 communes de la CCCA proposent 2 services de transports solidaires** : le sénior bus (2 navettes séniors entre Barentin et Pavilly) et 1 navette « marché » mise en place par la commune de Barentin, ouverte aux PMR depuis mars 2023.
- Le réseau MOCA permet une bonne desserte des deux gares (Pavilly et Barentin) ainsi que de la zone commerciale de Barentin, mais ne permet pas un rabattement complet des autres communes de la CCCA**

Objectif

Proposer un service sur l'ensemble du territoire avec des zones de rabattement visant à relier chaque commune de la CCCA aux polarités locales les plus proches et leurs aménités.

Mesure : Expérimenter un service de Transport à la Demande « zonal » reliant les communes aux polarités selon 3 secteurs

1. Objectifs du TAD territorial

- Pour tous les habitants du territoire, avec ou sans restriction d'usage.** Selon si l'on veut ou non cibler uniquement un usage occasionnel (RDV médicaux, courses ...).
- 3 secteurs de rabattement sur les polarités locales** (Barentin et Pavilly)
- Chaque commune disposerait **d'1 AR à la demi-journée** (env. 2h à 2h30 à destination) **vers la ou les polarités de secteur.**
- Des boucles virtuelles de ramassage avec **des horaires prédéfinis** afin de regrouper les demandes

Type de véhicule pour un TAD



Transport à la demande

Priorité de l'action

(note de 1 à 5 avec 1 = très prioritaire à 5 = peu prioritaire)

2,1 / 5

Acteurs

- CCCA** : Chef de file (AOM locale).
- Communes** : Partenaires techniques.

Coûts

- Coût d'un service +/- 4€ au km
- de +/- 21 k€ à 108 k€/an selon le niveau de fonctionnement (ce chiffre n'inclut pas les recettes qui seront limitées et couvriront au maximum 5 % du coût d'exploitation sur la base de la tarification du réseau MOCA (1€)).

Suivi des mesures

- Taux de déclenchement / remplissage par ligne et OD réalisées
- Evolution du rapport coût / voyage réalisé
- Enquête régulière : *motifs de déplacements, attente...*

Faisabilité

(de 1 = Simple à 3 = Complexe)

Simple			Complexe		
1	2	3	1	2	3
Technique			Financière		
		1	2	3	
		Coordination des acteurs			

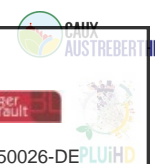
Expérimenter la mise en place d'un système de Transport A la Demande (TAD) zonifié et rabattement sur les polarités et la ligne régulière de TC de la CCCA (MOCA)

Envoyé en préfecture le 20/03/2025

Reçu en préfecture le 20/03/2025

Publié le

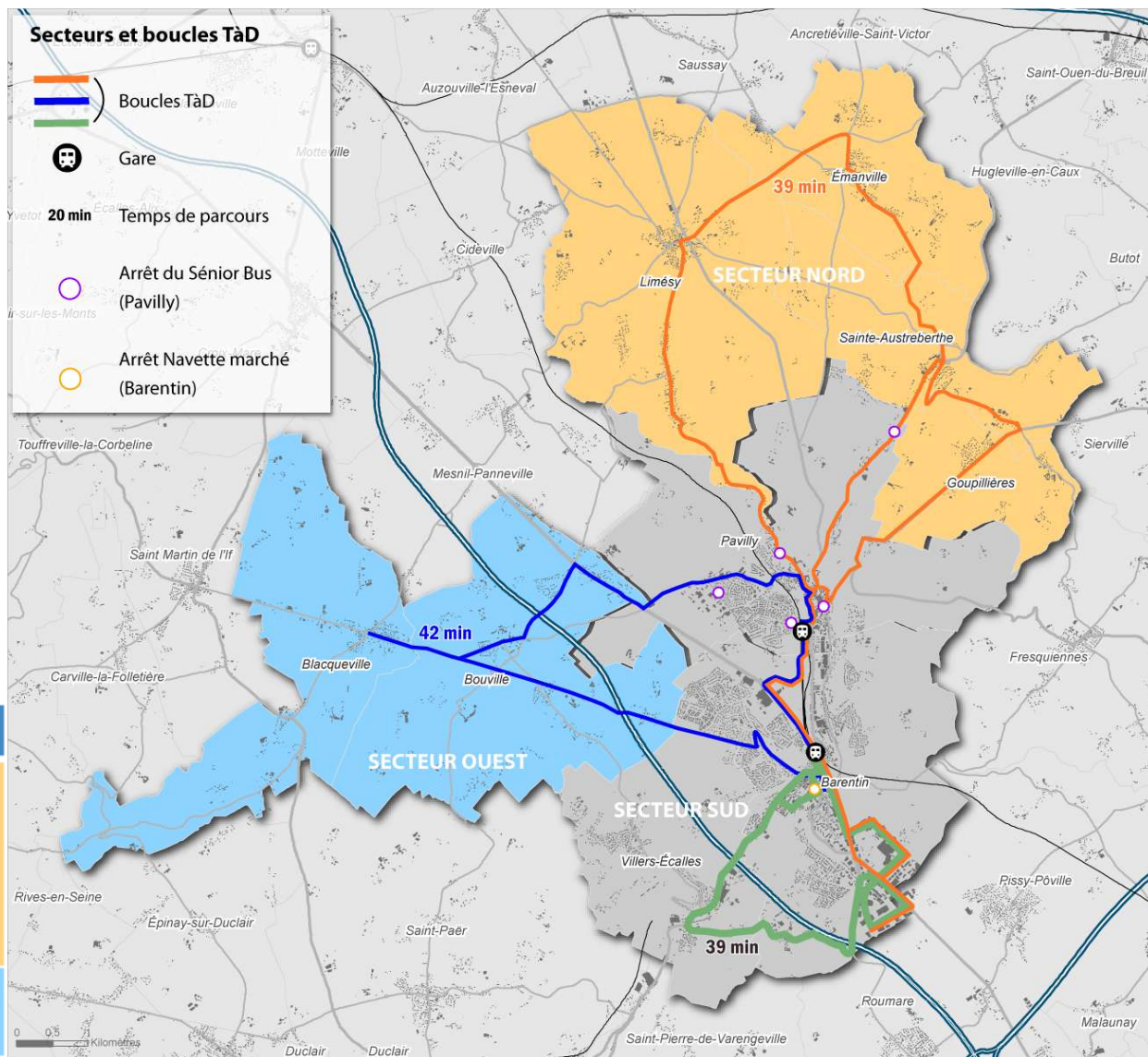
ID : 076-247600646-20250319-DELB20250026-DE



2. Détail du fonctionnement du TAD territorial

- Un fonctionnement en demi-journée entre 9h – 12h30 et 13h30 - 17h30 afin de correspondre aux horaires d'ouverture des services / commerces ;
- Les secteurs de rabattement permettent de proposer plusieurs boucles de TAD en direction des polarités (Pavilly et Barentin) : 3 boucles ont été identifiées (tableau ci-dessous) en complément de l'offre communautaire (réseau MOCA) selon le zonage.
- 1 à 2 points de départ dans les communes d'origine et des déposes sur 1 à 3 points dans les polarités de destination, avec des boucles virtuelles de ramassage avec des horaires prédéfinis afin de regrouper les demandes.
- Un transport garanti avec une réservation à effectuer la veille du départ au plus tard.
- Une gestion déléguée à un prestataire à travers un marché de services (expérimentation minimum 18 à 24 mois).

Boucle	Départ	Arrivée	Distance A/R/boucle
Nord	Limésy	Pavilly ou Barentin	54 km
	Émanville		
	Sainte-Austreberthe		
	Goupillières		
Ouest	Blacqueville	Pavilly ou Barentin	28 km
	Bouville		
Sud	Villers-Ecalles	Barentin	24 km



Expérimenter la mise en place d'un système de Transport A la Demande (TAD) zone d'essai rabattement sur les polarités et la ligne régulière de TC de la CCCA (MOCA)

Envoyé en préfecture le 20/03/2025

Reçu en préfecture le 20/03/2025

Publié le

ID : 076-247600646-20250319-DELB20250026-DE

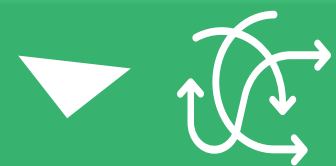


📌 Détail de l'action (suite) :

- **3 scénarios** seront alors proposés à des niveaux de services différents : **1 demi-journée par secteur et par semaine, 2 demi-journées ou 5 demi-journées.**

Scénarios d'offre	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Nbre de demi-journées par semaine de fonctionnement	1 demi-journée par semaine par secteur	2 demi-journées par semaine par secteur	5 demi-journées par semaine par secteur
Niveau de service hebdomadaire	1 AR / secteur soit +/- 5 500 km par an	2 AR / secteur soit +/- 11 000 km par an	5 AR / secteur soit +/- 27 500 km par an
Coût annuel / exploitation <i>(base 4€ / km)</i>	21k€ (avec hypothèse de déclenchement des services à 95%)	43k€ Déclenchement à 80%	108k€ (Déclenchement à 50%, car plus l'offre est importante moins le service se déclenche)

Agir pour intensifier l'usage de la marche et du vélo (modes actifs)



Développer la pacification dans les principales traversées de bourgs et aux abords des commerces et établissements scolaires afin de promouvoir la pratique des modes actifs

Envoyé en préfecture le 20/03/2025

Reçu en préfecture le 20/03/2025

Publié le

ID : 076-247600646-20250319-DELB20250026-DE



Contexte et constat

- Une étude globale de requalification de la zone commerciale a été lancée.
- Pour les habitants de la CCCA, la marche représente près de 14% des déplacements effectués par les habitants de la CCCA.

Objectif

Sécuriser et pacifier les principales traversées de bourgs, aux abords des commerces et établissements scolaires afin de promouvoir la pratique des modes actifs

Mesure 1 : Mettre en place des dispositifs de « pacification » via des Zones à Modération de Vitesse et des aménagements contraignant les vitesses sur des tronçons à enjeu

- Identifier les secteurs à sécuriser (abords des commerces, écoles...)
- Choix de la réglementation de vitesse à 20 km/h (Zone de rencontre : priorité aux modes actifs sur la chaussée) ou 30 km/h (Zone 30 ou L30) à appliquer en fonction du mode cible à sécuriser et du lieu (une longue traversée de bourg à 20 km/h n'est pas recommandé) ;
- Définition des dispositifs d'accompagnements : plateaux piétons traversant, ralentisseurs, chicanes avec intégration de by-pass pour les cyclistes, radar pédagogique...

