

PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ

de la Communauté de
Communes Inter Caux Vexin



Accusé de réception en préfecture
076-200070449-20231204-2023-12-04-125-DE
Date de réception préfecture : 14/12/2023

SOMMAIRE

Introduction	3
Diagnostic territorial	8
Enjeux, objectifs & stratégie	26
Plan d'action	30
Annexes	125

PDMs INTRODUCTION

Accusé de réception en préfecture
076-200070449-20231204-2023-12-04-125-DE
Date de réception préfecture : 14/12/2023

QU'EST-CE QUE LA MOBILITÉ ?

La Mobilité est un concept large qui intègre les points d'arrivée et de départ, la notion de durée, de distance, de temps de trajet, de modes de déplacement, les motifs, la fréquence, le flux, les services associés... Il s'agit de l'ensemble des pratiques liées aux déplacements mais également au besoin de se déplacer. Elle ne peut donc se réduire aux simples notions de transport de personnes ou d'acheminement de marchandises.

La vie quotidienne des individus est rythmée par des activités (scolaire, emploi, loisir, besoins) ne se situant pas toutes au même endroit ou sur une même échelle territoriale. Les habitudes, les comportements, l'organisation du travail et le territoire ont donc un impact sur les choix de Mobilité des usagers.

Au regard de la réponse à apporter aux besoins des usagers, la Mobilité est une compétence transversale

des collectivités qui intervient sur plusieurs champs disciplinaires. Elle fait partie intégrante des politiques urbaines et de cohésion territoriale.



LES ENJEUX DE LA MOBILITÉ

La Mobilité revêt un caractère « durable » et s'inscrit ainsi pleinement dans le Développement Durable qui repose sur trois piliers (économique, environnemental et social) qui doivent être pris en compte dans l'élaboration des politiques publiques :

- ▶ Les collectivités définissent des moyens et actions répondant aux enjeux environnementaux, en prenant en considération l'impact des déplacements de personnes et des marchandises sur notre environnement (émission de GES, pollution sonore et visuelle, consommation de ressources non renouvelables et d'espaces...).
- ▶ Les politiques de Mobilité doivent ensuite considérer les enjeux économiques. Un territoire est d'autant plus

attractif dès lors que l'accès à l'emploi, aux entreprises et aux commerces est facilité. La Mobilité devient un critère de choix à part entière pour que les différents acteurs économiques s'établissent sur un territoire. La Mobilité est également un levier pour réduire les écarts de développement entre les territoires ruraux et urbains ainsi que réduire les disparités en termes d'accès aux équipements.

- ▶ Enfin, la Mobilité devient un levier d'inclusion social lorsqu'elle permet à tous de se déplacer et d'avoir accès à l'ensemble des services du territoire. Être autonome dans ses déplacements favorise l'intégration et diminue l'isolement.



Accusé de réception en préfecture
076-200070449-20231204-2023-12-04-125-DE
Date de réception préfecture : 14/12/2023

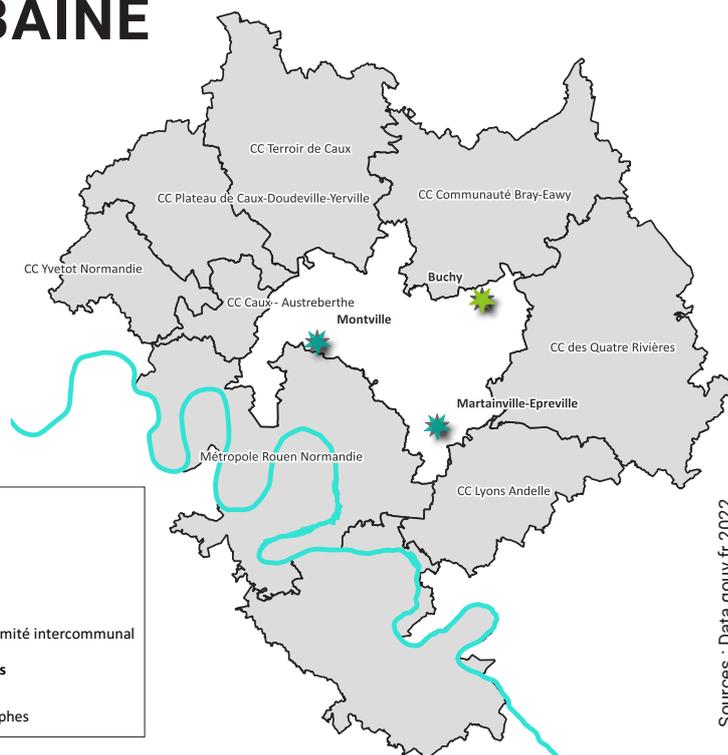
LA CCICV, UNE MOBILITÉ EN ZONE PEU DENSE ET PÉRIURBAINE

La Communauté de Communes est née en 2017, de la fusion des Communautés de Communes des Portes Nord-Ouest de Rouen, du Moulin d'Ecalles, du plateau de Martainville et des communes de Bosc le Hard, Grigneuseville, Beaumont le Hareng et Cottévrard (ancienne Communauté de Communes Bosc-d'Eawy).

Elle regroupe aujourd'hui 64 communes et compte plus de 55 000 habitants. Elle est organisée en trois pôles de proximité que sont Buchy, Martainville-Epreville et Montville.

Il ressort du diagnostic, un territoire vaste et pluriel. S'il est à dominante rurale de par son histoire, il est à noter que les influences qu'exerce sur lui la Métropole Rouen Normandie, située à sa frontière Sud et dans une moindre mesure le pôle de Barentin, sont fortes. Cela confère, ainsi, à la CCICV un caractère interurbain qui se traduit par des disparités importantes du maillage du territoire en matière de l'offre et de la demande en Mobilité.

Les conclusions des différentes études et travaux menés en amont sont sans appel. Elles révèlent une forte dépendance des administrés à l'usage



de la voiture liée à un réseau dense en infrastructures routières. Les infrastructures ferroviaires ont quant à elles, un fort potentiel mais sont mal desservies. Enfin, le réseau cyclable, très peu développé, freine les initiatives de mise en place de solutions alternatives à l'usage de la voiture en solitaire. Ajoutons que l'organisation géographique et urbanistique du territoire conduit aux déplacements. Cependant, le territoire possède des atouts indéniables, sa position géographique, ses ressources et espaces naturels ainsi qu'une volonté forte des habitants et des élus d'être acteurs de leur territoire. La Mobilité revêt alors un enjeu important en termes de dynamisme, d'attractivité et de développement !

LA LOM, LA CCICV DEVIENT UN ACTEUR FORT ET LOCAL

Le transport est essentiel à la vie quotidienne et à l'intégration sociale, leur bon fonctionnement est indispensable au développement économique ainsi qu'à l'attractivité résidentielle et touristique. Le manque de solutions dans certains territoires et l'urgence environnementale imposent un changement profond des comportements ainsi qu'un renouvellement des politiques publiques en matière de gouvernance.

De cette réflexion est née la Loi sur l'Orientation des Mobilités (LOM) – Loi du 24 décembre 2019, n° 2019-1428. Cette loi repose sur l'investissement dans les transports quotidiens et efficaces, l'accompagnement des nouvelles mobilités pour tous et doit permettre à chacun d'envisager la transition énergétique. Elle met en avant la force de l'échelon local, pertinent pour piloter les politiques

publiques de mobilité et apporter des solutions dédiées au territoire. Ainsi, la LOM propose aux Communautés de Communes de devenir Autorité Organisatrice de la Mobilité locale sur leur ressort territorial (AOM local), tandis qu'elle positionne la Région comme chef de file sur cette compétence (AOM Régionale).

La CCICV, proche de ses administrés et connaissant les spécificités de son territoire, devient un acteur de proximité, moteur et fédérateur de la Mobilité

Elle participe à la construction et à la mise en œuvre d'une politique de mobilité locale aux services du territoire, en coordonnant les acteurs, en harmonisant le développement des solutions et en faisant émerger une culture commune sur les déplacements.

UN DOCUMENT OPÉRATIONNEL, UNE FEUILLE DE ROUTE

Pour rendre opérationnel les stratégies de Mobilité, la LOM propose également un document de planification, nommé le Plan de Mobilité Simplifié (PDMs).

Alors basé sur une démarche de volontariat pour les AOM de moins de 100 000 habitants, il remplace le Plan de Mobilité Rural créé en 2015 par la Loi pour une Transition Écologique et une Croissance Verte. Le cadre limité du PDMs qui n'a pas d'effet juridique ni de caractère d'opposabilité lui confère plus de souplesse et d'adaptabilité dans son élaboration ainsi que dans les solutions apportées aux besoins du territoire. Il se doit de favoriser l'innovation, la création de synergies entre l'ensemble des acteurs et la cohérence de l'offre de Mobilité sur l'ensemble du ressort territorial de l'AOM qui le rédige.

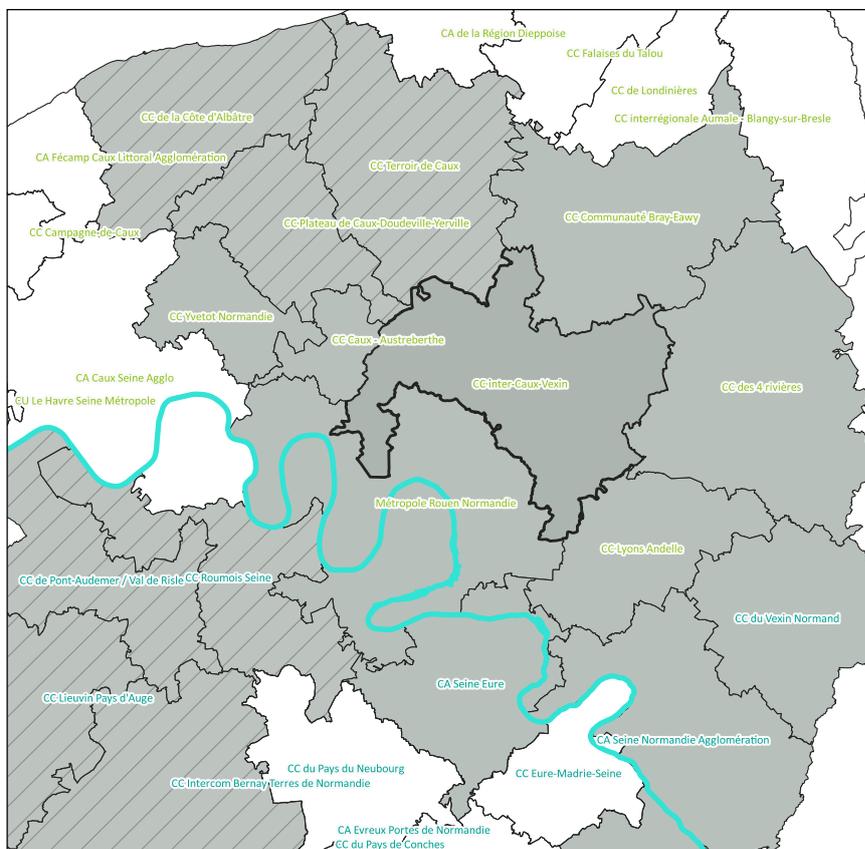
Pour atteindre ces objectifs, il est primordial que ce document de planification intègre la notion de transversalité. En effet, il intervient sur différentes politiques publiques et peut composer le volet Mobilité d'autres documents de planification (PCAET, le SCoT ou encore le PLUi).

La souplesse de ce document réside également dans la facilitation de la concertation entre les parties prenantes de la Mobilité. La concertation est un élément essentiel dans la construction, l'acceptation de la stratégie par les usagers et la mise en place des actions. Cette concertation se fera par le biais de la création d'un Comité des partenaires formé par des professionnels de la mobilité, des représentants de la société civile, des employeurs du territoire. Enfin, les documents sont soumis pour avis obligatoirement ou sur demande aux acteurs.

LA TEMPORALITÉ, COHÉRENTE AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME

L'année 2022 marque le début de l'élaboration du PDMs. Année charnière puisqu'elle sera marquée par l'élaboration du PCAET, du PLUi 51 mais également la révision du SCoT.

C'est également en 2022 que la Région Normandie (AOM régionale) a dessiné les Bassins de mobilité. Il s'agit d'une zone géographique sur laquelle les déplacements quotidiens s'organisent (domicile, travail, loisir, achat...). Son périmètre regroupe plusieurs EPCI. La CCICV intègre le Bassin de Mobilité « Cœur Vallée de Seine » au même titre que la Métropole de Rouen Normandie et les autres EPCI limitrophes. L'objectif est d'élaborer un PDMs compatible avec l'ensemble des documents de planification existants tout en le rendant opérationnel et cohérent avec ceux des EPCI limitrophes afin d'harmoniser l'offre de Mobilité au sein d'un même bassin. Ce Plan de Mobilité Simplifié s'inscrit sur une durée de 5 années et pourra être révisé en fonction des évolutions durables et substantielles du territoire afin d'en adapter le plan d'action.



