

PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

Rapport final

Communauté de Communes Terroir de Caux

Août 2024



PHASE 1

DIAGNOSTIC

1. Préambule

L'objectif de ce diagnostic est de mettre en lumière les forces et les faiblesses de l'offre de mobilité existante sur le territoire de la Communauté de Communes Terroir de Caux, d'analyser l'organisation des mobilités et d'identifier les opportunités d'évolution de celle-ci, tant sur le volet de la mobilité générale que des mobilités actives. C'est un appui nécessaire à l'élaboration d'une stratégie de mobilité cohérente à l'échelle du territoire.

Cette première phase de diagnostic a été marquée par différentes rencontres auprès des acteurs du territoire, notamment les différentes communes de ce dernier. Ces rencontres ont été l'occasion d'identifier les attentes et les problématiques de mobilité spécifiques rencontrées sur un territoire vaste et aux caractéristiques variées.

Le diagnostic ici présenté se décompose en plusieurs parties :

- Analyse du profil de la communauté de communes : socioéconomie, activités économiques, scolarité, lieux de vie, ...
- Analyse de l'offre de mobilité existante : état des lieux des services existants, de sa qualité au regard du territoire, difficultés, projets à venir et zones à enjeux, ...
- Analyse quantitative et qualitative de la demande de mobilité,
- Retours des collectivités et premiers retours du public,
- Mise en avant des premières orientations et propositions évoquées.

Le diagnostic a notamment été construit à partir des données et documents suivants :

- Recensement INSEE 2019 : population et emploi,
- Flux de mobilités INSEE 2017 : actifs et scolaires,
- Les documents d'urbanisme et réglementaires transmis par l'intercommunalité,
- Véloroutes : France Vélo Tourisme,
- BD Topo : ZAE, Pôles générateurs de déplacements, enseignement,
- DGFIP : cadastre,
- Études préexistantes sur et autour du territoire
- Échanges avec les communes et retours des questionnaires,
- Enquêtes auprès des habitants et usagers,
- Fiches techniques du CEREMA

2. Analyse territoriale

2.1. Présentation du territoire

Le périmètre étudié comprend l'entièreté du territoire de la Communauté de Communes Terroir de Caux (CCTC), soit un total de 79 communes. La commune la plus peuplée du territoire est Val-de-Scie avec 2 535 habitants. Nous pouvons observer les différentes communes du territoire dans des paysages ouverts et variés, caractérisés par un territoire à dominante agricole et vallonné.

À dominante rurale, le territoire est peu marqué par des mobilités touristiques, sauf ponctuellement, par exemple le parc Arb'aventure. L'occupation des sols fait avant tout ressortir la présence de vastes

espaces agricoles et quelques espaces forestiers sur la partie ouest du territoire tandis qu'à l'est, le secteur est plus urbanisé.

Situé au nord du département de la Seine-Maritime, la CCTC bénéficie de bonnes conditions de desserte du territoire. Le territoire jouit de grands axes routiers à la fois sur son territoire, mais également à proximité :

- La N27 traverse le territoire, du nord au sud, et permet de relier un grand nombre de communes de l'intercommunalité et de connecter le territoire à la commune de Dieppe situé sur les bords de la Manche.
- Au sud du territoire, sur la commune de Beautot, se trouve un échangeur autoroutier qui permet un accès à l'A29 et l'A151.

De plus, plusieurs infrastructures permettant des déplacements à longue distance faciles et rapides sont présentes sur le territoire :

- Gare TER :
 - Longueville-sur-Scie : Dieppe en 15 min et Rouen en 40min
 - Val-de-Scie : Dieppe en 20 min et Rouen en 30min
 - Saint-Victor-l'Abbaye : Dieppe en 30 min et Rouen en 25min
- Gare TGV :
 - Gare de Rouen à 30min de Val-de-Scie
 - Le Havre en 50min
 - Amiens en 1h30
 - Paris en 1h40
- Aéroports :
 - Dieppe : 20 min de Val-de-Scie
 - Rouen : 50 min de Val-de-Scie
 - Le Havre : 1h de Val-de-Scie

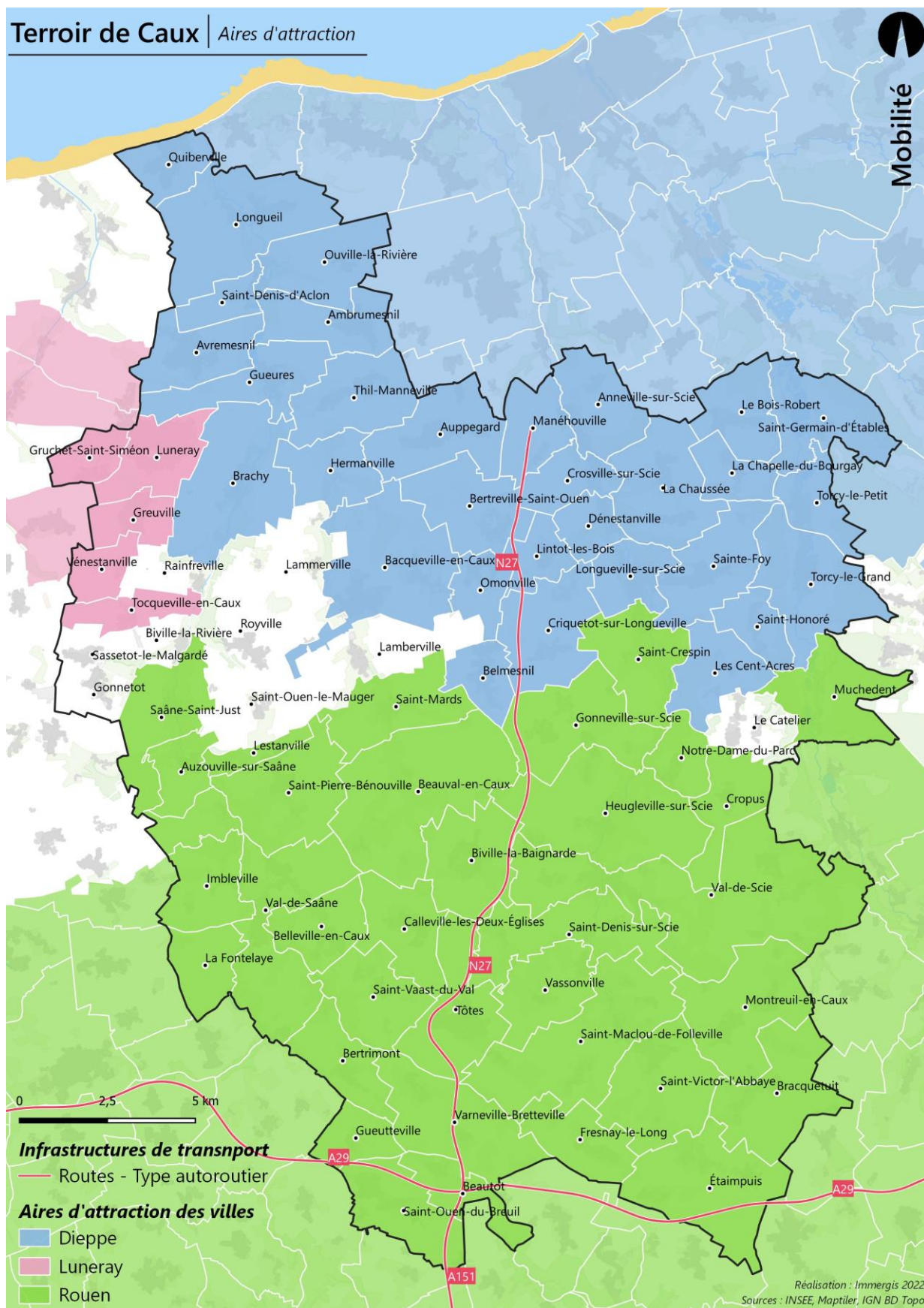


Figure 1 - Aires d'attraction du territoire

2.2.Démographie et emploi

Le territoire accueille 37 872 habitants (*RP INSEE, 2019*). La population entre le RP de 2013 et le RP de 2019 est en augmentation (+ 1,23 %) sur le territoire, alors que sur la même période la population du département de la Seine-Maritime diminue de 0,08 %.

La structure de la population du Terroir de Caux est marquée par différents éléments :

- Un fort vieillissement de la population entre 2013 et 2019 qui suit l'évolution générale du département de la Seine-Maritime, vieillissement étant amené à s'intensifier dans les années à venir.
- Une augmentation de près de 30% des + de 60 ans en 10 ans sur le territoire.
- Une baisse de la présence des 30 à 44 ans sur le territoire.
- Une densité de population assez faible avec 77,4 hab./km² et seulement deux communes ont plus de 2000 habitants à savoir Val-de-Scie et Luneray.

Part des 60 ans et +	CC Terroir de Caux	Département de la Seine-Maritime	France
2013	23	23,8	24
2019	25,6	26,1	25,9

Cette structure de la population a plusieurs conséquences sur les mobilités. Le vieillissement de la population se traduisant par exemple par une limitation des possibilités de déplacements de cette dernière et donc un besoin accru de services locaux.

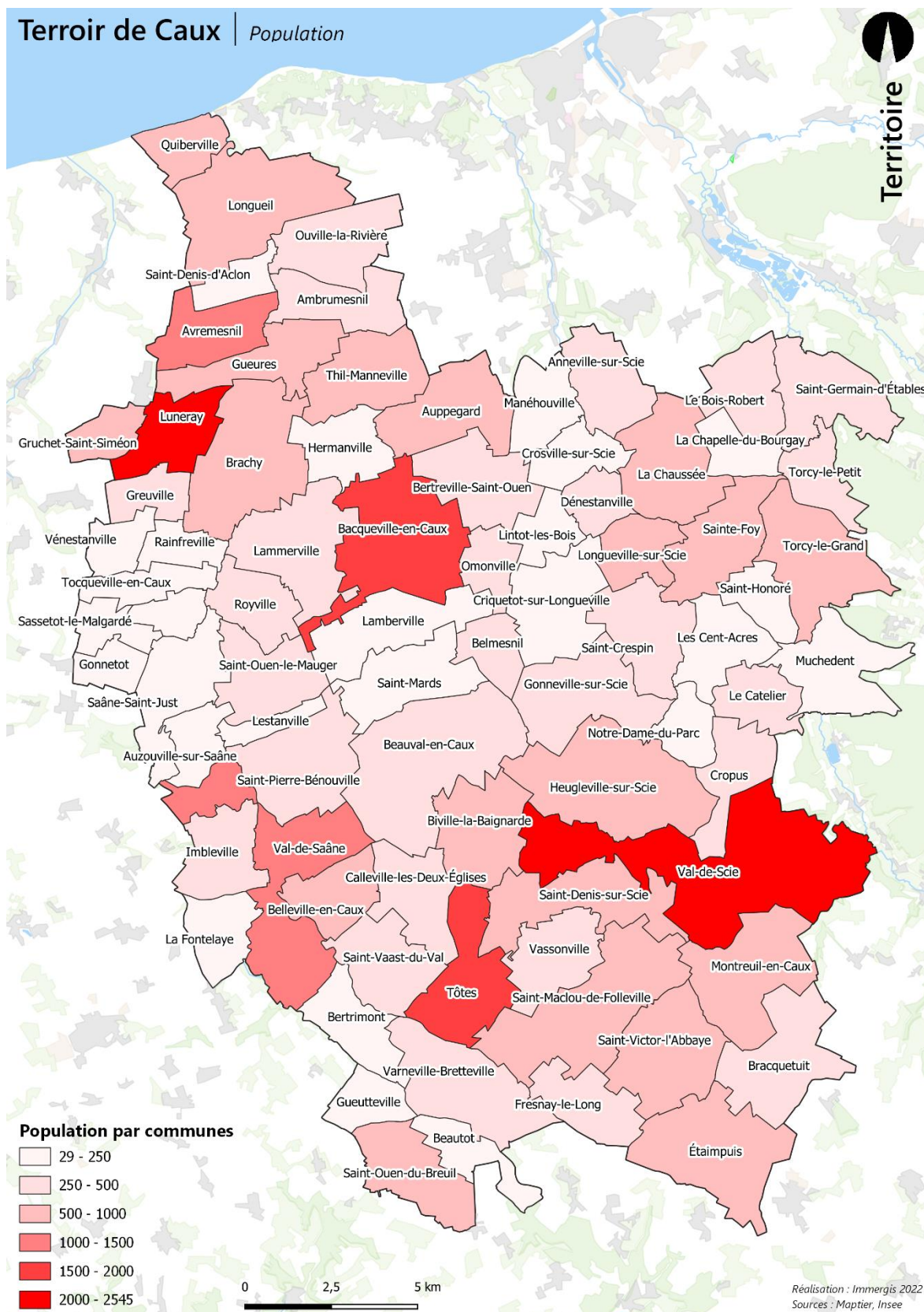


Figure 2 - Densité de population par commune

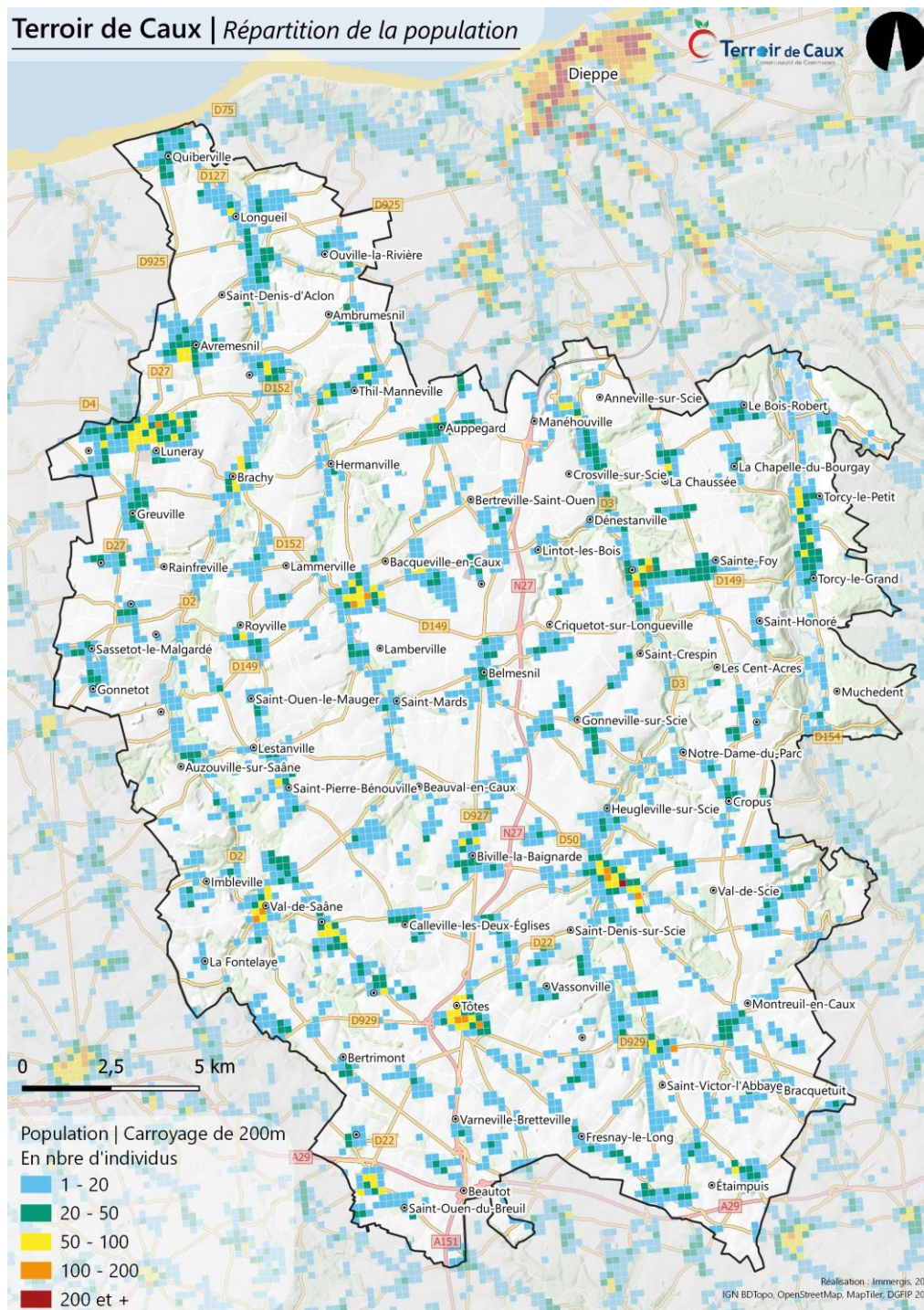


Figure 3 – Répartition de la population sur le territoire

Cette question des déplacements se retrouve également au travers des données d'emploi de la population. Le taux de **chômage** dans la CC est d'une moyenne de 9,6% en 2019, ce qui est bien inférieur au reste de la France (13,4% pour la même période).

La demande en déplacements liés aux impératifs d'emplois est portée par l'installation de ménages depuis les centres urbains à proximité, ces derniers conservant très souvent leur emploi en zone urbaine.

L'analyse des caractéristiques de la population et du territoire permet d'identifier les principales caractéristiques des flux de populations observés dans la suite de ce diagnostic. Qu'il s'agisse des spécificités de la population ou les distances réalisées.

La CCTC regroupe près de 8 764 emplois sur son territoire en 2019, soit une baisse de - 1,86 % depuis 2013. Plusieurs ZAE communales et intercommunales sont recensées sur le territoire dont :

- Zone Industrielle du Luneray, *Luneray*
- Zone d'Activités Les Vikings, *Beautot*
- Zone d'Activités Trois Rivières, *Tôtes*

L'Indice de Concentration de l'Emploi (ICE), qui permet d'apprécier la fonction de pôle d'emploi ou résidentielle d'un territoire, en 2018 la moyenne nationale est de 98,7% (INSEE). C'est le rapport entre le nombre total d'emplois proposés sur un territoire et le nombre d'actifs occupés qui y résident. Ainsi, sur la CCTC, il est de 53,9%.

Nous pouvons donc observer que la différence entre emplois locaux disponibles et actifs occupés est notable. Bien que le nombre d'emplois soit en stagnation sur le territoire, notamment grâce à ses zones d'activités, l'influence d'agglomérations extérieures et de la couronne parisienne est tout de même importante, traduisant donc d'importants besoins en déplacements pour les actifs.

Les principaux employeurs du territoire sont implantés majoritairement dans les communes les plus importantes de Terroir de Caux et leurs zones d'activités respectives. Cependant, de nombreux grands établissements maillent également le territoire, bien que les flux associés à ces derniers ne s'organisent pas forcément depuis les espaces urbanisés situés à proximité immédiate.

L'accès aux établissements du territoire est source de préoccupation, tant pour les salariés et candidats à l'emploi que pour les entreprises, certains candidats ne pouvant être embauchés faute d'être véhiculés. Bien que les raisons du chômage soient multiples, l'absence de solutions de mobilité en est un facteur important, notamment chez les populations les plus jeunes et défavorisées (25,7% de chômeurs chez les 15 à 24 ans du territoire en 2019). En raison notamment du coût associé à l'accès à l'indépendance dans la mobilité par le passage du permis de conduire (1 875 € en moyenne en Seine-Maritime en 2016) et l'achat d'un premier véhicule.

L'importance du nombre d'emplois dans le secteur de la construction (10,2% des emplois du territoire en 2019) et des indépendants (12,8%) et artisans, traduisent de nombreux emplois associés à une activité mobile sur et hors du territoire.

Autre indicateur important, le lieu de travail des actifs sur le territoire : seulement 15,7% des actifs de la CC Terroir de Caux travaillent dans leur commune de résidence. Ce taux n'est pas vraiment proche de celui du département de la Seine-Maritime qui est de 30,3%.

Ainsi, il faut en moyenne 26 minutes aux actifs de Terroir de Caux pour se rendre sur leur lieu de travail, en parcourant 29,4 kilomètres. Cette moyenne de 26 minutes dans les trajets pendulaires cache cependant des disparités, avec près de 28,9% des actifs devant se déplacer plus de 30 minutes par trajet.

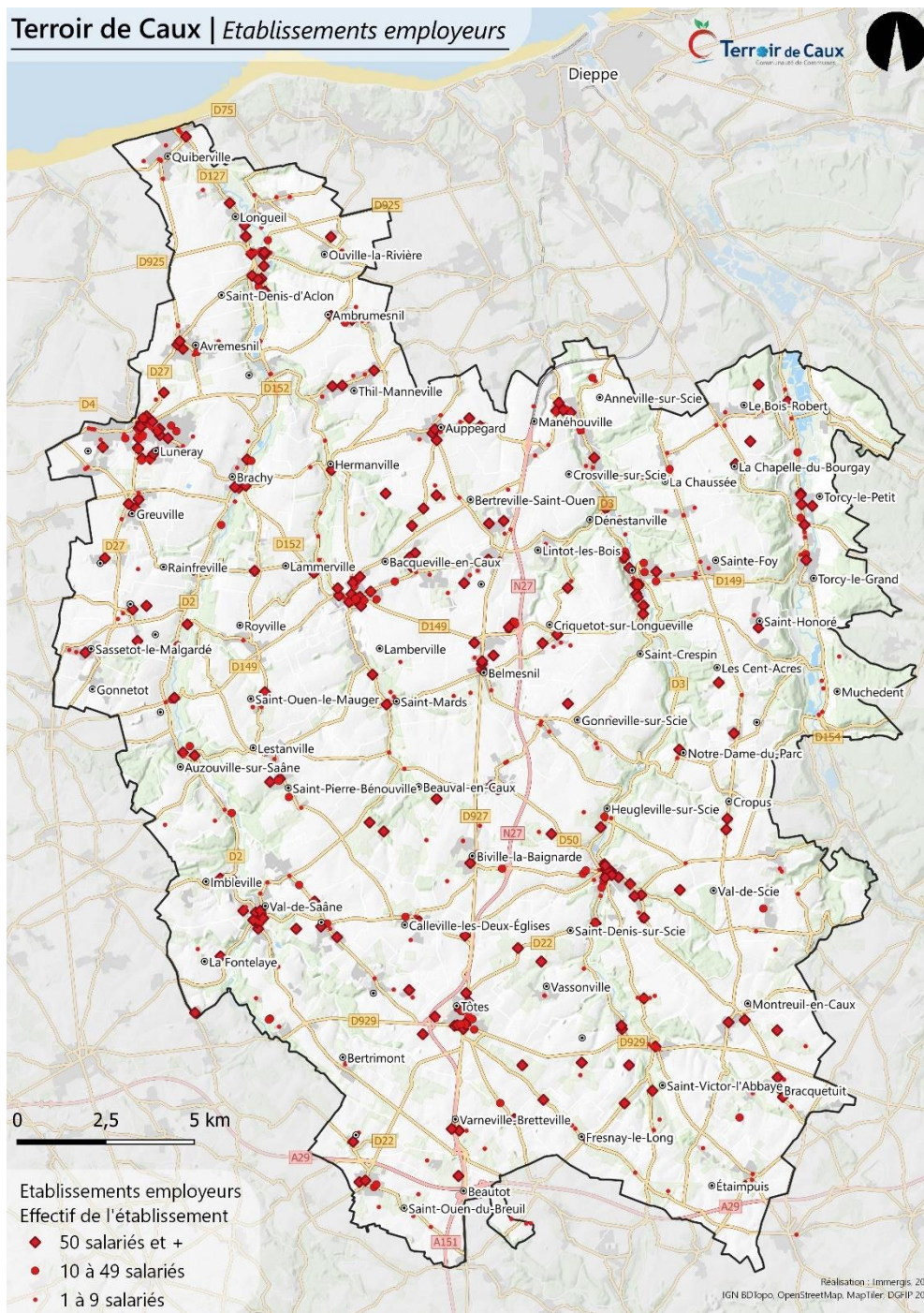


Figure 4 – Répartition des établissements employeurs sur le territoire

2.3.Enseignement

8 616 personnes, dont l'âge est de 2 ans et plus sont scolarisées sur le territoire du Terroir de Caux (INSEE, RP 2019).