Mesure 2 : Analyser la faisabilité d'instaurer des « rue scolaire » ou « rue aux écoles » sur certains secteurs stratégiques (ex : avec fermeture / piétonisation aux heures d'entrée et de sortie d'école...).



Priorité de l'action

(note de 1 à 5 avec 1 = très prioritaire à 5 = peu prioritaire)

2,1 / 5

Acteurs

- **CD76 et Communes : Chefs de file** selon la domanialité de la voirie pour les aménagements. La CCCA peut avoir une action globale de communication et porter une étude sur les rues scolaires
- **CCCA :** Partenaire technique financier (communication, étude...).

Coûts

- **Variable selon les projets en termes d'aménagements de pacification** (Zone 30 / Zone de Rencontre : de 1 à 50 € / ml pour des aménagements légers : écluses, chicanes ... et jusqu'à 500 €/ml pour un réaménagement global)
- **Action de communication de la part de la CCCA :** +/- 5 K€ et 10 K€ pour une étude sur une rue scolaire.

Suivi des mesures

- Evolution du linéaire de Z30 / ZR
- Accidentologie

Faisabilité

(de 1 = Simple à 3 = Complexe)

Simple			Complexe		
1	2	3	1	2	3
Technique			Financière		
			Coordination des acteurs		

Suite à l'étude de requalification de la zone commerciale de Barentin, proposer une première phase de travaux d'amélioration ciblant les connexions et circulations piétonnes

Envoyé en préfecture le 20/03/2025

Reçu en préfecture le 20/03/2025

Publié le

ID : 076-247600646-20250319-DELB20250026-DE



Contexte et constat

- Une **étude globale de requalification** de la zone a été lancée.
- Une **utilisation quasi-exclusive de la voiture** pour se rendre à la ZAC de Mesnil-Roux : 94% des déplacements. Comptage à l'entrée de la zone commerciale : 28 000 véhicules/j.
- Pour les habitants de la CCCA, **la marche représente néanmoins 9% de part modale** pour se déplacer au centre commercial.
- **Configuration de la zone commerciale** : le passage de la D6015 au milieu de la ZAC créé un « effet barrière » pour les piétons.

Objectif

Résorber les coupures et discontinuités piétonnes au sein de la zone commerciale de Barentin, pour faciliter l'usage de la marche.

Mesure : Mettre en place des travaux d'amélioration ciblant les connexions et circulations piétonnes

1. Etablir une carte avec les cheminements existants, traversées et les discontinuités principales à résoudre

- Le seul accès piétons aménagé entre la partie Est et Ouest de la zone semble être le pont Bd de Normandie ;
- Le secteur du giratoire Simone Veil, connexion naturelle pour les véhicules est totalement perméable aux piétons ;
- Sur la partie Est de la zone, la RD 6015 crée un « effet barrière » pour les piétons, et les quelques traversées matérialisées génèrent souvent des allongements de distance importants. Cela implique que les piétons traversent sur des secteurs non aménagés.



2. Reconfigurer les déplacements dans la zone commerciale

- Il s'agit de requalifier les cheminements en assurant la connectivité du réseau pour faciliter les déplacements et sécuriser les traversées : créer des cheminements nouveaux, aménager des circulations piétonnes dans les dégagements des giratoires, envisager la mise en place d'une passerelle piétonne et/ou d'un passage sous voie



3. Assurer la visibilité du maillage et des cheminements à travers un jalonnement piéton dédié intégrant une signalétique avec des distances et des temps d'accès

Priorité de l'action

(note de 1 à 5 avec 1 = très prioritaire à 5 = peu prioritaire)

1,6 / 5

Acteurs

- **Chef de file** : Commune et Département en tant que gestionnaire de voirie, CCCA sur les zones d'activités ou privées selon les parcelles
- **CCCA** : Partenaire technique et financier pour l'étude de définition notamment

Coûts

- Etude de définition du maillage piétons et des aménagements (40 K€)
- Coûts des aménagements à définir selon l'ampleur des travaux envisagés (passage sous voie à partir de 80 000 € / ml et passerelle à partir de 4 000 € / ml)

Suivi des mesures

- Evolution de la part modale de la marche.
- Enquête auprès des consommateurs et professionnels de la zone.

Simple

Faisabilité

(de 1 = Simple à 3 = Complexe)

Technique			Financière			Coordination des acteurs		
1	2	3	1	2	3	1	2	3

Réaliser un Schéma Directeur Cyclable à l'échelle de la CCCA pour disposer d'une vision d'un maillage global et d'une programmation des futurs aménagements

Envoyé en préfecture le 20/03/2025

Reçu en préfecture le 20/03/2025

Publié le

ID : 076-247600646-20250319-DELB20250026-DE

Berser
Levrault

Contexte et constat

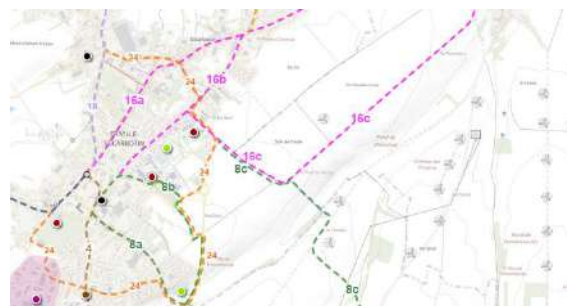
- **1% des déplacements dans la CCCA se font à vélo**, même pour les trajets de courtes distances.
- **Des aménagements cyclables ponctuels** autour de la voie Claude Lemesle. **Quelques zones apaisées** dans les communes de Barentin, Pavilly et Villers-Ecalles.
- **Quelques stationnements vélos à Pavilly et Barentin.**
- **Opérations d'aide au financement de vélos électriques** lancées en 2020 et 2021 qui ont connues un réel succès.

Objectif

Disposer d'un futur maillage d'itinéraires cyclables cohérents à l'échelle du territoire afin de développer la pratique du vélo au quotidien (déplacements utilitaires)

Mesure : Réaliser un Schéma Directeur Cyclable (SDC), démarche volontaire de planification, afin de se doter de la vision d'une armature cyclable globale :

- **Identifier les liaisons cyclables à développer (disposer d'une vision à moyen long terme)** au regard de la configuration territoriale, des pôles générateurs, potentialités, des gares.... en s'appuyant sur les aménagements déjà existants ;
- **Résorber les discontinuités** liées à l'absence de réseau cyclable global à l'échelle de l'intercommunalité, aux limites anthropiques (routes à forts trafics, réseau ferroviaire, carrefours dangereux...) et naturelles (cours d'eau, forêts...)
- Il cible prioritairement **les déplacements du quotidien ou « utilitaires »** mais peut également intégrer une dimension de loisir et de cyclotourisme
- Il doit être **cohérent et pragmatique au regard des réalités territoriales**, des **pôles générateurs à relier** (école, hôpital, gares – arrêts, ZAC Mesnil-Roux...) et **de la configuration territoriale.**



Priorité de l'action

(note de 1 à 5 avec 1 = très prioritaire à 5 = peu prioritaire)

2 / 5

Acteurs

- **CCCA :** Pilote pour la réalisation de l'étude (à réaliser avec les communes, le Département... en tant que gestionnaire de voirie).

Coûts

- **+/- 30 k € pour la réalisation du SDC** (des aides mobilisables aussi sur la phase étude AAP mobilités actives)

Suivi des mesures

- Linéaire d'aménagements cyclables réalisés / jalonnés.
- % de la voirie d'un territoire intégrant une place pour le vélo.
- Fréquentation des aménagements.
- Evolution de la part modale du vélo

Simple chez les actifs

Faisabilité

(de 1 = Simple à 3 = Complexe)

Technique			Financière			Coordination des acteurs		
1	2	3	1	2	3	1	2	3

Réaliser un Schéma Directeur Cyclable à l'échelle de la CCCA pour disposer d'un maillage global et d'une programmation des futurs aménagements

Envoyé en préfecture le 20/03/2025

Reçu en préfecture le 20/03/2025

Publié le

ID : 076-247600646-20250319-DELB20250026-DE



👉 Détail de l'action (suite) :

- Un travail de **définition des aménagements cyclables à réaliser** (en fonction des usages, du potentiel, de la voirie et du trafic...) et de **chiffrage** ;
- **Il permet de programmer / prioriser la réalisation des aménagements dans un Programme Pluriannuel d'Investissement (PPI) en fonction des différents gestionnaires de voirie** ;
- En parallèle, le Schéma devra proposer **des actions en matière de services** (stationnement, jalonnement, location de vélos...) afin d'accompagner le développement de la pratique cyclable en lien avec le PDMS.

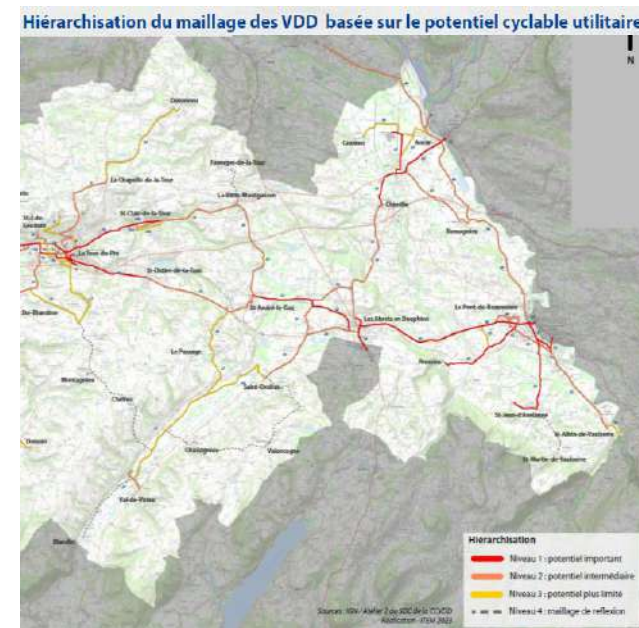
Document indispensable pour répondre à des appels à projet et prétendre à certaines sources de financement.