Bassin de Mobilité
Cœur Vallée de Seine

Légende	
	Autres EPCI du Département
	CCICV
	EPCI appartenant à plusieurs Bassins de Mobilité

Accusé de réception en préfecture
076-200070449-20231204-2023-12-04-135-DE
Date de réception en préfecture : 14/12/2023

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Le diagnostic territorial est la première étape indispensable dans une démarche projet et l'élaboration du PDMs. Il s'agit d'un état des lieux qui, sur un territoire donné, en recense les atouts et les faiblesses.

En révélant les enjeux de la mobilité sur notre territoire, il a pour objectif d'éclairer les décisions et d'orienter la stratégie Mobilité.

Un territoire vaste et pluriel

ORGANISATION DU TERRITOIRE

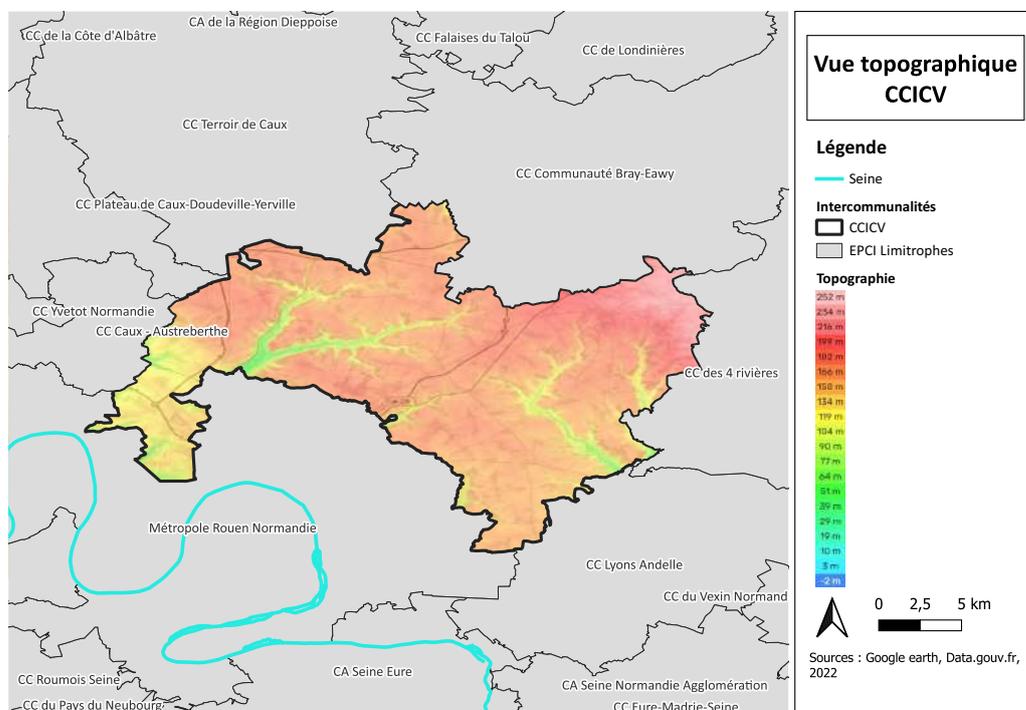
- Entre le péri-urbain et le rural



Un relief particulier qui rend le paysage unique et attire de nombreux touristes mais...



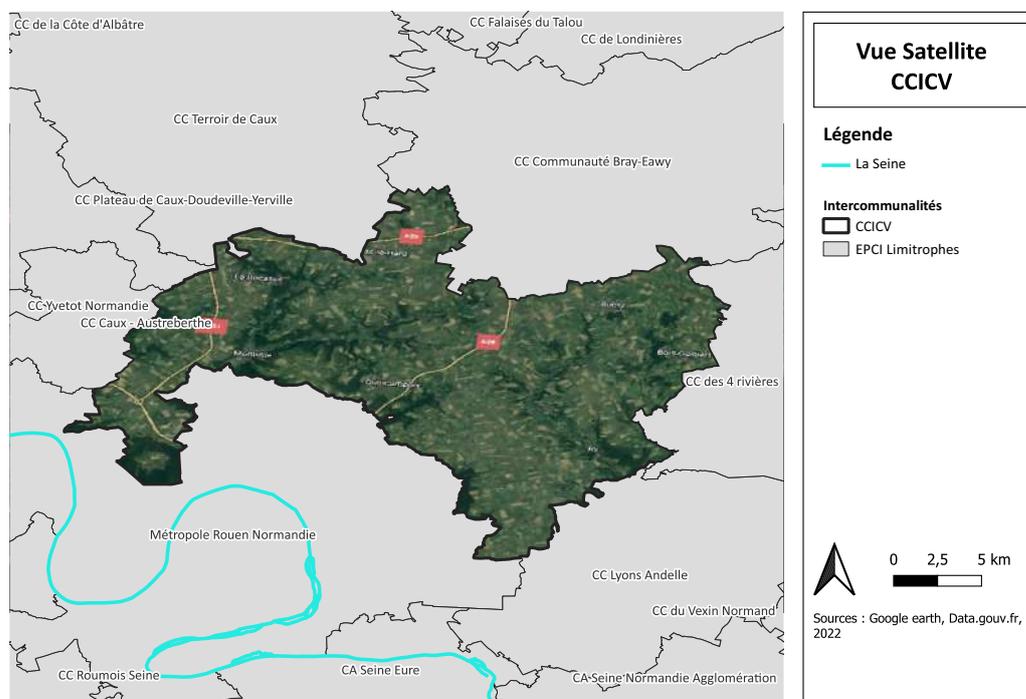
...Des plateaux et vallées qui rendent parfois difficile la pratique des modes actifs au quotidien.



Une organisation spatiale «plurielle», entre le rural et le périurbain confère une diversité de services et de lieux de résidence attirant les ménages mais...



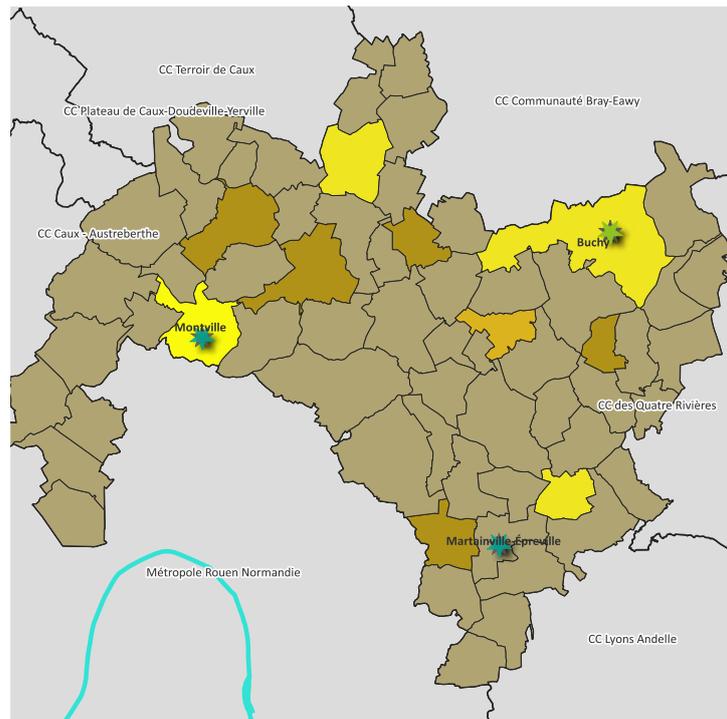
...c'est une organisation spatiale qui induit des disparités et inégalités en terme de mobilité et d'accès aux services.



Accusé de réception en préfecture
076-200070449-20231204-2023-12-04-125-DE
Date de réception préfecture : 14/12/2023



Une densité relativement faible, résultant de la sacralisation de la maison individuelle, lui confère un cadre de vie apaisé. C'est un territoire où il fait bon vivre.



Typologie de logement par communes

Légende

- La Seine
- CCICV_Bureaux
- Siège
- Pôle de proximité intercommunal

Part des habitations individuelles

- 0,74 - 0,8
- 0,8 - 0,85
- 0,85 - 0,9
- 0,9 - 0,95
- 0,95 - 1

Intercommunalités

- CCICV
- EPCL_Limitrophes
- Limites communales

0 2,5 5 km

Sources : Insee, Data.gouv.fr 2019

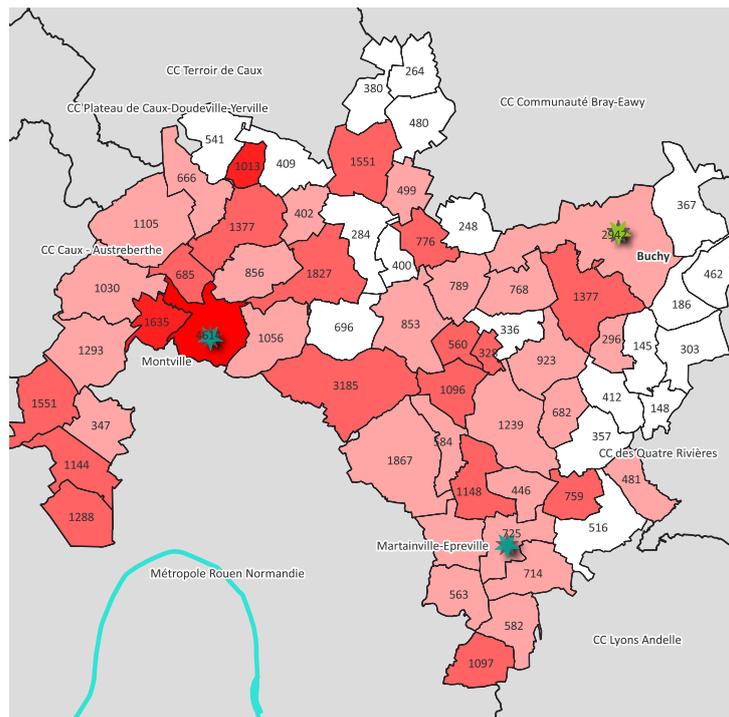
* Selon l'Insee en 2019, 19 communes ne disposent que de maisons individuelles : Authieux-Ratiéville, Auzouville-sur-Ry, Beaumont-le-Hareng, Bois d'Ernebourg, Boissay/Bosc-Bordet, Esteville, Frichelesnil, Grainville-sur-Ry, Grigneuseville, Grugny, Héronnelles, La Houssaye-Béranger, Pierrevale, Rebets, Saint-Aignan-sur-Ry, Saint-Denis-le-Thibout, Saint-Germain-sous-Cailly, Saint-Jean-du-Cardonnay.



Une croissance continue de la population sur le territoire mais...



... Cette répartition n'est pas homogène et provoque sur certains secteurs, un fort étalement urbain et une pression sur les terres agricoles.



Population et Densité 2019

Légende

- La Seine
- CCICV_Bureaux
- Siège
- Pôle de proximité intercommunal

Densité communale

- 22 - 67
- 67 - 116
- 116 - 183
- 183 - 319
- 319 - 425

Intercommunalités

- CCICV
- EPCL_Limitrophes
- Limites communales

0 2,5 5 km

Sources : Insee, Data.gouv.fr 2019

* Les nombres indiquent la population de chaque commune.