Une partie de ces élèves sont accueillies dans les 58 établissements d'enseignement localisés sur le territoire :

- 53 établissements d'enseignements primaires (maternelles et élémentaires, privés et publics)
- 4 collèges (*Longueville-sur-Seine, Luneray, Val-de-Scie, Bacqueville-en-Caux*)
- 1 Section d'enseignement général et professionnel adapté (*Val-de-Scie*)

L'accès aux établissements scolaires diffère selon la catégorie de ces derniers, des lignes scolaires sont proposées par la région Normandie afin de relier les écoles et collèges du territoire. Si 2 606 élèves sont inscrits à ce service pour l'année scolaire 2021-2022, les lignes les plus fréquentées sont celles desservant les collèges.

L'accès des élèves aux écoles, y compris en RPI, est majoritairement le fait d'une dépose en voiture par les parents à l'établissement. Les élus faisant d'ailleurs souvent remarquer les tensions engendrées par la question du stationnement autour des écoles aux heures d'entrées et de sortie des classes.

L'absence de lycées sur le territoire implique d'importants flux de jeunes vers les territoires alentour (Dieppe, Yvetot, Barentin, Saint-Valéry-en Caux, Offranville). En l'absence de services scolaires spécifiques vers ces derniers, ce sont les lignes du réseau Nomad qui assurent leur desserte depuis Terroir de Caux.

2.4.Offre commerciale et de services

L'activité commerciale de Terroir de Caux est portée par la présence de marchés dans les centres-bourgs de plusieurs communes, qu'il s'agisse de Tôtes, Bacqueville-en-Caux, Avremesnil, Val-de-Saône, Longueville-sur-Scie ou Luneray ; faisant la promotion de la production agricole et artisanale locale. Le territoire recense également de nombreux commerces de proximité et de première nécessité dans les bourgs et centres des différentes communes. Cette présence n'est cependant pas systématique et de nombreuses communes ne disposent d'aucune offre commerciale, y compris de première nécessité.

En termes de grandes surfaces, le territoire est assez peu pourvu, seules les communes de Luneray, Bacqueville-en-Caux, Tôtes, Val-de-Scie, Longueville-sur-Scie et de Torcy-le-Petit en sont pourvues. Il résulte de cette répartition commerciale d'importants besoins de déplacements vers les territoires voisins de Terroir de Caux pour de nombreux habitants, tant en raison de l'absence de surface commerciale à proximité immédiate que la recherche d'établissements plus économiques.

De nombreux besoins de déplacements sont également liés à l'accès aux **services de santé**, concernant ces derniers, Terroir de Caux abrite :

- 9 pharmacies,
- 28 médecins généralistes, en partie à la maison de santé Médiscie à St-Crespin,
- 7 établissements d'accueil pour seniors.

Tout comme les établissements commerciaux, l'offre médicale du territoire implique de nombreux déplacements hors de ce dernier, notamment pour accéder aux différents spécialistes. Le territoire ne dispose d'aucun hôpital ou clinique. Les besoins ne peuvent dans ce cas être pourvus dans leur totalité en voiture et la nécessité d'accompagner les publics dans l'accès aux services médicaux, notamment au travers de l'offre de transport en commun, du transport à la demande et solidaire est un élément à développer dans le l'élaboration du plan de mobilité simplifié. Une nouvelle maison de santé est par ailleurs en cours de construction à Bacqueville-en-Caux.

En termes de services à la population, différents équipements sont également générateurs de flux sur le territoire de Terroir de Caux. Il s'agit notamment de :

- La maison France Services à Bacqueville-en-Caux regroupant différents organismes administratifs accessibles. Cette situation amène ce service à devoir recevoir des habitants ne pouvant pas forcément se déplacer de façon autonome (pour raisons de santé, économiques, ...), il est donc important de pérenniser sa desserte par le transport à la demande et assurer une accessibilité à tous les publics.
- Une permanence de la maison France Services est également proposée dans le bourg d'Auffay sur la commune de Val-de-Scie et à Luneray, nécessitant une prise de rendez-vous en amont.
- La piscine de Val-de-Saône, peut être amenée à générer d'importants flux et besoin, bien que peu accessible en transport en commun.

Tout comme pour la localisation des emplois et de l'offre éducative, il ressort une polarisation de l'offre commerciale et de services sur les communes les plus peuplées : Luneray, Bacqueville-en-Caux, Tôtes, Val-de-Scie et Longueville-sur-Scie. Ainsi que, dans une moindre mesure, la commune de Val-de-Saône, plus isolée, et la centralité formée par les agglomérations de Longueil, Ouveille-la-Rivière et Saint-Denis-d'Aclon ; Quiberville, de par sa situation côtière est également un pôle majeur notamment dans l'offre commerciale touristique, restauration notamment.

Bien que ce maillage en principaux pôles de services et commerciaux permette de garantir une relative facilité d'accès aux services de première nécessité (sous réserve de posséder un véhicule automobile), de nombreux services plus spécifiques, notamment de santé, sont introuvables sur le territoire et nécessitent de se rendre dans les agglomérations dieppoises ou rouennaises. De même, la présence d'hypermarchés autour du territoire, qu'il s'agisse de Dieppe, Yvetot ou Barentin, tend à capter une partie des flux commerciaux des habitants du fait de l'offre proposée et leur localisation à proximité des principaux pôles d'emplois du territoire

2.5.Principaux pôles générateurs de déplacement sur le territoire.

Les pôles générateurs du territoire sont identifiés selon plusieurs catégories. Les principaux pôles retenus sont les suivants :

- Établissements d'enseignement primaire et secondaire :
 - Écoles
 - Collèges
- Services :
 - Maison France Services, Bacqueville-en-Caux
 - Zones commerciales
 - Centres-villes

- Services de santé :
 - Maisons médicale, Saint-Crespin, Val-de-Scie, Tôtes
 - Centre médicaux, Bacqueville-en-Caux
- Principaux sites culturels et loisirs :
 - Arb'aventure, Dénestanville
 - Château de Bosmelet, Val-de-Scie
 - Piscine intercommunale, Val-de-Saône
- Zones d'activités et de commerces :
 - Z.A Les Vikings, sur la commune de Beautot
 - Z.A Trois Rivières, sur la commune de Tôtes
 - Z.A Ouville-Ambrumesnil, sur la commune d'Ouville-la-Rivière
 - ZI Luneray, sur la commune de Luneray

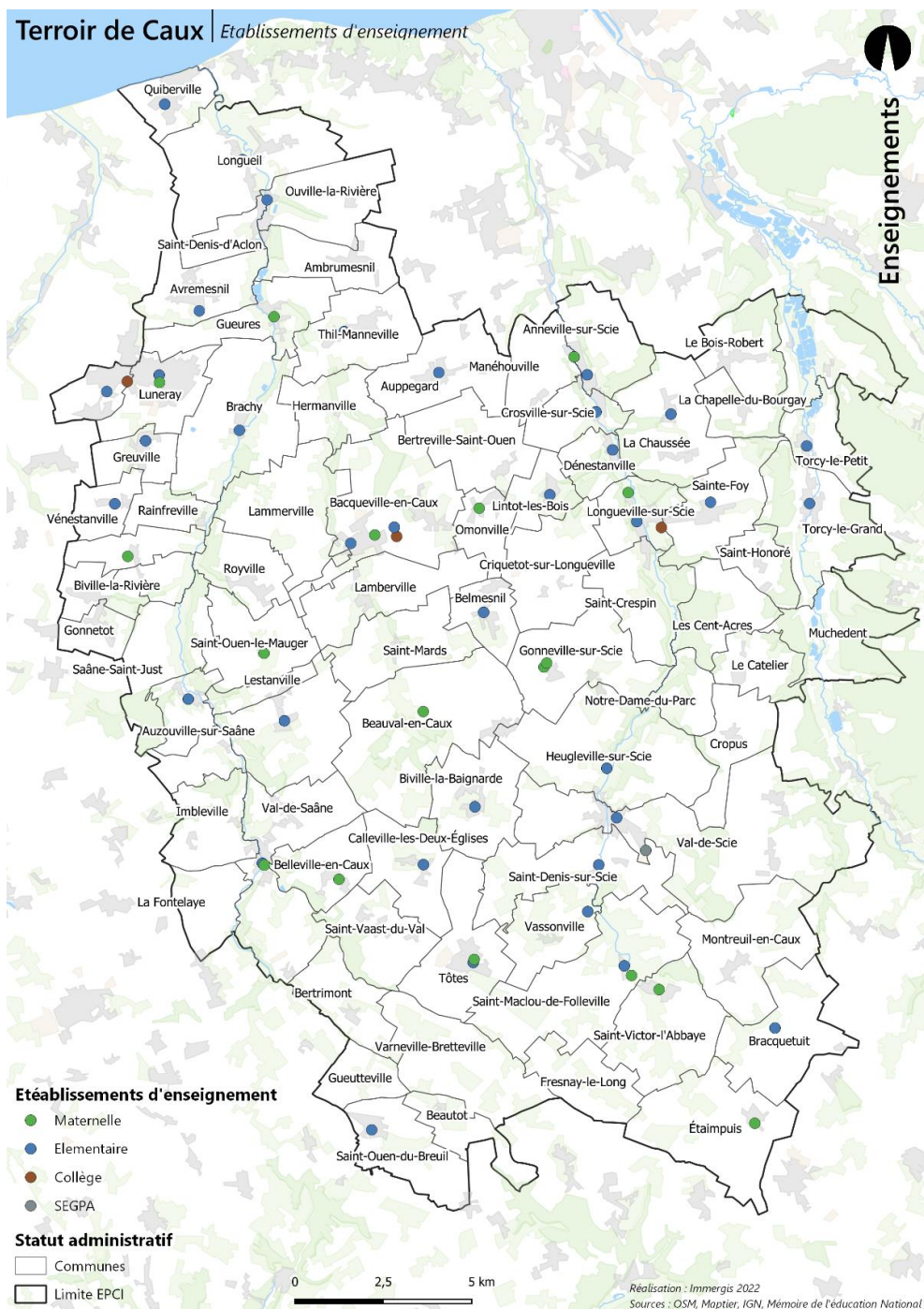


Figure 5 - Établissements scolaires présents sur le territoire

2.6. Analyse des flux (INSEE, RP 2019)

2.6.1. Flux domicile-études

Flux internes	
Trajet	Flux (nombre de personnes)
Tôtes ⇔ Val-de-Scie	80
Saint-Vaast-du-Val ⇔ Tôtes	67
Saint-Victor-l'Abbaye ⇔ Val-de-Scie	64
Gruchet-Saint-Siméon ⇔ Luneray	64
Saint-Denis-sur-Scie ⇔ Val-de-Scie	60

Flux internes aux communes	
Commune	Flux (nombre de personnes)
Bacqueville-en-Caux	324
Val-de-Scie	299
Tôtes	185
Luneray	178
Val-de-Saône	147
Longueville-sur-Scie	138
Brachy	98

Les flux domicile-études internes au territoire de Terroir de Caux sont marqués par les déplacements à destination des établissements secondaires (collèges), qui justifient la plupart des trajets intercommunaux. Mais également vers les établissements primaires des communes en RPI.

Les flux internes aux communes sont quant à eux liés aux déplacements vers les établissements primaires. Ces derniers sont proportionnels au nombre d'habitants de la commune, et plus spécifiquement des ménages jeunes. Les déplacements internes aux communes représentent d'ailleurs un vivier potentiel pour le développement de pratiques actives.

Flux sortants	
Trajet	Flux (nombre de personnes)
Longueville-sur-Scie → Dieppe	69

Val-de-Saône → Yerville	60
Tôtes → Dieppe	60
Luneray → Dieppe	56
Val-de-Saône → Yvetot	55

Les flux domicile-études de Terroir de Caux avec les territoires voisins sont marqués par une forte dynamique de départ de la communauté de communes vers ces derniers. Ils sont dirigés en majorité vers la commune de Dieppe. Cela peut notamment s'expliquer par la présence de nombreux collèges et lycées sur la commune.

Flux entrants	
Trajet	Flux (nombre de personnes)
Les Grandes-Ventes → Longueville-sur-Scie	77
La Gaillarde → Luneray	40
Le Bourg-Dun → Luneray	35
Sainte-Marguerite-sur-Mer → Quiberville	24
Dieppe → Omonville	21

Les flux entrants proviennent quant à eux de communes voisines à Terroir de Caux et se concentrent sur les établissements secondaires de Luneray et Longueville, ainsi qu'à Tôtes pour l'accès aux écoles.

De manière globale, les modes de déplacements pouvant être envisagés, et observés, associés à ces pratiques sont :

- Les transports en commun et/ou à la demande pour l'accès aux établissements secondaires, centralisant les flux,
- Des solutions douces pour l'accès aux établissements primaires et internes aux communes, à l'exception des communes composées de plusieurs hameaux, parfois distants les uns des autres.

Les déplacements domicile-études sont donc marqués par les éléments suivants :

- Un recours au bus ou à l'automobile pour l'accès aux établissements secondaires alentour ou à ceux de Terroir de Caux depuis les communes proches,
- Le recours au TER ou la voiture pour les établissements supérieurs, souvent dans une chaîne de déplacement incluant un accès à la gare en voiture.

2.6.2. Flux domicile-travail

Les déplacements au sein de la CCTC se font très largement en véhicule motorisé :

Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail (INSEE RP, 2019)				
Type de déplacement	CC Terroir de Caux	Département de la Seine-Maritime	Région Normandie	France
Pas de déplacement	4,8	3,8	4,6	4,1
Marche à pied (ou rollers, patinette)	2,9	6,4	5,8	6,1
Vélo (y compris à assistance électrique)	0,7	1,5	1,5	2,3
Deux-roues motorisé	1	1,3	1,3	1,8
Voiture, camion ou fourgonnette	87,9	76,7	80,2	70,4
Transports en commun	2,7	10,3	6,6	15,2

La typologie de déplacement sur le territoire de la CC du Terroir de Caux se rapproche des valeurs du département pour certains modes de déplacement. Néanmoins, on remarque que la voiture occupe une part très importante des déplacements sur le territoire. Pour la CCTC, la voiture occupe près de 10% de plus des déplacements que sur le département de la Seine-Maritime. Les transports en commun ne sont que très peu utilisés en comparaison avec le département ou la région. Enfin la pratique du vélo sur le territoire occupe une infime part des déplacements. À noter que les chiffres nationaux prennent en compte des territoires fortement urbanisés, à la structure différente de celle de la Communauté de communes.

Flux internes	
Trajet	Flux (nombre de personnes)
Gruchet-Saint-Siméon ⇄ Luneray	80
Avremesnil ⇄ Luneray	79
Bacqueville-en-Caux ⇄ Luneray	71
Greuville ⇄ Luneray	61

Flux internes aux communes	
Commune	Flux (nombre de personnes)
Val-de-Scie	340
Luneray	306
Val-de-Saône	204
Bacqueville-en-Caux	180
Tôtes	146
Longueville-sur-Scie	100
Avremesnil	69

Les flux domicile-travail internes à Terroir de Caux sont marqués par une faiblesse des déplacements intercommunaux, la majorité de ces derniers étant soit : internes aux communes ou à destination de territoires extérieurs. Les déplacements internes aux communes permettent d'envisager la réalisation d'aménagements doux locaux, notamment vers les zones d'activités, les établissements d'enseignement et les zones commerciales, en raison du nombre d'emplois concentrés dans ces secteurs ainsi que par le caractère multiple des besoins en déplacements vers ces derniers.

Flux sortants	
Trajet	Flux (nombre de personnes)
Bacqueville-en-Caux → Dieppe	110
Luneray → Dieppe	102
Thil-Manneville → Dieppe	102
Sainte-Foy → Dieppe	96

Flux entrants	
Trajet	Flux (nombre de personnes)
Les Grandes-Ventes → Longueville-sur-Scie	88
La Gaillarde → Luneray	65
Le Bourg-Dun → Luneray	49
Sainte-Marguerite-sur-Mer → Quiberville	44

Les flux domicile-travail de Terroir de Caux avec les territoires voisins sont marqués par une forte dynamique de départ de la communauté de communes vers ces derniers. Il s'agit avant tout du flux vers Dieppe et les communes Rouxmesnil-Bouteilles et Offranville, ainsi que les pôles d'emplois accessibles depuis la Nationale 27, la Métropole de Rouen Normandie en premier lieu, mais aussi Barentin et Yvetot. Dans une moindre mesure, Saint-Valéry-en-Caux attire une partie des habitants du nord-ouest de la communauté de communes, ainsi que Petit-Caux pour les communes du nord-est. L'influence de Petit-Caux comme pôle générateur de déplacement et de concentration d'emplois peut

être amenée à évoluer fortement durant la prochaine décennie avec le site de Penly, qui est retenu pour la réalisation de nouveaux réacteurs EPR2, à horizon de 2035-2037.

Des zones d'emplois plus lointaines sont également à noter, l'analyse des flux de déplacement faisant apparaître environ 295 déplacements à destination de l'Île-de-France, dont 125 à destination de Paris. Bien que ces emplois soient dans leur très grande majorité, concernés par la pratique du télétravail plusieurs jours par semaine.

Concernant les flux entrants sur le territoire de Terroir de Caux, ces derniers s'orientent principalement sur les communes abritant les zones d'activités du territoire, confirmant également le besoin de solutions de rabattement depuis les gares du territoire et la desserte de ce dernier par des solutions de transport en commun ou de mobilités partagées.

Les flux pendulaires de la communauté de communes suivent l'organisation nord-sud du territoire portée par la N27 et la voie ferrée et une amélioration des solutions permettant l'utilisation de la voie ferrée ainsi que de nouveaux recours à l'infrastructure routière est une priorité du plan de mobilité simplifié.

SYNTHÈSE

- Le territoire de la Communauté de Communes Terroir de Caux est à **dominante rurale**, marqué également par une faible densité de population sur des communes du territoire.
- **L'influence d'agglomérations extérieures** comme Dieppe Maritime ou bien de la Métropole de Rouen Normandie se fait sentir sur le territoire concernant les flux domicile - travail, tant dans les déplacements vers ces dernières que par la concentration de services proposés.
- **Une population en légère augmentation de +1,23%**, mais qui connaît un vieillissement. Ce dernier peut impacter la mobilité dans les questions d'isolement et d'accès aux services (santé, commerces...). Néanmoins, les services de santé sont concentrés sur certaines communes du territoire facilement accessibles en voitures comme Bacqueville-en-Caux.
- La Communauté de Communes Terroir de Caux est marquée par **d'importants flux sortant** en raison de la forte concentration d'emplois dans les communes situées à proximité comme Dieppe ou Rouen.
- **Deux communes apparaissent comme attirant la majorité des actifs** du territoire grâce à ses nombreux pôles d'emploi, il s'agit de :
 - Luneray
 - Val-de-Scie
- **Plus de 85% des déplacements se font en véhicule motorisé, soit une écrasante majorité des déplacements**, alors que la part modale des transports en commun et des modes doux (vélo, marche à pied) **reste anecdotique avec seulement 6,3% des déplacements sur le territoire.**

- **Beaucoup de flux sortants sont en direction de la commune de Dieppe**, qui est facilement accessible aussi bien en transport en commun qu'en voiture en empruntant de grands axes routiers comme la N27.

3. Offre de mobilité

3.1. Le réseau routier

Comme nous l'avons évoqué, la communauté de communes de Terroir de Caux est marquée par une utilisation massive des véhicules motorisés et traversée par de nombreux axes routiers structurants, permettant un accès souvent direct et efficace vers les pôles et agglomérations, en premier lieu de Rouen et de Dieppe, accessibles par la N27 qui traverse le territoire, du nord au sud, l'accès à Dieppe ayant d'ailleurs été récemment facilité (30/06/22) par la mise en service du viaduc de la Scie et le prolongement de la N27 jusqu'à Arques-la-Bataille.

Les nombreuses départementales du territoire permettent d'irriguer ce dernier depuis les grands axes formés par la N27 et les anciennes routes nationales déclassées : D925 au nord entre Saint-Valéry-en-Caux et Dieppe et D929 au sud entre Yvetot et St-Saëns. Ces grands axes permettent également de rejoindre le réseau autoroutier et donc un accès plus large, national, voire européen, au territoire. Si les nombreuses départementales du territoire permettent d'accéder facilement aux grands axes routiers depuis la majorité des communes, ces derniers sont également porteurs de nombreuses nuisances dans les agglomérations traversées. À moyen terme, l'un des enjeux de taille est de sécuriser ces départementales dans la traversée des agglomérations, mais également d'identifier les aménagements et opportunités disponibles à cette fin hors agglomération. Les nuisances routières peuvent également découler des grands axes, parfois générateurs de pollution sonore dans les agglomérations, par exemple la N27 à Tôtes.

Témoignant de l'usage massif de l'automobile, le taux d'équipement des ménages est de 91,6% en 2019, dont 51% disposant de deux véhicules ou plus. Ce taux d'équipement automobile est d'ailleurs en augmentation depuis 2013. Cependant, 1 021 (6,6%) ménages composés d'au moins deux adultes ne sont équipés que d'un véhicule dans le foyer et 1 318 (8,4%) ménages ne sont équipés d'aucun véhicule. En l'absence de solutions alternatives, un besoin d'accès à l'automobile existe chez ces ménages pour assurer une indépendance dans les déplacements.