Définir les aménagements cyclables à réaliser :

- Le SDC réalisera une première définition des aménagements composant le linéaire du schéma. Différents types d'aménagements cyclables sont à envisager selon l'intensité du trafic routier et le volume de cyclistes attendu :
 - Des **aménagements en site propre** (piste cyclable, voie verte) ;
 - Des **aménagements sur chaussée** de type bandes cyclables ou CVCB ;
 - Des **voies partagées** sur des routes à faible trafic.

Proposer un jalonnement et des services complémentaires à la pratique :

- Le schéma définira également le **jalonnement** indispensable à la **visibilité du réseau** et proposera des **services** pour développer la pratique : location, communication...



Développer du stationnement vélo en box / consignes sécurisés sur les lieux d'intermodalité (gare, arrêts TC, aires de covoiturage...)

Envoyé en préfecture le 20/03/2025

Reçu en préfecture le 20/03/2025

Publié le

ID : 076-247600646-20250319-DELB20250026-DE



Contexte et constat

- La possibilité de stationner son vélo en sécurité est un **facteur clé** pour son usage.
- La présence de stationnement vélo dans les **Pôle d'Echanges Multimodaux** favorise l'**intermodalité TC-vélo**.

Objectif

L'augmentation de la pratique cyclable utilitaire doit passer par une augmentation quantitative et qualitative du stationnement sur les lieux d'intermodalité pour développer les mobilités alternatives à la voiture et les déplacements multimodaux (vélo, transport collectif, covoiturage...).

Mesure 1 : Mettre en place du stationnement longue durée avec des stationnements sécurisés

- Déployer un maillage sous forme de box individuel (module de 3 box) sur les principaux arrêts de la ligne routière régulière de la Région 526 et ou MOCA (1 module / ville pour 7 arrêts).
- Possibilité de compléter l'offre de stationnement vélo avec des arceaux simples (ou arceaux abrités) sur certains autres arrêts de ces lignes (2-3 arceaux / arrêt).
- Intégrer des panneaux indicatifs pour repérer aisément les stationnements vélos dans les centres bourgs.

Mesure 2 : Bien intégrer le stationnement vélo au potentiel projet de gare :

- Arceaux couverts pour le stationnement moyenne durée, consigne collective suffisamment dimensionnée pour le stationnement longue durée...)

Coût d'un arceau :
+/- 150 €



Exemple de consignes pour les gares
(à partir de 15 places)

Exemple de module de 3 box vélos à installer aux arrêts et aire de covoiturage
(coût +/- 5 K€ pour 1 module 3 box)



Priorité de l'action

(note de 1 à 5 avec 1 = très prioritaire à 5 = peu prioritaire)

2 / 5

Acteurs

- CCCA** : Chef de file en tant qu'AOM locale (en lien avec **les communes** pour l'installation)

Coûts

- En priorité les arrêts principaux** (1 module par commune) soit **35 k€** (et +/- 3 k€ pour des arceaux sur certains autres arrêts TC).
- Des aides avec le programme CEE Alveole + jusqu'à 40% de l'investissement avec des plafonds par type d'équipements éligibles.**

Suivi des mesures

- Nombre de VAE acquis.
- Evolution de la part modale des agents de la CCCA.

Faisabilité

(de 1 = Simple à 3 = Complexe)

Simple	Complexe		Simple	Complexe		Simple	Complexe	
1	2	3	1	2	3	1	2	3
Technique			Financière			Coordination des acteurs		

Mettre en place une flotte de Vélos à Assistance Electrique (VAE) en lieu et place de certains véhicules des collectivités

Envoyé en préfecture le 20/03/2025

Reçu en préfecture le 20/03/2025

Publié le

ID : 076-247600646-20250319-DELB20250026-DE



Contexte et constat

- Aucune flotte VAE identifiée sur le territoire

Objectif

Intégrer la flotte de VAE comme un véritable outil de mobilité professionnelle pour certains déplacements courts des agents de façon à diminuer la flotte automobile de la collectivité et les coûts associés. Montrer l'exemple à travers la collectivité et son engagement.

Mesure : Mettre en place une flotte de VAE à disposition de la collectivité

Faire du vélo une alternative forte à la voiture pour les déplacements professionnels de courte distance (< 8km), en particulier pour les déplacements internes intra ou inter-communales.

1. Identifier au sein de la CCCA, des communes, ... les déplacements professionnels courts pouvant se réaliser à vélo et aujourd'hui réalisés en voiture ;

- Cibler prioritairement la CCCA et les communes de Barentin et Pavilly dont la flotte et les agents sont les plus nombreux.

2. Acheter une flotte de vélo en conséquence à l'échelle de la CCCA et la mettre à disposition des services de la CC et des communes pour les agents concernés

- Le parc automobile pourra être réduit et dédié à des déplacements de plus de 10km. Pour des déplacements nécessitant le transport de petits matériels, l'achat d'un vélo-cargo est envisageable ;
- Un ou deux vélos pourront être mis en test sur les communes plus petites pour évaluer l'intérêt ou non de les équiper.
- Le développement d'une flotte doit s'accompagner d'équipements : sécurité (casque, gilet jaune), stationnement sur sites municipaux et communautaires (local, borne de recharge pour VAE, antivol).
- La réalisation d'un diagnostic mobilité professionnel permettra de connaître le potentiel de report vers le vélo à assistance électrique afin de dimensionner raisonnablement la flotte de vélos.

Exemple de Saint-Priest (69) :

- 7 VAE répartis sur 2 sites pour 40 agents usagers réguliers pour des trajets courts (moins 5 km).
- Prix VAE : entre 2 990€ et 4 990€.

Vélo cargo de la commune de Balaruc-les-Bains



Priorité de l'action

(note de 1 à 5 avec 1 = très prioritaire à 5 = peu prioritaire)

2 / 5

Acteurs

- CCCA : pilote et financeur (ou via un groupement de commande avec participation financière des communes)

Coûts

- Coûts globaux pour 10 VAE à répartir dont 3 vélo-cargos : env. 25 K€ (coûts d'investissements couverts par les coûts de fonctionnement diminué des véhicules ou si le nombre de véhicules est en baisse)

Suivi des mesures

- Nombre de VAE acquis et évolution de la part modale des agents de la CCCA.

Simple

Faisabilité

(de 1 = Simple à 3 = Complexe)

Technique			Financière			Coordination des acteurs		
1	2	3	1	2	3	1	2	3



Contexte et constat

- Aucun service de location de VAE de moyenne et longue durée pour les habitants de la CCCA

Objectif

Offrir aux habitants une offre alternative à l'automobile, leur permettre de tester l'usage du VAE avant acquisition...

Mesure : Proposer un service de location de VAE de moyenne et longue durée sur l'ensemble du territoire en s'appuyant sur un prestataire ou une association locale

1. Dimensionner la flotte et sa composition :

- Prévoir une flotte de départ de 40 vélos à assistance électrique (VAE) ;
- Une flotte à diversifier pour répondre à tout type de besoin en intégrant +/- 2 vélos-cargos, 1 tricycle et 2 vélos pliables.
- Une partie du parc (+/- 5 vélos) peut être réservée aux personnes en insertion professionnelle (en lien avec les prescripteurs sociaux).
- Inclure des équipements lors de la location (casque, antivol, panier...).

1. Gestion du système :

- Un système réservé aux habitants de la CCCA
- Durée de location de 1 mois minimum (éviter la concurrence avec les loueurs privés) à 6 mois maximum pour favoriser la rotation du parc avec un tarif dégressif (tableau ci-contre).
- La CC assurera en interne la gestion des locations, mais l'état des lieux pour la prise et le retour des vélos, l'entretien ... seront confiés à un prestataire local ou une association.
- Une option d'achat pourra être proposée une fois le parc vieillissant afin d'assurer son renouvellement.



Exemple tarif location

Durée	Coût
1 mois	50 €
3 mois	120 €
6 mois	210 €

Priorité de l'action

(note de 1 à 5 avec 1 = très prioritaire à 5 = peu prioritaire)

3 / 5

Acteurs

- CCCA :** Chef de file (AOM loc.).
- Vélociste / association :** gestion / entretien quotidienne

Coûts

- Acquisition des VAE** (si fonctionnement en marché de mise à disposition) : +/- 85 k€
- Fonctionnement :** 0,10 ETP + 6 K€ (150 €/vélo/an d'entretien)
- Recettes :** +/- 18 k€/an sur la base de **38€/vélo/mois**
- Coût pour la CCCA inférieur à 10 K€/an si après 3 ans de service revente du parc à 30% de l'investissement à travers une option d'achat pour assurer le renouvellement).**

Suivi des mesures

- Nbre de VAE en location, taux de rotation, durée moyenne
- Typologie des usagers (actif, retraités...)

Faisabilité

(de 1 = Simple à 3 = Complexe)

Simple			Complexe					
1	2	3	1	2	3			
Technique			Financière			Coordination des acteurs		

Structurer un programme d'écomobilité scolaire autour du programme « Savoir Rouler à Vélo » pour apprendre les bonnes pratiques

Envoyé en préfecture le 20/03/2025

Reçu en préfecture le 20/03/2025

Publié le

ID : 076-247600646-20250319-DELB20250026-DE



Contexte et constat

- **5 433 scolaires sur le territoire** dont 75% d'entre eux habitent et sont scolarisés au sein de la CCCA.
- **L'apprentissage du vélo dès le plus jeune âge** est un enjeu primordial pour pérenniser son usage à l'âge adulte. Il est donc important d'apprendre à circuler à vélo et à adopter les bons comportements à cet âge pour faire émerger une génération vélo.