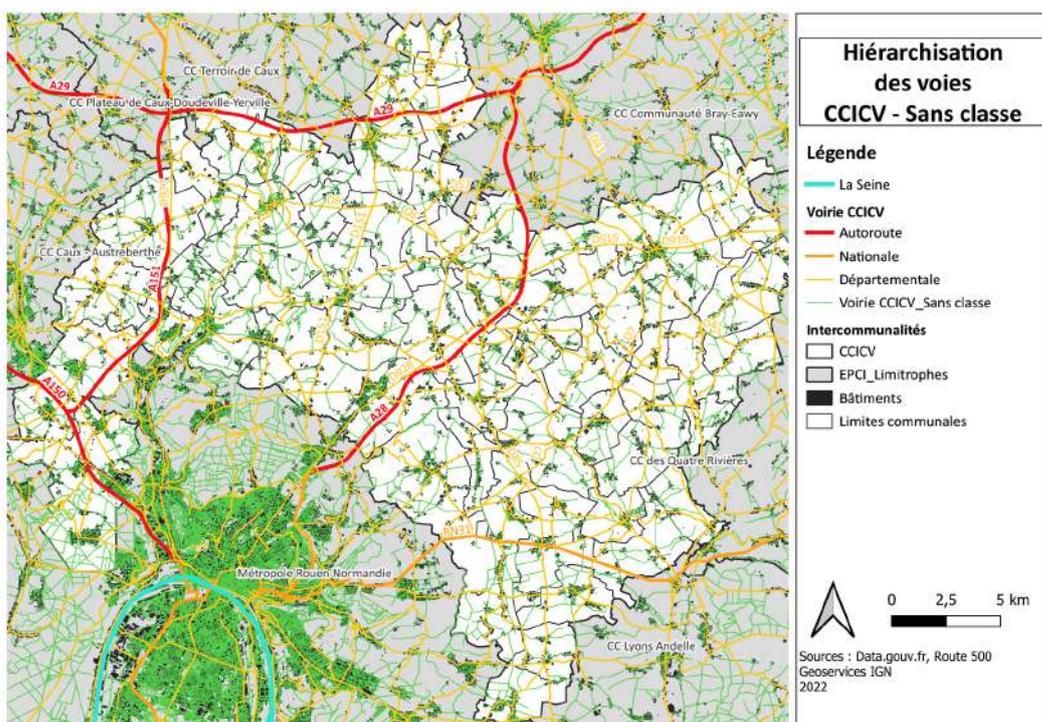
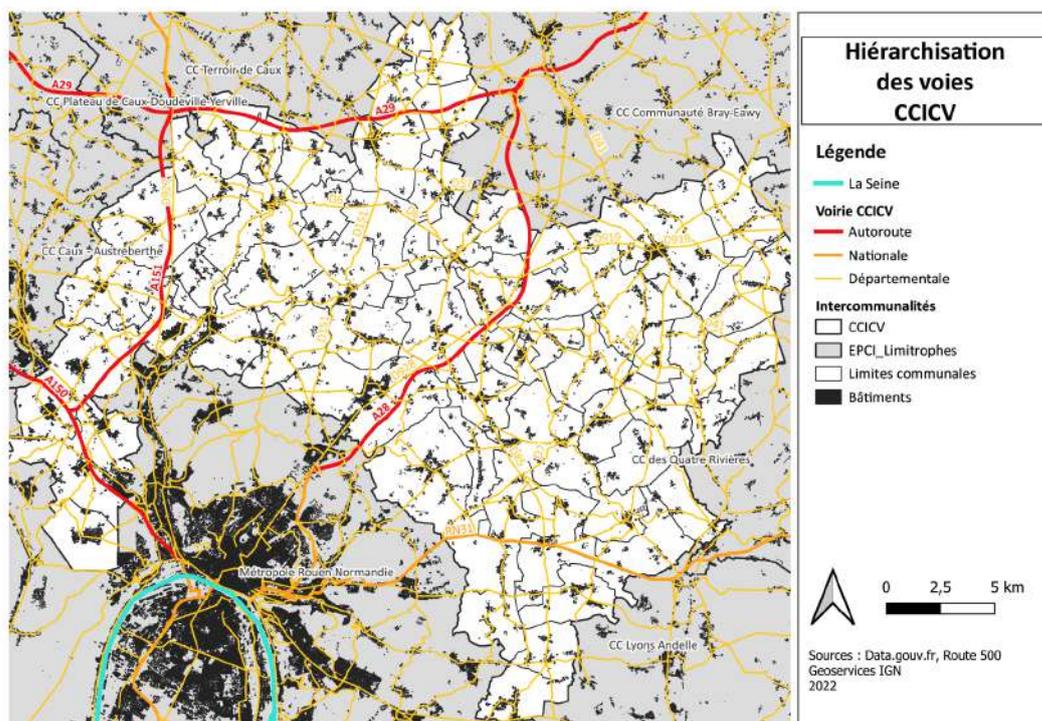
Accusé de réception en préfecture
076-200070449-20231204-2023-12-04-125-DE
Date de réception préfecture : 14/12/2023



Un maillage routier important favorisant l'installation sur le territoire autour des axes majeurs et particulièrement autour des 5 pôles structurants. Mais...



... Ce réseau routier favorise la dépendance l'automobile.



Le modèle Alonzo explique en partie l'attractivité résidentielle du territoire. Il s'agit, en outre, de la primauté du coût de l'immobilier sur celui de la mobilité. Le territoire est attractif mais...



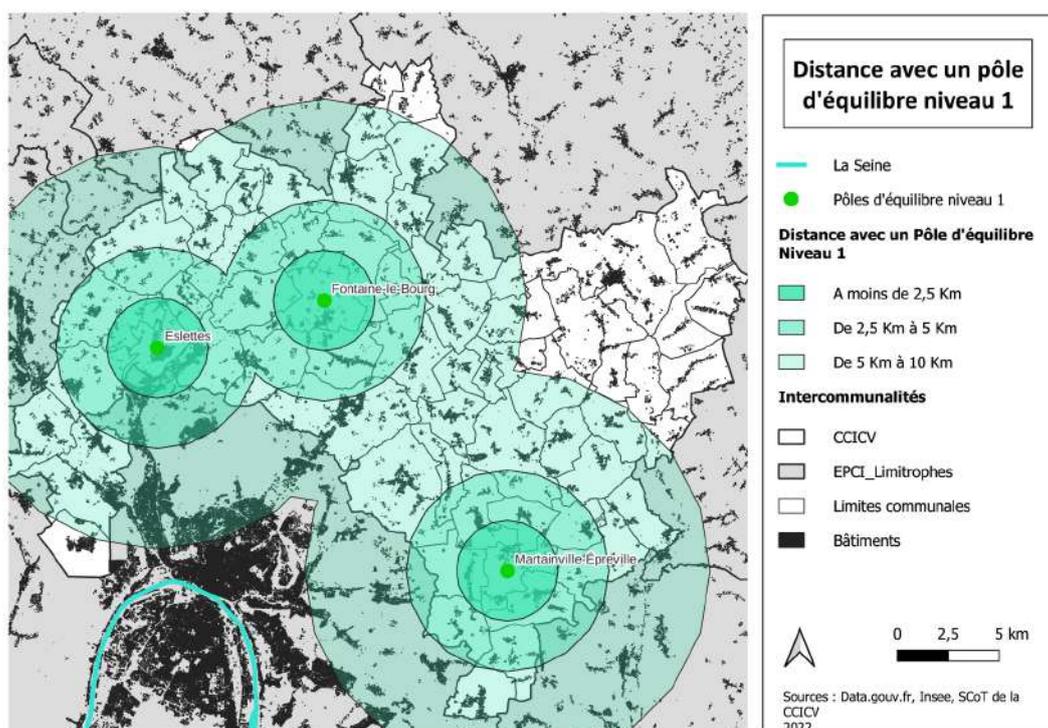
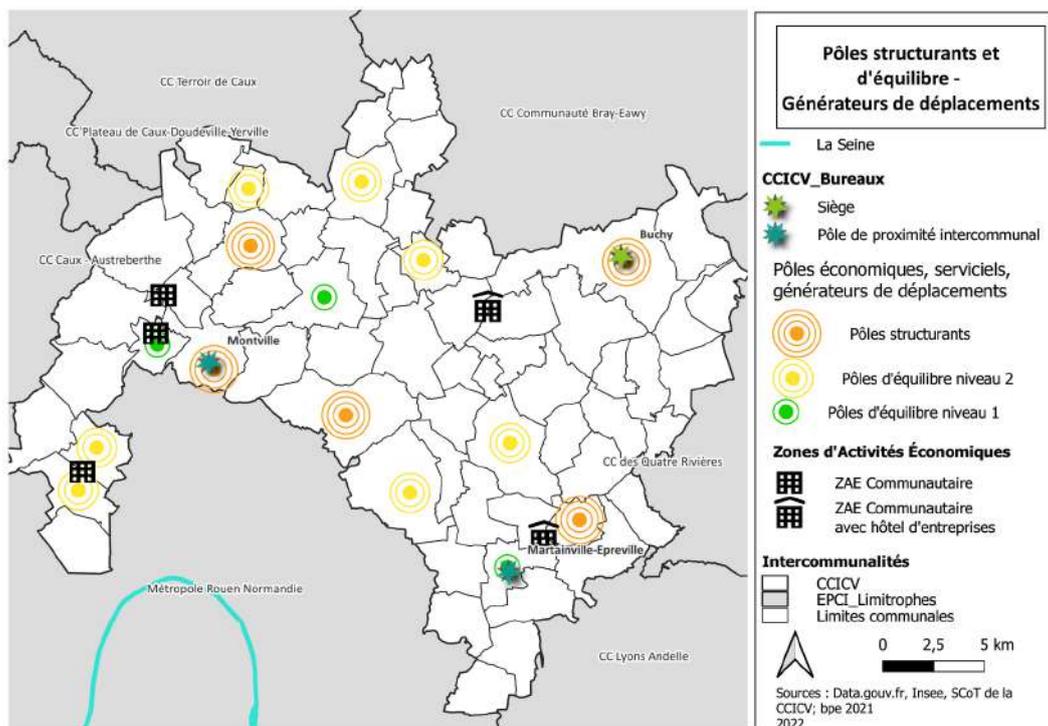
... La conjoncture actuelle rend la part «transport» de plus en plus importante dans le budget des ménages. Surtout dans les zones peu denses.

Accusé de réception en préfecture
076-200070449-20231204-2023-12-04-125-DE
Date de réception préfecture : 14/12/2023

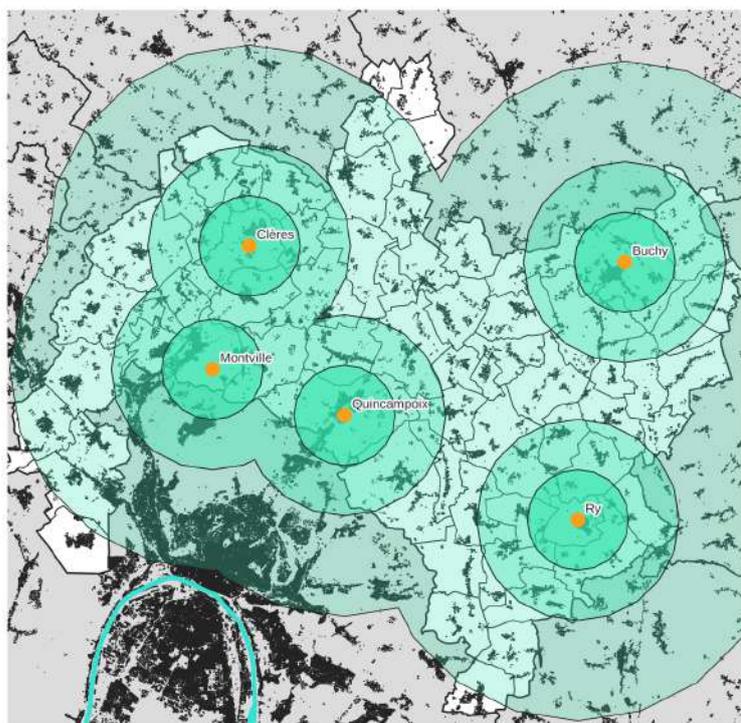
• 5 pôles majeurs structurent le territoire



Le maillage territorial en terme de services et équipements quotidiens (et/ou de proximité) est assuré par 14 communes. Clères, Montville, Ry, Quincampoix et Buchy sont 5 pôles majeurs et structurants du territoire proposant une gamme d'équipements intermédiaire. Une majorité des habitants se trouve à moins de 5 km d'une centralité locale.



Accusé de réception en préfecture
076-200070449-20231204-2023-12-04-125-DE
Date de réception préfecture : 14/12/2023



Distance avec un pôle structurant

- La Seine
- Pôles structurants

Distance avec un Pôle structurant

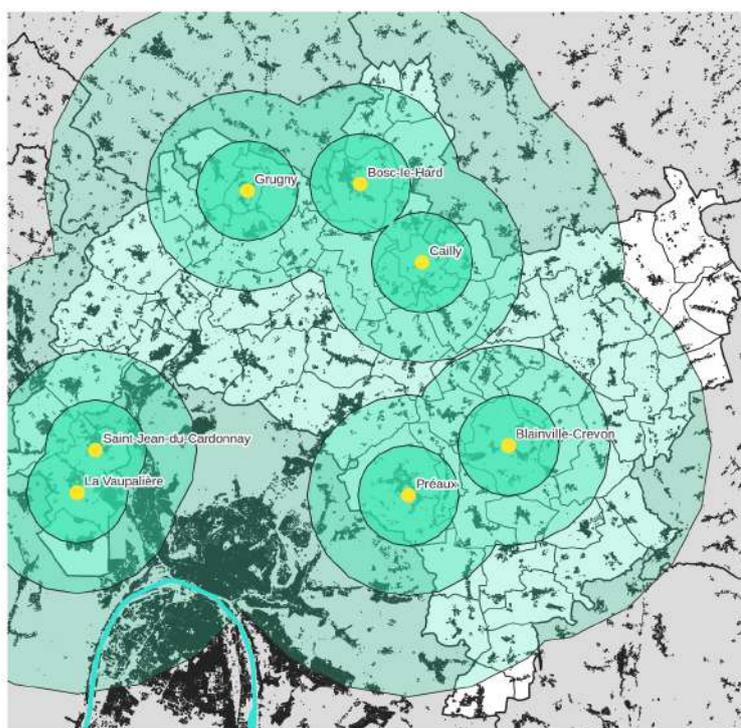
- A moins de 2,5 Km
- De 2,5 Km à 5 Km
- De 5 Km à 10 Km