À l'inverse, seuls 77,8% des ménages disposent d'au moins une place de stationnement sur leur lieu de résidence. La croissance du parc automobile, et démographique, du territoire est donc synonyme d'une pression accrue sur les parcs de stationnement publics et la voirie, notamment à l'intérieur des centres bourgs. Cette problématique du stationnement nécessite de penser à terme un encadrement plus strict du respect des minima de stationnement dans les nouvelles constructions et de repenser le plan de stationnement des communes les plus touchées.

Le trafic automobile se concentre bien évidemment sur le réseau magistral, défini ici par la N27 et les autoroutes A29 et A151 au sud du territoire de la communauté de communes. Les anciennes nationales voient également un trafic important, permettant de connecter les communes les plus éloignées de la N27 aux pôles de Dieppe et d'Yvetot. Cette architecture routière permet de connecter efficacement le territoire de Terroir de Caux aux services et pôles d'emplois à proximité, mais est également responsable d'importants points négatifs lorsque les agglomérations ne sont pas traversées. Outre l'aspect infranchissable des infrastructures routières les plus importantes (N27 et autoroutes), agissant comme véritables barrières segmentant le territoire en plusieurs espaces fonctionnels distincts, ces

dernières sont porteuses d'importants problèmes de sécurité en agglomération et aux intersections principales.

Conjugée à une problématique de vitesse excessive, réelle ou du moins ressentie, dans les agglomérations, telle que relevée par de nombreux élus au cours des rencontres avec ces derniers, l'importance du trafic routier sur certains axes empêche une quelconque circulation alternative sur, ou à proximité de, ces derniers, empêchant le développement ou la mise en valeur de nombreuses traversées de centres-bourgs.



Figure 6 – Trafic et accidentologie sur les axes routiers du territoire CCTC

Accidentologie						
	Tués	Blessés	Hospitalisés	Légers	Agglomération	Hors agglomération
111 accidents	11	149	105	44	32	79
Dont piétons	2	11	8	3	6	6
Dont cyclistes	0	3	1	2	2	1

Bacqueville-en-Caux <> Dieppe	25 minutes
Bacqueville-en-Caux <> Gare de Rouen Rive Droite	45 minutes
Luneray <> Dieppe	25 minutes
Luneray <> Gare de Rouen Rive Droite	50 minutes
Auffay <> Dieppe	30 minutes
Auffay <> Rouen Rive Droite	35 minutes
Tôtes <> Rouen Rive Droite	30 minutes
Tôtes <> Dieppe	30 minutes
Val-de-Saône <> Dieppe	35 minutes
Quiberville <> Dieppe	25 minutes

Concernant le transport de marchandises, en l'absence d'espaces de chargement ou d'installations terminales embranchées (ITE) sur la ligne ferroviaire traversant la communauté de communes, la totalité des biens importés et exportés sur le territoire doivent être acheminés par des transporteurs routiers, le plus souvent par poids lourds. Le trafic associé à cette circulation de poids lourds renforce la dangerosité des axes routiers les plus empruntés, c'est notamment le cas sur la D2, depuis la D929 et jusqu'à Brachy, empruntée par de nombreux poids lourds en provenance ou à destination de la zone d'activité de Luneray, et traversant d'importants bourgs, dont celui de Val-de-Saône. Entre la N27 et Luneray, la D149 et D152 sont également fortement empruntées, synonymes de très fréquents passages dans le centre de Brachy ou de Bacqueville-en-Caux. La commune de Tôtes souffre également de ces circulations de poids lourds, la D929 représentant la limite sud du bourg et accueillant un important trafic, le plus souvent exogène à la communauté de communes et de transit.

L'importance de ces circulations de véhicules lourds renforce la perception peu sécurisante du réseau routier par les riverains et empêche d'envisager des circulations partagées de cyclistes sur ces axes en raison des phénomènes d'aspiration et du manque d'espace de dépassement permis par le profil étroit de la majorité des départementales. La traversée des bourgs par ces derniers renforce également la dangerosité des zones en agglomérations, déjà sources de la majorité des accidents des usagers actifs.



Figure 7 – Trafic poids lourds sur le territoire CCTC

3.2. Énergies alternatives

Le territoire de Terroir de Caux abrite plusieurs bornes de recharge IRVE, réparties dans les principales communes du territoire, représentant un total de 21 places de recharge électrique. Ces dernières sont le plus souvent situées à proximité des centres bourgs et donc facilement accessibles. La majorité des bornes (8 sur 13) sont exploitées par le Syndicat Départemental d’Energie 76 et facilement accessible. De plus, trois bornes sont gérées par des opérateurs « grand public » (Izivia et Freshmile).

Une limite apparaît cependant dans l'usage de ces bornes, une partie étant située sur les espaces de stationnement de zones commerciales, dont l'usage est normalement réservé à la clientèle. En raison de la forte représentation de l'habitat pavillonnaire sur le territoire, la majorité des propriétaires de véhicules électriques rechargent ces derniers au domicile. Lors des entretiens avec les élus en juillet 2022, ces derniers ont d'ailleurs abondé en ce sens, notant la très faible utilisation des bornes.

Si l'offre semble aujourd'hui largement subvenir aux besoins actuels du territoire, il est à noter que ces derniers sont amenés à augmenter dans les prochaines années en raison de la pénétration toujours plus importante des véhicules électriques dans le parc français. Une attente portera également sur la mise en adéquation des bornes existantes, délivrant le plus souvent du 22kW, qui semble désormais inadaptées à l'augmentation de la capacité des batteries et les attentes des utilisateurs en termes de temps de recharge.

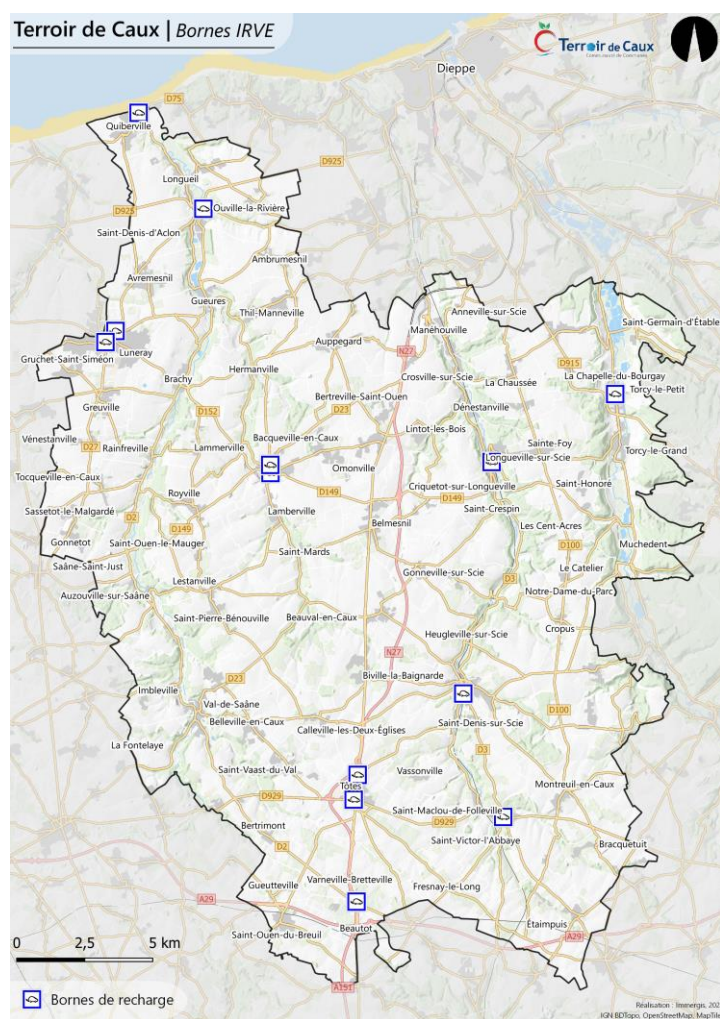


Figure 8 – Implantation des bornes IRVE

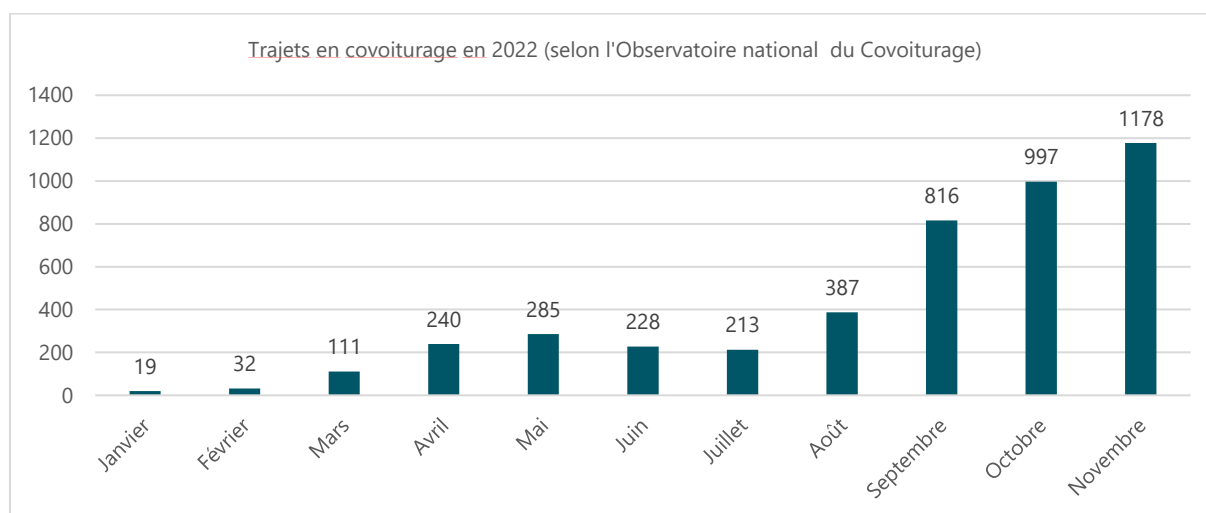
3.3.Covoiturage

La pratique sur le territoire semble se développer sur le territoire de la CC Terroir de Caux. En effet on relève 3 aires de covoiturage sur les communes de Biville-la-Baignarde, Bertrimont, Criquetot-sur-Longueville qui sont situés le long de la N27, ainsi que plusieurs aires secondaires matérialisées

toujours le long de l'axe constitué par la N27 ; pour un total de 73 places. Ce recensement ne prend pas en compte les pratiques informelles existant dans de nombreuses communes, par exemple les 105 passagers sur la commune d'Anneville-sur-Scie en novembre 2022.

Néanmoins, on relève une forte augmentation du nombre de trajets en covoiturage, selon l'Observatoire National du Covoiturage au Quotidien, multiplié par plus de 60 sur l'année 2022. En novembre 2022, l'immense majorité de ces derniers avaient pour destination la métropole de Rouen et étaient effectués entre 7h et 8h ou 17h et 18h, correspondant aux pratiques pendulaires identifiées précédemment. L'occupation moyenne des véhicules concernés était 2,31 personnes. L'augmentation à l'automne 2022 est portée par la politique volontariste de la métropole de Rouen, notamment via la plateforme Klaxit/BlablaCar Daily, après une première évolution au printemps suite à l'augmentation soudaine des coûts des carburants.

Au-delà de la création de nouvelles aires, une réflexion sur l'installation de ces dernières est nécessaire : leur matérialisation à proximité d'autres services de mobilité (transports en commun, stationnement vélo, stationnement automobile, bornes de recharge électriques) est à prioriser.



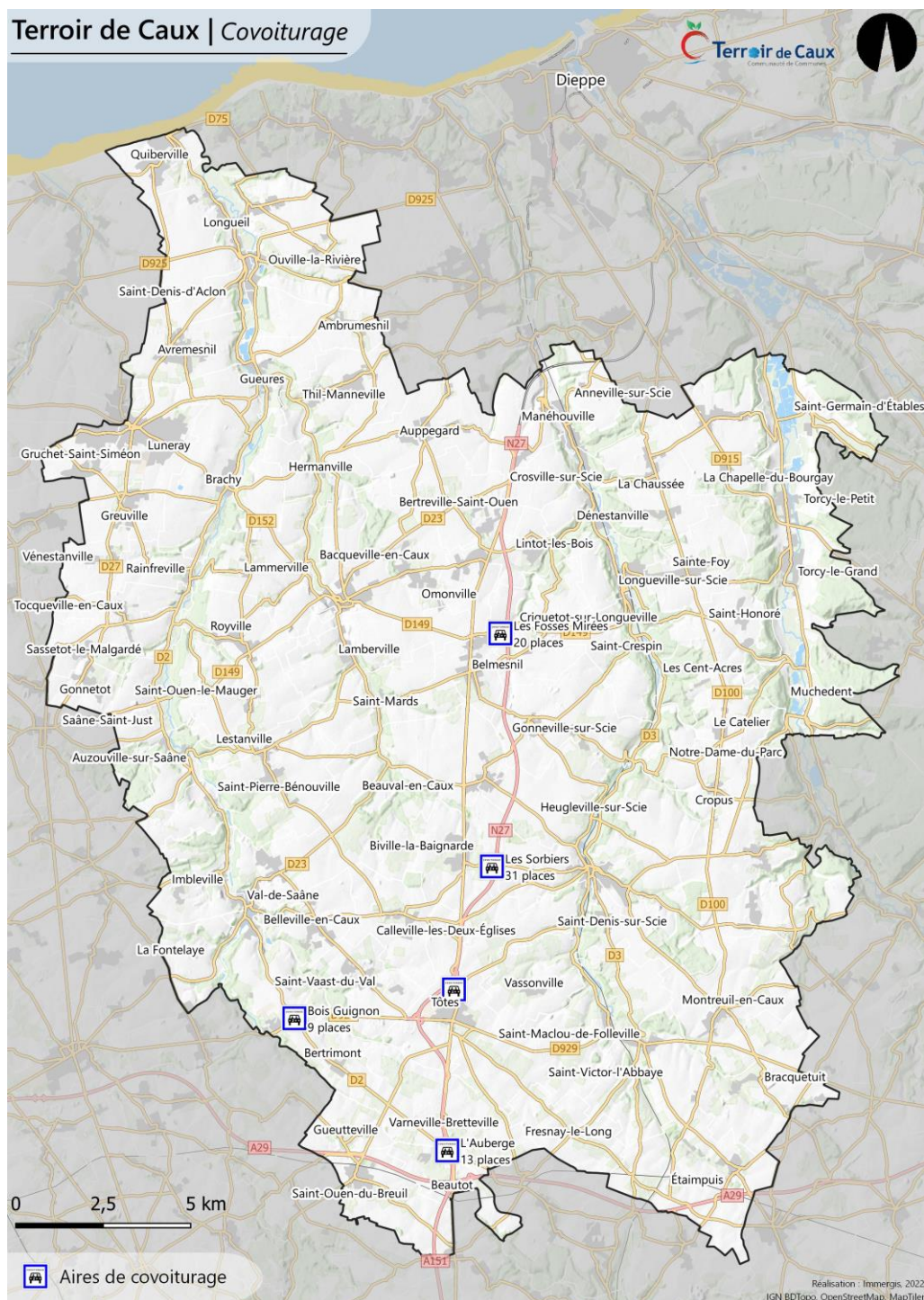


Figure 9 – Implantation des aires de covoiturage

3.4. Offre ferroviaire

La Communauté de Communes Terroir de Caux dispose de trois gares SNCF sur son territoire :

- Sur la commune de Val-de-Scie : Gare d'Auffay
- Sur la commune de Saint-Maclou-de-Folleville : Gare Saint-Victor-l'Abbaye

- Sur la commune de Longueville-sur-Scie

La ligne de Malaunay – Le Houlme à Dieppe du réseau ferré national traverse la communauté de communes de Terroir de Caux du nord au sud par la vallée de la Scie, desservant trois gares ou haltes sur le territoire intercommunal. Permettant la circulation de trains reliant le centre des agglomérations dieppoise et rouennaise, qui polarisent les flux pendulaires et domicile-études des habitants de Terroir de Caux, cette infrastructure offre un réel atout dans l’organisation des déplacements du territoire.

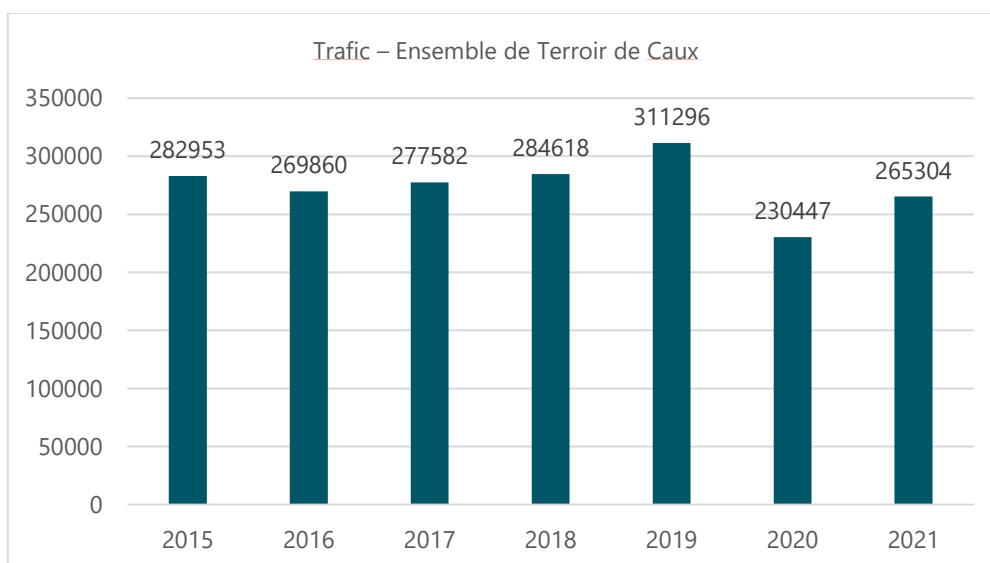
La ligne est à voie unique sur la majorité de son parcours dans la communauté de commune, bien qu’une seconde voie, de stationnement ou d’évitement, existe dans les gares d’Auffay – Val de Scie et de Longueville-sur-Scie. La ligne n’est pas électrifiée, si les gares sont suffisamment espacées pour que l’impact de l’accélération réduite des motrices à moteur diesel soit négligeable, le carburant nécessaire à leur circulation engendre un surcoût important.

Si des circulations de trains de marchandises peuvent exister sur cette ligne, le trafic est limité en l’absence d’ITE sur la communauté de communes, mais également au nord dans l’agglomération de Dieppe. Il n’existe également plus de circulation de trains nationaux depuis la suppression du service Intercités vers Paris en décembre 2013.

Fréquentation :

La fréquentation annuelle des gares de la Communauté de communes est de plus de 310 000 voyageurs par an en 2019. En raison de la crise sanitaire s’étendant de 2020 à 2021 impliquant une diminution des déplacements, il est plus judicieux de prendre en compte les données de 2019 pour noter l’évolution.

- Fréquentation annuelle de la Gare de Saint-Victor-l’Abbaye : environ 13 000 voyageurs en 2019,
- Fréquentation annuelle de la Gare de Longueville-sur-Scie : environ 30 000 voyageurs en 2019,
- Fréquentation annuelle de la Gare d’Auffray à Val de Scie : plus de 268 000 voyageurs en 2019.



Fréquence de passage des trains :

- KRONO : 16 trains par jours ouvrés et par sens, 4 en heure de pointe le matin et 5 en heure de pointe le soir. Le service KRONO est un service express entre Rouen et Dieppe, ne desservant que la gare d'Auffay – Val-de-Scie sur le territoire et emprunté par la majorité des travailleurs pendulaires.
- PROXI : 6 trains par jours ouvrés et par sens. Ce service correspond à un omnibus desservant la totalité des gares de la ligne. Cela implique cependant un temps de trajet plus long et une fréquence moins importante, les horaires proposés ne sont pas forcément destinés aux déplacements pendulaires.

Aménagements complémentaires – Intermodalité et accessibilité :

Deux parcs à vélo ont été implantés au niveau des gares d'Auffay et de Longueville-sur-Scie.

La gare de Saint-Victor-l'Abbaye est la moins utilisée du territoire. Elle est équipée de 12 places de stationnement (dont 1 PMR) et d'aucun stationnement vélo. De plus, elle n'est pas directement desservie par la ligne de car Nomad 523. Ainsi une modification du point d'arrêt ou création d'un point d'arrêt au niveau de la gare serait à envisager. Une sécurisation de la connexion au bourg est également à penser.



10 minutes...	Population desservie
... à pied	399
... à vélo	1 101
... en voiture	9 403

Figure 10 – Aménagements de la gare de Saint-Victor-l'Abbaye

La gare de Longueville-sur-Scie est quant à elle équipée de 25 places de stationnement automobile, de stationnement vélo et d'une borne de recharge pour véhicule électrique. Une sécurisation des alentours de la gare pour les piétons est à envisager, de même que des connexions au reste du tissu urbain de la commune, dont le collège.

La gare offre un potentiel certain de développement pour penser à terme une augmentation des capacités de stationnement automobile, de par la présence d'anciennes parcelles industrielles à proximité.