Objectif

Adopter les bons comportements dès le plus jeune âge et inculquer une culture vélo au plus tôt pour faire émerger une génération vélo

Mesure : Développer le Savoir Rouler à Vélo

1. Le principe du programme Savoir Rouler à Vélo :

- Le programme « Savoir Rouler à Vélo » fait partie des priorités gouvernementales pour généraliser l'apprentissage du vélo des enfants de 6 à 11 ans avant l'entrée au collège.
- Un cycle de 10 heures est à réaliser en milieu scolaire ou périscolaire : devenir autonome, pratiquer quotidiennement une activité physique et se déplacer de manière écologique et économique.
- Le cycle de formation est découpé en 3 blocs :
 - **Bloc 1** « savoir pédaler » : maîtriser les fondamentaux (pédaler, tourner, freiner).
 - **Bloc 2** « savoir circuler » : découvrir la mobilité à vélo en milieu sécurisé, savoir rouler en groupe, communiquer pour changer de direction et découvrir les panneaux du code de la route.
 - **Bloc 3** « savoir rouler » : circuler en situation réelle pour apprendre à rouler en autonomie sur la voie publique.



Blocs 1 et 2 : en milieu sécurisé



Bloc 3 : en condition réelle

Priorité de l'action

(note de 1 à 5 avec 1 = très prioritaire à 5 = peu prioritaire)

2 / 5

Acteurs

- **CCCA** : Chef de file
- **Associations vélos** : Organisatrices des stages d'apprentissage.
- **Ecoles, police municipale...**

Coûts variables selon l'ampleur du développement du SRAV

- **Exemple pour 20 classes de 25 élèves** : +/- 29 K€ /an (coût de 57 € / élève pour 10h de formation – enquête Indigo et ADEME 2019)
- **Les interventions réalisées dans le cadre du Savoir Rouler à Vélo peuvent bénéficier d'un financement à hauteur de 50 % par Génération Vélo** (programme CEE ouvert actuellement jusqu'à fin 2024), **soit un reste à charge de 14,5 K€ /an pour la CCCA**

Suivi des mesures

- Nombre d'élèves participant aux ateliers d'apprentissage.
- Nombre de classes sensibilisées.

Faisabilité

(de 1 = Simple à 3 = Complexe)

Simple	Complexe							
1	2	3	1	2	3	1	2	3
Technique			Financière			Coordination des acteurs		

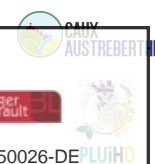
Structurer un programme d'écomobilité scolaire autour du programme « Savoir Rouler à Vélo » pour apprendre les bonnes pratiques

Envoyé en préfecture le 20/03/2025

Reçu en préfecture le 20/03/2025

Publié le

ID : 076-247600646-20250319-DELB20250026-DE



👉 Détails de l'action (suite) :

2. Dispenser une formation à tous les élèves avant leur entrée au collège :

Il s'agira de cibler toutes les classes d'un ou deux niveaux du territoire pour une première étape de développement (exemple les CM1 et CM2).

Cette action est à reproduire annuellement auprès de ce même niveau, deux possibilités sont à envisager :

- Prioritairement **faire appel à des formateurs/associations formés et labellisés** pour permettre d'accéder au **co-financement par le programme Génération Vélo** (programme de financement éligible aux CEE jusqu'au 31 décembre 2024). Ce dernier s'adresse prioritairement aux collectivités et permet d'intensifier le déploiement du SRAV.
- **Former en interne** des intervenants de la CCCA au SRAV (leur formation pourra être financée). Ce personnel assurerait ensuite **le cycle de formation**.



👉 Exemple de programme Ecomobilité Scolaire sur la CC Val d'Ille-Aubigné (19 communes-37 482 hab.)

Dans le cadre du programme « Savoir Rouler à Vélo », destiné aux enfants de 6 à 11 ans, la CCVIA propose aux écoles élémentaires de son territoire 6 séances d'une durée de 1h30 à 2h afin de généraliser l'apprentissage du vélo.

Les coûts de formation sont pris en charge par l'intercommunalité, l'ADEME et le programme CEE.

Contexte et constat

- Une absence d'associations d'utilisateurs du vélo sur le territoire
- Pas d'animation régulière ou de journée dédiée à la mobilité cyclable.

Objectif

Aider à l'implantation d'une association, structure relais pour la promotion et la mise en œuvre de certains volets de la politique cyclable portée par la collectivité.

1. Rôle initiale de la CCCA :

- Faire connaître sa volonté de structurer une association vélo à l'échelle locale.
- Identifier des citoyens, associations du territoire ou présentes sur des territoires limitrophes en relation avec la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette). Exemple SABINE (Société Amicale pour la Bicyclette en Normandie et dans la Métropole de Rouen) ;

2. Définir les objectifs/rôle de l'association :

- Être le relais de la collectivité : rôle consultatif dans la réalisation des projets cyclables, faire remonter les problèmes et identifier les besoins des cyclistes ;
- Assurer la réalisation opérationnelle de certains services vélos : atelier de réparation de vélos, stage de remise en selle, bourse au vélo, opération « cyclistes, Brillez ! », ... ;
- Organisation de certaines animations : fête du vélo, challenge, vélorution...

3. Communiquer auprès des habitants sur les services proposés par l'association



Priorité de l'action

(note de 1 à 5 avec 1 = très prioritaire à 5 = peu prioritaire)

2,1 / 5

Acteurs

- CCCA : Chef de file (AOM loc.).

Coûts

Très variable selon l'engagement des collectivités, plusieurs cas de figures possibles : aide en nature (ex : prêt d'un local, achat du matériel), subvention en fonctionnement (montant versé annuellement exemple +/- 6 K€ pour animer 2 sessions mensuelles de remise en selle et 1 atelier auto-réparation) ou alloués par projets ;

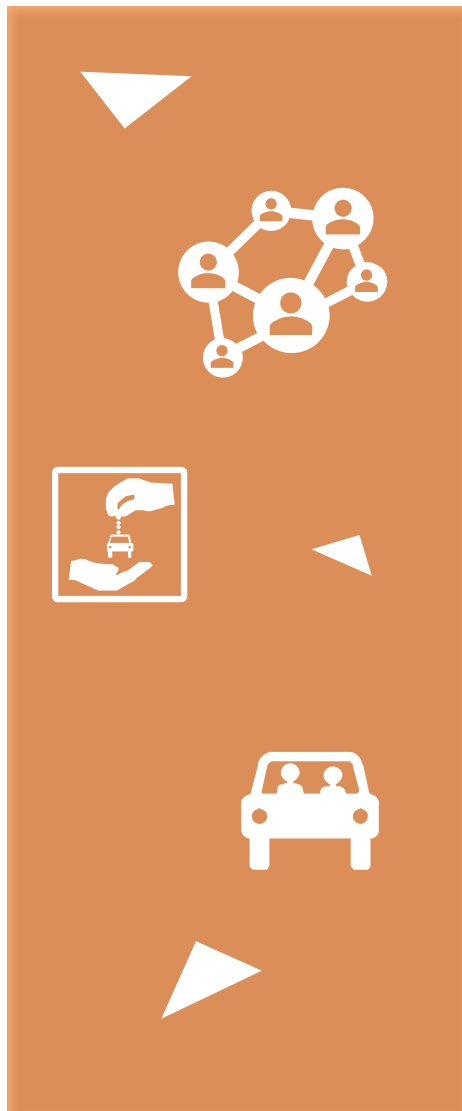
Suivi des mesures

- Nbre d'adhérents à l'association.
- Subventions versées par habitant.
- Animations et services organisés par l'association.
- Taux de participation aux événements.

Faisabilité

(de 1 = Simple à 3 = Complexe)

Simple			Complexe		
1	2	3	1	2	3
Technique			Financière		
			Coordination des acteurs		



Agir sur la place ou la manière d'utiliser l'automobile

Contexte et constat

- La pacification du trafic au sein des communes n'est pas développée de manière suffisante, pouvant induire certains conflits d'usage voire des accidents.
- Des conflits d'usage sur la voirie (stationnement illicite ponctuel, ...).

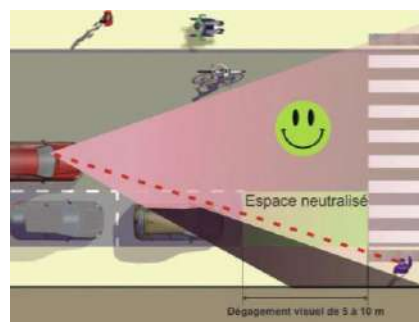
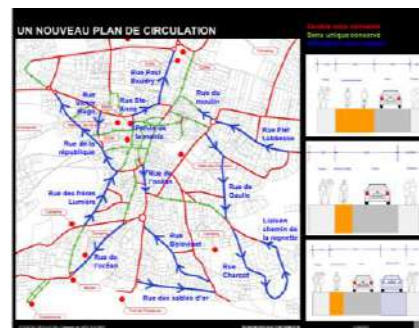
Objectif

Rééquilibrer la place accordée à chaque mode dans l'espace public en traitant l'impact de l'automobile par une pacification, un meilleur partage de la voirie, une sécurisation des espaces urbains et une meilleure gestion du stationnement

Mesure 1 : Lancer deux études sur les polarités (ou une étude mutualisée) afin de sécuriser et pacifier les traversées urbaines, réorganiser les circulations, diminuer la place de l'automobile et encourager le partage modal.

Les principes :

- Diminuer la place de l'automobile en cœur de bourg (et la redistribuer sur les abords si besoin)
- Diminuer la vitesse des voitures en instaurant des zones de modération de vitesses proches de pôles générateurs de déplacements et de secteurs stratégiques (traversées urbaines principales, lieux d'intermodalités, commerces...)
- **Revoir les plans de circulation** (sens de circulation, nombre de voie...), la **gestion des intersections afin de fluidifier, dissuader les trafics inutiles** (shunt, jalonner les parkings déportés ...) **mieux organiser les différents flux en vue de sécuriser la pratique des modes actifs dans la ville** (en identifiant et aménageant des itinéraires) ;
- **Organiser la bonne rotation du stationnement devant les commerces et services ;**
- **Se mettre en conformité par rapport à la LOM en supprimant les places de stationnement situées 5 m en amont de chaque passage piéton** (en cours sur Barentin)



Priorité de l'action

(note de 1 à 5 avec 1 = très prioritaire à 5 = peu prioritaire)

2,3 / 5

Acteurs

- **Chef de file :** les communes (ou CCCA pour le pilotage des études)

Coûts

- Plan de circulation : +/- 25 k€ par étude (+/- 40 K€ si étude mutualisée).
- Aménagements de voirie : variable selon les choix retenus dans les études

Suivi des mesures

- **Evolution du trafic** et des vitesses sur certains axes communaux (comptages).
- **Evolution des accidents** (fichier BAAC).
- **Enquête de stationnement** (évolution des pratiques).
- **Evolution du partage de la voirie.**
- **Evolution de la part des modes actifs** chez les scolaires.