Intercommunalités

- CCICV
- EPCI_Limitrophes
- Limites communales
- Bâtiments

0 2,5 5 km

Sources : Data.gouv.fr, Insee, SCoT de la CCICV 2022



Distance avec un pôle d'équilibre niveau 2

- La Seine
- Pôles d'équilibre niveau 2

Distance avec un Pôle d'équilibre Niveau 2

- A moins de 2,5 Km
- De 2,5 Km à 5 Km
- De 5 Km à 10 Km

Intercommunalités

- CCICV
- EPCI_Limitrophes
- Limites communales
- Bâtiments

0 2,5 5 km

Sources : Data.gouv.fr, Insee, SCoT de la CCICV 2022

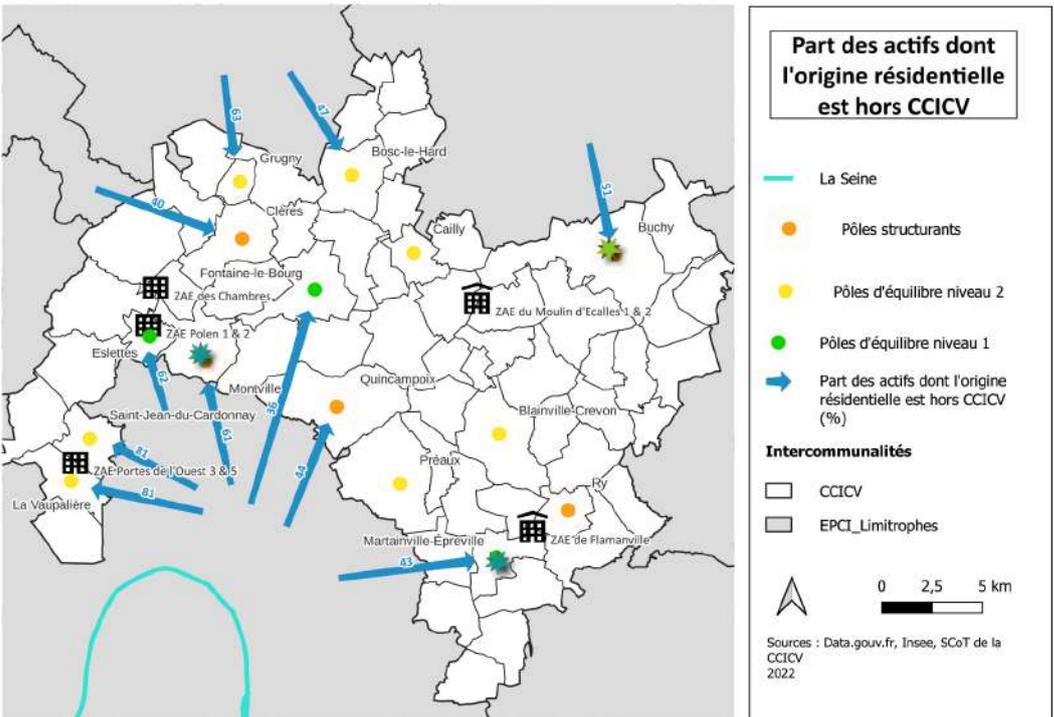
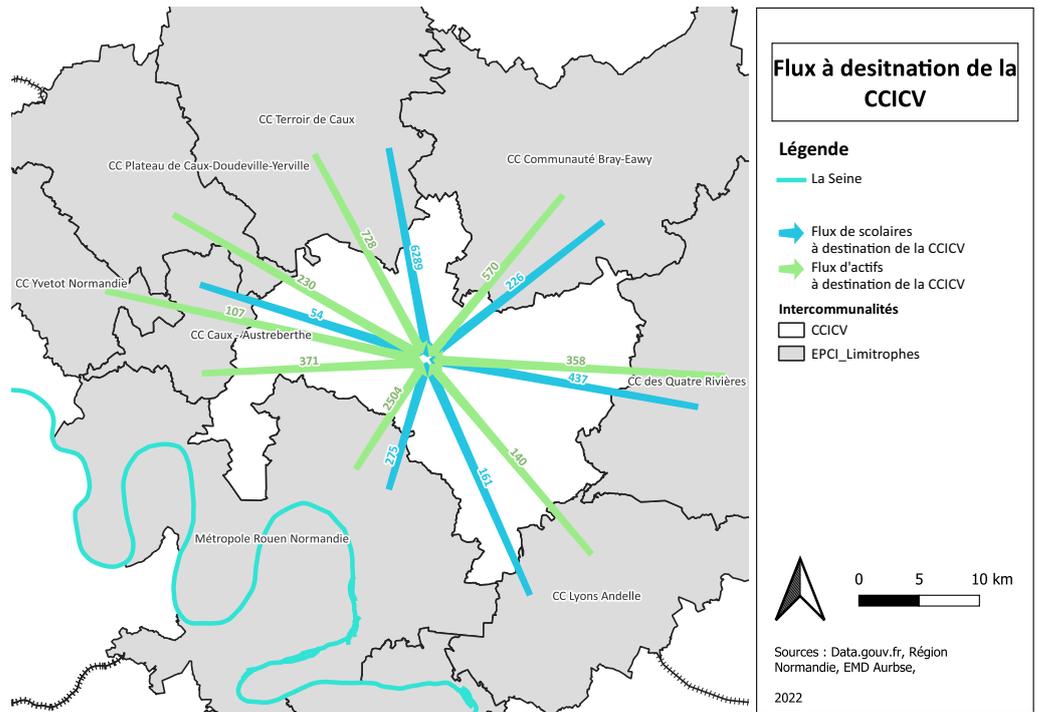
Accusé de réception en préfecture
076-200070449-20231204-2023-12-04-125-DE
Date de réception préfecture : 14/12/2023



La forte volonté politique combinée à l'organisation spatiale favorise la création d'emplois autour des 5 pôles structurants et de la commune de Grugny.



Le territoire est, à ce jour, à dominante résidentielle. Ce qui induit un nombre important de déplacements vers les pôles ou les EPCI limitrophes au quotidien (travail, commerces, lycée, loisirs...).



Accusé de réception en préfecture
076-200070449-20231204-2023-12-04-125-DE
Date de réception préfecture : 14/12/2023

ZOOM SUR LE PROFIL ÉCONOMIQUE ET SOCIOLOGIQUE DU TERRITOIRE

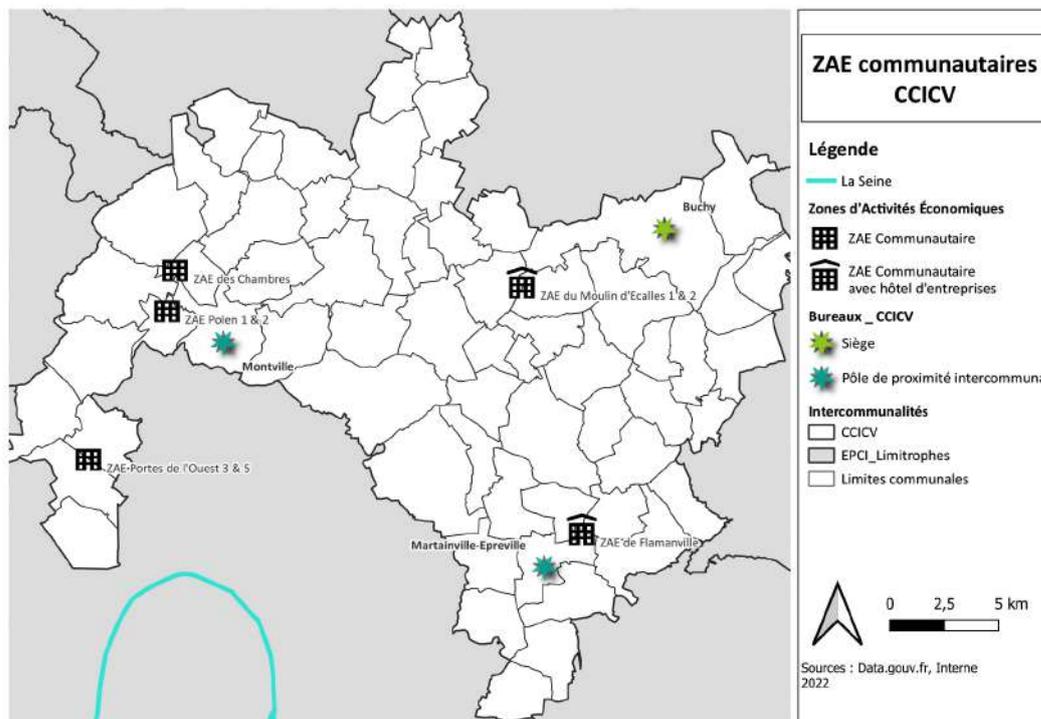
• Economique : un territoire en pleine mutation et en développement



Le tissu économique est majoritairement présentiel (plutôt stable et non délocalisable). Les TPE/PME sont majoritairement tournées vers le commerce, le transport et les services divers.



Le territoire dispose de 4 ZAE stratégiques et d'autres Zones d'activités (foncier abordable, espace, proximité avec la MRN, le réseau routier...).



La CCICV est encore dépendante des EPCI limitrophes pour l'emploi et les services de gamme supérieure. 74% des actifs ayant un emploi travaillent en dehors de la CCICV. La distance parcourue est de plus en plus longue.



Un changement profond des habitudes de consommation s'affermi en faveur du «retour au local». Il permet le développement des pôles de proximités et des pôles structurants.

La proximité avec le bassin rouennais permet aux entreprises de capter une large offre de main d'œuvre et de clientèle.

• Sociologique : Un vieillissement de la population mais un niveau de vie favorable



Un niveau de vie relativement favorable (taux de pauvreté parmi les plus bas du département 76 et le niveau de vie parmi les plus haut du département).

La plupart des ménages sont constitués par des couples (77% dont 40% avec enfant(s)).

Offre d'accueil petite enfance relativement importante.



Le vieillissement de la population est une des conséquences du babyboom. 25% de la population à plus de 60 ans en 2019 et la part des moins de 45 ans diminue. Il s'agit de prendre en considération les besoins spécifiques en terme de Mobilité des seniors afin de leur garantir une certaine autonomie.

Près d'un tiers des communes voient leur école fermer à cause de la diminution de la part des 0-14 ans.

Accusé de réception en préfecture
076-200070449-20231204-2023-12-04-125-DE
Date de réception préfecture : 14/12/2023

La mobilité

Cette seconde partie de diagnostic souhaite proposer un état des lieux de l'offre existante afin d'analyser les enjeux relatifs à la mobilité sur le territoire.

LE BASSIN DE MOBILITÉ

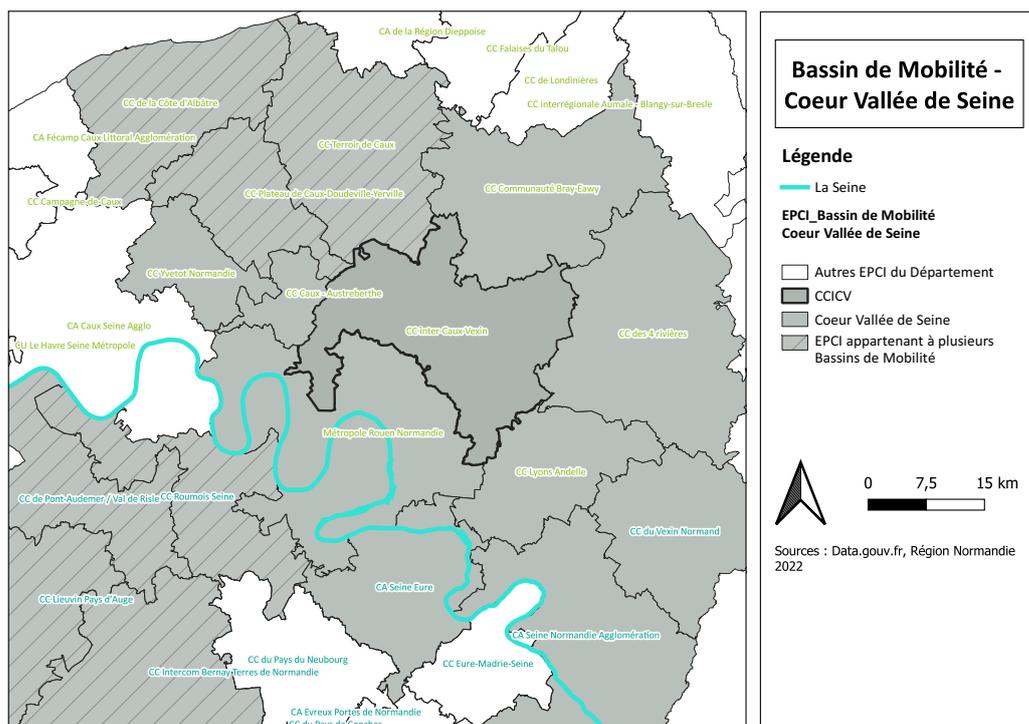
La loi sur l'Orientation des Mobilités, positionne la Région en qualité de chef de file afin d'organiser les modalités de l'action collective de toutes les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) sur cette compétence.