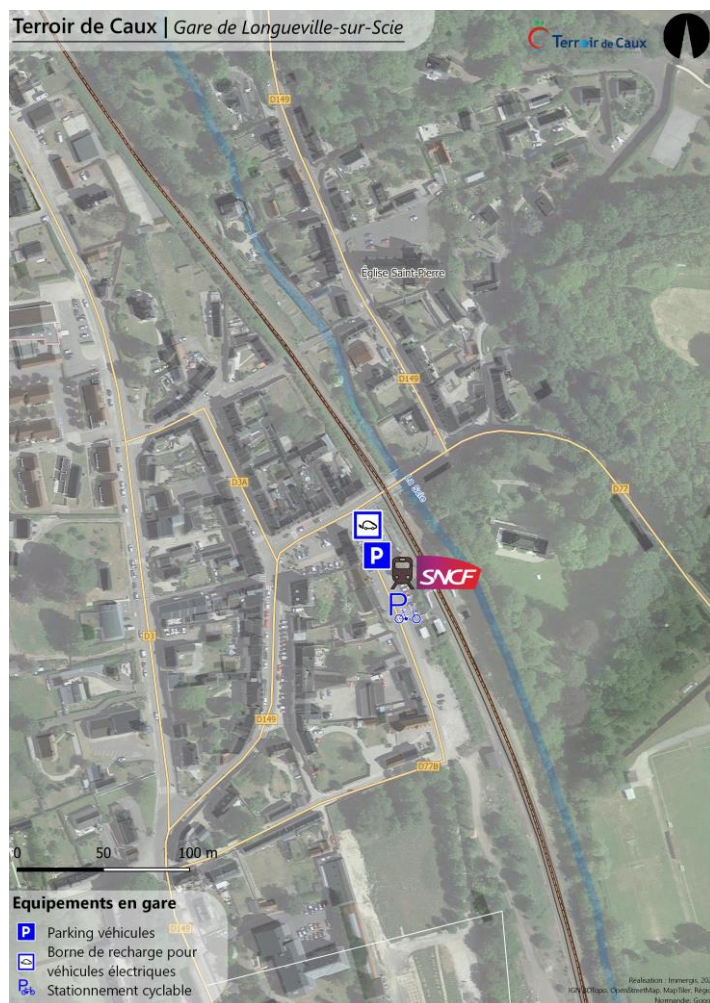


Figure 11 – Aménagements de la gare de Longueville-sur-Scie

10 minutes...	Population desservie
... à pied	224
... à vélo	407
... en voiture	1 803

Enfin, la gare d'Auffay est celle qui connaît la fréquentation la plus importante sur le territoire. Cette dernière ayant été récemment réaménagée par la création d'un espace multimodal, les besoins en termes de parking, de stationnement cyclable sécurisé et de recharge électrique sont couverts.

Cependant, l'arrêt de la ligne 523 (car Nomad) se situe à une distance non négligeable des quais. Un potentiel apparaît pour la création d'un arrêt sur la D22 au droit de la passerelle au-dessus des voies, la création d'un tel arrêt impliquerait également la création d'une nouvelle entrée sur la zone gare à ce niveau.



10 minutes...	Population desservie
... à pied	316
... à vélo	550
... en voiture	2 340

Figure 12 – Aménagements de la gare de Val-de-Scie

Globalement, il paraît nécessaire d’apporter une attention particulière aux dessertes de ces trois équipements. Les accès via les modes alternatifs (vélo, marche ou car Nomad) ne sont pas optimisés à l’heure actuelle.

3.5. Transport régulier Nomad (hors scolaire)

La CCTC est traversée par desservie par 4 lignes de transport en commun régulier :

- Ligne 501 : Dieppe <> La Gaillarde,
- Ligne 514 : Dieppe <> Saint-Valéry-en-Caux,
- Ligne 523 : Dieppe <> Tôtes,
- Ligne 524 : Dieppe <> Belmesnil.

Les lignes de bus ne sont disponibles qu’en journée (absence d’offre de service le soir et la nuit) du lundi au samedi, hors jours fériés et sont orientées sur l’offre scolaire.

Le réseau de bus NOMAD actuel sur le territoire de Terroir de Caux est avant tout orienté à destination de Dieppe, témoignant de son architecture initiale à destination des étudiants et lycéens devant se

rendre dans les établissements de l'agglomération. Si l'usage du réseau par les jeunes semble se confirmer, ce dernier est très peu utilisé par les professionnels selon les retours, tant du service NOMAD que des élus du territoire.

Le potentiel de ces réseaux n'est cependant pas négligeable, sur la communauté de communes nous trouvons en effet :

- 6 586 habitants à moins de 500m d'un arrêt de la ligne 501,
- 790 habitants à moins de 500m d'un arrêt de la ligne 514,
- 4 777 habitants à moins de 500m d'un arrêt de la ligne 515,
- 5 480 habitants à moins de 500m d'un arrêt de la ligne 523,
- 2 672 habitants à moins de 500m d'un arrêt de la ligne 524.

Le réseau souffre cependant de problèmes d'intermodalité avec les gares ou les offres de mobilité, notamment les aires de covoiturage. En lien avec ces problèmes d'intermodalité, il est à noter que seuls les arrêts dans les centres-bourgs disposent de stationnement automobile ou cyclable (non sécurisé), à proximité immédiate, autant de facteurs limitant pour un usage accru du service.

La refonte du réseau NOMAD a cependant permis de fortement augmenter la fréquentation entre 2019 et 2021 :

- +17,8% sur la ligne 501 pour 29 654 validations en 2021,
- +28,4% sur la ligne 514 pour 33 017 validations en 2021,
- +1124,6% sur la ligne 523 pour 33 775 validations en 2021, liée à la suppression des lignes scolaires,
- +2052% sur la ligne 524 pour 25 652 validations en 2021, liée à la suppression des lignes scolaires.

Coût des transports en commun réguliers (hors prise en charge employeur) :

- Abonnement Connexités : selon la combinaison de zones en Normandie
- Trajet à l'unité : 2€,
- Ticket -10 ans : 1€,
- Carte 10 trajets : 10€,
- Pass annuel sénior : 30€,
- Pass annuel jeune : 130€,
- Abonnement trimestriel : 100€,
- Abonnement mensuel : 40€.

Le support de titres utilisé est la carte Atoumod. Ce support unique facilite grandement l'intermodalité entre territoires de la Seine-Maritime et le reste de la Région Normandie. La carte Atoumod permet également de charger des titres Nomad (TER compris), à partir de septembre 2022 et uniquement pour les abonnements mensuels. Il est aussi possible d'acheter les tickets et abonnements NOMAD Car sur smartphone avec l'appli Atoumod M-Ticket.

Terroir de Caux | Réseau NOMAD

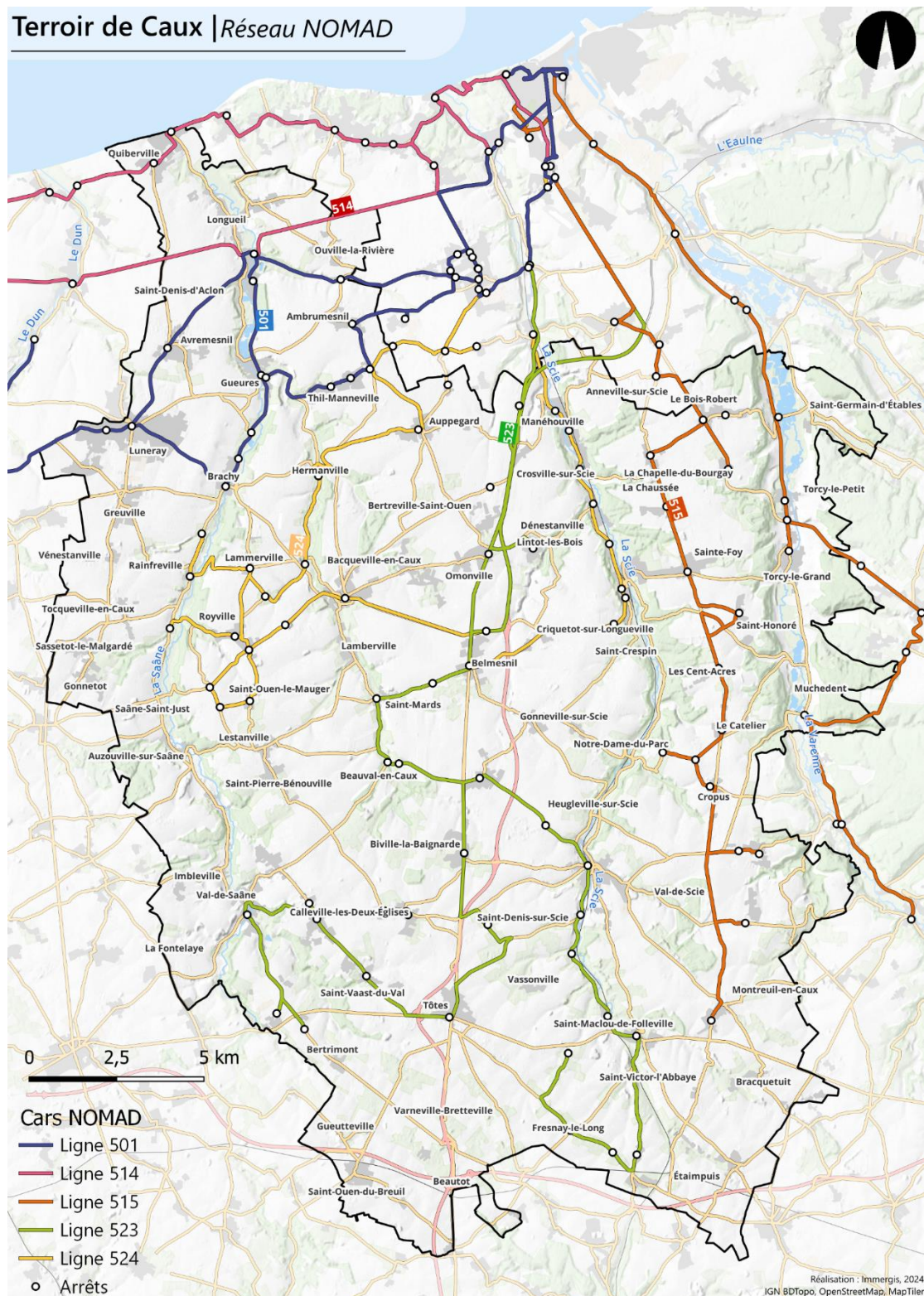


Figure 13 – Lignes du réseau NOMAD

Arrêts sur le territoire intercommunal :

- **Ligne 501 :**
 - Ouville la
 - Rivière : 3 arrêts
 - Ambrumesnil : 1 arrêt
 - Thil-Manneville : 3 arrêts
 - Brachy : 3 arrêts
 - Avremesnil : 1 arrêt
 - Luneray : 1 arrêt
- **Ligne 514 :**
 - Saint-Valéry-en-Caux : 2 arrêts
- **Ligne 523 :**
 - Manéhouville : 1 arrêt
 - Lintot-les-Bois : 1 arrêt
 - Gonneville-sur-Scie : 1 arrêt
 - Saint-Mards : 1 arrêt
 - Beauval-en-Caux : 2 arrêts
 - Heugleville-sur-Scie : 2 arrêts
 - Biville-la-Baignarde : 1 arrêt
 - Saint-Denis-sur-Scie : 2 arrêts
 - Vassonville : 1 arrêt
 - Saint-Maclou-de-Folleville : 2 arrêts
 - Saint-Victor-l'Abbaye : 1 arrêt
 - Etainpuis : 2 arrêts
 - Fresnay-le-long : 2 arrêts
 - Tôtes : 1 arrêt
 - Saint-Vaast-du-Val : 1 arrêt
 - Belleville-en-Caux : 2 arrêts
 - Calleville-les-Deux-Eglises : 2 arrêts
 - Val-de-Saône : 1 arrêt
 - Bertrimont : 2 arrêts
 - Bracquetuit : 1 arrêt

3.6. Transport à la demande : Minibus 76

Le TAD, Minibus 76, est un service disponible du lundi au vendredi de 8h à 18h et le samedi matin de 9h à 12h. Il dessert le chef-lieu de canton, au bourg le plus attractif du canton, au marché proche de leur domicile, aux agences de la CAF, à pôle Emploi et à la grande agglomération du secteur (Rouen, Le Havre, Dieppe) en correspondance avec les lignes régulières du réseau Nomad, le service est exploité par la région depuis le transfert de la compétence départementale.

Le service est **accessible aux personnes à mobilité réduite** (PMR) avec une prise en charge à domicile. Les voyages se font sur réservation au plus tard la veille pour le lendemain de 8h à 16h.

Coût du transport à la demande :

- Abonnement mensuel : 40€,
- Abonnement trimestriel : 100€,
- Trajet à l'unité : 2€,
- Carte de 10 trajets : 12€,
- Pass transport jeunes et seniors : 30€,
- Enfant accompagné de moins de 3 ans : gratuit,
- Enfant accompagné de moins de 10 ans : 1€,
- Ayant droit sociaux : trajet à 0,20 €
- Accompagnateurs de personne handicapée non autonome : gratuit.

Intermodalité et TAD :

Les correspondances avec les cars départementaux sont gratuites dans les 3 heures suivant la première validation avec les lignes du transport régulier Nomad : 501, 514, 523, 524.

Le service est malheureusement sous-utilisé au vu de l'offre proposée, souffrant essentiellement d'un manque de communication et de connaissance par le public. L'absence d'intégration tarifaire et la difficulté de lisibilité jouent également en sa défaveur. La région a cependant indiqué lors des rencontres que le PdMS n'a pas lieu de proposer une évolution du mode de fonctionnement bien que pouvant proposer de nouveaux arrêts, ou la mise en place d'un service interne à la communauté de communes.

3.7. Transport solidaire : Solidari'bus

Le Solidari'bus est un transport solidaire de la MASC (Maison des Actions Sociales Culturelles) de Tôtes et son centre social AGORA. Le transport solidaire a pour vocation de proposer des solutions de transports alternatives aux personnes isolées, sans moyen de mobilité. Le principe du transport solidaire de la MASC est de mettre en relation des conducteurs bénévoles de l'association avec des passagers à mobilité réduite, qui ne peuvent pas ou plus se déplacer par leur propre moyen pour les aider dans leurs déplacements du quotidien (rendez-vous médicaux et administratifs...).

Ce service de transport solidaire, initialement disponible sur le secteur de Tôtes, c'est-à-dire sur la commune de Tôtes et les communes limitrophes, est désormais accessible depuis toutes les communes de la Communauté de communes Terroir de Caux. Cependant la connaissance de l'existence de ce dernier est encore parcellaire dans les communes n'étant pas couvertes initialement.

La MASC est un transport solidaire payant, une participation de 2 euros est demandée aux passagers pour le transport. La réservation doit se faire en amont par téléphone. Service basé sur le bénévolat et la solidarité des conducteurs, le service souffre cependant de la difficulté de trouver des conducteurs en nombre suffisant, notamment à destination des zones les plus éloignées de la commune de Tôtes.

3.8. Offre cyclable

Le territoire manque cruellement d'aménagement cyclable, ce qui peut expliquer la quasi-inexistence de part modale pour le vélo. De plus les communes sont assez éloignées les unes des autres et reliées par des routes pas vraiment sécurisées pour la pratique quotidienne du vélo. Néanmoins, le territoire de la CC Terroir de Caux possède de nombreux chemins de randonnées grâce à sa localisation entre 3 vallées et possède 6 boucles cyclables favorisant ainsi le tourisme vert.

De plus le territoire est traversé par la Véloroute du Lin et par La Vélomaritime - EuroVelo 4, appelée aussi Véloroute de l'Europe Centrale qui relie Roscoff en France à Kiev en Ukraine sur 4 000 km :

- La Véloroute du Lin, alternative familiale à la Vélomaritime (Eurovelo 4), traverse quelques communes de la CC Terroir de Caux : Ouville-la-Rivière, Ambrumesnil, Saint-Denis-d'Aclon, Avremesnil, Gueures, Brachy, Luneray, Gruchet-Saint-Siméon.
- La Vélomaritime – EuroVelo 4, traverse, elle aussi, le territoire par Quiberville et Longueil.

Ces itinéraires à vocation cyclotouristique permettent de donner un élan pour du tourisme vert et une visibilité pour le territoire de la Communauté de Communes.

De même, l'accompagnement des communes dans la réalisation de leurs projets existants de voies douces est une action pouvant être développée.

Services cyclables complémentaires :

- Location de courte durée :
 - Office du Tourisme Terroir d'Auffray propose un service de location de vélos et VAE
 - Office du Tourisme de Quiberville propose un service de location de vélos et VAE
 - Wolfrott : location de trottinettes électriques tout terrain
 - Ouibike propose la location de vélos
 -
- Ateliers de réparation et point de vente : Vélostik (à Biville la Baignarde). Ce prestataire est clairement identifié et / ou référencé comme proposant un service de réparation de vélos.
- Réseau d'acteurs :
 - Association locale « CYCLO-CLUB » à Luneray,
 - Association locale « CYCLO-CLUB-TOTES 3 RIVIÈRES » à Tôtes
 - GRAND PRIX CYCLISTE DE LUNERAY

SYNTHÈSE

- Le territoire de la Communauté de Communes Terroir de Caux est pourvu de plusieurs aménagements d'envergure, notamment routiers et ferroviaires, permettant de rejoindre facilement et efficacement les polarités internes et externes du territoire.
- L'offre de mobilité alternative à l'autosolisme est diversifiée grâce au réseau de transport régional Nomad (car et TER), l'implantation de plusieurs aires de covoiturage, un service de transport à la demande, un service de transport solidaire pour les personnes les plus éloignées de la mobilité, et quelques aménagements cyclables et services vélo largement à destination des touristes pour ces derniers.
- Cependant, malgré cette offre, les solutions de mobilité sont sous-exploitées. Certains points d'amélioration ont été évoqués au cours de ce diagnostic, tels que la centralisation des offres de mobilité au niveau des gares ou encore la mise en place d'aménagements cyclables à vocation utilitaire.

4. Concertation

4.1. Réponse à l'enquête en ligne sur les modes de déplacement

INTRODUCTION

425

Participants



29/71

% Hommes - Femmes

87%

Entre
30 et 69 ans

84 %

Sont des actifs

MODE DE DÉPLACEMENT LE PLUS UTILISÉ AU QUOTIDIEN :



Entre

10 et 900 €

La somme dépensée (estimée)
chaque mois par les répondants
pour le coût de déplacements

EN VOITURE

Quelles motorisations ?

75%

Diesel

22%

Essence

1%

Hybride

1%

Électrique

97%

Des répondants ont une
voiture



90 % des personnes utilisent la voiture pour effectuer la totalité ou une partie du trajet.

Pour quelles raisons ?

- Pas le choix
- Plus rapide
- Il répond à mes contraintes familiales
- Il me permet d'être autonome
- Par habitude

MARCHE À PIED



84%

des répondants sont prêts à pratiquer plus régulièrement la marche



Les principaux freins à se déplacer à pied sur le territoire ?

- 1- Les distances trop longues
- 2- Les routes trop dangereuses
- 3- Le manque d'aménagement piéton autour du domicile



À VÉLO



74%

des répondants sont prêts à se déplacer plus régulièrement à vélo



Les principaux freins à se déplacer à vélo sur le territoire ?

- 1- Les routes peu sécurisées, jugées trop dangereuses (42%)
- 2- Peu d'aménagements cyclables autour du domicile (40%)
- 3- Les distances trop longues (18%)



EN TRAIN

6%

utilisent le train avec les gares présentes sur le territoire

L'intermodalité est utilisée par 8% des répondants qui travaillent, principalement en train et voiture.

COVOITURAGE



78%

des répondants sont prêts à pratiquer plus régulièrement la marche



Les raisons pour lesquelles les répondants ne font pas de covoiturage sur le territoire ?

- Pas l'habitude ou pas l'utilisé
- Les horaires de travail et d'activités sont trop variables
- L'organisation dans le quotidien est difficile
- Le covoiturage est synonyme d'un manque d'autonomie, de flexibilité voire de liberté
- Distances trop courtes
- Manque de confiance, peur de l'autre,
- Absence ou pas connaissance d'autres covoitureurs à proximité

Pour les personnes utilisant le train, la marche à pied et le vélo, d'autres raisons sont aussi évoquées :

- Plus écologique
- Moins coûteux, plus économique
- Pour ma santé
- Proximité entre le domicile et le travail qui facilite ces modes de déplacement

PISTES D'AMÉLIORATION

56,5 %

des usagers souhaiteraient la mise en place d'un service de transport à la pour se rendre sur les communes de Tôtes, Bacqueville-en-Caux et d'Auffay

Attentes des usagers en termes d'aménagement :

- Aménagements cyclables (pistes, abri, parkings) dans les centres-bourgs et en dehors des centres-bourgs
- Voies piétonnes
- Aménagements autour des gares (aires de covoiturage, pistes cyclables, TAD)

4.2.Co-construction du diagnostic avec les communes : synthèse des échanges

Transports en commun

Avantages :

- Opportunité de création d'un réseau de lignes de covoiturages vers ces dernières et les aires le long de la N27,
- La présence d'un axe ferroviaire et plusieurs gares, permettant de structurer une offre locale de rabattement vers le territoire,
- Réflexion possible sur la mise en place d'un TAD desservant les pôles d'intérêts de la communauté de communes et les espaces multimodaux,
- Fort potentiel intermodal à réfléchir : mise en place d'un ticket flexible entre bus et train, intermodalité avec le vélo

Inconvénients :

- Les bus du réseau Nomad : semblent adaptés à un public scolaire, pas mis en cohérence avec les horaires des trains ou des transports urbains de Dieppe et Rouen,
- Beaucoup de communes ne sont pas desservies, l'essentiel des lignes sortent du territoire et ne permettent pas de relier les communes entre-elles,
- L'utilisation du réseau ferré n'est permise qu'aux habitants de l'est de la communauté de communes, et à destination du centre de Dieppe et Rouen seulement,
- Le réseau Nomad n'est aujourd'hui pas concurrentiel avec la voiture pour les déplacements pendulaires,
- Une offre à penser également pour les loisirs et les horaires spécifiques (peu d'offre en soirée, le dimanche, ...)

Mobilités actives

Avantages :

- Attractivité touristique du territoire
- Fort potentiel intermodal notamment via les gares et les aires de covoiturage,
- Possibilités de connexions à l'agglomération dieppoise par la Véloroute du Lin,
- Possibles liens intercommunaux le long de la Scie et dans l'ouest de la CC

Inconvénients :

- Très peu d'aménagements, concentrés essentiellement sur la Véloroute du Lin,
- Stationnement des vélos : pas assez de stationnements « sécurisés » notamment près des habitations, au niveau des écoles, de la gare
- Renforcer la communication et la sensibilisation : lisibilité de l'offre pour les piétons/vélos via une cartographie ou application, sensibilisation dans les écoles, ...
- De très nombreuses discontinuités dans le réseau en raison alternatives réduites au réseau départemental à fort trafic, sur lequel la circulation est difficile en raison du peu d'aménagements, d'espace disponible et de la vitesse observée.

Fret et logistique :

Avantages :

- Potentiel pour Terroir de Caux d'accompagner et structurer une offre routière moins polluante (hydrogène, GNV, ...)
- Favoriser le développement de rabattements vers des pôles logistiques proches du territoire limitant le tonnage des véhicules logistiques.

Inconvénients :

- Pas d'alternative au transport routier, les zones d'activités principales se situant à l'écart des voies ferrées,
- Absence de parc de stationnement dédié aux poids lourds
- Absence d'outils favorisant une logistique plus « verte »
- Traversée de poids lourds dans les villes et villages, notamment pour accéder à la zone d'activités de Luneray.