Faisabilité

(de 1 = Simple à 3 = Complexe)

Simple	Complexe								
1	2	3	1	2	3	1	2	3	
	Technique			Financière			Coordination des acteurs		

Mesure 2 : Communiquer sur les bienfaits et les enjeux des changements envisagés

Développer et encourager le recours au covoiturage dans les communes solutions de mobilité

Envoyé en préfecture le 20/03/2025

Reçu en préfecture le 20/03/2025

Publié le

ID : 076-247600646-20250319-DELB20250026-DE

Bersier
Levrault

1,8 / 5

Priorité de l'action

(note de 1 à 5 avec 1 = très prioritaire à 5 = peu prioritaire)

Acteurs

- **CCCA** : Chef de file (AOM locale) en partenariat avec les communes pour les arrêts notamment

Coûts

- Promotion et charte : essentiellement temps humain soit +/- 0,10 ETP
- Déployer des arrêts : +/- 4 K€ pour environ 20 arrêts répartis sur la CCCA
- Proposer une subvention dans le cadre d'un partenariat avec opérateur : +/- 10 K€/an pour financer +/- 10000 trajets.

Suivi des mesures

- Evolution de la part modale du covoiturage, notamment chez les actifs
- Nombre de trajet proposés / trajets réalisés sur CC sur plateforme retenue
- Nbre d'aires et de places de covoiturage créés.

Faisabilité

(de 1 = Simple à 3 = Complexe)

Simple	Complexe							
1	2	3						
1	2	3						
1	2	3						
Technique			Financière			Coordination des acteurs		

Contexte et constat

- **1 aire de covoiturage bien identifiée** sur le territoire, située au sud de Barentin (1 seconde peu connue à Bouville et 2 autres aires à proximité de la CCCA : Echangeur de Roumare et échangeur d'Eslettes).
- On constate **moins de 6% d'utilisateurs réguliers** du covoiturage sur la CCCA.
- Prix avantageux mis en place par la Région via l'**application Karos**.
- Plateforme de mise en relation départementale : **Covoiturage76.net** : 3x plus d'utilisateurs qu'en 2010.
- **Ligne de covoiturage « Covoit'ici » entre Barentin et Rouen**
- **Blablacar daily via la Métropole Rouen Normandie**

Objectif

Inciter à la pratique du covoiturage dans les déplacements quotidiens, pour limiter l'autosolisme.

Mesure 1 : Choisir la ou les plateformes répondant aux attentes et communiquer pour la faire connaître et inciter à son usage

Promouvoir directement l'une ou des plateformes de « mise en relation » d'opérateurs nationaux pour le covoiturage de « courtes distances » et du « quotidien » et envisager un subventionnement du covoiturage :

- S'appuyer sur les diverses plateformes : Karos (partenaire Région – même si le dispositif de financement NOMAD Covoiturage est suspendu depuis le 1er janvier 2024), Blablacar Daily (partenaire de la MRN), Mobicoop ...
- **Ces plateformes permettent, via leur application** :
 - le partage des frais entre les utilisateurs,
 - d'accéder à la « prime covoiturage » du gouvernement de 100 € pour les conducteurs (valeur 2024 pour les conducteurs),
 - la participation financière **des AOM locales** pour subventionner les trajets.
 - de créer des communautés (un regroupement d'inscrits habitants d'un même secteur, salariés d'une même entreprise ou zone d'activités...)



Mesure 2 : Mettre en place une incitation financière au covoiturage subventionnée par la CCCA

- Il s'agira de proposer le paiement d'une partie des frais par l'intercommunalité d'un trajet réalisé.
- Quelques options possibles : au km (exemple 0,10 € / km par passager, plafonné à une limite) ou fixe (exemple: 1 € par trajet aller-retour, plafonnée au mois au pas), pour des trajets internes CCCA ou non ...
- A titre d'exemple, **dans la MRN avec Klaxit, les passagers voyagent pour 0,2 € et les conducteurs sont rémunérés entre 1,5 et 3 € / passager transporté.**

Mesure 3 : Déployer des arrêts de covoiturage « simple » pour identifier/sécuriser des points de rencontre et donner davantage de visibilité à la pratique en mixant covoiturage spontané type auto-stop et covoiturage organisé (avec mise en relation préalable).

- Des arrêts à localiser et matérialiser dans chacune des communes pour donner de la visibilité à la pratique et où l'attente de l'utilisateur et sa prise en charge seront sécurisées.
- 3 arrêts existants à Barentin liés à la ligne de covoiturage à destination de Rouen (Covoit'ici)
- 2 à 3 arrêts « simple » par commune où l'attente de l'utilisateur et sa prise en charge seront matérialisées
- Pour aller plus loin : possibilité d'optimiser la notion d'intermodalité en regroupant et faisant converger en 1 point tous les modes de transports (covoiturage spontané ou organisé, transport en commun, vélo...) : des points de rencontres / PEM

Mesure 4 : Montrer une exemplarité du covoiturage au sein des collectivités

- La CCCA à travers ses Elus et Agents pourra montrer une certaine exemplarité dans la pratique du covoiturage (partage d'un lien vers la plateforme retenue à chaque invitation de réunion physique)
- Produire une charte partenariale du covoiturage à signer avec les communes et associations comprenant les objectifs et les engagements en matière de covoiturage.

Saint-Lô Agglo (5 500 trajets sur 1 an)
Exemple de la tarification pour 20 km en vigueur dans l'agglomération à majorité rurale avec l'opérateur Karos



Une aire de covoiturage de qualité :

- Visible**
Depuis un axe fréquenté
- Située à un point de convergence des trafics**
- Facile d'accès**
Dans les 2 sens de circulation



Exemple d'aménagement d'une aire / Point de rencontre des Mobilités à Blet (Val d'Aubois / dep.18)



Agir à travers la communication et l'accompagnement aux changements de comportements

17 Créer un guide / plateforme de la mobilité à l'échelle du territoire

1/3

Envoyé en préfecture le 20/03/2025

Reçu en préfecture le 20/03/2025

Publié le

ID : 076-247600646-20250319-DELB20250026-DE



Contexte et constat

- Un **calculateur d'itinéraires régional (NOMAD)** disponible sur internet permettant de déterminer le meilleur trajet (mode de transport, routes utilisées...) entre 2 points donnés : *un système prenant en compte de nombreux modes de transport : offre ferroviaire, routière (transport en commun, voiture), le vélo et la marche*
- Une **offre ferroviaire intégrée à Google Transit** pour faciliter la planification des déplacements via Google

Objectif

Une information centralisée pour améliorer la connaissance de l'ensemble des solutions de mobilité pour favoriser leur utilisation.

Mesure 1 : Créer un guide mobilité reprenant l'ensemble des offres de mobilité

- **Intégrer tous les modes, les offres proposées par tous les acteurs** (public, associations, ...) **et pour l'ensemble des cibles.**
- Intégrer une cartographie de l'offre.
- **Le guide pourra s'appuyer aussi sur des outils existants** et renvoyer, dans certains cas, vers la **plateforme régionale NOMAD** et son calculateur d'itinéraire (information et grilles horaires des offres régionale)...
- Mettre en évidence les **avantages procurés** par les modes de transport alternatifs pour avoir une action de fond sur le changement de comportement ;

Mesure 2 : Assurer une communication multisupport pour toucher tout le monde

- **Format papier** (flyer, journaux communaux...) et/ou PDF pour l'impression et le téléchargement, **transmission mailing, réseaux sociaux** (limiter la distribution papier pour faciliter l'actualisation).
- **Répertoire web sur un site dédié/intégré** au site de la CCCA avec une page « répertoire » spécifique.

Récapitulatif

Départ : 27 mars 14:37

Barentin, Barentin - Pavilly, Pavilly

14:37 - 14:50

14:37 - 14:50

14:37 - 14:50

14:37 - 14:50

14:37 - 14:50

14:37 - 14:50

14:37 - 14:50

14:37 - 14:50

14:37 - 14:50

14:37 - 14:50

14:37 - 14:50

14:37 - 14:50

14:37 - 14:50

14:37 - 14:50

14:37 - 14:50

14:37 - 14:50

14:37 - 14:50

14:37 - 14:50

14:37 - 14:50

14:37 - 14:50

14:37 - 14:50

14:37 - 14:50

14:37 - 14:50

14:37 - 14:50

14:37 - 14:50

14:37 - 14:50

14:37 - 14:50

14:37 - 14:50

14:37 - 14:50

14:37 - 14:50

14:37 - 14:50

14:37 - 14:50

14:37 - 14:50

14:37 - 14:50

14:37 - 14:50

14:37 - 14:50

14:37 - 14:50

14:37 - 14:50

14:37 - 14:50

14:37 - 14:50

Départ le 27/03/2024 entre 6:07 et 21:07

Grille horaire

	6:07	13:07	14:07	15:07	16:01
Yvetot	12:07	13:07	14:07	15:07	16:01
Motteville	12:14	13:14	14:14	15:14	16:08
Pavilly	12:21	13:21	14:21	15:21	16:15
Barentin	12:24	13:24	14:24	15:24	16:18
Malaunay - Le Houleme	12:30	13:30	14:30	15:30	16:24
Maromme	12:34	13:34	14:34	15:34	16:28

Calcul d'itinéraire avec les offres de transport régionaux sur NOMAD

Priorité de l'action

(note de 1 à 5 avec 1 = très prioritaire à 5 = peu prioritaire)

2,1 / 5

Acteurs

- **CCCA**: Chef de file en collaboration avec les partenaires : communes, Régions, Conseil Départemental, partenaires associatifs ...

Coûts

- Maquettage par une agence pour un « livret » : +/- 10K€ ;
- **Site web** : +/- 5 K€
- Impression des **répertoires** : +/- 3k € pour 1 000 exemplaires.
- **0,15 ETP** pour l'année pour la création du guide, puis suivi ponctuel...