Le 14 mars 2022, a été approuvée, en Conseil Régional, la cartographie des 12 bassins de mobilité normands. Nos territoires voient leurs liens de plus en plus renforcés. Il est important d'identifier, à l'échelle locale, l'organisation des mobilités quotidiennes afin de réfléchir à une culture commune de ce périmètre sur les déplacements intra et intercommunautaires.

• Le bassin de Mobilité Cœur Vallée de Seine



La CCICV fait partie du Bassin de Mobilité «Cœur Vallée de Seine» comprenant l'ensemble des EPCI limitrophes. L'organisation des mobilités sur une échelle plus large et cohérente, sous l'égide de la Région est pertinente.



Accusé de réception en préfecture
076-200070449-20231204-2023-12-04-125-DE
Date de réception préfecture : 14/12/2023

ZOOM SUR LES FLUX ET LES PRATIQUES

La modification de l'organisation spatiale du territoire ainsi que son hétérogénéité impliquent un nombre de flux important. Il est intéressant de décomposer ces flux pour en analyser leur structure ainsi que les pratiques de nos administrés.

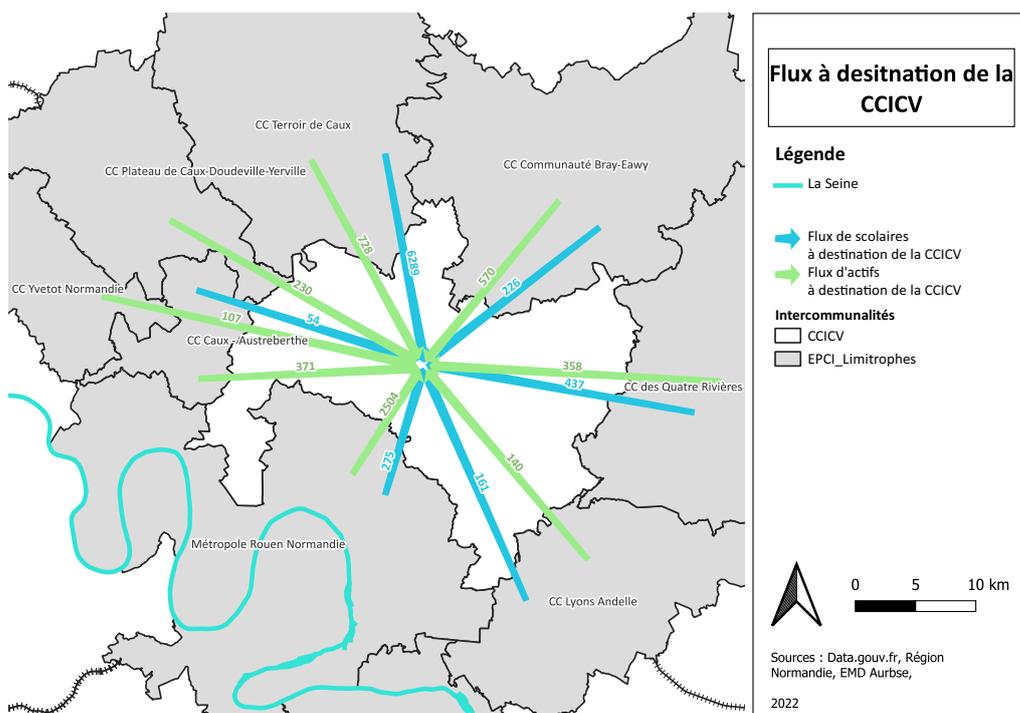
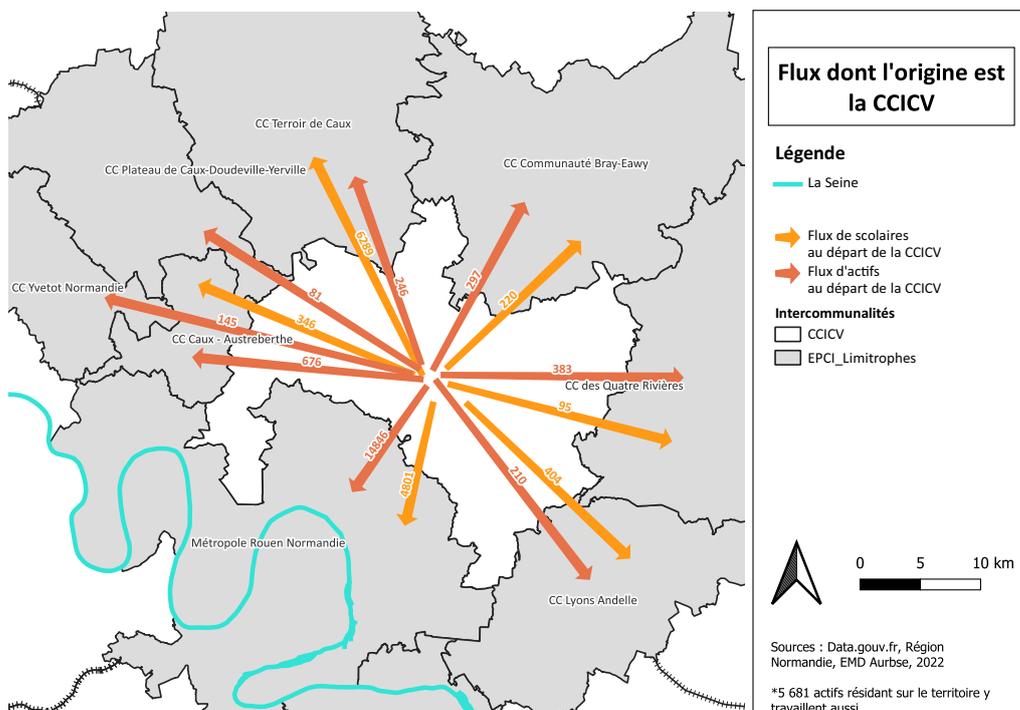
• Les flux structurants



Les flux pendulaires «domicile-travail» ou «domicile-étude» structurent notre territoire et dessinent les axes prioritaires. Ces motifs justifient 37% des flux.



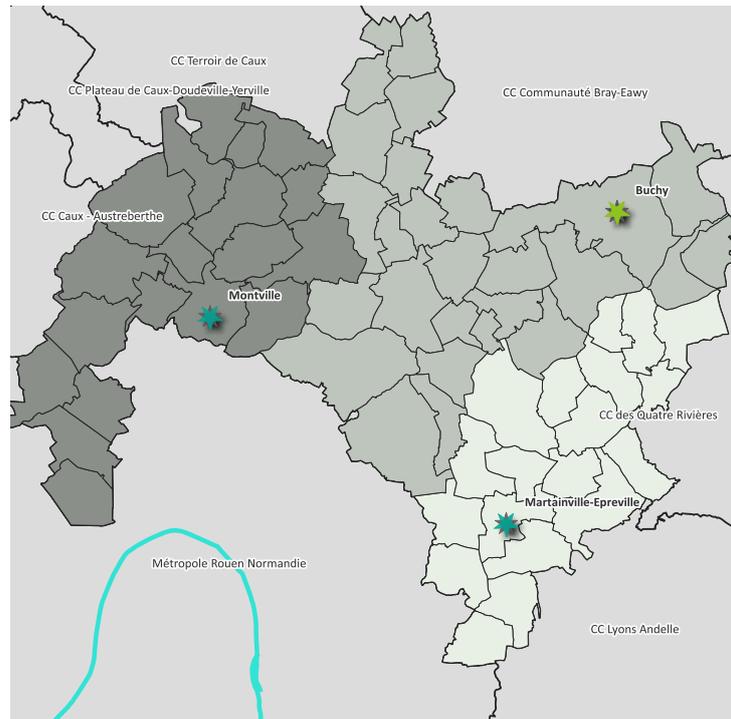
Près de 18 000 navetteurs se dirigent vers un autre EPCI, chaque jour, pour aller travailler. Pour exemple, 76,4% des navetteurs vont sur la MRN = pollution, congestion, stress...



Accusé de réception en préfecture
076-200070449-20231204-2023-12-04-125-DE
Date de réception préfecture : 14/12/2023



Lorsque nos administrés travaillent au sein du territoire, ils le font principalement sur leur secteur (14% dans leur commune). Ils représentent 5 680 habitants.



Les secteurs de résidence des habitants de la CCICV

Légende

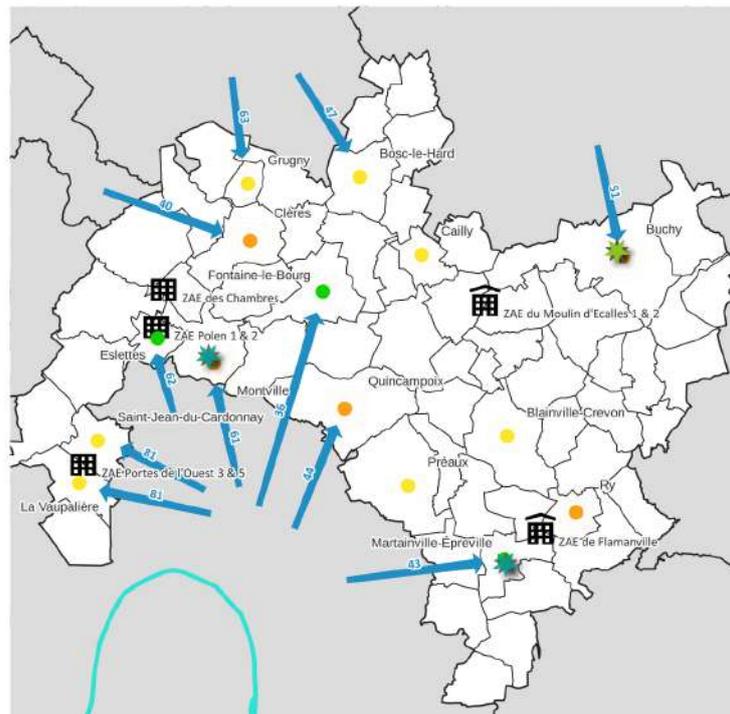
- La Seine
- CCICV_Bureaux
 - Siège
 - Pôle de proximité intercommunal
- Les 3 secteurs de résidence CCICV
 - Secteur OUEST - CCICV
 - Secteur CENTRE - CCICV
 - Secteur EST - CCICV
- Intercommunalités
 - CCICV
 - EPCI_Limitrophes
 - Limites communales

0 2,5 5 km

Sources : Data.gouv.fr, Insee MobPro 2008-2018, 2022



La majorité des salariés des ZAE Pollen 1&2 et Portes de l'Ouest viennent d'autres territoires. Ces zones sont attractives mais...



Part des actifs dont l'origine résidentielle est hors CCICV

La Seine

- Pôles structurants
- Pôles d'équilibre niveau 2
- Pôles d'équilibre niveau 1
- Part des actifs dont l'origine résidentielle est hors CCICV (%)

Intercommunalités

- CCICV
- EPCI_Limitrophes

0 2,5 5 km

Sources : Data.gouv.fr, Insee, SCoT de la CCICV 2022



... Elles génèrent des flux importants (>5 000 navetteurs). Il faut donc trouver des solutions entre EPCI pour diminuer le trafic.