4.3.Échanges avec les partenaires de la mobilité

4.3.1. Région Normandie

L'entretien a été réalisé le 19 septembre 2022 avec M. Anquetin, chargé de projets Mobilité. Voici la synthèse des échanges :

Contexte du PdMS :

Terroir de Caux est comprise intégrées dans deux bassins de mobilité définis par la région Normandie : le bassin *Littoral Nord* et le bassin *Cœur Vallée de Seine*. Cette double inscription se justifiant au vu de l'influence des deux agglomérations de Rouen et Dieppe sur les flux observés dans le territoire. La création de ces bassins de mobilité a pour objectif de définir un Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) par bassin dont l'objectif est de répondre aux besoins spécifiques des bassins de mobilité normands. La constitution de ces COM s'appuie sur le travail de diagnostic et de stratégie effectué par les EPCI constituant les bassins. Le bassin *Littoral Nord* est un bassin pilote dans la définition des COM.

En termes de compétences, il est précisé que Terroir de Caux est une autorité AO2 dans l'organisation du transport scolaire (compétence déléguée de la Région à l'EPCI).

Réseau de transport interurbain :

L'architecture actuelle du réseau est héritée de son objectif initial de desserte des établissements scolaires, en rabattement des communes rurales vers les établissements. Les temps de parcours et les horaires sont donc inadaptés pour les usagers non-''captifs'', notamment pour les usages pendulaires ou utilitaires. La refonte du réseau a cependant permis de dynamiser la fréquentation, témoigne l'analyse des données transmises au cours de cet entretien.

La Région n'est pas fermée à la possibilité d'étudier l'ouverture de lignes si les données OD et les flux mis en exergue lors du diagnostic justifient du potentiel.

Sur le ferroviaire, une adaptation des horaires des lycées a été portée afin de mettre ces dernières en cohérence avec les circulations TER.

Transport à la demande :

Le Minibus 76 est issu du service historique proposé par le département de la Seine-Maritime, mais son usage reste cependant aujourd'hui confidentiel, en témoigne d'ailleurs le retour de l'enquête menée par l'EPCI et les échanges avec les élus du territoire. Une réflexion régionale est en cours sur une évolution du service afin d'intégrer ce dernier plus efficacement à l'offre de transport régionale.

Cette réflexion s'intègre clairement dans les objectifs du COM et peut se travailler à l'échelle de l'EPCI par une amélioration de la communication au sujet du TAD, ou, dans une moindre mesure par la définition d'un service compris à l'intérieur du ressort territorial de l'EPCI.

Intermodalité :

Si la Région ne propose aujourd'hui pas de dispositif de subventionnement dans l'intermodalité bus-vélo ou train-vélo, cette réflexion apparaît comme un axe de travail pertinent sur les gares de Saint-Victor-l'Abbaye ou de Longueville-sur-Scie, ainsi que sur les aires de covoiturage le long de la N27.

Le travail sur la mise en place d'intermodalité (ou de mobilité) rassemblant le covoiturage, les circulations interurbaines, le TAD, du stationnement cyclable sécurisé et des accès piétons et vélos adaptés est également un axe pouvant se décliner efficacement sur le territoire et offrant une facilité d'intégration dans les documents régionaux.

4.3.2. Département de la Seine-Maritime

Entretien réalisé le 28 septembre 2022 avec M. Silvestre, Chef de service Aménagements cyclables.

Contexte du PdMS :

Le département de la Seine-Maritime a présenté son schéma départemental des véloroutes en 2020, avant tout axé sur une dimension cyclotouristique via les grands itinéraires : *Vélomaritime, Véloroute du Lin, V16 Londres-Paris,*

Intervention départementale :

Le département n'accorde pas de bonification particulière aux aménagements desservant les équipements départementaux et le seuil de subvention reste identique dans la mesure où les aménagements respectent le cahier des charges. C'est-à-dire des aménagements en site propre, au revêtement lisse et de 3m minimum de largeur pour les aménagements linéaires. Les traversées de routes départementales sont étudiées au cas par cas.

Par ailleurs, le département tend à généraliser les bandes multifonctionnelles le long des routes nationales rétrocedées. Cependant, les emprises ne sont pas systématiquement suffisantes pour envisager la réalisation de sites propres.

Les aménagements portés par les EPCI ne peuvent cependant se limiter à des bandes multifonctionnelles et le busage est, sauf exception, proscrit.

Concernant les traversées, il est rappelé que les dispositifs d'apaisement du trafic ne sont pas possibles hors agglomération.

Concernant le stationnement cyclable, l'objectif est de déployer ce dernier dans tous les collèges du territoire.

Le département travaille aujourd'hui à recenser et prioriser les demandes des EPCI. La Seine-Maritime continue d'offrir une subvention pour l'achat de vélos et VAE pour les populations les plus fragiles.

4.3.3. CCI Normandie

Entretien réalisé avec M. Charon, responsable du pôle études et attractivité.

Contexte du PdMS :

Il est précisé en introduction que la CCI n'a pas réalisé d'enquête spécifique sur les questions de mobilité auprès de ses adhérents du territoire. La CCI travaille cependant déjà avec Terroir de Caux dans le cadre de plusieurs programmes, notamment *Petites Villes de Demain* ou par le projet plus large d'observatoire du commerce.

Grandes problématiques du territoire :

L'activité commerciale et industrielle de Terroir de Caux est en premier lieu soumise aux grandes évolutions conjoncturelles, notamment sur les questions du coût de l'énergie et d'accès au crédit, deux problématiques renchérisant le fonctionnement des mobilités commerciales et industrielles et limitant l'investissement du secteur dans des solutions plus sobres et économiques.

L'attrait des salariés sur le territoire de l'EPCI est également un point important mis en avant par la CCI, de nombreux corps de métiers étant aujourd'hui en tension de par le manque de salariés. Cette problématique est d'autant plus prégnante sur le territoire en raison du "siphonnage" de certaines professions par les grands projets régionaux à l'image du Canal Seine Nord Europe.

Cette problématique de tension de certains corps de métiers étant d'ailleurs amenée à se renforcer avec le lancement de la construction des EPR de Penly. Projet en cours qui amènera par ailleurs une forte installation de salariés sur le nord de Terroir de Caux et leurs problématiques de déplacement associées.

La mobilité des salariés :

La priorité est de faciliter la mobilité des personnes à faibles revenus et non équipées en automobiles pour lesquelles, les possibilités de déplacements de et vers les emplois sont extrêmement limitées.

Outre les prestations sociales qui ne font pas l'objet du présent document. Il s'agit d'assurer la cohérence des horaires de transport en commun avec l'activité économique et productive du territoire. Que ce soit par des réflexions à l'échelle des zones d'activités dans la promotion du covoiturage des salariés et la une réflexion sur l'organisation du temps et des horaires de travail afin de faciliter ces pratiques, que dans une remontée des besoins des salariés auprès des autorités organisatrices de la mobilité.

La problématique de la mise en place de la ZFE de Rouen Métropole est également évoquée en raison du coût associé au changement de véhicule pour les ménages les plus fragiles et pour la compétitivité des entreprises.

Mobilité commerciale et logistique :

Si les nuisances associées aux circulations des poids lourds sont souvent évoquées par les élus et habitants du territoire, ces circulations sont nécessaires au bon fonctionnement des entreprises de celui-ci et les solutions d'aménagement proposées dans le PdMS se doivent de conserver la possibilité de desserte des zones d'activités tout en garantissant une des circulations douces sécurisées pour les habitants et les salariés. Une des pistes envisagées pour répondre à cette dualité des enjeux serait de favoriser de nouveaux accès piétons et vélos dans les parcelles industrielles et commerciales à l'écart des flux de poids lourds.

Un accompagnement des entreprises dans un verdissement de leur flotte par le déploiement d'avitaillement en énergies alternatives est à porter par les collectivités.

Par ailleurs il est précisé que les solutions d'intermodalité rail-route pour les marchandises sont limitées pour le territoire en l'absence d'ITE sur la ligne du territoire et la proximité des grandes plateformes logistiques de la Seine.

5. Conclusions du diagnostic

5.1. Objectifs de la politique de mobilité de la CCTC

À l'issue du diagnostic, plusieurs objectifs ont été identifiés afin de répondre aux enjeux et besoins du territoire.

- Exploiter le potentiel intermodal des mobilités au travers de différents aspects : modes doux/train, modes doux/bus, voiture/train, en déployant des offres cohérentes (exemple : vélo ou stationnement sécurisés aux points d'arrêt du réseau de bus, ...), voiture/covoiturage au niveau des aires identifiées,
- Communiquer autour de l'offre de mobilité existante et offrir un point d'accès unique informations sur les services du territoire,
- Accompagner l'accès à l'autonomie et à la mobilité des jeunes et des personnes âgées,
- Développer des solutions alternatives à l'autosolisme,
- Assurer des déplacements facilités vers les services du territoire pour toutes les populations,
- Développer les connexions douces et sécurisées vers les pôles générateurs de déplacements dans les centres bourgs : établissements scolaires, zones d'activités, zones commerciales, etc...
- Renforcer la place des gares tant en termes d'offre (stationnement sécurisé pour les vélos, place centrale dans le réseau de transport, communication, ...) que de desserte,
- Intégrer dans la réflexion des mobilités des enjeux d'apaisement des circulations (vitesses), notamment dans les villages concernés par des axes routiers traversants,
- Etudier la possibilité de création d'aires de covoiturage matérialisées pour accompagner une pratique croissante.

5.2. Axes de travail

Plusieurs axes ont été mis en avant pour la suite de l'étude et la construction de la stratégie. Ces axes permettront ainsi d'atteindre les objectifs fixés.

Axe 1 : Renforcer et valoriser l'intermodalité sur les aires de covoiturage et gare

Axe 2 : Modes doux : développer les infrastructures et améliorer la sécurité des infrastructures et améliorer la sécurité des infrastructures existantes

Axe 3 : Communication et promotion des alternatives à l'autosolisme

Axe 4 : Favoriser une mobilité touristique durable

PHASE 2

STRATEGIE

6. Les trois grands enjeux liés à la mobilité sur le territoire

Cette deuxième phase entend, à la suite du diagnostic de l'existant et de la concertation, de proposer plusieurs pistes de solutions afin de répondre aux enjeux et besoins du territoire et de ses habitants. En tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité, la CCTC possède de nombreux leviers et éléments afin d'accompagner les évolutions de la mobilité sur son territoire, tout en travaillant de concert avec la Région Normandie dans l'organisation des déplacements interurbains. Si les actions proposées doivent être portées par la CCTC, leur déclinaison se fera en fonction des spécificités propres des communes de cette dernière et en association avec les partenaires de mobilité concernés (Région Normandie, Département de la Seine-Maritime, communautés de communes voisines).

6.1. Enjeux sociaux et inclusion sociale

Ici, l'objectif est de garantir l'accessibilité de tous à la mobilité en levant les différents freins à la mobilité. Pour ce faire, trois grandes orientations sont à décliner en actions :

- **Lutter contre l'isolement et la précarité énergétique** liés à la mobilité sur un territoire fortement dépendant de l'automobile et dont une partie des salariés doit réaliser de longs déplacements de et vers le continent en raison des coûts du foncier sur la communauté de communes.
- **Améliorer l'accessibilité aux services, aux soins et aux commerces** ainsi qu'à l'information (dans la continuité des actions menées avec les services itinérants) et permettre de satisfaire les besoins en mobilité de tous. Cette accessibilité doit également s'attacher à répondre aux besoins des populations touristiques, générant d'importants flux, notamment routiers, sur les périodes estivales et de congés.
- **Faciliter l'autonomie des personnes peu mobiles** – jeunes, personnes âgées et personnes en insertion professionnelle pour :
 - Rester vivre à domicile
 - Accéder à la formation
 - Faciliter l'embauche

6.2. Enjeux environnementaux et amélioration du cadre de vie

La politique de mobilité déployée sur le territoire entend développer des solutions de mobilité et d'aménagement afin de rendre le cadre de vie des administrés plus sûr et sain. Pour ce faire plusieurs éléments doivent être mis en place :

- **Sécuriser les déplacements, notamment en modes actifs** (demande prioritaire tant du point de vue des communes que des habitants) et **harmoniser les pratiques locales et touristiques**.
- **Valoriser et améliorer le cadre de vie au travers d'un aménagement du territoire et d'un urbanisme durable** (multifonctionnalité des aménagements), notamment au travers de la question du **stationnement**.
- **Réduire les impacts de la mobilité sur l'environnement et la qualité de vie**
 - Réduction des émissions de GES et de particules fines

- Réduction pollution (amélioration qualité de l'air)
- Sobriété énergétique
- **Améliorer la santé au travers des mobilités actives et de l'amélioration du cadre de vie**, en favorisant la marche et la pratique du vélo - lutter contre la sédentarité.
- **Réduire les effets du transport de marchandises sur la qualité de vie des habitants**, à proximité des voies et plateformes concernées et sur l'utilisation du trafic routier.

6.3. Enjeux économiques

Diversifier les offres de mobilité et ne plus rendre les administrés et les touristes à l'automobile, permet de rendre un territoire plus attractif et participe ainsi à son développement économique. Ainsi il convient de :

- **Proposer une offre de mobilité plus efficace et adaptée aux besoins** (Déplacements intercommunaux vers les zones d'emplois et vers les territoires limitrophes, intensification des demandes de déplacements vers les agglomérations de Dieppe et de Rouen)
- **Proposer une offre de mobilité plus efficace et adaptée aux besoins (déplacements intercommunaux)**
- **Répondre aux nouveaux besoins de mobilités et nouvelles organisations sociales** (Besoins résidentiels et touristiques, covoiturage et développement du télétravail), et anticiper les possibles évolutions de l'emploi sur et à proximité du territoire
- **Accompagner le tissu économique du territoire dans une évolution de ses pratiques** (Politique de mobilité interne aux entreprises et zones d'emplois, optimisation des pratiques et réduction des nuisances, garantir la pérennité de l'activité économique malgré le coût de l'énergie et les évolutions réglementaires)
- **Réduire les coûts liés à la mobilité dans le budget des ménages**

7. Ateliers de concertation pour l'élaboration de la stratégie

Les ateliers réalisés dans la seconde phase de l'étude permettent aux élus et aux partenaires de définir les contours de la stratégie d'évolution de l'offre de mobilité sur le territoire. Cela passe par une hiérarchisation des propositions d'actions. Il permet, in fine, d'obtenir un plan d'action mettant en valeur les enjeux prioritaires. Les solutions ont donc pu être évoquées par mode et sont synthétisées ci-après.

Services en gare et arrêts de car :

- Développer des outils permettant l'alternative à l'autosolisme en gare d'Auffray : services vélo, places de covoiturage, arrêts de car et TAD et communication
- Maintenir le niveau de service ferroviaire en gares de Longueville-sur-Scie et Saint-Maclou-de-Folleville
- Sécuriser les cheminements piétons, sécurisation des arrêts et communication sur l'offre de car

Covoiturage :

- Élargissement des aires de covoiturage existantes
- Création de nouvelles aires, sur lesquelles se concentrent aujourd'hui des pratiques informelles
- Communication : réflexion sur une plateforme de covoiturage et sur une carte interactive des aires

Vélo :

- Assurer la continuité cyclable entre la vallée de la Scie, la Vallée de la Saône et la Vallée de la Vienne
- Localiser et sécuriser les points noirs cyclables
- Développer le stationnement vélo
- Informer et sensibiliser autour de la pratique

Transports à la demande :

- Réflexions sur le dimensionnement d'un service TAD pour le territoire
- Communication sur l'existant et notamment le minibus76 et le Solidari'bus

Apaisement des circulations et du stationnement :

- Aménager et jalonner pour favoriser les ralentissements et favoriser le changement de perception visuelle
- Adapter le stationnement en s'appuyant sur des outils sécurisant les cheminements

8. Axes stratégiques à développer

8.1. Axe 1 : Renforcer l'intermodalité

Le territoire de Terroir de Caux est maillé par une offre de transports en commun structurante relativement étoffée : 5 lignes NOMAD et trois gares SNCF desservent le territoire. Des services complémentaires existent, mais souffrent d'un certain manque de mise en avant. C'est notamment le cas pour le transport à la demande ou encore le Solidari'bus qui offre une solution pour les personnes les moins mobiles.

Cependant, la part modale des transports en commun est très faible malgré la présence d'une offre de transport en commun interurbaine et locale, que les déplacements se fassent à l'intérieur de Terroir de Caux ou vers les pôles d'emploi à proximité Dieppe et Rouen en premier lieu.

Les usagers du réseau de transports en commun semblent y recourir par défaut, faute de solutions alternatives. Élément confirmé par la surreprésentation des jeunes et étudiants dans les transports réguliers non scolaires (réseau de bus Nomad, TER). Si le réseau TER semble bien utilisé par les habitants du territoire travaillant dans Rouen, le réseau de bus souffre d'une fréquentation limitée bien qu'en hausse depuis la refonte du réseau par la région.

Outre les aspects liés à la question de la perception des transports en commun et des habitudes de déplacements des différentes catégories socioprofessionnelles, différents points ont été relevés lors du diagnostic permettant d'expliquer la faiblesse de la part modale :

- Horaires parfois inadaptés dans des logiques de déplacements pendulaires,
- Question de la coordination des horaires entre les trains et les bus, notamment en soirée,
- Accès aux gares problématique pour les habitants ne résidant pas dans la vallée de la Scie et des aires de covoiturages efficaces, mais déconnectées des bourgs,
- Localisation des arrêts des lignes Nomad ne desservant pas de façon optimale les communes alentours ou les zones d'habitat et d'activités et construites pour un public scolaire avant tout.

Les mobilités actives en sont quant à elles aux prémices de leur développement et de leur utilisation, puisqu'elles ne représentent que 0,7% des trajets domicile- travail sur le territoire. Ainsi, la demande de solutions pour les déplacements en modes actifs est également un point important ressortant de l'enquête en ligne et des échanges avec les élus et les partenaires, outre la question des infrastructures (Axe 2). Notamment le stationnement sécurisé à proximité des espaces de transport en commun et la possibilité de s'équiper en matériel récent.

Il s'agit là de mettre en lien les différentes offres de mobilités et de les rendre complémentaires, de manière à ce qu'elles constituent l'écosystème.

Actions proposées

Actions	Objectifs	Priorité	Coût	Partenaires
Améliorer l'aménagement des aires de mobilité sur le territoire	Faciliter l'intermodalité entre les différentes offres de mobilité Centraliser l'accès aux services et à l'information dans des lieux accessibles et pertinents Faciliter l'accès aux services de mobilité pour toutes les populations	Très forte	€ € €	Région Normandie CD76 Communes
Proposer une offre de services cyclables sur le territoire	Faciliter l'utilisation du vélo pour les trajets domicile-travail Permettre à chacun d'accéder à la pratique du vélo	Moyenne	€ €	Région Normandie CD 76 Communes
Évaluer le potentiel	Proposer une intégration des différentes solutions solidaires dans un TAD desservant l'ensemble du territoire	Forte	€ € €	Région Normandie CD76 Communes

Actions	Objectifs	Priorité	Coût	Partenaires
Accompagner les publics fragiles dans leurs déplacements	Permettre à tous de pouvoir profiter de sa liberté de déplacement sur le territoire Développer des services et des dispositifs pour les publics sensibles	Moyenne	€ €	Région Normandie CD76 Communes
Encourager la pratique du covoiturage	Desservir et connecter davantage l'ensemble du territoire aux pôles générateurs de flux Diminuer l'autosolisme pour les déplacements domicile – travail	Forte	€ € €	Région Normandie CD76 Communes

8.2.Axe 2 : Aménager et sécuriser les modes doux

La majorité des flux de déplacements se font donc par l'intermédiaire du réseau routier, engendrant une saturation des axes aux heures de pointe et limitant la mixité des usages pour les mobilités actives ou les transports en commun.

Constituant l'infrastructure de nombreuses formes de déplacements, la voirie est donc un enjeu crucial pour favoriser ou développer certaines offres de mobilités en cohérence avec les enjeux identifiés à l'échelle du territoire. L'aménagement de l'espace public et la structure de la voirie peuvent offrir efficacité, ponctualité, sécurité et pertinence à la fois aux déplacements en transport en commun, mais également aux déplacements actifs, tant piétons que cyclables.

Continuité des déplacements, priorisation des modes de transport et sécurisation des accès permettent de rendre visible et de faciliter l'usage de moyens de déplacements alternatifs pour tout type d'usagers, tout en assurant une cohabitation « organisée » de l'ensemble des usagers de la voirie.

L'objet de cet axe est de développer les modes actifs en les rendant possibles et crédibles au quotidien à l'aide d'un réseau de déplacements doux qui relie espaces d'habitation et pôles d'activités ou de déplacement du territoire. Pour ce faire, il convient de définir un cadre commun de bonnes pratiques d'aménagement pour la liaison aux centres-bourgs du territoire pour harmoniser les aménagements et les déplacements, mais aussi d'accompagner les communes dans une réglementation afin de favoriser un stationnement hors voirie dans les centres des communes pour libérer de l'espace pour les aménagements doux et PMR.

Actions	Objectifs	Priorité	Coût	Partenaires
Favoriser les aménagements sécurisés dans les centres-bourgs pour faciliter les déplacements de tous	Permettre la pratique du vélo et faciliter les cheminements piétons dans les cœurs de communes Expérimenter des aménagements adaptés à la réalité des pratiques	Forte	€ € €	Région Normandie CD76 Communes
Mettre en place une politique de déploiement de stationnements vélos et de jalonnement	Créer une offre de service vélo sur les aires de mobilités pour pousser à la pratique Donner une dimension intermodale aux trajets sur le territoire	Forte	€ €	Région Normandie CD 76 Communes
Créer un réseau cyclable cohérent qui prend en compte les priorités d'aménagements	Définir un écosystème vélo à l'échelle de l'intercommunalité Mailler le territoire d'axes cyclables hiérarchisés Définir la stratégie partenariale de la mise en œuvre	Très forte	€ € €	Région Normandie CD76 Communes
Optimiser l'espace dévolu au stationnement automobile	Transférer le stationnement sur voirie en périphérie Développer le stationnement vélo et la mobilité électrique Libérer de l'espace Amélioration visuelle	Moyenne	€ € €	CD76
Limiter l'usage de la voiture pour les déplacements au sein de centres-bourgs	Apaiser les centres-bourgs Favoriser la pratique des mobilités douces pour des trajets quotidiens de courte distance Réduire la place de la voiture dans les cœurs de communes	Moyenne	€ €	Région Normandie CD76 Communes

8.3. Axe 3 : Promouvoir les alternatives à l'autosolisme

L'information et la communication sur l'offre de mobilité alternative à la voiture individuelle sont un levier d'action majeur pour favoriser le changement de pratiques en matière de déplacements. Elles permettent notamment de susciter l'intérêt et favoriser l'usage des services, mais également de

renforcer l'usage des transports en commun en facilitant l'accès et l'information des voyageurs sur les déplacements.