Suivi des mesures

- Nbre de répertoires distribués.
- Nbre de téléchargements / visites sur la page internet.
- Nbre de sollicitations / renseignements.

Faisabilité

(de 1 = Simple à 3 = Complexe)

Simple			Complexe					
1	2	3	1	2	3			
Technique			Financière			Coordination des acteurs		

↳ Dans le détail (suite) :

CC du Thouarsais	CC Rivière Chinon St Benoît la Forêt	CC du Genevois	Le Pays d'Alençon

Mesure 3 : Uniformiser et renforcer la communication entre les acteurs pour l'actualisation

Il est essentiel que la communication proposée par les différents acteurs du territoire, qu'il s'agisse des collectivités territoriales ou des prescripteurs sociaux, soit plus significative, qualitative et unifiée dans l'intérêt des habitants/visiteurs.

👉 Dans le détail :

Pour aider la CCCA à organiser son répertoire, plusieurs exemples ont été étudiés et comparés, incluant trois formats papier/imprimable et un site internet dédié.

Territoire	CC du Thouarsais	CC Rivière Chinon St Benoît la Forêt	CC du Genevois	Le Pays d'Alençon
Type répertoire	Livret à imprimer ou télécharger	Livret à imprimer ou télécharger	Livret à imprimer ou télécharger	Site internet dédié
Un sommaire	non	non	non	Page d'accueil avec menu
Nombre de pages / format	11 pages / format A4	11 pages / format A4	9 pages / format A4	8 sous menus
Présentation du territoire	non	non	Oui avec carte de l'offre	non
Offre présentée	Mode actifs, plan vélo & services associés, TC, TAD, mobilité inclusive, covoiturage, carburants alternatifs	TC, modes actifs, voiture individuelle, voiture partagée, stationnement	Voiture solo pour montrer ses points négatif, voiture autrement, TC, modes actifs,	Cars & bus, trains, location de 2 roues et voiture, covoiturage, taxi, accès permis de conduire, vélo via renvoi sur calcul d'itinéraire régional
Carte de l'offre	Oui (dont plan vélo, plan TC local et plan avec liaisons extérieures)	Oui (mais schématique avec plan vélo, plan lignes TC)	Oui avec un plan de l'offre multimodale sur une double page	Non – juste plan de l'offre TC
Grille / détail des horaires précis	Non pour assurer pérennité du guide	Non pour assurer pérennité du guide	Non pour assurer pérennité du guide	Non renvoi sur autre site alors que le téléchargement serait aisé
Comparatif entre les modes	Non	Non	Oui	Renvoi sur le calculateur régional
Sensibilisation	Très limitée	Très limitée	Oui	Non
A qui s'adresser pour en savoir plus ?	Oui (nombreux contacts et renvoi web)	Oui (nombreux contacts et renvoi web)	Oui (nombreux contacts et renvoi web)	Oui (téléphone conseiller en mobilité et renvoi web)
Les « plus » du répertoire	Quiz « A vous de jouer ! »	Des zooms & conseils par mode (comment équiper son vélo ? Eco-conduite...)	Focus sur l'autosolisme et son coût, des conseils & recommandations pour améliorer sa mobilité.	-

Organiser des évènements grand public pour promouvoir les solutions alternatives de mobilité et encourager le changement de comportement

Envoyé en préfecture le 20/03/2025

Reçu en préfecture le 20/03/2025

Publié le

ID : 076-247600646-20250319-DELB20250026-DE



Contexte et constat

- Pas d'évènement organisé de ce type sur la CCCA.

Objectif

Proposer des évènements en lien avec la mobilité durable afin de susciter des comportements plus vertueux et encourager l'utilisation des modes alternatifs à la voiture individuelle sur la CCCA.

Mesure 1 : Organiser un évènement festif grand public et généraliste de type « Fête de la Mobilité » ou plus ciblé de type slow up à l'échelle de la CCCA

Un évènement pour promouvoir toutes les offres de mobilité ou ciblé sur les modes actifs :

- Un évènement de type « Fête de la Mobilité » sur la CCCA lors de la semaine de la mobilité pour faire connaître l'offre de mobilité de façon ludique et de sensibiliser aux changements de comportement, d'essayer de nouveaux modes de déplacements, ... à organiser de manière tournante sur la collectivité.
- Un évènement de type « Slow up » qui se traduit par des parcours ouverts à tous les modes actifs (marche, vélos, rollers, trottinettes..) sur des routes fermées à la circulation, jalonnées d'attractions. Celui d'Alsace, c'est 35 000 participants avec un parcours découverte avec des boucles de 7 à 19 km sur 11 communes et 13 places festives avec des activités ludiques et dégustations gourmandes.

Mesure 2 : S'appuyer sur des manifestations locales pour assurer une communication/sensibilisation de terrain auprès des habitants

- S'appuyer sur tout type de manifestations locales existantes pour faire connaître à cette occasion l'offre de mobilité aux habitants via un stand d'information, des animations ludiques (essai de VAE...) ...



Priorité de l'action

(note de 1 à 5 avec 1 = très prioritaire à 5 = peu prioritaire)

2 / 5

Acteurs

- CCCA : Chef de file (AOM) mais l'organisation déléguée à un prestataire / association ...ou réalisée de manière conjointe.

Coûts

- Variable en fonction de l'ampleur de la manifestation (Fête de la mobilité : +/- 10 000 € – Slow Up : +/- 75 000 € avec de nombreux partenaires)

Suivi des mesures

- Nbre d'évènements et de participants.
- Enquête auprès des participants : connaissance de l'offre, satisfaction, attentes, ...

Faisabilité

(de 1 = Simple à 3 = Complexe)

Simple			Complexe		
1	2	3	1	2	3
Technique			Financière		
			Coordination des acteurs		

Exemples dans d'autres territoires



Fête de la Mobilité à Baume-les-Dames

Au programme :

- Balades urbaines à vélo ;
- Ateliers réparation vélo ;
- Village de la mobilité : simulateurs de conduite, vélo smoothies, quizz, etc. ;
- Tables rondes (« Comment se déplace-t-on près de chez nous ? », ...) ;
- Ciné-cyclo,

COÛTS



+/- 15 000 € par an de budget (communication incluse).



Slow Up en Alsace

Association réunissant les collectivités locales et des partenaires privés.

- Elle organise **tous les ans** un évènement festif et gratuit autour de différents circuits de la Route des Vins sur des routes fermées à la circulation pour l'occasion. Des animations et stands autour du vélo, de la gastronomie, du tourisme et des loisirs sont présents dans les villages traversés.

- **32 000 participants en 2022** (1^{er} événement touristique Alsacien), le parcours découverte de 11 communes sur près de 38 km (avec des boucles de 7 à 19 km). 13 places festives avec des activités ludiques et dégustations gourmandes jalonnent le circuit.



Semaine européenne de la mobilité



Défi « J'y vais » lancé par l'ADEME chaque année pour promouvoir la mobilité durable dans les déplacements D/T



Challenge mobilité en Région Bourgogne-Franche-Comté

Contexte et constat

- 8 500 emplois avec près de 1 500 entreprises répartis sur le territoire, ont 2 000 emplois dans la zone commerciale de Barentin

Objectif

Favoriser un changement de comportement en proposant des solutions personnalisées tant pour les trajets domicile-travail que pour les déplacements professionnels...

Mesure : Définir un programme d'accompagnement auprès des employeurs

- Organiser des **réunions de sensibilisation à la mobilité durable** (telles que des café-mobilité, des ateliers, incitation au covoiturage, les essais de VAE, etc.) en ciblant d'abord les employeurs **de plus de 50 salariés et ceux regroupés sur des ZA** : présentation des solutions alternatives et de l'offre TC, incitation au covoiturage, des essais de VAE, etc.
- Promouvoir :
 - Favoriser le **changement modal** grâce à la mise en place du « **Forfait mobilités durables** » (jusqu'à 700 €/salarié/an, par coût de déplacement domicile travail en TC, covoiturage, vélo).
 - Proposer à la Région ou créer à l'échelle de la CCCA un **Challenge Mobilité** : défi de mobilité sur une période donnée entre entreprises ou entre services d'une intercommunalité (kilomètres parcourus avec un mode alternatif à la voiture, temps de télétravail...)



Différentes phases d'un PDME



Priorité de l'action

(note de 1 à 5 avec 1 = très prioritaire à 5 = peu prioritaire)

1,7 / 5

Acteurs

- CCCA** : chef de file pour le Conseil en mobilité auprès des entreprises (promotion / animation / ...)

Coûts

- 0,2 ETP pour la CC soit +/- 12 k€ pour une action socle de conseil auprès des entreprises
- Le coût du programme OEPV varie selon le nombre de salariés : entre 4k€ et 8 k€
- Plan de mobilité employeur : entre 15 et 30 k€

Suivi des mesures

- Nbre d'entreprises sensibilisées et évolution du nombre de salariés concernés
- Nbre d'actions menées (PDME, forfait mobilité, participation au challenge...)
- Evolution des parts modales des actifs

Faisabilité

(de 1 = Simple à 3 = Complexe)

Simple			Complexe		
1	2	3	1	2	3
Technique			Financière		
		1	2	3	
		Coordination des acteurs			

👉 Détail de l'action (suite) :

- **S'appuyer sur le programme CEE, Objectif Employeur Pro-Vélo (OEPV) de l'ADEME** pour les entreprises intéressées :

Il vise à accompagner 4 500 employeurs dans le développement d'une culture vélo au sein de leurs établissements et la promotion de la mobilité active parmi leurs salariés.

- Ce programme propose un accompagnement sur mesure par des experts, comprenant un autodiagnostic et des conseils personnalisés pour améliorer la politique cyclable de l'entreprise. Les employeurs peuvent ensuite utiliser une prime (4 à 8 k€) pour mettre en œuvre des services disponibles dans le catalogue du programme, offrant ainsi une quinzaine d'actions éligibles à des financements.