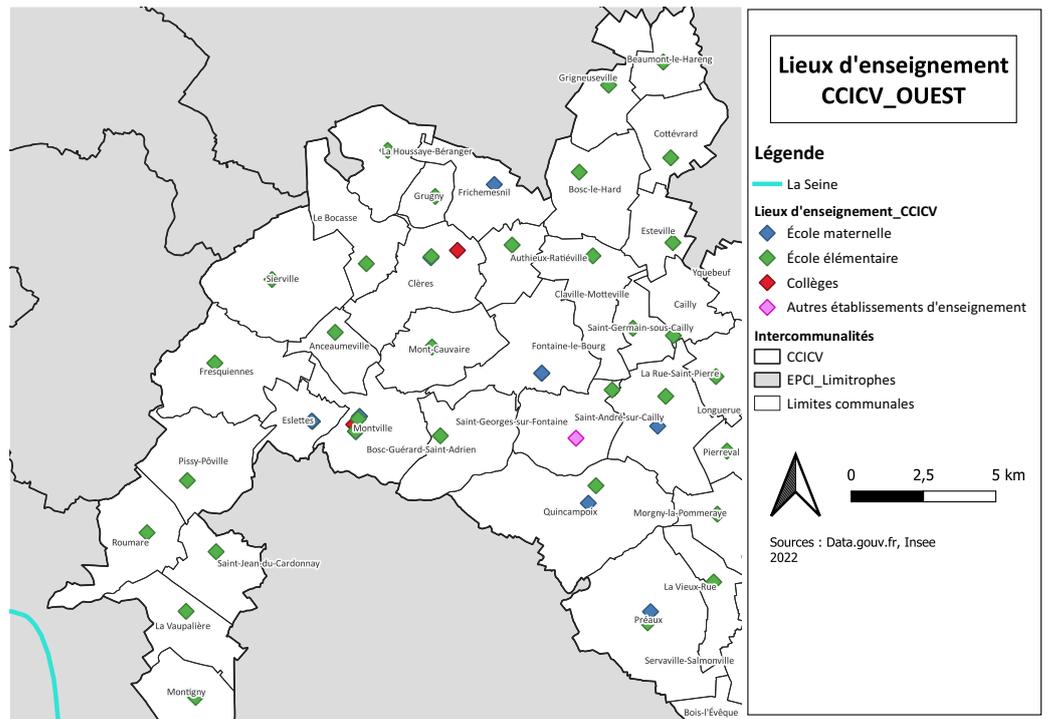
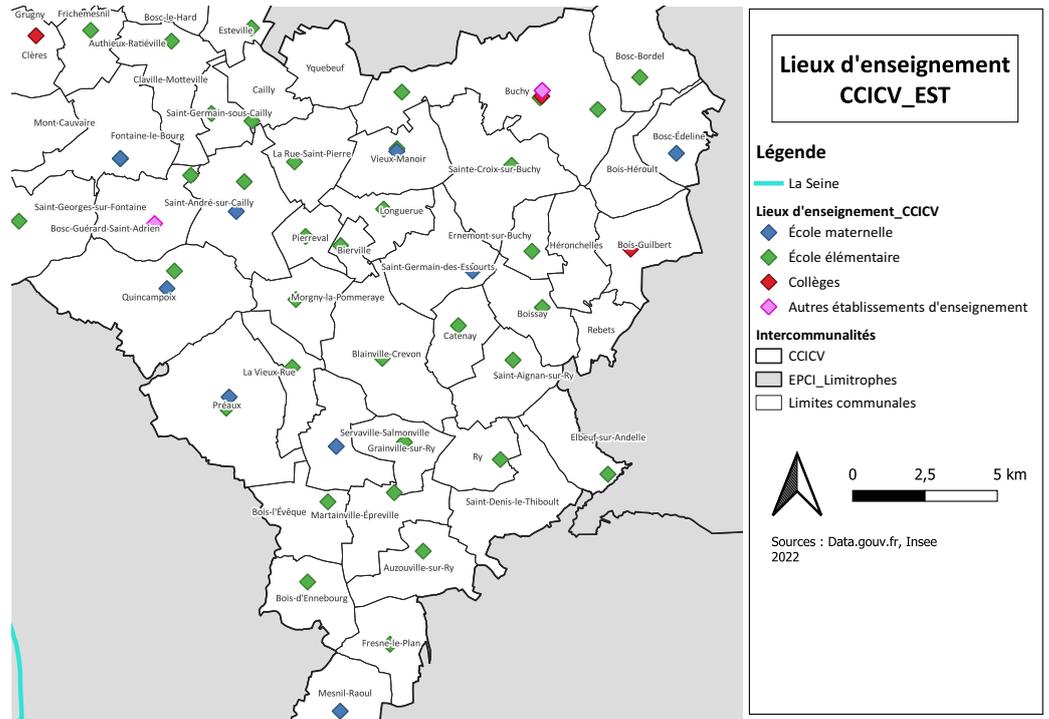


108 800 déplacements en 2018, vers l'extérieur du de la CCICV. 73% des déplacements dits «d'échange» sont réalisés par nos administrés.

Accusé de réception en préfecture
076-200070449-20231204-2023-12-04-125-DE
Date de réception préfecture : 14/12/2023



Pas de Lycée/campus ou pôles de recherches, les étudiants sont donc obligés de se déplacer vers les autres EPCI et majoritairement vers la MRN.



Accusé de réception en préfecture
076-200070449-20231204-2023-12-04-125-DE
Date de réception préfecture : 14/12/2023

• La structuration des flux

- ✓ Lorsque les déplacements combinent plusieurs motifs, les distances entre chaque «étape» sont courtes. Entre 5 et 7 km, lorsque c'est sur notre territoire.
- ✓ Plus de 15 000 déplacements internes à la CCICV sont effectués par les +65 ans. Ils marchent plus que la moyenne sur les courtes distances. 78% pour les déplacements > 1,5Km.
- ✗ Au-delà de 5Km, les seniors utilisent quasi-exclusivement leur voiture.
- ✓ Les 5-17 ans et les 35-49 ans représentent près de 50% des déplacements internes aux territoires. Les 25-64 ans sont majoritaires dans les déplacements interterritoriaux. Autonomie, habilité avec les smartphones, horaires de bus... Mais...
- ✗ ... Ces trajets interterritoriaux sont effectués à 98% en voiture.
- ✓ La pratique de l'intermodalité augmente (20% en 2017 contre 13% en 2007), surtout pour les actifs et les étudiants. L'intermodalité est facilitée par les solutions mises en place par la MRN.

L'USAGE DE LA VOITURE

• Les infrastructures

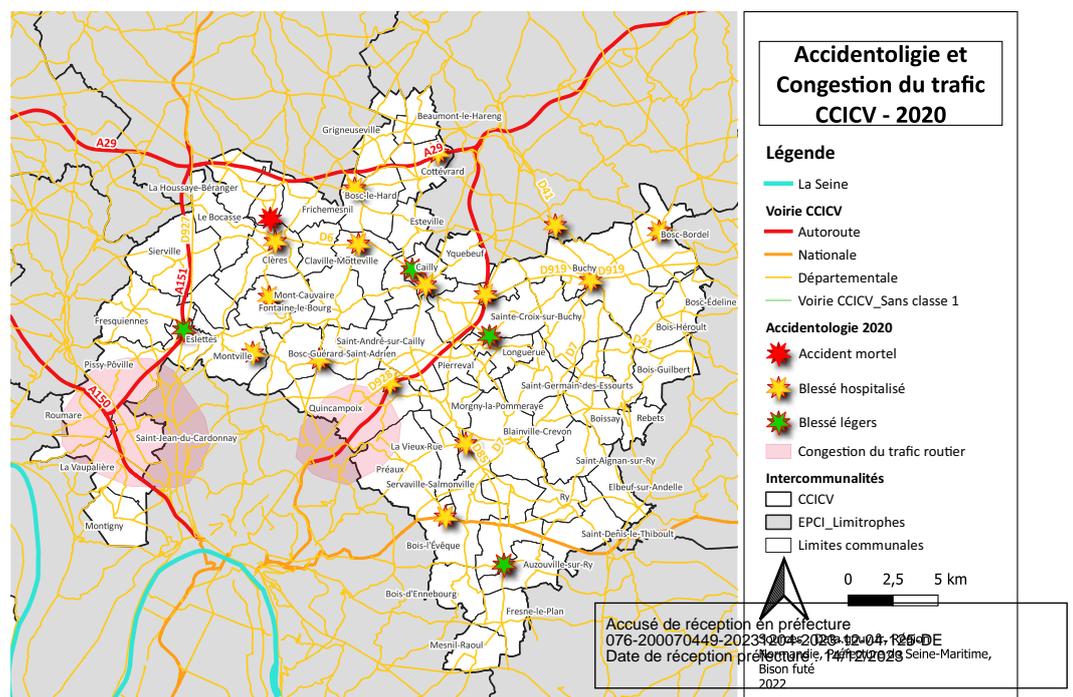
- ✓ Le maillage routier est dense et efficace. Il est plutôt bien hiérarchisé. Les voies rapides (A28,A29,A150 et A151) sont des voies primaires : nationales et/ou RGC. Les départementales importantes sont les D191, RN31, D927, D6015, puis nous notons de nombreuses voies secondaires/ de distribution. Mais...
- ✗ ... Ce maillage favorise l'utilisation de la voiture.
A noter, une présence importante de voies privées (ex : dessertes des exploitations).

• Le trafic routier

- ✗ Le trafic est en hausse au niveau de La Vaupalière, de Quincampoix et dans une moindre mesure au niveau de Bosc-le-Hard.

- ✓ En 2020, sur notre territoire, 4 personnes sont décédées (1 piéton, 2 motards, et 1 automobiliste).

- ✗ En 2021, 1 accident de la route est lié au travail toutes les 10 minutes. (454 personnes tuées, dont 308 lors du trajet domicile - travail). L'année 2022 est une année au triste record. 70 personnes décédées dans le département (contre 33 en 2020 et 35 en 2019).



• **Les nouvelles pratiques**



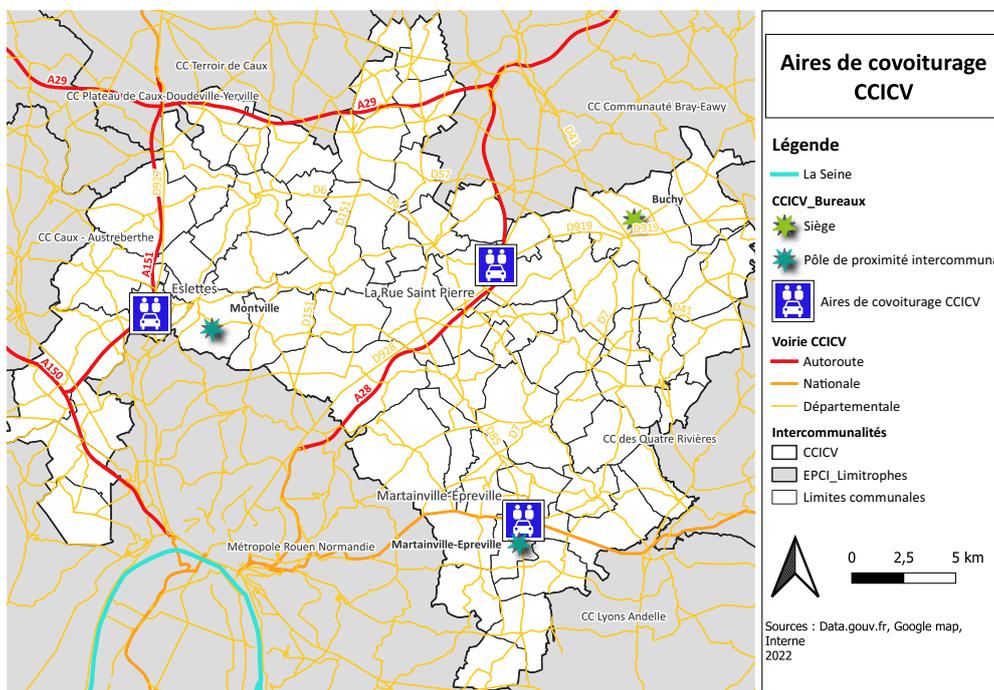
En 2019, 94,2% des ménages avaient au moins 1 véhicule. Bosc-le-Hard possède un taux de motorisation de 83%. C'est le taux le plus proche de ceux observés au niveau départemental.



Le territoire propose 150 places dédiées au covoiturage, réparties en 3 aires. Bientôt une quatrième aire ouvrira au public (Moulin d'Écalles 2 - 49 places). Elles sont idéalement situées. Mais...



... La pratique du covoiturage demande un changement profond des comportements. Le territoire est peu desservi pas les TC et la voiture a longtemps déteu une forte symbolique de réussite sociale. 79,6% des enquêtés ne pratiquaient jamais le covoiturage en 2017, 3,6% occasionnellement et 5,7% régulièrement.



Le covoiturage est une pratique qui tend à évoluer dans le mode mais également en termes de volume de trajet. Les trajets effectués en covoiturage, selon le RPC, sont majoritairement des trajets «d'échange» entre la CCICV et la MRN (93% en 2017).



Le nombre croissant d'opérateurs de covoiturage illustre le fait précédent et permet la démocratisation de cette pratique. Les bassins de Mobilité ou une concertation entre EPCI limitrophes pourraient permettre d'homogénéiser l'offre en privilégiant une seule application.



Le marché des opérateurs de covoiturage est, à ce jour, oligopolistique. La multiplication des applications dessert le but commun qu'est la réduction du trafic. Elles rendent l'offre de trajet moins lisible car divisée en plusieurs applications.



Le territoire a proposé d'expérimenter sur une durée d'un an, l'application de covoiturage KLAXIT. Les résultats sont très bons : plus de 8 000 inscrits (dont 87% sont actifs), 40 000 trajets réalisés et 110 tonnes de CO2 économisées. La MRN joue un rôle important dans les résultats et participe indirectement au financement d'une partie des trajets.



Le budget alloué à cette expérimentation est important compte tenu des résultats et de la portée de l'application.



Les nouveaux arrivants, provenant de zones plus urbaines, sont davantage enclins à accepter les solutions de mobilités alternatives.



Création d'un MaaS. Une application unique permettant l'information en temps réel et l'achat de titre de transport pour l'ensemble de l'offre de Mobilité.

Accusé de réception en préfecture
076-200070449-20231204-2023-12-04-125-DE
Date de réception préfecture : 14/12/2023

• La qualité de l'air

La France et la Normandie ont mis en place des Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA) dont l'objectif est de ramener les concentrations en polluants atmosphériques à un niveau inférieur aux valeurs limites réglementaires. Ces plans touchent notamment les transports, émetteurs de 25,1% des particules fines (PM_{2,5}) et 39,5% des oxydes d'azote (NO_x) (ATMO Normandie 2015).