Les évolutions que connaissent les modes de déplacements impliquent une réflexion globale et un accompagnement du public dans la manière dont sont présentées les différentes « options » de déplacement et les possibilités afférentes.

Dans un système intermodal favorisant l'usage de différentes solutions de déplacement dans le cadre d'une mobilité quotidienne, l'information des usagers et des habitants permet de répondre aux questions :

- « Je veux me déplacer » : communiquer et informer sur l'offre de mobilité existante, les possibilités de déplacements et les alternatives en amont des déplacements.
- « Je peux me déplacer » : communiquer, informer et faciliter les déplacements au cours d'un trajet, notamment sur les aspects horaires, fonctionnement, simplicité. Cet enjeu répond à la vision MaaS (*Mobility as a Service*)
- « J'y gagne à me déplacer » : informer sur les avantages des différents modes de déplacements : santé, gain de temps, régularité, impact sur l'environnement

Actions	Objectifs	Priorité	Coût	Partenaires
Communiquer davantage autour de l'offre en transport en commun existante	Augmenter la part modale des modes actifs Renforcer l'intermodalité	Très forte	€	Communes Office de tourisme
Sensibiliser les habitants aux enjeux de la mobilité pour encourager les changements de pratique	Inciter à l'utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens via un challenge Créer une communauté digitale fédérée autour des déplacements domicile-travail et professionnels	Moyenne	€	Région Normandie Associations Acteurs économiques

8.4. Axe 4 : Favoriser une mobilité touristique durable

Comme le rappelle le diagnostic cyclable, malgré un manque d'aménagements cyclables sur le territoire de la CCTC, jouant en la défaveur des déplacements du quotidien des habitants du territoire, ce dernier est équipé d'axes cyclables structurants et d'envergure nationale en termes touristiques. En effet, parmi les six boucles cyclables, nous retrouvons la Véloroute du lin et la Vélomaritime – Eurovelo 4. De plus, il existe déjà des services vélos sur le territoire, plutôt ciblés sur les cyclotouristes : location courte durée de VAE par les Offices de tourisme Terroir d'Auffray et de Quiberville, location de trottinette électrique tout terrain et de tous types de vélos par des prestataires privés.

Afin de favoriser la mobilité touristique durable, il convient alors de capitaliser sur les axes cyclotouristiques existants en rendant la destination Terroir de Caux d'autant plus attractive pour les cyclotouristes, notamment grâce à une stratégie de communication et des supports/canaux adaptés au(x) public(s) cible(s). De plus, la CCTC peut s'engager dans la promotion de son territoire comme une

destination touristique soucieuse de l'environnement et de sa préservation par le développement du tourisme vert.

Actions	Objectifs	Priorité	Coût	Partenaires
Consolider l'image d'un tourisme vert sur Terroir de Caux	Faire connaître les offres écotouristiques du territoire Augmenter le nombre d'écotouristes au sein du territoire Être reconnu comme l'un des acteurs principaux de l'écotourisme en Seine-Maritime	Forte	€	Offices de tourisme
Accompagner les touristes dans leurs pratiques de mobilité	Déployer des services sur le réseau structurant	Moyenne	€	Offices de tourisme France Vélo Tourisme Vélomaritime
S'appuyer sur les agents de l'office de tourisme pour être des relais des bonnes pratiques	Favoriser les interactions au sein de la collectivité Faire augmenter la part modale du vélo dans la CCTC	Moyenne	€	Offices de tourisme

8.5. Synthèse de la stratégie

À l'issue de cette phase de construction de la stratégie, 16 actions ont été retenues réparties en 4 axes stratégiques. L'ensemble des actions vise à créer un écosystème des mobilités afin d'accélérer l'usage des alternatives à la voiture individuelle au quotidien. Ces actions sont par la suite déclinées en plan d'action afin que chacune d'elles fasse l'objet d'une description de sa mise en œuvre opérationnelle.

PHASE 3

PLAN D'ACTION

9. Portrait du plan d'action

Le plan d'action permet, pour chaque action, d'identifier les porteurs, la mise en œuvre opérationnelle, d'estimatifs financiers ainsi que les indicateurs de suivi. Il se décline comme suit :

Axe 1 : Renforcer l'intermodalité

Action 1.1 : Améliorer l'aménagement des aires de mobilité sur le territoire (gares, aires de covoiturage, principaux centres-bourgs)

Action 1.2 : Proposer une offre de services cyclables sur le territoire

Action 1.3 : Accompagner les publics fragiles (sans emploi, non motorisé, ...) dans leurs déplacements

Action 1.4 : Encourager la pratique du covoiturage

Action 1.5 : Évaluer le potentiel d'un TAD sur le territoire notamment à partir de solutions de transport solidaire

Action 1.6 : Connecter et sécuriser les pôles de mobilité (gares, aires de covoiturage) à leur environnement

Axe 2 : Aménager et sécuriser les modes doux

Action 2.1 : Favoriser les aménagements sécurisés dans les centres-bourgs pour faciliter les déplacements de tous

Action 2.2 : Mettre en place une politique de déploiement de stationnements vélos et de jalonnement

Action 2.3 : Créer un réseau cyclable cohérent qui prend en compte les priorités d'aménagements

Action 2.4 : Optimiser l'espace dévolu au stationnement automobile

Action 2.5 : Limiter l'usage de la voiture pour les déplacements au sein des centres bourgs

Axe 3 : Promouvoir les alternatives à l'autosolisme

Action 3.1 : Communiquer davantage autour de l'offre de mobilité existante

Action 3.2 : Sensibiliser les habitants aux enjeux de mobilité pour encourager les changements de pratiques

Axe 4 : Favoriser une mobilité touristique durable

Action 4.1 : Consolider l'image d'un tourisme vert sur Terroir de Caux

Action 4.2 : Accompagner les touristes dans leurs pratiques de mobilité

Action 4.3 : S'appuyer sur les agents des Offices de Tourisme pour être des relais des bonnes pratiques

10. Déclinaison du plan d'action

ACTION 1.1 - AMÉLIORER L'AMÉNAGEMENT DES AIRES DE MOBILITÉ SUR LE TERRITOIRE

Constat :

- Les arrêts de transport en commun et les aires de covoiturage, à l'exception de la gare d'Auffay, ne permettent pas une pratique intermodale aisée sur le territoire,
- Le stationnement cyclable sur ces espaces est inexistant ou non sécurisé,
- L'information voyageur entre les différentes offres est également peu lisible.

Objectifs :

- Faciliter l'intermodalité entre les différentes offres de mobilité,
- Centraliser l'accès aux services et à l'information dans des lieux accessibles et pertinents,
- Faciliter l'accès aux services de mobilité pour toutes les populations.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

Définition de trois typologies d'aires :

L'objectif est de définir un **cadre commun d'aménagement des aires de mobilité** selon leur typologie afin d'offrir un ensemble de services cohérents sur le territoire.

- **Intermodales** : située à proximité d'une offre de transport lourd structurante, présence de services vélo (stationnement longue durée, entretien...), information voyageurs sur l'offre de mobilités, espaces de coworking...
- **Pôles** : sur les principales polarités du territoire, services en lien avec l'intermodalité : recharge de véhicule, services vélo, si possible à proximité d'un arrêt de car régional, information voyageurs
- **Locales** : Favorisant le covoiturage à l'échelle des polarités secondaires : stationnement, recharge, services vélo, présence si possible d'un arrêt Nomad.

Les services proposés sur les aires de mobilité se retrouvent dans les actions :

Axe 1 – Action 5 : Encourager la pratique du covoiturage,
Axe 1 – Action 8 : Connecter et sécuriser les aires de mobilité,
Axe 2 – Action 2 : Optimiser l'espace dévolu au stationnement automobile,
Axe 2 – Action 5 : Mettre en place une politique de stationnement cyclable,
Axe 3 – Action 1 : Communiquer davantage autour de l'offre existante.



Coûts :

Place de covoiturage : **550 €** sur emplacement existant et **2500 €** ex nihilo (CD76 et CCTC)

Box à vélo : **5000 à 10 000 €** (CD76 et CCTC)

Information voyageur (CD76) :
- Campagne d'affichage : **5000 à 40 000 €**
- Publicité et communication réseaux sociaux : **1000 à 3000 €**



Suivi :

- Aires matérialisées et équipements installés
- Fréquentation des services de mobilité

Porteurs : CCTC

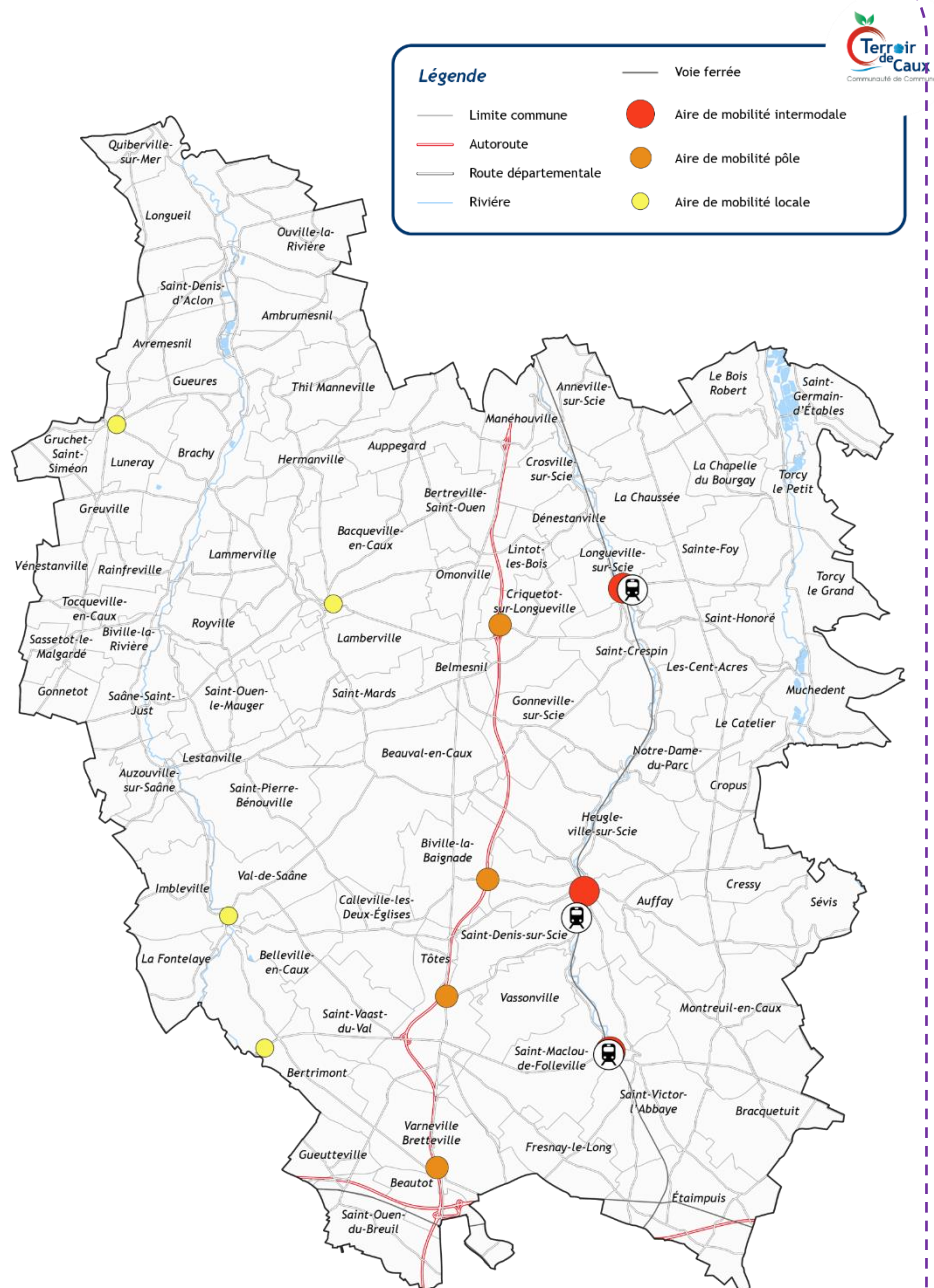
Partenaires : Région Normandie, CD 76, Communes

Rôle de la CCTC : Identification et proposition des zones d'aménagement

Proposition de déploiement des aires

Aménagements proposés :

- Sur les principales polarités offrant un accès à l'offre de mobilité structurante : gare d'Auffay- Val-de-Scie, gare de Saint-Victor-l'Abbaye, gare de Longueville-sur-Scie
- Sur les polarités secondaires générant des flux quotidiens conséquents et disposant d'aires de covoiturage et d'un arrêt de car Nomad : Bacqueville-en-Caux, Luneray, Val-de-Saône
- Un maillage complémentaire du territoire via des bourgs à dimension moins polarisante, en lien avec le réseau viaire : alimenter les aires présentes sur la D27, développer le maillage sur la D100 et la D2
- Ce travail s'effectuera en capitalisant sur les habitudes et aires de pratiques informelles du covoiturage sur le territoire



ACTION 1.2 – PROPOSER UNE OFFRE DE SERVICES CYCLABLES SUR LE TERRITOIRE

Constat :

- La part modale du vélo dans les déplacements quotidiens est aujourd'hui très faible. Sa croissance passe par une sensibilisation dès le plus jeune âge.
- Les infrastructures existantes relèvent essentiellement du cyclotourisme
- Des services de location sur lesquels s'appuyer pour massifier la pratique existent sur le territoire

Objectifs :

- Faciliter l'utilisation du vélo pour les trajets domiciles-travail
- Permettre à chacun d'accéder à la pratique du vélo

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

Développer des services pour sensibiliser et promouvoir la pratique chez les jeunes

- Recenser et développer à l'échelle intercommunale les dispositifs existants tels que le « permis vélo »
- Réalisation d'ateliers dans les Relais Petite Enfance

Assurer le maintien de l'offre de location de VAE longue durée

- À raison de 1 vélo pour 1000 habitants (+15% pour éviter la file d'attente) : 42 vélos dont 5 vélos cargo
- Déploiement progressif sur plusieurs années
- Coût annuel de la flotte : 24 570 €
- Portage en régie par l'intercommunalité : permet de calibrer l'offre en fonction de la demande, différenciation des besoins utilitaires et touristiques et rentabilité potentielle du service



Coûts :

Location VAE (CCTC) : **585 €** en moyenne / an et par vélo (maintenance, ETP...)



Suivi :

- Évaluation du service de VAE
- Fréquentation des services

Porteur : CCTC

Partenaires : Région Normandie, CD 76, Communes

Rôle de la CCTC : Identification du service et animation

ACTION 1.3 – ACCOMPAGNER LES PUBLICS FRAGILES DANS LEURS DÉPLACEMENTS

Constat :

- L'accès à la mobilité pour tous est un des enjeux principaux dans la planification des mobilités
- Une majeure partie des habitants doit nécessairement quitter le territoire pour accéder à l'emploi

Objectifs :

- Permettre à tous de pouvoir profiter de sa liberté de déplacement sur le territoire.
- Développer des services et des dispositifs pour les publics sensibles

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

Poursuivre le soutien aux transports solidaires tels que l'offre Solidari'bus

Faciliter l'accès à l'emploi /

- Travail avec les partenaires compétents en vue de faciliter les déplacements sur le territoire

Accompagner les porteurs de projets de structure solidaire et sociale tels que :

- Un garage solidaire permettant d'entretenir sa voiture à moindre coût
- Des ateliers vélo itinérants visant à favoriser la pratique et à accompagner à la réparation (cf. fiche 3.3)
- Un service de retrofitage vélo pour accompagner le passage au vélo électrique



Coûts :

Enveloppe dédiée (CCTC)



Suivi :

- Connaissance des publics concernés
- Évaluation des dispositifs

Porteur : CCTC

Partenaires : Région Normandie, CD 76, Communes

Rôle de la CCTC : Identification des publics et des services à proposer

ACTION 1.4 – ENCOURAGER LA PRATIQUE DE COVOITURAGE

Constat :

- La structure du territoire entre Rouen et Dieppe et les flux portés par la N27 rendent pertinent le renforcement de l'offre de covoiturage,
- Les aires de covoiturage le long de la N27 sont déjà fortement utilisées.

Objectifs :

- Desservir et connecter davantage l'ensemble du territoire aux pôles générateurs de flux,
- Diminuer l'autosolisme pour les déplacements domicile-travail.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

Trois grands objectifs découlent de cette action :

- Développer des lignes de covoiturage vers les agglomérations alentour en lien avec l'offre de transport interurbaine.
- Améliorer le maillage et la qualité des espaces de covoiturage existants,
- Communiquer autour de l'offre.

Les services proposés sur le covoiturage se retrouvent dans les actions :

Axe 1 – Action 1 : Améliorer l'aménagement d'aires de mobilité sur le territoire,

Axe 1 – Action 7 : S'appuyer sur les entreprises pour développer de nouvelles formes de mobilité,

Axe 3 – Action 1 : Communiquer davantage autour de l'offre existante.

À très court terme : communication

- Mise en avant d'une plateforme de mise en relation des covoitureurs du territoire et des dispositifs existants, en associant les entreprises
- Promotion de la pratique lors d'événements territoriaux

À moyen terme : Amélioration des infrastructures existantes action 1.1.)

À long terme : réflexion sur une Ligne de covoiturage : Réflexion sur une ligne de covoiturage structurante (vers Dieppe et Rouen) desservant les pôles de mobilités intermodaux pour desservir l'offre de transport en commun du territoire



Coûts :

Réalisation d'un schéma directeur du covoiturage : entre **25 000** et **30 000** € (CCTC, AAP fond vert)

Investissement : **40 000**€ (CCTC, fond vert)

Fonctionnement : **25 000**€ (CCTC, FV)

Communication : entre **1 000** et **3 000** € pour le référencement et la diffusion (CCTC)



Suivi :

- Nombre de trajets comptabilisés au RNCP,
- Fréquentation des aires

Porteur : CCTC

Partenaires : Région Normandie, CD 76, Communes

Rôle de la CCTC : Force de proposition pour les lignes de covoiturage ; et identification des zones potentielles

ACTION 1.5 – ÉVALUER LE POTENTIEL D'UN TAD SUR LE TERRITOIRE À PARTIR DU TRANSPORT SOLIDAIRE

Constat :

- Le service de TAD Minibus 76 souffre aujourd'hui d'une utilisation confidentielle par la population de Terroir de Caux,
- Le service existant est avant tout destiné à répondre aux déplacements ponctuels des personnes peu ou pas mobiles,
- Les services solidaires sont plus connus des habitants malgré leurs limites inhérentes.

Objectifs :

- Proposer une intégration des différentes solutions solidaires dans la mise en place d'un TAD desservant l'ensemble du Terroir de Caux pour les différents usages utilitaires des populations,
- Proposer deux types de fonctionnement selon les capacités financières de l'EPCI.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

Trois grands objectifs découlent de cette action :

- Créer une offre intermodale en rabattement vers l'offre structurante, notamment pour les publics sensibles
- Améliorer le maillage et la qualité de service de TAD existant

Communiquer autour de l'offre.

Dans l'hypothèse d'une action se limitant à la communication sur le Minibus 76, les informations se trouvent à :

Axe 3 – Action 1 : Communiquer davantage autour de l'offre existante.



Coûts :

Réalisation d'un schéma Coût de fonctionnement annuel estimé : **103 846 €** (CCTC)

Coût moyen pour matériel adapté : **38 000 €** H.T., soit un loyer mensuel de 415 € H.T. sur une LLD de 36 mois. (CCTC)



Suivi :

- Nombre de trajets effectués
- Nombre de personnes transportées

Porteur : CCTC

Partenaires : Région Normandie, CD 76, Associations

Rôle de la CCTC : Moteur pour évaluer la pertinence de proposer à l'ensemble de sa population un service de transport à la demande

TAD solidaire :

Avantages :

- Dimensionnement et donc coût réduit par rapport à une offre zonale complète, doublant l'offre Minibus 76,
- S'appuie sur des services existants et connus pour partie des populations cibles,
- Permet une prise en charge efficace des populations les moins mobiles,

Inconvénients :

- Périmètre d'action réduit et service offert qu'à une part spécifique de la population,
- Risque d'usage détourné pour des déplacements tiers,
- Dimensionnement nécessairement réduit pouvant rencontrer des difficultés d'adaptation en cas de forte demande,
- Nécessite une contractualisation avec un partenaire afin de traiter le dossier des personnes éligibles et les inscriptions au service,
- Ne permet pas une bonne visibilité de l'action menée par la collectivité,
- Ne permet pas de sortir du ressort territorial de Terroir de Caux,
- Peut nécessiter des véhicules spécifiques pour être pertinent.

Options :

- La desserte de marchés et espaces commerciaux peut s'envisager, à condition, de garantir la pérennité de l'offre locale et de ne pas déplacer la demande existante.

Population desservie :

Dans le cadre de la mise en place d'un tel transport solidaire, il est nécessaire d'identifier les populations pouvant bénéficier de ce dernier. Dans le cas du dimensionnement proposé ici, voici les critères retenus* :

- Ouvert à toute la population âgée de 75 ans ou plus (soit 3 101 personnes),
- Allocataires ACTP et PCH (environ 181 personnes),

Optionnel :

- Personnes en (ré-)insertion professionnelle (1 638 personnes),
- Ménages sans véhicule au domicile (3 086 personnes).

Équipements desservis :

Dans le cadre de la réflexion sur la mise en place d'un transport solidaire à l'intérieur du territoire, il est proposé de desservir les équipements suivants* :

- Maisons médicales et de santé,
- EHPADs,
- Maisons France Services et leurs permanences,
- Mission Locale et MSA,
- Pôle Emploi.

Politique de gestion des demandes :

Les demandes de trajets des bénéficiaires doivent être justifiées par des prises de rendez-vous préalable afin de limiter le risque d'usage frauduleux du service. Un parcours minimal de 4 kilomètres doit être justifié pour l'utilisation du service.