- **S'appuyer sur le dispositif Mobili'Pro de l'ADEME** permettant aux organisations publiques et privées **d'optimiser la gestion de leurs déplacements professionnels et de leurs flottes de véhicules :**

- Outil de management de la mobilité reposant sur :

- Une analyse de l'existant (diagnostic du parc, analyse des pratiques...)
- Un tableur Mobili'Pro (outil de gestion central de la démarche)
- 30 fiches actions proposant des solutions d'optimisation
- Un accompagnement, conseil et un partage d'expérience auprès des structures concernées

3 axes d'intervention



© ADEME

« Mobili'Pro a été un dispositif déclencheur »

Les Sables d'Olonne Agglomération (85) - Parc initial de 37 véhicules

Exemple d'action : achat d'un vélo de service à assistance électrique.

« Mobili'Pro a été un dispositif déclencheur pour mettre en place un réel outil de suivi du parc. Nous nous sommes basés sur le dispositif pour collecter les données de base et nous avons ensuite créé notre propre outil de suivi. »

Elodie Vanpouille - Responsable Déplacements, Transports

© ADEME

« Maîtriser des données de synthèse »

Ville de Pouzauges (85) - Parc initial de 15 véhicules

Exemple d'action : achat d'un véhicule électrique.

« S'engager dans la démarche a été un déclic. Le diagnostic global a fait ressortir des données de synthèse sur lesquelles nous n'avions pas de visibilité. Nous nous sommes rendu compte du nombre total de kilomètres roulés et que certains de nos véhicules n'avaient que très peu de kilométrage. »

Michel Frimaudeau - Adjoint au directeur des services techniques

© ADEME © ADEME

« Utiliser le levier du management »

CCI du Maine-et-Loire (49) - Parc initial de 35 véhicules

Formations à l'utilisation des véhicules électriques, mise en place d'un logiciel de réservation des véhicules.

« Le levier le plus important reste celui du management : la CCI du Maine-et-Loire veut inciter à choisir des heures de réunion compatibles avec les horaires de train et à privilégier les visioconférences. Notre idée est que le trajet le plus sûr est celui que l'on ne fait pas. »

Amélie Bossard - Chargée de mission RSE

20 Lancer une étude de Plan de Mobilité inter-entreprises sur la ZA de Barentin

Envoyé en préfecture le 20/03/2025

Reçu en préfecture le 20/03/2025

Publié le

ID : 076-247600646-20250319-DELB20250026-DE



Contexte et constat

- ZA Mesnil-Roux : **+200 entreprises** et **+2500 emplois**.
- **14 000 déplacements réalisés / jour** entre la zone commerciale du Mesnil-Roux et la MRN.

Objectif

Accompagner les entreprises, pour promouvoir la mobilité durable auprès des salariés afin d'inciter au report modal, limiter l'autosolisme et diminuer le coût de la mobilité pendulaire

Mesure 1 : Informer les employeurs sur les obligations légales (la LOM impose aux entreprises de plus de 50 salariés sur un même site d'inclure la mobilité domicile-travail dans les négociations annuelles obligatoires (NAO)).



La LOM rend obligatoire dans les entreprises de plus de 50 salariés la négociation annuelle sur l'amélioration de la mobilité domicile-travail : réduction du coût de la mobilité, la promotion des modes de transport durables et la prise en charge des frais. En cas de non-accord, la mise en place d'un Plan de Mobilité Employeur devient obligatoire.

Mesure 2 : Engager une démarche Plan de Mobilité (Inter-)Employeur, PM(I)E, pilotée par la CCCA

- La ZA de Barentin 200 entreprises et environ 2500 emplois, est la cible privilégiée de part son envergure et le nombre de salariés accueillis ;
- Le PDMIE est une approche globale de l'ensemble des déplacements des personnes liées à un établissement : personnel, visiteurs, livreurs, clients... Il vise à réduire l'utilisation individuelle de la voiture en adoptant un ensemble de mesures simples et adaptées aux spécificités de chaque établissement.

Mesure 3 : Créer un label « employeur mobilité durable »

- Mettre en valeur localement les employeurs engagés dans la démarche de mobilité durable (accorder des avantages ... si labélisés).

Exemple de solutions découlant d'un Plan de Mobilité Employeur

- Mise en réseau des salariés / agents pour faciliter la pratique du covoiturage
- Places de stationnement réservées aux covoitureurs
- Mise à disposition de kits vélo
- Mise en place de stationnement vélos abrités et sécurisés
- Stage d'éco conduite
- Achat de vélos électriques pour certains déplacements professionnels
- Télétravail, la flexibilité des horaires
- Mise en place du Forfait mobilité Durable
- Evolution des transports collectifs pour desservir l'entreprise

Priorité de l'action

(note de 1 à 5 avec 1 = très prioritaire à 5 = peu prioritaire)

2 / 5

Acteurs

- **CCCA** : Chef de file en collaboration avec les Entreprises de la ZA Mesnil-Roux de Barentin

Coûts

- Réalisation d'une étude de PDMIE : environ 50 k€ pour une démarche menée par un prestataire (co-financement entre les partenaires à envisager et aides possibles). La mise en œuvre des actions sera ensuite du ressort des entreprises, de la CCCA etc...

Suivi des mesures

- Nombre de structures et de salariés intégrés dans un Plan de Déplacements
- Evolution de la répartition modale des déplacements pour les salariés concernés.

Faisabilité

(de 1 = Simple à 3 = Complexe)

Simple			Complexe		
1	2	3	1	2	3
Technique			Financière		
			Coordination des acteurs		

Encourager et accompagner le développement d'un panel de services itinérants et/ou à distance pour limiter les besoins de déplacements et l'immobilisation subie

Envoyé en préfecture le 20/03/2025

Reçu en préfecture le 20/03/2025

Publié le

ID : 076-247600646-20250319-DEL20250026-DE



Contexte et constat

- Malgré un **maillage complexe de la L526** (1/3 de la population intercommunale habite à moins de 500m d'un arrêt), **l'offre reste limitée** sauf sur le tronçon Pavilly-Rouen.
- Absence de Maison France Service ou d'Espace Relais Intercommunal.
- Deux communes** proposent **2 services de transports solidaires** : le sénior bus (2 navettes séniors entre Barentin et Pavilly) et 1 navette marché mise en place par la commune de Barentin, ouverte aux PMR depuis mars 2023.
- Un système de TAD assuré par la Région** : Minibus 76, principalement pour les PMR. Possibilité de rejoindre les principaux bourgs ainsi que les grandes agglomérations selon le secteur du domicile.

Objectif

Rapprocher les services et commerces des habitants pour diminuer les déplacements contraints et limiter l'immobilité subie et l'exclusion.

Mesure 1 : Accompagner la mise en place de services à distance au sein d'Espaces Relais Intercommunaux

- Encourager le développement des Maisons France services (regroupement de services : Pôle emploi, la CAF, la CPAM...), accueil de bornes de télémedecine...



Mesure 2 : Accompagner les initiatives publiques ou privées de commerces et services ambulants itinérants

- Il peut s'agir de** : commerces et services de base, les services culturels des collectivités (bibliothèque / médiathèque), d'un camion de médecine ambulante (ex : vacci-navette), Services sport / loisirs (salle de sports ambulante, piscine, bar ambulante, ...), des actions sociales (portage à domicile...), etc.
- Ils peuvent être accompagnés / facilités par les collectivités de différentes manières** : aide financière, matériel, humaine, communication, mise à disposition d'une place de stationnement...).

Priorité de l'action

(note de 1 à 5 avec 1 = très prioritaire à 5 = peu prioritaire)

2,1 / 5

Acteurs

- Chef de file** : porteurs de projet privés, publics ou associatifs
- Rôle CCCA** : un rôle de promotion / accompagnement (technique et/ou financier)

Coûts

- Très variables selon le type de services développés
- Besoin humain et coût pour la collectivité : selon le type d'accompagnement proposé

Suivi des mesures

- Nbre de sites et fréquentation des MFS et espaces relais.
- Nombre et type de services ainsi que les communes couvertes

Faisabilité

(de 1 = Simple à 3 = Complexe)

Simple			Complexe		
1	2	3	1	2	3
Technique			Financière		
1		2	Coordination des acteurs		

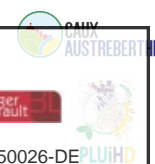
Encourager et accompagner le développement d'un panel de services itinérants et/ou à distance pour limiter les besoins de déplacements et l'immobilisation subie

Envoyé en préfecture le 20/03/2025

Reçu en préfecture le 20/03/2025

Publié le

ID : 076-247600646-20250319-DELB20250026-DE



Quelques exemples de services itinérants :

Le Médico-bus (Est de l'Orne)

- Dispositif de prise en charge des soins non-programmés dans l'Orne-Est depuis avril 2020 destiné en priorité aux personnes sans médecin traitant.
- Partenariat entre la Communauté professionnelle territoriale de santé Orne-Est, l'ARS, la Région Normandie, l'Etat et la CPAM.
- Le Médico-bus sillonne l'Est du Département de l'Orne (CC Mortagne-au-Perche, Pays d'Aigle, Hauts de Perche, ...).



Un bus de sport dans le Lot

- Créé en 2019 à l'initiative d'un particulier.
- Le bus, destiné aux séniors, parcourt les villages du Lot, offrant la possibilité d'une activité physique et de créer du lien social.
- 400 adhérents dès les premiers mois de fonctionnement.



L'épicerie solidaire de la CC Flandres-Lys

- Service organisé par le CCIAS, l'épicerie est accessible sur dossier selon les ressources financières des familles.
- Une centaine de familles bénéficiaires en 2019.
- L'épicerie s'approvisionne sur les invendus des supermarchés et producteurs, l'épicerie propose des produits 80 % moins chers qu'en grande surface.



Bar truck (Cher)

Lancé par un particulier.

- Une quinzaine de villages visités par semaine dans le Pays de Sancerre.
- Un 2e camion en projet.




MSAP Mobile (CC Thiérache Sambre et Oise)

- Créé en 2017 par la CCTSO.
- Opérateurs classiques : Pôle emploi, la CAF, la CPAM, la CARSAT, la MSA et la mission locale.
- 30 à 50 usagers reçus par mois.
- Coût d'investissement : 65 k€ + 53 k€ pour le garage, financé à 78 % par l'Etat (DETR, FCTVA...).
- Fonctionnement : 35 k€/an, dont 31 k€ de personnel.



➔ Synthèse de la priorisation indicative des actions

Quelles priorités des actions ? : la quasi-totalité des actions semblent prioritaires !