Pour ce secteur, la loi d'orientation des mobilités (LOM) a été régulièrement complétée depuis sa création en 2019. Ses mesures clés comprennent la transition vers des mobilités plus écologiques, un meilleur investissement dans les transports quotidiens et la facilitation du déploiement de nouvelles mobilités sur les territoires.



Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA - Normandie)

Les documents planificateurs tels que le SRADET...

Les Zones à Faibles Emissions-Mobilité (ZFE-m) sont des zones géographiques définies où la circulation des véhicules est réglementée. L'instauration de ces zones poursuit un objectif simple, la réduction forte de la pollution atmosphérique générée par le rejet de polluants émis par les véhicules. Plus largement, elle vise l'amélioration de la qualité de l'air. En France, les ZFE-m reposent sur le système de vignettes Crit'Air.



La ZFE est un outil permettant de limiter les émissions de gaz à effet de serre (GES) en réglementant la circulation sur un secteur géographique donné. Mais...



... Souvent mise en place dans les grandes agglomérations, elle ne prend pas forcément en compte les contraintes des habitants de territoire moins denses, plus ou moins limitrophes dont les alternatives à la voiture thermique sont encore peu développées.

• L'électromobilité



Le Gouvernement a mis en place de nombreuses aides à l'acquisition/location de véhicules hybrides ou électriques. Ils sont encore relativement plus onéreux que les voitures thermiques. Mais...



... Les technologies (comme dans tous les nouveaux marchés) sont en constante évolution. Les IRVE (Infrastructure de Recharge de Véhicule Électrique) sont peu développées ou leur déploiement manque de pertinence. Le tout, ne facilite pas le passage à l'électromobilité.



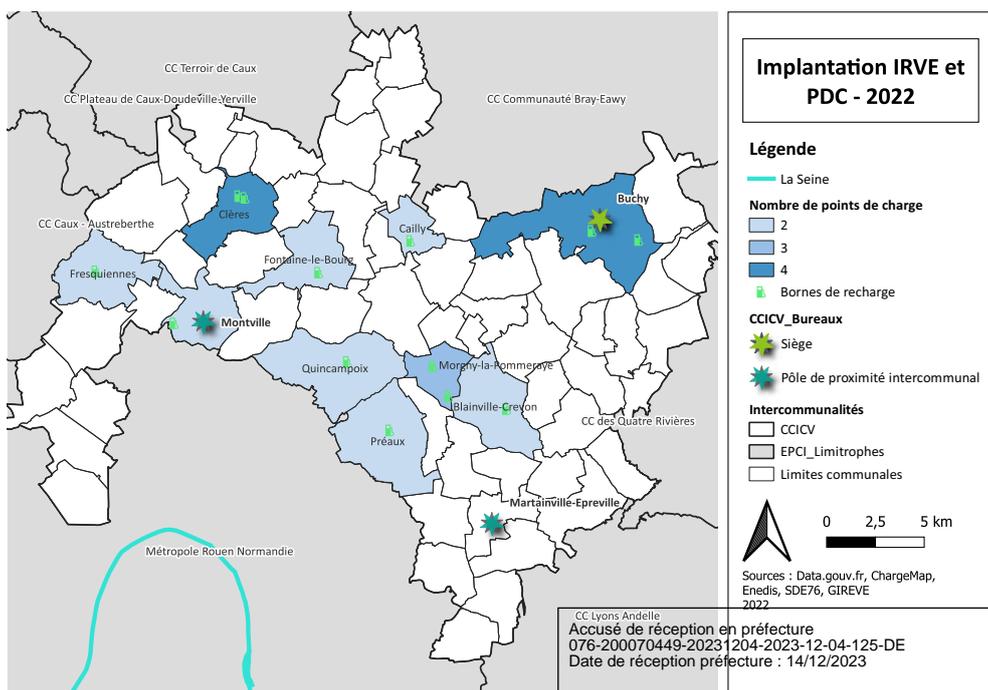
La CCICV dispose de 13 IRVE soit 25 points de charge ouverts au public. Mais...



... Ce déploiement n'est pas encore suffisant pour pousser les usagers à changer leur véhicule et opter pour l'électrique.



C'est le SDE76 qui gère désormais cette compétence. Il possède les connaissances et l'expertise pour mener à bien ce déploiement sur notre territoire, en cohérence avec l'ensemble du déploiement départemental.



LE RÉSEAU FERROVIAIRE

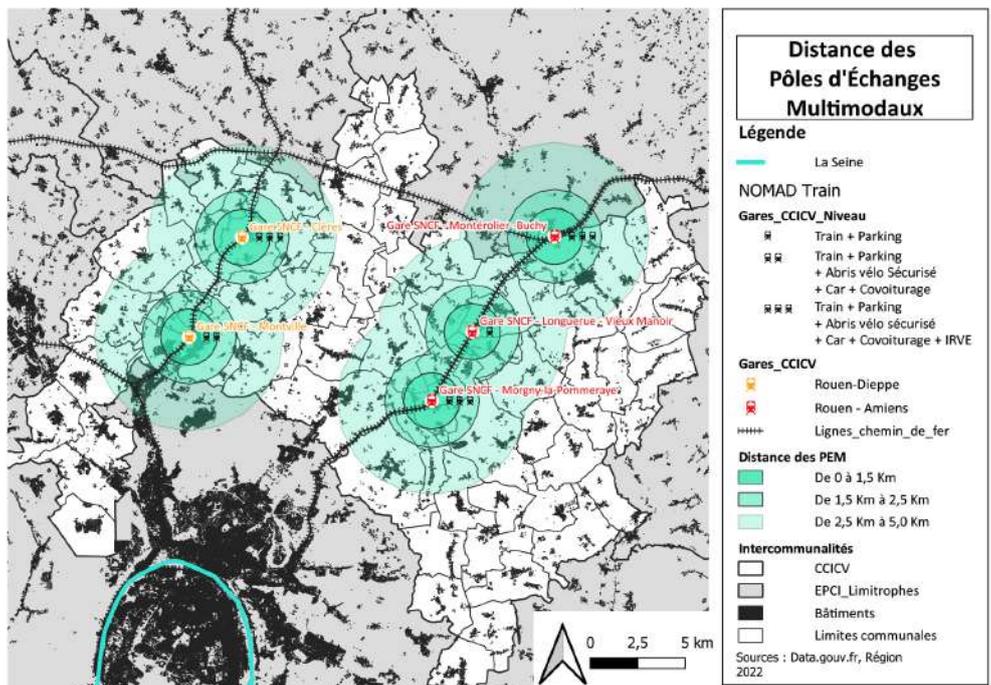
- ✓ La Région Normandie reprend la gestion des lignes intercités Normandes. Notamment les offres KRONO et PROXI sur notre territoire. Cela permettra d'homogénéiser l'offre et de disposer d'une gouvernance plus locale sur ces lignes.
- ✗ Les réseaux sont vétustes, les fonds manquent. Ces lignes ne sont pas prioritaires pour le Gouvernement mais elles constitueraient pourtant une alternative efficace et pertinente pour notre territoire.
- ✓ Le territoire dispose de 4 gares (2 sur l'axe Rouen-Dieppe et 2 sur l'axe Rouen-Amiens). Une troisième gare sur l'axe Rouen-Amiens est positionnée à Montérolier (à la frontière de Buchy). La CC Terroir de Caux dispose d'une gare à 7 Km de Bosc-le-Hard. Mais...
- ✗ ... Les gares sont encore peu desservies (gares d'intérêt local pour l'axe Rouen-Amiens et régional pour l'axe Rouen-Dieppe). Elles ne sont pas toutes accessibles à vélo. Parfois le stationnement pour véhicule n'y est pas aisé, ni sécurisé. L'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) n'est pas garanti dans l'ensemble des gares.
- ✓ Le nombre de trains programmés est en hausse depuis 2018. (Environ 8 600 trains/mois). Mais...
- ✗ ... Sur ces 8 600 trains :
2% (146) des trains sont annulés, en augmentation,
8% (646) des trains sont retardés, en augmentation.

• Se rendre à la gare

- ✗ Les Transports en commun ne desservent pas les gares de façon optimale. Si un arrêt existe, les horaires ne permettent pas une correspondance facile ou efficace.
- ✓ Le gouvernement met en place des dispositifs favorisant l'intermodalité (stationnement vélo sécurisé...).

✓
50% de nos administrés vivent à moins de 5Km d'une gare et 90%, à moins de 10Km. Mais...

✗
... Le manque d'aménagements cyclables ou dédiés aux modes actifs n'incite pas à l'intermodalité pour se rendre dans les PEM (pôle d'échanges multimodal) ou aires de covoiturage. Le territoire n'est pas encore adapté pour effectuer les trajets plus longs/quotidiens, en mode actif, en toute sécurité.

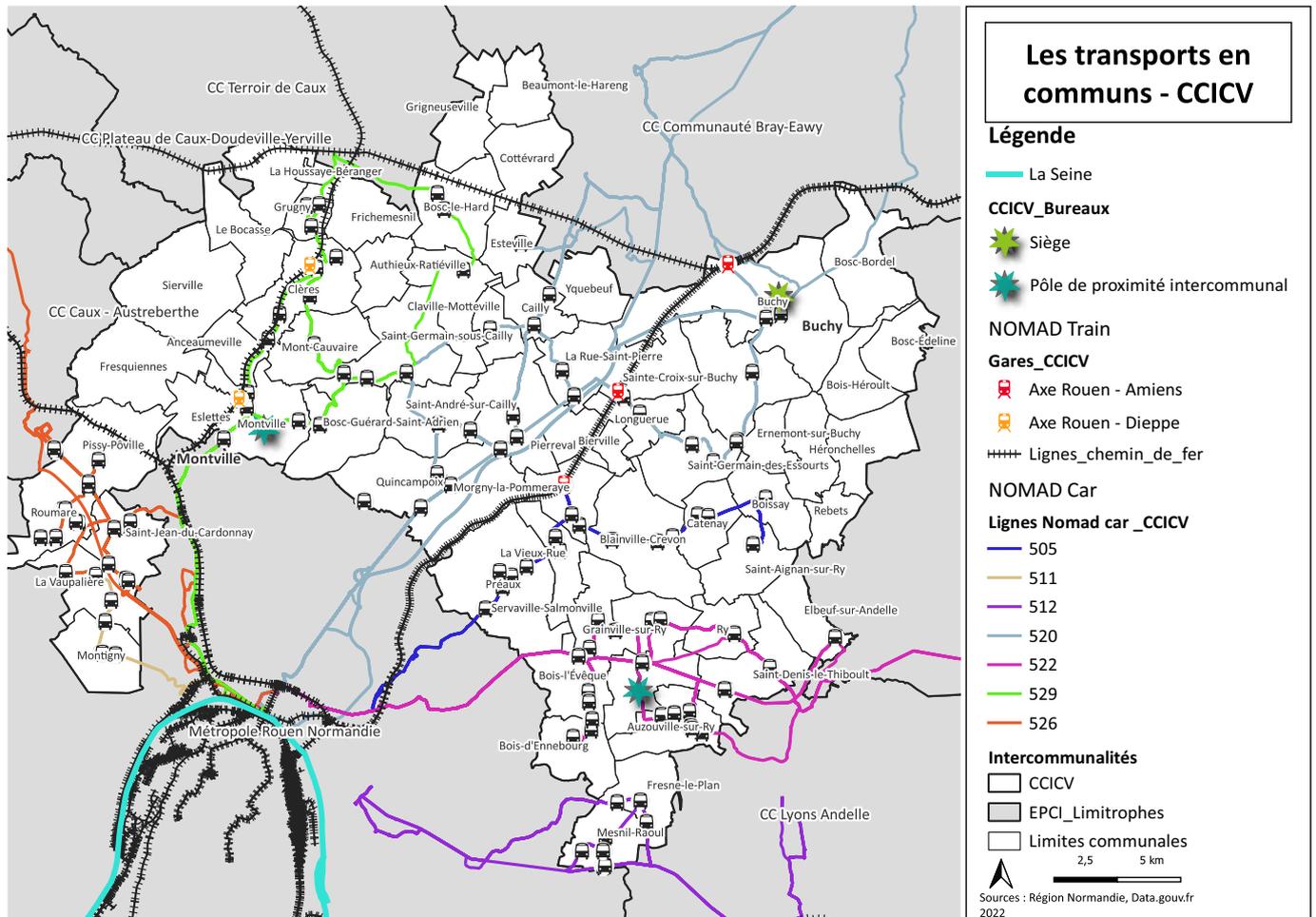


Accusé de réception en préfecture
076-200070449-20231204-2023-12-04-125-DE
Date de réception préfecture : 14/12/2023

LES TRANSPORTS COLLECTIFS ROUTIERS

✓ Plus de 7 Lignes Nomad Car desservent notre territoire.