** Il s'agit ici de propositions devant être validées par la communauté de communes, utilisées comme base de travail et de dimensionnement du service.*

Matériel nécessaire :

Afin d'être réellement solidaire et inclusif, le service proposé se doit de répondre aux besoins spécifiques de tous les usagers envisagés, à cet effet, un véhicule adapté PMR est nécessaire. Pour un véhicule de 6 places réparties en 1PMR + 3 places, le coût moyen d'acquisition est estimé à 38 000 € H.T., soit un loyer mensuel de 415 € H.T. sur une LLD de 36 mois.

Le fonctionnement envisagé ici ne comprend qu'un véhicule.

Coût de fonctionnement :

Taux de remplissage du véhicule envisagé : 1,7 usager/course,

Coût estimé du kilomètre commercial : 3,2€/km,

Distance moyenne par course : 9,5 kilomètres,

Nombre de courses annuelles estimées, sur la base de 220 utilisateurs réguliers effectuant 2,2 courses par mois : 5 808 trajets.

Coût de fonctionnement annuel estimé : 103 846 €.

0,5 ETP est estimé nécessaire chez Terroir de Caux afin d'assurer le pilotage du service.

Politique de tarification :

Dans l'hypothèse d'une tarification unique de 2€ le trajet, les recettes commerciales sont estimées à 13 200€ annuelles.

Ces données sont fournies à titre informatif et le lancement d'un service de transport à la demande, solidaire ou ouvert à tous, nécessite des études spécifiques à la suite de la réalisation du Plan de Mobilité Simplifié.

ACTION 1.6 – CONNECTER ET SÉCURISER LES PÔLES DE MOBILITÉ A LEUR ENVIRONNEMENT

Constat :

- Des gares et des arrêts de bus peu accessibles à pied ou à vélo depuis les zones d'habitat et d'emplois
- Manque d'itinéraires doux de rabattement vers les gares, les aires de covoiturage et les arrêts de bus

Objectifs :

- Augmenter la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens
- Sécuriser les pratiques cyclables et pédestres

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

Objectifs de l'action :

- Massifier le recours aux transports en commun en y facilitant l'accès
- Créer de la demande en rabattement vers les infrastructures de transport

Travailler sur des cheminements sécurisés

- Création de voies cyclables en site propre (cf. action 2.4.)
- Dans les villages et centres-bourgs, limiter la vitesse des véhicules motorisés et apaiser la circulation grâce à des aménagements contribuant à transformer la route en rue et favorisant la cohabitation des usagers

Développement d'une offre de services aux abords des principales aires de mobilité du territoire (de type intermodale ou intermodale et pôle) (cf. action 1.1.)

- Des stationnements de type box vélo pour favoriser les trajets domicile-travail
- Foisonnement d'une offre de mobilité sur ces pôles (cf. action 1.1.)



Coûts :

Piste cyclable en site propre (/ mètres, hors acquisition foncière) : entre **350** et **420** € (CCTC, Communes, DETR)

Stationnement vélo type box : **5000** à **10 000** € (CCTC, Communes, DETR)



Suivi :

- Données sur la fréquentation des pôles à vélo et l'accidentologie

Porteurs : Communes, CCTC

Partenaires : Région Normandie, CD 76, fonds européen (type DETR)

Rôle de la CCTC : Identification et recensement des itinéraires ; portage des projets avec les gestionnaires de voirie

ACTION 2.1 – FAVORISER LES AMÉNAGEMENTS SÉCURISÉS DANS LES CENTRES-BOURGS POUR FACILITER LES DÉPLACEMENTS DE TOUS

Constat :

- Le manque d'infrastructures cyclables sécurisées peut s'avérer être un frein à la pratique, qu'elle soit quotidienne ou ponctuelle
- Les centres-bourgs constituent des noyaux de vie locaux, leur aménagement pour assurer les continuités piétonnes et favoriser la pratique du vélo est un enjeu important

Objectifs :

- Permettre la pratique du vélo et faciliter les cheminements piétons dans les cœurs de communes
- Expérimenter des aménagements adaptés à la réalité des pratiques

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

Viser des critères plus qualitatifs pour financer les projets en lien avec les mobilités cyclables :

- **La sécurité des usagers est prise en compte dans l'aménagement** : continuité des axes cyclables / co-visibilité aux intersections / réduction des vitesses des véhicules motorisés
- **Dans quelle dimension temporelle s'intègre le projet** : temporaire / expérimentation / pérenne
- **L'aménagement s'intègre-t-il dans un plan de circulation favorable au vélo** : piste cyclable en site propre / limiter la place de la voiture sur les axes secondaire / « chaussidou » (CVCB)
- **Quel sera le degré de cohabitation avec le trafic motorisé** : zones 30 / zones piétonnes / zones de rencontre
- **Une réflexion sur les logiques de stationnement est-elle adossée au projet**



Coûts au mètre linéaire : (CCTC / Communes / Région Normandie / CD76 / État)

Bande cyclable - voie délimitée par une ligne blanche sur la chaussée : **80 €**

Piste cyclable - chaussée réservée aux cycles séparée matériellement de la circulation et du trottoir : entre **350** et **420 €** hors acquisitions foncières.

Voie verte : entre **288 €** et **740 €**

Chaussée à voie centrale banalisée : **12€**



Suivi :

- Prévision à court, moyen, long terme
- Retour d'expérience des expérimentations
- Réalisation d'aménagements définitifs

Porteurs : Communes, CCTC

Partenaires : Région Normandie, CD 76

Rôle de la CCTC : Identification et recensement des itinéraires ; portage des projets avec les gestionnaires de voirie

ACTION 2.2 – METTRE EN PLACE UNE POLITIQUE DE DÉPLOIEMENT DE STATIONNEMENTS VÉLOS ET DE JALONNEMENT

Constat :

- Les services en lien avec la pratique du vélo manquent sur le territoire
- La part modale du vélo dans les trajets domicile-travail est faible sur le territoire

Objectifs :

- Créer une offre de service vélo sur les aires de mobilités pour pousser à la pratique
- Donner une dimension intermodale aux trajets sur le territoire

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

Aménagements proposés :

- Déploiement de stationnements vélo sur les infrastructures de mobilité existantes (gares, arrêts de car, aires de covoiturage) pour faciliter l'intermodalité « vélo + voiture » et « vélo + bus/car »
- Installer des stationnements pour les vélos sur les aires de covoiturage et les prochaines aires de mobilité quand celles-ci seront accessibles par des connexions cyclables sécurisées
- Profiter des projets d'amélioration de la co-visibilité entre piétons et conducteurs pour implanter des arceaux vélo dans la zone en amont des passages piétons : déploiement de 2 à 3 arceaux sur les places de stationnement situées à moins de 5 mètres en amont des passages piétons. Cette action est à porter par les communes.

Jalonnement :

Pour la signalisation vélo, il est recommandé de se rattacher à la signalisation des DV réglementaires à minima sur les départementales. En théorie il est conseillé de mettre en place 3 types de panneaux :

- Panneau de pré-signalisation
- Panneau de position
- Panneau de confirmation

Afin de réduire les coûts, des panneaux simplifiés peuvent être mis en place (c'est-à-dire sans mention de l'itinéraire ou du kilométrage)

Jalonnement piéton : Des dispositifs suivant un modèle unique pour l'ensemble des centres-bourgs peuvent être proposés, indiquant notamment des temps et non des distances, par exemple au départ des parkings.



Coûts : (CCTC / Communes)

Abris vélo ouverts : **entre 800 et 900 € TTC**

Box sécurisés : **5000 à 10 000 € TTC**

Arceaux : **60 à 150 € pièce TTC**

Jalonnement : **400 € HT** pour la fourniture et la pose d'un mât, **100€ HT** par lame



Suivi :

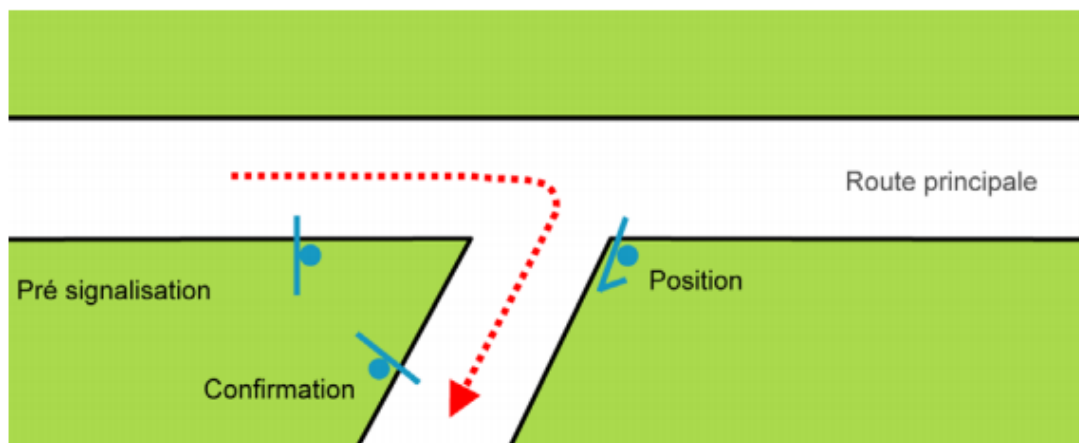
- Retour d'expérience des expérimentations
- Réalisation d'aménagements définitifs

Porteurs : Communes, CCTC

Partenaires : Région Normandie, CD 76

Rôle de la CCTC : Identification des infrastructures nécessaires et des lieux d'implantation

	Mentions et kilométrages	Simplifié
Pré-signalisation	 Dv 43a	 Dv 43c  Dv 43d
Position	 Dv 21a	 Dv 21c
Confirmation	 Dv 61	



ACTION 2.3 – CRÉER UN RÉSEAU CYCLABLE COHÉRENT QUI PREND EN COMPTE LES PRIORITÉS D'AMÉNAGEMENTS

Constat :

- La massification de la pratique du vélo dans les trajets quotidiens passe nécessairement par des créations d'axe cyclables sécurisés
- La place qu'occupent les trajets à vélo dans les déplacements du territoire est faible

Objectifs :

- Définir un écosystème vélo à l'échelle de l'intercommunalité
- Mailler le territoire d'axes cyclables hiérarchisés
- Définir la stratégie partenariale de la mise en œuvre

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

Hiérarchisation du réseau proposée :

Réseau structurant

Pensé à l'échelle de la communauté de communes, c'est la structure sur laquelle se repose l'ensemble du réseau. Il doit permettre de se déplacer de la manière la plus efficace possible. Les aménagements proposés sur ce dernier sont donc sécurisés et hors de la circulation générale. Ce réseau structurant doit permettre de reconnecter l'ouest du territoire aux communes pôles ainsi qu'aux gares, qui représentent l'unique offre lourde du territoire. Il permettra également de connecter les équipements, les zones d'emplois, commerces,... Il s'agit donc de connexions cyclables prioritaires.

Le coût de ces aménagements oscille entre 350k€ et 420k€ du kilomètre hors acquisitions foncières.

Réseau secondaire

Il permet de faire la jonction entre enjeux importants au sein d'une commune, mais aussi entre différentes communes et axes du réseau structurant. Il s'agit là de connecter les vallées de la Saône et de la Scie au réseau structurant et donc aux services qu'il desservira. Toujours sécurisés, les aménagements proposés sur ce réseau peuvent cependant néanmoins comprendre des aménagements tels que des Bandes cyclables sécurisées ou des aménagements d'apaisement de la circulation en agglomération.

Réseau tertiaire

Il intervient soit de manière locale, permettant la desserte d'enjeux locaux tels que les bassins de vie, commerces, équipements sportifs... Il vient ici connecter les communes non desservies au reste du réseau. Nous cherchons dans le cas du réseau tertiaire à passer par des voies à plus faible trafic. Peuvent être proposés des restrictions de circulations sauf riverains ou de simples marquages au sol associés au jalonnement

Porteurs : Communes, CCTC

Partenaires : Région Normandie, CD 76

Rôle de la CCTC : Identification et recensement des itinéraires ; portage des projets avec les gestionnaires de voirie



Coût : (CD76, Région, CCTC, Communes)

Investissement total d'environ 10M€ soit **entre 600 et 700 000 € / an sur 15 ans**



Suivi :

- Retour d'expérience des expérimentations
- Réalisation d'aménagements définitifs

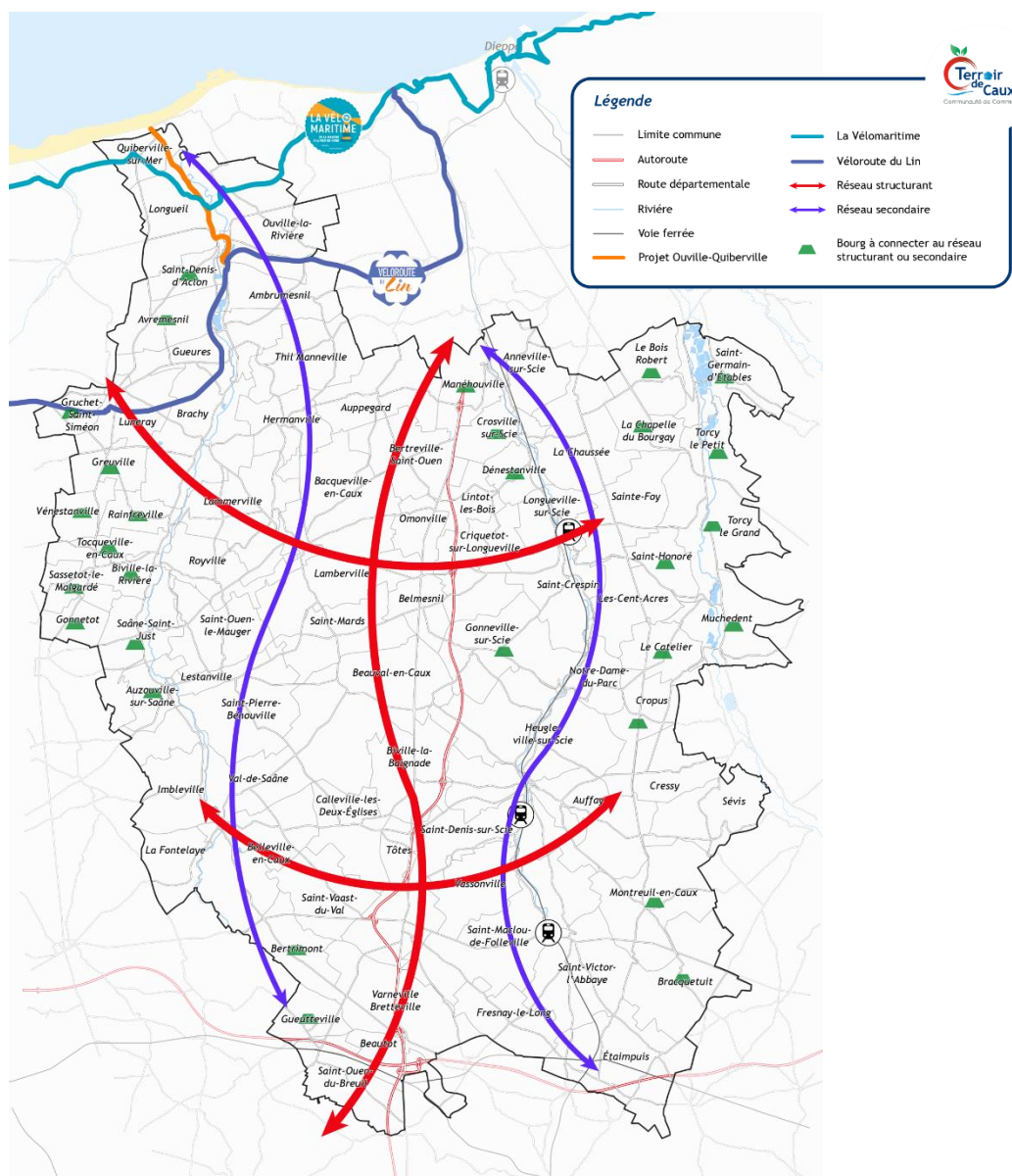
Objectifs :

- Relier les espaces de populations aux zones d'emplois et espaces intermodaux situés à une distance raisonnable,
- Accompagner les flux pendulaires locaux observés entre les communes,
- Lier de façon sécurisée, la Véloroute du Lin et les différentes vallées les unes aux autres.

Le maillage proposé permet de relier les principaux centres de populations et zones d'activité. Il n'est pas possible de desservir la totalité des communes au vu du linéaire associé à une telle desserte et des coûts associés. Le linéaire proposé ici permet de conserver l'aspect maillage intercommunal, tout en priorisant la réalisation des aménagements. Ces derniers pouvant par la suite se faire selon les différentes opportunités apparaissant dans les prochaines années.

Réseau proposé :

- Structurant : 45 kilomètres soit environ 4,5 M€ (hors subventions),
- Secondaire : 55 kilomètres soit 3 M€ (hors subventions),
- Tertiaire : 49 kilomètres soit 2 M€ (hors subventions).



Le subventionnement :

- Département de la Seine-Maritime :

30% de la dépense dans la limite de 200 000€ H.T. du kilomètre et dans le respect des normes du CEREMA. La totalité des aménagements proposés au schéma, à l'exception des voiries partagées, est éligible.

- Région Normandie :

50% de la dépense inscrite au contrat de territoire de l'EPCI, dans la limite de 120€ H.T. du mètre et le respect des normes CEREMA.

La totalité des aménagements proposés au schéma, à l'exception des voiries partagées, est éligible.

Définition du cadre d'intervention de la communauté de communes : Répartition du portage de l'infrastructure selon la hiérarchie des axes

1/ Identification d'un intérêt communautaire sur le maillage structurant : portage Terroir de Caux :

Seraient d'intérêt communautaire les aménagements du réseau structurant défini au schéma directeur cyclable ainsi que les éléments de superstructure assurant un maillage de services complétant le réseau cyclable.

Prérequis que la chaussée soit praticable/cyclable avant de réaliser l'aménagement

2/ Aménagement du maillage secondaire : portage Communes avec une aide de Terroir de Caux (% à définir) :

Aménagement des itinéraires et éléments de superstructure maillant plus finement le territoire, notamment en rabattage sur le réseau primaire par les communes.

3/Aménagement du réseau tertiaire : intégralement à la charge des communes

Aménagement ou jalonnement d'axe permettant de connecter les communes non desservies aux réseaux structurant et secondaire

4/Entretien :

L'entretien des aménagements pourrait s'organiser de la manière suivante :

- L'entretien des réseaux structurants et secondaire serait à la charge de l'EPCI, puisque ces réseaux sont totalement ou en partie à sa charge.
- Entretien courant du réseau tertiaire à la charge des communes (balayage, élagage, entretien stabilisé, ...)
- Entretien lourd à la charge de l'EPCI (investissements, reprises d'aménagement...)
-

5/ Ingénierie :

À intégrer dans la réflexion un besoin en ingénierie pour le portage de l'ensemble de la politique modes actifs (maillage structurant et secondaire, accompagnement des communes, ...).

ACTION 2.4 – OPTIMISER L'ESPACE DÉVOLU AU STATIONNEMENT AUTOMOBILE

Constat :

- Le stationnement automobile sur voirie occupe une part importante de l'espace disponible. Ce dernier peut être déplacé dans des espaces de stationnement dédiés à proximité.
- L'augmentation de la population sur et autour du territoire de Terroir de Caux accentue la pression exercée par ce dernier dans les centres-bourgs.

Objectifs :

- Transférer le stationnement sur voirie sur des parcs de stationnement en périphérie des centres bourgs
- Développer le stationnement vélo
- Développement de la mobilité électrique
- Libération d'espace pour l'aménagement et le partage de la voirie au profit des modes actifs
- Amélioration visuelle des centres et du cadre de vie

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- **Neutraliser le stationnement 5 mètres en amont des passages piétons** (mise en conformité d'ici à Décembre 2026) :
- **Reprendre qualitativement les espaces libérés pour la circulation de nouvelles formes de mobilités ou la création de nouveaux espaces publics** (arceaux vélo, végétalisation, élargissement des trottoirs ou création d'aménagements cyclable en site propre),
- **Identification de potentielles poches de stationnement** malgré les contraintes de foncier limité et du Zéro Artificialisation Nette.



Coût : (CCTC / Communes)

Arceaux vélo : **60 à 150 € pièce TTC**

Réfection trottoir (/m²) : **60 €**

Piste cyclable (/ml) : **entre 350 et 420 €**



Suivi :

- Places supprimées et créées
- Retour des habitants

Porteur : Communes

Partenaires : CCTC, CD 76

Rôle de la CCTC : Identification des axes à aménager ; soutien à l'installation d'arceaux vélos

ACTION 2.5 – LIMITER L'USAGE DE LA VOITURE POUR LES DÉPLACEMENTS AU SEIN DES CENTRES-BOURGS

Constat :

- Le territoire est polycentrique et maillé par un certain nombre de centralités
- La part modale de la voiture est la plus importante sur le territoire
- Les traversées de bourg constituent des zones de rencontre entre les modes. La sécurisation des usagers piétons et cyclistes est primordiale.

Objectifs :

- Apaiser les centres-bourgs
- Favoriser la pratique des mobilités douces pour des trajets quotidiens de courte distance
- Réduire la place de la voiture dans cœurs des communes

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Identifier les centres-bourgs dotés en termes de services et générateurs de déplacements à l'échelle de terroir de Caux
- Définir des dispositifs référents pour les communes de l'intercommunalité, afin de favoriser des aménagements globaux d'apaisement des centres –bourgs.
- malgré les contraintes de foncier limité et du Zéro Artificialisation Nette.



Pancarte de sensibilisation au partage de la route



Coût : (CCTC / Communes)

Zone de rencontre : 128 € / m² (Communes)

Zone 30 : 240 € / m² (Communes)



Suivi :

- Évolution de l'accidentologie
- Retours d'expérience des usagers

Porteur : Communes

Partenaires : CCTC, CD 76

Rôle de la CCTC : Identification des axes à aménager ; Accompagnement technique des communes

ACTION 2.5 – LIMITER L'USAGE DE LA VOITURE POUR LES DÉPLACEMENTS AU SEIN DES CENTRES-BOURGS

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Il s'agit alors de réinterroger le programme voirie, ouvert à l'ensemble des communes dans l'objectif d'urbaniser les cœurs de bourgs de manière à inciter le ralentissement des véhicules.
- Pour apaiser les circulations, des aménagements globaux des centres-bourgs doivent être pensés, en particulier autour des commerces, services et équipements comme les écoles.
- Ces aménagements globaux devront alors comprendre :
 - Les enjeux de mobilité
 - Le paysage
 - Le patrimoine
 - L'espace public de par sa qualité et ses usages
- Ce programme viendrait accompagner les aménagements en complément des aides apportées par le département notamment.