Envoyé en préfecture le 20/03/2025
 Reçu en préfecture le 20/03/2025
 Publié le 
 ID : 076-247600646-20250319-DEL20250026-DE

Actions

niveau de priorité : très prioritaire à 5 (peu prioritaire)

Agir sur les TC	1. Solliciter la Région, afin de renforcer le niveau de services sur les lignes TER (PROXI/CITI) entre la CCCA et la M. Rouen N.	1,8 / 5
	2. Lancer une étude de requalification des accès automobiles et du stationnement autour des deux gares	1,6 / 5
	3. Engager avec la Région, une réflexion sur la modification de la ligne Nomad 526 en 3 lignes distinctes et renforcer son offre	1,8 / 5
	4. Encourager l'expérimentation d'une ligne express de transport collectif routier sur l'A150 reliant la CCCA et la métropole de Rouen aux heures de pointe du matin et du soir	1,6 / 5
	5. Développer une ligne de transport entre Barentin et Duclair / Le Trait	2,7 / 5
	6. Expérimenter la mise en place d'un système de TAD zonal en rabattement sur les polarités et la ligne régulière de TC de la CCCA (MOCA)	2,1 / 5
Agir pour les modes actifs	7. Développer la pacification dans les principales traversées de bourgs et aux abords des pôles générateurs de déplacement	2,1 / 5
	8. Suite à l'étude de requalification de la zone commerciale de Barentin, proposer une première phase de travaux d'amélioration ciblant les connexions et circulations piétonnes	1,6 / 5
	9. Réaliser un Schéma Directeur Cyclable à l'échelle de la CCCA pour disposer d'une vision d'un maillage global et d'une programmation des futurs aménagements	2 / 5
	10. Développer du stationnement vélo en box / consignes sécurisés sur les lieux d'intermodalité (gare, arrêts TC, ...)	2 / 5
	11. Mettre en place une flotte de Vélos à Assistance Electrique (VAE) en lieu et place de certains véhicules des collectivités	2 / 5
	12. Développer un service de location de moyenne et longue durée de VAE à destination des habitants	3 / 5
	13. Structurer un programme d'écomobilité scolaire autour du programme « Savoir Rouler à Vélo »	2 / 5
Agir sur l'automobile	14. Accompagner la structuration et l'implantation d'une association vélo pour animer la politique locale	2,1 / 5
	15. Engager une étude pour revoir le plan de circulation sur les communes de Barentin et Pavilly (circulation, partage voirie, ...)	2,3 / 5
Agir à travers la communication...	16. Développer et encourager le recours au covoiturage dans les communes dépourvues de solutions de mobilité	1,8 / 5
	17. Créer un guide / plateforme de la mobilité à l'échelle du territoire	2,1 / 5
	18. Organiser des événements grand public pour promouvoir les solutions alternatives de mobilité et encourager le changement de comportement	2 / 5
	19. Proposer un programme d'accompagnement / sensibilisation des entreprises	1,7 / 5
	20. Lancer une étude de Plan de Mobilité inter-entreprises sur la ZA de Barentin	2 / 5
	21. Accompagner le développement d'un panel de services itinérants et/ou à distance pour limiter les déplacements	2,1 / 5

➔ Synthèse : rôles CCCA et coûts

Synthèse : rôle CCCA et coûts de mise en œuvre du plan d'actions (I)

Envoyé en préfecture le 20/03/2025

Reçu en préfecture le 20/03/2025

Publié le

ID : 076-247600646-20250319-DELB20250026-DE



	Actions	Rôle CCCA	Autres acteurs		CCCA		Moyen humain
			Investissement	Exploitation annuelle	Investissement	Exploitation annuelle	CCCA
1	Solliciter la Région, afin de renforcer le niveau de services sur les lignes TER (PROXI/CITI) entre la CCCA et la Métropole Rouen Normandie (MRN)	Lobbying auprès de la Région <i>(en lien avec la MRN)</i>	AOM Régionale compétente pour l'offre TER, mais elles sont non chiffrables à ce stade				Ponctuel - lobbying
2	Lancer une étude de requalification des accès automobiles et du stationnement autour des deux gares	Chef de file, Pilotage et financement de l'étude			+/- 40 k€ (à partager avec autres acteurs ?)		Selon degré d'investissement de la CC dans le projet
3	Engager avec la Région, une réflexion sur la modification de la ligne Nomad 526 en 3 lignes distinctes et renforcer son offre	Lobbying auprès de la Région <i>en lien avec les autres AOM locales</i>		+/- 52 k€ pour évolution proposée			Ponctuel - lobbying
4	Encourager l'expérimentation d'une ligne express de transport collectif routier sur l'A150 reliant la CCCA et la métropole de Rouen aux heures de pointe du matin et du soir	Lobbying auprès de la Région	Jusqu'à 15 M€	Entre 1,2 M€ et 5 M€			Selon degré d'investissement de la CC dans le projet
5	Développer une ligne de transport entre Barentin et Duclair / Le Trait	Lobbying auprès de la Région		De +/- 54k€ à 279 k€ Selon scénarios proposés			Ponctuel - lobbying

Synthèse : rôle CCCA et coûts de mise en œuvre du plan d'actions (II)

Envoyé en préfecture le 20/03/2025
 Reçu en préfecture le 20/03/2025
 Publié le _____
 ID : 076-247600646-20250319-DELB20250026-DE



Actions	Rôle CCCA	Autres acteurs		CCCA		Moyen humain
		Investissement	Exploitation annuelle	Investissement	Exploitation annuelle	CCCA
6	Expérimenter la mise en place d'un système de Transport A la Demande (TAD) zonal en rabattement sur les polarités et la ligne régulière de TC de la CCCA (MOCA)				De +/- 21 k€ à 108 k€	0, 2 ETP pour la 1 ^{ère} année de création et suivi
7	Développer la pacification dans les principales traversées de bourgs et aux abords des pôles générateurs de déplacement	Partenaire technique (communication, étude...)	Selon programme d'aménagement		De +/- 5 k€ à 10 k€ (communication)	Ponctuel en suivi des projets
8	Suite à l'étude de requalification de la zone commerciale de Barentin, proposer une première phase de travaux d'amélioration ciblant les connexions et circulations piétonnes	Partenaire technique (étude, gestionnaire ZA...)	Travaux selon résultats études		+/- 40 k€ étude et travaux selon conclusion étude	Selon degré d'investissement de la CC
9	Réaliser un Schéma Directeur Cyclable à l'échelle de la CCCA pour disposer d'une vision d'un maillage global et d'une programmation des futurs aménagements	Chef de file de la réalisation de l'étude			+/- 30 k€ (Etude)	0,1 ETP pour la consultation et le suivi de l'étude
10	Développer du stationnement vélo en box / consignes sécurisés sur les lieux d'intermodalité (gare, arrêts TC, aires de covoiturage...)	Chef de file en lien avec les communes			+/- 35 k€ si porté par CC	Ponctuel

Synthèse : rôle CCCA et coûts de mise en œuvre du plan d'actions (II)

Envoyé en préfecture le 20/03/2025

Reçu en préfecture le 20/03/2025

Publié le

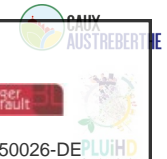
ID : 076-247600646-20250319-DEL20250026-DE



Actions	Rôle CCCA	Autres acteurs		CCCA		Moyen humain	
		Investissement	Exploitation annuelle	Investissement	Exploitation annuelle	CCCA	
11	Mettre en place une flotte de Vélos à Assistance Electrique (VAE) en lieu et place de certains véhicules des collectivités	Pilote et financeur			+/- 25 k€		Ponctuel
12	Développer un service de location de moyenne et longue durée de VAE à destination des habitants	Chef de file en tant qu'AOM locale			+/- 85 k€	6 k€	0,10 ETP
13	Structurer un programme d'écomobilité scolaire autour du programme « Savoir Rouler à Vélo » pour apprendre les bonnes pratiques	Chef de file				+/- 14,5 k€ pour 20 classes	Ponctuel
14	Accompagner la structuration et l'implantation d'une association vélo pour animer la politique locale	Chef de file de la réalisation de l'étude				À partir +/- 6 k€ Selon choix retenus	Selon degré d'investissement de la CC dans l'animation
15	Engager une étude pour revoir le plan de circulation sur les communes de Barentin et Pavilly (circulation, partage de voirie, ...)	Partenaire technique ou pilotage des études			+/- 40 k€ (à partager avec autres acteurs ?)		0,1 ETP pour la consultation et le suivi de l'étude

Synthèse : rôle CCCA et coûts de mise en œuvre du plan d'actions (II)

Envoyé en préfecture le 20/03/2025
 Reçu en préfecture le 20/03/2025
 Publié le _____
 ID : 076-247600646-20250319-DELB20250026-DE



Actions	Rôle CCCA	Autres acteurs		CCCA		Moyen humain
		Investissement	Exploitation annuelle	Investissement	Exploitation annuelle	CCCA
16	Développer et encourager le recours au covoiturage dans les communes dépourvues de solutions de mobilité	Chef de file en tant qu'AOM locale			+/- 14 k€ Variable selon les choix retenus	0,10 ETP
17	Créer un guide / plateforme de la mobilité à l'échelle du territoire	Chef de file en collaboration avec les partenaires			+/- 18 k€	0,15 ETP pour la 1 ^{ère} année de création et suivi
18	Organiser des événements grand public pour promouvoir les solutions alternatives de mobilité et encourager le changement de comportement	Chef de file avec délégation à un prestataire / association				À partir 10 k€ et selon les choix retenus Selon degré d'investissement de la CC dans le projet
19	Proposer un programme d'accompagnement / sensibilisation des entreprises	Chef de file				+/- 12 K€ 0,2 ETP pour une action globale de conseil en mobilité
20	Lancer une étude de Plan de Mobilité inter-entreprises sur la ZA de Barentin	Chef de file en collaboration avec les entreprises			50 k€ (pour étude à financer avec autres acteurs)	0,1 ETP pour la consultation et le suivi de l'étude
21	Encourager et accompagner le développement d'un panel de services itinérants et/ou à distance pour limiter les besoins de déplacements et l'immobilisation subie	<i>Promotion et accompagnement</i>				Selon les choix retenus Ponctuel