Exemple

- **Jouer sur la géométrie des voies** : aménager des tracés de routes plus sinueux en remplacement des lignes droites permet d'agir sur les vitesses de traversée de bourgs
- **Agir sur la largeur des carrefours** : un carrefour moins large demande une traversée moins rapide. Rogner sur ceux-ci permet en plus d'aménager de nouveaux espaces verts.
- **Aménagement paysager** : aménager de larges espaces verts sur les accotements permet de réduire la perception de largeur des usagers



Réaménagement d'une partie de traversée de bourg, avec requalification des espaces publics instaurant un sens unique de manière à réduire les vitesses et à augmenter l'espace des cheminements piétons. Une large place aux aménagements végétaux est accordée. Commune de Cœur de Causse (46).

ACTION 2.5 – LIMITER L'USAGE DE LA VOITURE POUR LES DÉPLACEMENTS AU SEIN DES CENTRES-BOURGS

Section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

Conditions de réussite d'une zone 30 :

La zone 30 ne nécessite pas forcément d'aménagements lourds sur le court terme pour être efficace, l'installation de panneaux de sensibilisation dans un premier temps, couplés à des aménagements génériques (matérialisation d'un double sens cyclable et stationnement vélo) suffisent. Il est cependant nécessaire d'assurer des continuités cyclables avant et après sa traversée. Sur le plus long terme, la réduction de la vitesse passe par des aménagements plus lourds sur ce type de zones, ceux-ci doivent se projeter dans une démarche globale d'apaisement de l'espace public : augmentation de la place dédiée aux piétons, réduction du stationnement, ajout d'espaces verts, révision du plan de circulation...

Dans certains cas, des aménagements peuvent être nécessaires afin de garantir la sécurité des usagers du vélo :

- Trafic motorisé supérieur à 8000 véhicules/jour
- Rue en pentes
- Présence d'obstacles au dépassement
- Plateau ou mini-giratoire



B30



B51

Signalétique :

Mention « zone 30 » ou pictogramme « 30 », implanté au sol dans le sens entrant de la circulation.



Voie principale en zone 30 équipée d'une bande cyclable



- Ne sépare pas les cyclistes de la chaussée
- Peut ne pas se suffire à lui-même si le trafic est important
- Nécessite des aménagements physiques (écluses, plateaux) pour assurer le respect de la limitation de vitesse



- Aménagement permettant de faire cohabiter tous les usagers de la route en agglomération
- Dispositifs de sécurisation permettant de limiter les distances d'arrêts
- Limite les nuisances

ACTION 2.5 – LIMITER L'USAGE DE LA VOITURE POUR LES DÉPLACEMENTS AU SEIN DES CENTRES-BOURGS

Exemple d'aménagement : Zone de rencontre

Section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules (y compris les vélos). La vitesse des véhicules est limitée à 20km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf exception. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

Conditions préconisées pour la réussite de ce type d'aménagement :

- La priorité des piétons par rapport à tous les autres modes, couplée à une vitesse maximale de 20km/h pour assurer leur sécurité.
- Assurer l'information sur ce type d'aménagement et les principes qu'il induit
- Pour les doubles sens cyclables, un aménagement voirie complémentaire à la signalisation, à mettre en place, afin d'être efficace.
- Il est conseillé de mettre au même niveau la chaussée et le trottoir.

Signalétique :

Dans le sens entrant, les silhouettes du panneau B52 sont apposées dans le sens de la circulation.



B52

B53



Zone de rencontre, ville de Noirmoutier-en-l'Île



- Aménager la chaussée à réaliser en complément
- Modification du plan de circulation
- Piétons prioritaires sur les vélos



- Abaissement de la vitesse des véhicules motorisés
- Baisse de l'accidentologie
- Sortir du caractère trop routier

ACTION 2.5 – LIMITER L'USAGE DE LA VOITURE POUR LES DÉPLACEMENTS AU SEIN DES CENTRES-BOURGS

Exemple d'aménagement : Éléments ponctuels

Différents aménagements ponctuels peuvent être proposés en entrée d'agglomération ou à l'intérieur de ces dernières de façon à maîtriser les flux de circulation automobile. Ces derniers peuvent, et doivent, être associés à des politiques de circulation plus larges comme la mise en place de zones à vitesse réduite.

Nous proposons ici :

- **Chicanes** : Aménagement sur une voie de circulation pour produire une série de virages permettant ainsi un ralentissement de la vitesse des véhicules. (4000 €)
- **Écluses** : Aménagement produisant un resserrement et rétrécissement de la chaussée et qui impose une circulation alternée. (5000 €)
- **Radar pédagogique** : Un radar automatique qui affiche la vitesse des automobilistes passant dans une zone sur le panneau afficheur. (1500 – 2000 €)
- **Jouer sur la géométrie des voies** : aménager des tracés de routes plus sinueux en remplacement des lignes droites permet d'agir sur les vitesses de traversée de bourgs
- **Agir sur la largeur des carrefours** : un carrefour moins large demande une traversée moins rapide. Rogner sur ceux-ci permet en plus d'aménager de nouveaux espaces verts.
- **Aménagement paysager** : aménager de larges espaces verts sur les accotements permet de réduire la perception de largeur des usagers
-

Conditions préconisées :

- Chicanes et écluses : avoir une bonne visibilité et une lisibilité suffisante notamment à l'entrée d'agglomération
- Radar pédagogique : bonne lisibilité. Le matériel devra être testé



Chicane



Écluse



Radar pédagogique



- Aménager la chaussée à réaliser en complément
- Pollution sonore pour les riverains à proximité, liée aux freinages et accélérations des automobilistes



- Aménagement permettant un abaissement de la vitesse des véhicules motorisés
- Baisse de l'accidentologie
- Sensibiliser les usagers à la vitesse

ACTION 3.1 – COMMUNIQUER DAVANTAGE AUTOUR DE L'OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN EXISTANTE

Constat :

- Palier à la méconnaissance des mobilités alternatives existantes
- Amorcer le développement prochain de nouvelles mobilités
- Les solutions de déplacement ne sont pas connues ou prises en main par une part de la population, notamment les habitants les

Objectifs :

- Meilleure utilisation des modes actifs sur le territoire,
- Renforcement de l'intermodalité avec les réseaux routiers et ferrés par la promotion des aménagements réalisés

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

Diffusion des documents promotionnels des services régionaux :

- ✓ Soutien aux campagnes promotionnelles organisées par le transporteur et l'autorité organisatrice régionale.
- ✓ Diffusion de l'information auprès des : communes, associations locales, écoles.

Campagne de promotion des mobilités douces et des solutions alternatives (covoiturage, rabattement vers les lignes de bus, location longue durée de VAE) :

- Promotion dans l'espace public du service,
- Diffusion des supports de promotion auprès des populations cibles, par l'intermédiaire notamment de : médecins et centres médicaux, associations, bulletins municipaux, campagnes d'information sur les marchés,
- Diffusion d'une campagne sur les règles d'utilisation du service, notamment auprès des publics jeunes : rappel des sanctions et pénalités encourues pour le non-respect du règlement du service,
- Orienter les populations pour utiliser le TAD comme mode de rabattement vers les gares et lignes Express en communiquant à cet effet.

Promotion de l'intermodalité, notamment à travers les aires de mobilité le cas échéant :

- Communication auprès des **employeurs** et **salariés** sur les horaires des bus desservant les zones d'activités,
- Communication événementielle sur la pratique du vélo et de la marche dans une optique d'accès aux transports en commun.



Coûts :

Selon les campagnes de communications (Voir page suivante)



Suivi :

- Augmentation de la fréquentation,
- Nombre d'habitants touchés par les campagnes

Porteurs : CCTC

Partenaires : Communes, Office de tourisme

Rôle de la CCTC : Diffusion des documents fournis par la Région, Campagnes de promotion de la CC

ACTION 3.1 – COMMUNIQUER DAVANTAGE AUTOUR DE L'OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN EXISTANTE

Une diffusion plus vaste de l'information sur le fonctionnement, les horaires et les modalités d'utilisation des différents services de transport en commun sur le territoire permettrait de réduire la part de population n'utilisant pas ces derniers, même de façon ponctuelle. L'intermodalité avec le vélo serait alors facilitée.

Une **communication événementielle** peut s'envisager lors de périodes précises, par exemple en lien avec les campagnes de *Mai à vélo* ou de la *Semaine de la mobilité* afin d'inscrire cette communication locale dans un cadre plus large.

La communication via le dépôt de **flyers** chez les **partenaires** peut s'envisager et permettre de toucher une **population plus large** qu'il s'agisse des **employeurs**, professionnels **médicaux** et **sociaux**, **associations** sportives,

Une communication autour des **services existants** et de leur articulation avec les lignes de bus, services de location de VAE, covoiturage permettrait aussi de **rappeler le potentiel d'utilisation du réseau pour les déplacements pendulaires auprès d'une part importante de la population professionnelle**.

Cette action s'articule avec plusieurs des actions des axes 1 (aménager et sécuriser les modes doux) et 3, dans la **facilitation de la mobilité touristique durable**.

Coût

Campagne d'affichage (Création et impression)

- Entre 5 000 et 40 000 €

Publicité et communication sur les réseaux sociaux

- Communication : Réalisation en interne
- Publicité : entre 1 000 et 3 000 € pour le référencement et la diffusion
- Mise en place progressive du parc, risque supporté par la collectivité

Page web dédiée

- Réalisation en interne

Carte des itinéraires cyclables

- Réalisation chez un prestataire : entre 5 000 et 10 000 €
- Impression A3 : 450 € pour 1 000 exemplaires
- Diffusion : par les Offices du Tourisme et prestataires touristiques

Communication publicitaire ponctuelle

- Banderole : Entre 4,5 et 60 € / m²
- Kakemono : Entre 20 et 220 € / pièce

ACTION 3.2 – SENSIBILISER LES HABITANTS AUX ENJEUX DE LA MOBILITÉ POUR ENCOURAGER LES CHANGEMENTS DE PRATIQUES

Constat :

- Besoin de sensibilisation, d'incitation de la population pour modifier les comportements de déplacements

Objectifs :

- Inciter à l'utilisation du vélo pour ses déplacements quotidiens via une compétition par équipe
- Créer une communauté digitale fédérée autour des déplacements domicile-travail & professionnels

Mise en œuvre opérationnelle

Une hausse de la part modale du vélo dans les déplacements domicile-travail et professionnels est attendue par une vision du vélo comme solution de mobilité quotidienne viable par la population (sensibilisation par stratégie de ruissellement).

- Valoriser la pratique du vélo par le biais de la **fête de l'écotourisme : stand dédié à la pratique lors de la manifestation**
- Promouvoir et poursuivre le **développement des boucles cyclables** et des chemins de randonnées existants sur le territoire
- Poursuivre le déploiement **d'actions sportives et touristiques : balades vélo sur le territoire, accueil ou organisation de manifestations sportives**



Affiche « Fête du vélo » de la communauté de communes La Domitienne

<https://www.cazoulslesbeziers.com/vivre-a-cazouls/evenements/869-fete-du-velo>



Coût : (CCTC)

Carte des itinéraires cyclables : de **450** à **10 000** euros
Banderole : Entre **4,5** et **60** € / m²
Kakemono : Entre **20** et **220** € / pièce



Suivi :

- Statistiques kilomètres effectués
- Statistiques participants

Porteurs : CCTC, communes, office de tourisme

Partenaires : Association, acteurs économiques vélo/mobilité, Région

Rôle de la CCTC : Identification des événements et travail avec les associations

ACTION 4.1 - CONSOLIDER L'IMAGE D'UN TOURISME VERT SUR TERROIR DE CAUX

Constat :

- Besoin de communication autour de l'écotourisme ou du tourisme vert
- Une offre en lien avec le cyclotourisme à mettre en avant



Mise en œuvre opérationnelle de l'action

Valoriser davantage les équipements existants :

- Les chemins de randonnée : préservation des boucles existantes, connexions entre les chemins existants, création de nouvelles boucles...
- La Vélomaritime-Eurovélo 4
- La véloroute du Lin

Développer la communication autour des services existants :

- Location de VAE aux offices de Tourisme de Terroir d'Auffray et de Quiberville
- Loueurs privés
- Atelier de réparation et points de vente
- Associations et évènements locaux

Objectifs :

- Faire connaître les offres écotouristiques du territoire
- Augmenter le nombre d'écotouristes au sein du territoire
- Être reconnu comme l'un des acteurs principaux de l'écotourisme en Seine-Maritime
- Visibilité plus importante du patrimoine naturel



Coûts :

Publicité : entre 1 000 et 3 000 € pour le référencement et la diffusion



Suivi :

- Nombre de cyclotouristes et de touristes dans les équipements labellisés

Porteurs : CCTC

Partenaires : offices de tourisme

Rôle de la CCTC : Recensement des initiatives à promouvoir

ACTION 4.2 - ACCOMPAGNER LES TOURISTES DANS LEURS PRATIQUES DE MOBILITÉ

Constat

- L'amélioration des conditions de visite du territoire pour les touristes peut passer par le déploiement de services

Développer l'accès au vélo au quotidien grâce à des bornes de réparation, stations de gonflage et stations de bornes de recharge pour les VAE.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action :

- Déployer 2 bornes en libre-service en expérimentation sur le réseau cyclable structurant afin d'identifier les potentiels et d'étudier l'usage du service. L'implantation se fait sur le réseau structurant sur les itinéraires réalisés en premier et sur le réseau dédié au tourisme également.
- Assurer une hausse du niveau de service proposé aux usagers sur la communauté de communes.
- À terme, selon les retours de l'expérimentation et la fréquentation des aménagements, déployer d'autres bornes.
- À destination des touristes, mettre en place des services adaptés selon les sites pour répondre aux besoins des cyclistes sur les modèles de « Accueil Vélo ».
- Maintenir les Relais d'Informations Services en place et poursuivre leurs installations sur les futures boucles
- Valoriser et maintenir les aires de services existantes



Objectifs :

- Déployer sur le réseau cyclable structurant une offre de bornes de réparation et de stations de gonflage visant à améliorer le confort des cyclistes dans leurs déplacements au sein de l'intercommunalité et l'inclusion des cyclistes sans matériels de réparation à domicile.
- Le niveau de service proposé sur le réseau cyclable permet de faciliter le quotidien des cyclistes et rend le territoire accessible à l'ensemble des cyclistes.



Coût : (CCTC)

De 500€ pour une borne simple à

7 000€ pour une aire de service, (CCTC / Communes)

1500€ le RIS



Suivi :

- Cartographie des implantations
- Retour des usagers

Stations outils en libre-service à Strasbourg

<https://france3-regions.francetvinfo.fr/grand-est/bas-rhin/strasbourg-0/strasbourg-trois-stations-outils-libre-service-ont-ete-installees-permettre-aux-cyclistes-reparer-velos-1843374.html>

Porteurs : CCTC, communes

Partenaires : offices de tourisme, France vélo Tourisme, Vélomaritime

Rôle de la CCTC : Identification des sites touristiques à équiper et du type de matériel

ACTION 4.3 - S'APPUYER SUR LES AGENTS DE TOURISME POUR ÊTRE DES RELAIS DES BONNES PRATIQUES

Constat

- La mise en place d'une politique favorisant les **mobilités actives** pour des déplacements du quotidien concerne tant les entreprises que la collectivité. Celles-ci sont actrices des déplacements domicile-travail, mais également de la réception du public dans le cadre de déplacements vers les services publics.

Objectifs :

- Favoriser les interactions au sein de la collectivité et avec le public via une mobilité active. Favoriser les déplacements du personnel à vélo et renforcer l'accueil au sein des sites communautaires pour les cyclistes.
- Hausse de **la part modale du personnel de CCTC et des communes**
- Accès facilité aux services publics.

Déployer une politique innovante favorisant les mobilités actives et les interactions avec le public.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Renforcer la flotte de VAE** à disposition des personnels de la collectivité, et étendre l'offre à d'autres sites.
- Renforcement du **stationnement vélo à destination des personnels et du public**
- Réfléchir à la mise en place des services adaptés selon les sites communautaires pour répondre aux besoins des cyclistes au même titre que le **label Accueil Vélo** déjà présent sur les Offices de Tourisme du territoire
- Promouvoir les services existants sur Terroir de Caux**, les établissements touristiques labellisés et les aménagements cyclotouristiques récents par **une politique de communication adaptée aux publics cibles**.



Marque Accueil Vélo – garantissant des services de qualité auprès des cyclistes le long des itinéraires

<https://www.francevelotourisme.com/>



Coût :

VAE : coût moyen de **585 € / an** (CCTC)
 Arceaux : **60 à 150 €** pièce TTC (CCTC / Communes)
 Abris sécurisés : **800 à 900 €** TTC (CCTC / Communes)
 Box à vélo : **5000 à 10 000 €** TTC (CCTC / Communes)



Suivi :

- Enquête sur la mobilité du personnel

PHASAGE DES ACTIONS

Axe 1 – Renforcer l’intermodalité

Action	Porteurs	Partenaires et financements	Coûts	Planification	Impact de réductions des GES
1.1. Aires de mobilité	CCTC	Région Normandie CD76 Communes	Place de covoiturage : 550 € sur emplacement existant et 2500 € ex nihilo Box à vélo : 5000 à 10 000 € Campagne d’affichage : 5000 à 40 000 € Publicité et communication réseaux sociaux : 1000 à 3000 €	Court terme	++
1.2. Services cyclables	CCTC	Région Normandie CD76 Communes	Location VAE : 585 € en moyenne / an et par vélo (maintenance, ETP...)	Court terme	+++
1.3. Accompagner les publics fragiles	CCTC	Région Normandie CD76 Communes	Enveloppe dédiée	Moyen terme	+
1.4. Encourager la pratique du covoiturage	CCTC	Région Normandie CD76 Communes	Réalisation d’un schéma directeur du covoiturage : entre 25 000 et 30 000 € Investissement : 40 000€ Fonctionnement : 25 000€ Communication : entre 1 000 et 3 000 € pour le référencement et la diffusion	Moyen terme	++
1.5. Transport à la demande	CCTC	Région Normandie CD76 Communes	Coût de fonctionnement annuel estimé : 103 846 € Coût moyen pour matériel adapté : 38 000 € H.T., soit un loyer mensuel de 415 € H.T. sur une LLD de 36 mois.	Long terme	+
1.6. Connecter et sécuriser les pôles de mobilité	CCTC ET Communes	Région Normandie CD76 Fond européen type DETR	Piste cyclable en site propre (/ mètres, hors acquisition foncière) : entre 350 et 420 € Stationnement vélo type box : 5000 à 10 000€	Long terme	+++

Axe 2 : Aménager et sécuriser les modes doux

Action	Porteurs	Partenaires et financements	Coûts	Planification	Impact de réductions des GES
2.1. Favoriser les aménagements sécurisés dans les centres-bourgs	CCTC et communes	Région Normandie CD76	Bande cyclable - voie délimitée par une ligne blanche sur la chaussée : 80 € / ml Piste cyclable - chaussée réservée aux cycles séparée matériellement de la circulation et du trottoir : entre 350 et 420 € /ml hors acquisitions foncières. Voie verte : entre 288 € et 740 € /ml Chaussée à voie centrale banalisée : 12€ /ml	Moyen terme	++
2.2. Stationnement vélos et jalonnement	CCTC et Communes	Région Normandie CD76	Abris vélo ouverts : entre 800 et 900 € Box sécurisés : 5000 à 10 000 € Arceaux : 60 à 150 € pièce Jalonnement : 400 € HT pour la fourniture et la pose d'un mât, 100€ HT par lame	Moyen terme	+++
2.3. Réseau cyclable	CCTC et Communes	Région Normandie CD76	Investissement total de 3 343 222 € soit 222 881 € sur 15 ans	Long terme	+++
2.4. Optimiser l'espace dévolu au stationnement automobile	Communes	CD76 CCTC	Arceaux vélo : 60 à 150 € pièce Réfection trottoir (/m ²) : 60 € Piste cyclable (/ml) : entre 350 et 420 €	Court terme	++
2.5. Limiter la voiture dans les centres-bourgs	Communes	CD76 CCTC	Zone de rencontre : 128 € / m² (Communes) Zone 30 : 240 € /m² (Communes)	Moyen terme	++

Axe 3 : Promouvoir les alternatives à l'autosolisme

Action	Porteurs	Partenaires et financements	Coûts	Planification	Impact de réductions des GES
3.1. Communiquer autour de l'offre	CCTC	Communes Office de tourisme	Selon les campagnes de communication (voir détail FA 3.1.)	Court terme	+
3.2. Sensibiliser aux enjeux de la mobilité	CCTC, Communes et office de tourisme	Associations Acteurs économiques Région Normandie	Carte des itinéraires cyclables : de 450 à 10 000 euros Banderole : Entre 4,5 et 60 € / m ² Kakemono : Entre 20 et 220 € / pièce	Court terme	+

Axe 4 : Favoriser une mobilité touristique durable

Action	Porteurs	Partenaires et financements	Coûts	Planification	Impact de réductions des GES
4.1. Consolider l'image d'un tourisme vert	CCTC	Office de tourisme	Publicité : entre 1 000 et 3 000 € pour le référencement et la diffusion	Court terme	++
4.2. Accompagner les touristes	CCTC et Communes	Office de tourisme France Vélo Tourisme Vélomaritime	De 500€ pour une borne simple à 7 000€ pour une aire de service 1500€ le RIS	Moyen terme	++
4.3. S'appuyer sur les agents de l'office de tourisme	CCTC	Communes Office de tourisme	VAE : coût moyen de 585 € / an Arceaux : 60 à 150 € pièce TTC Abris sécurisés : 800 à 900 € TTC Box à vélo : 5000 à 10 000 € TTC	Moyen terme	++

Annexes

Émissions de GES selon le mode de transport en kg de CO₂e (émis par personne)*

Pour un trajet

Pour un trajet de 8 km (distance compatible pour un trajet à vélo)

VAE	Autocar	Scooter	Voiture thermique	Voiture thermique 1 Covoitureur	Voiture thermique 3 Covoitureurs	Voiture électrique	Voiture électrique 1 covoitureur	Voiture électrique 2 covoitureurs
0,09	0,9	0,6	1,7	0,9	0,4	0,8	0,4	0,2

Pour un trajet de 34 KM (distance moyenne entre le domicile et le travail CCTC- Données INSEE, RP 2020)

Autocar	Scooter	Voiture thermique	Voiture thermique – 1 covoitureur	Voiture thermique - 3 covoitureurs	Voiture électrique	Voiture électrique - 1 covoitureur	Voiture électrique – 3 covoitureurs
1	2,59	7,4	3,7	1,85	3,5	1,7	0,88