✗ Les horaires ne sont pas cohérents avec une utilisation quotidienne «domicile <=> travail», surtout pour les horaires décalés. Les temps de trajets sont longs. Les arrêts de cars sont parfois difficilement accessibles (distance, arrêts matérialisés par un simple poteau, difficulté de stationnement, etc. L'intermodalité est difficilement possible.



✓ Minibus76 - un TAD à destination des habitants de Seine-Maritime et prioritairement pour les personnes en situations de handicap. Il est proposé par la Région et permet de compléter le réseau existant. Mais...

✗ ... Les horaires ainsi que les destinations sont fixes. La réservation est obligatoire, à minima, la veille du départ.

✓ Une seule carte ATOUMOD, pour simplifier l'offre de mobilité : plusieurs tarifs selon les besoins et situations.

✓ Ce réseau (train + car) permet une desserte de la MRN et un accès au réseau Astuce, le réseau de Transport Urbain métropolitain.

✓ Le Département gère uniquement le transport adapté aux élèves et étudiants en situation de handicap de 3 à 25 ans. Ce service est pris en charge à 100% pour les trajets domicile <=> lieu d'étude.

Accuse de réception en préfecture
07620007048 20231204-2023-12-04-125-DE
Date de réception Préfecture : 14/12/2023

LES MODES ACTIFS

✓ Le territoire est propice au vélo de loisir. Mais...

✗ ... Le dénivelé, la distance, l'insécurité, le stationnement, la météo sont autant de freins pour son utilisation quotidienne.

Le budget mobilité des ménages

✓ Les ménages installés sur notre territoire sont principalement constitués de couples avec ou sans enfants. La part des +65 ans augmente. Enfin, les professions et catégories socioprofessionnelles (PCS) les plus représentées sur notre territoire sont les ouvriers, les employés et les cadres. La représentation de ces derniers tend à augmenter. Ils ont tendance à dépenser davantage dans les transports collectifs ou occasionnels (loisirs par exemple) que les ménages à dominante ouvrière ou employée. Cependant, la part du budget «transport» pèse davantage sur les ménages constitués d'employés ou d'ouvriers.

LA PART DU BUDGET DÉDIÉ À LA MOBILITÉ AU SEIN DES MÉNAGES

✓ De 2005 à 2011, la part du revenu disponible des ménages dédiée au transport est passée de 15,2% à 14,6%. Cela s'expliquait par la baisse du cours du pétrole, l'augmentation de la consommation d'autres biens et services. Mais...

✗ ... La guerre en Ukraine, les différents mouvements sociaux, les ZFE-m, la pandémie, la conjoncture économique, etc. font varier le coût de la mobilité à la hausse.

✗ La part du revenu des ménages dédiée à la mobilité varie en fonction de niveau de revenu, de la composition des ménages et de la localisation. Le poste de dépense «transport» est le premier poste de dépense pour les ménages les plus aisés (11,5%) et le troisième pour les ménages relativement plus modestes (jusqu'à 21,3%). Pourtant elle pèse plus lourd chez ces derniers. La part du revenu disponible consacrée au transport est plus élevée pour les ménages localisés en périphérie des pôles et/ou des villes centres.

Les couples avec enfants auront tendance à avoir au moins un véhicule (ils habitent en périphérie, obligation de déplacements secondaires, besoin de réactivité...). Enfin, une personne seule ou retraitée aura peut-être tendance à utiliser les transports en communs ou d'autres modes alternatifs.

LA COMPOSITION DU BUDGET MOBILITE

✓ L'achat de véhicule devient moins fréquent. Cependant, la conjoncture actuelle favorise l'achat de véhicule neuf, parfois moins polluant mais au coût plus élevé.

✗ La voiture génère 81% de la dépense de transport. Elle représente, en moyenne, 11% du revenu disponible à elle seule.

✓ La composition du budget mobilité (dépenses occasionnelles/transports collectifs/transports individuels devrait se voir modifier au profit des solutions alternatives à la voiture.

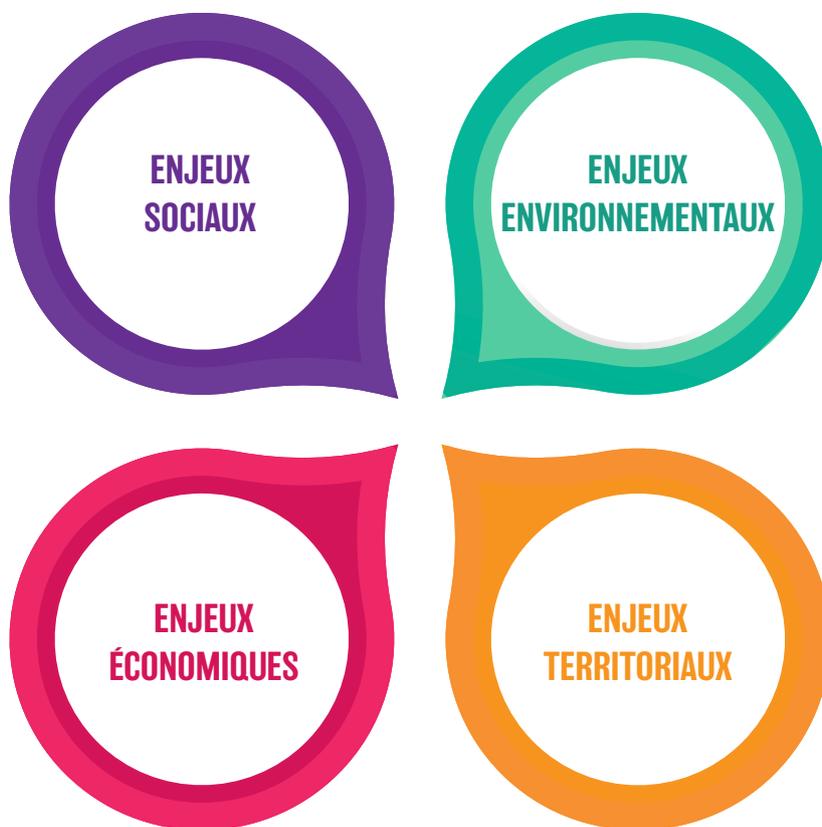
Accusé de réception en préfecture
076-200070449-20231204-2023-12-04-125-DE
Date de réception préfecture : 14/12/2023

ENJEUX, OBJECTIFS & STRATÉGIE

ENJEUX

Sur le territoire de la CCICV, le Diagnostic territorial a permis de révéler les enjeux principaux de la Mobilité. Ainsi, le PDMs suppose une réponse aux enjeux suivants :

- ▶ Proposer pour tous les habitants, une solution leur permettant de se rendre sur l'ensemble du territoire et d'accéder aux différents services,
 - ▶ Répondre à l'évolution de leur besoin en Mobilité,
 - ▶ Assurer l'autonomie de tous dans les déplacements (des jeunes aux seniors),
 - ▶ Lutter contre l'isolement, facteur aggravant des conditions de vie.
- ▶ Améliorer la qualité du cadre de vie du territoire,
 - ▶ Diminution des impacts des déplacements sur l'environnement,
 - ▶ Garantir la sécurité, la santé et le bien-être des personnes.



- ▶ Augmenter l'attractivité économique, résidentielle et touristique du territoire,
 - ▶ Redonner du pouvoir d'achat aux administrés en maîtrisant les coûts de la Mobilité pour les ménages,
 - ▶ Favoriser la qualification et l'embauche des personnes peu mobiles,
- ▶ Conserver une organisation équilibrée du territoire,
 - ▶ Proposer une gouvernance territoriale transversale en concertation avec l'ensemble des acteurs de la Mobilité et les EPCI limitrophes,
 - ▶ Assurer des aménagements vertueux, durables, pérennes et multifonctionnels, sans une sur-artificialisation des sols,

Accusé de réception en préfecture
076-200070449-20231204-2023-12-04-125-DE
Date de réception préfecture : 14/12/2023

OBJECTIFS

De ces enjeux découlent des objectifs :



liés à l'automobile

- ▶ Modifier profondément l'usage de l'automobile,
- ▶ Fluidifier le trafic en frange métropolitaine aux heures de pointes notamment,
- ▶ Augmenter la part de la Mobilité décarbonée,



liés à l'intermodalité

- ▶ Favoriser l'intermodalité,
- ▶ Favoriser le report modal Voiture + Transport en commun (TC) et Mobilité active + TC,



liés au territoire

- ▶ Désenclaver certains territoires,
- ▶ Intégrer les infrastructures existantes et à venir dans les réflexions (ZFE, Contournement EST...),



liés aux modes actifs

- ▶ Augmenter l'usage des modes actifs dans les déplacements,



liés à l'information, la communication et la formation

- ▶ Améliorer la transmission d'information des services publics vers le grand public,



liés au besoin de déplacement

- ▶ Diminuer les besoins de se déplacer.

STRATÉGIE

Il s'agit de proposer des actions à mettre en place rapidement et dont l'efficacité pourra être éprouvée à court terme. Puis, de proposer des actions répondant à un besoin plus structurel et à une modification profonde des comportements des usagers ainsi qu'à la pérennisation des aménagements.

Pour y répondre, les élus et les services de l'intercommunalité ont choisi de concrétiser la compétence Mobilité, en priorité, au travers des axes stratégiques de :

l'intermodalité

les mobilités actives

le covoiturage

Les axes suivants permettront de compléter et de conforter ces trois axes :

- ▶ **La Mobilité inclusive** quoique présente dans chacune des réflexions,
- ▶ **Le Besoin de Mobilité,**
- ▶ **Les aménagements cyclables,**
- ▶ **L'autopartage,**
- ▶ **La formation, l'éducation et l'information.**

Accusé de réception en préfecture
076-200070449-20231204-2023-12-04-125-DE
Date de réception préfecture : 14/12/2023



Abri vélo sécurisé - Gare de Morgny-la-Pommeraye

Accusé de réception en préfecture
076-200070449-20231204-2023-12-04-125-DE
Date de réception préfecture : 14/12/2023

PLAN D'ACTION

Améliorer l'intermodalité

Fiches action 1 à 11

Développer les modes actifs

Fiches action 12 à 35

Faire évoluer l'usage de la voiture

Fiches action 36 à 58

Informier et dialoguer

Fiches action 59 à 67

Réduire le besoin de se déplacer

Fiches action 68 à 71

S'adapter aux changements du territoire

Fiches action 72 à 77

1 Faire des gares du territoire des PEM

Axe : Barentin - Rouen **Rouen - Dieppe** Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray Intégralité du territoire

CONCEPT

Notre territoire possède 2 gares d'intérêt régional (Montville, Clères), 2 gares d'intérêt local (Morgny-la-Pommeraye et Longuerue - Vieux-Manoir) et 1 gare en frontière avec la CCBE (Montérolier-Buchy).

L'idée est de faciliter l'intermodalité vélo/train, voiture/train, transport en commun/train en proposant des services complémentaires sur ces sites.

Description	<p>A proximité de chaque gare :</p> <ul style="list-style-type: none"> Proposer des IRVE Proposer des Abris Vélo Sécurisés Améliorer la desserte en transports en commun Diminuer la vitesse aux abords des gares Proposer des cheminements doux/partagés aux abords des gares Favoriser le covoiturage par des places réservées Améliorer la sécurité (éclairage, vidéosurveillance) 	
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> Augmenter la fréquentation des gares permettrait de négocier un meilleur cadencement Augmenter la part modale « train » dans les déplacements en facilitant son usage Diminuer l'émission de GES pour les trajets pendulaires 	
Calendrier (Étapes)	<p>Étape 1 : 2023 → Disposer des AVS sur l'ensemble des PEM et reprendre les discussions avec la Région pour la desserte des PEM par le Réseau NOMAD Car</p> <p>Étape 2 : 2024 → Mise en œuvre du SDIRVE avec le déploiement des IRVE sur les PEM et commencer les réflexions autour de la vitesse, les zones partagées ou les cheminements doux aux abords des gares</p>	
Opérations associées	3, 4, 5, 6, 12, 13, 14, 37, 40, 41, 46, 47, 66, 77	
Cadre réglementaire	Loi LOM	
Bénéficiaires	<p>Usagers (sur de courtes distances ou pour des trajets pendulaires inter EPCI)</p> <p>Communes accueillant ces gares et les communes satellites</p> <p>MRN (en diminuant le nombre de voitures se rendant sur leur territoire)</p>	
Coûts / subventions	Coûts	Financement
	<ul style="list-style-type: none"> Abris vélos sécurisés - premiers chiffrages selon devis de l'année 2022 AVS 20 places = 27 000 € HT unitaire AVS 10 places = 10 542 € HT unitaire AVS 6 places = 9 341 € HT unitaire AVS 2 places = 5 000 € HT unitaire Atelier de réparation vélo = 1300 € HT unitaire Arceaux = 300 € HT unitaire <p>Si une dalle de béton est nécessaire : 450€ HT/m² sur terre (terrassment et évacuation) ou 570€ HT/m² sur zone enrobée.</p> <ul style="list-style-type: none"> IRVE <p>Si l'IRVE est inscrite au SDIRVE alors il sera possible de bénéficier d'un taux de réfaction de 75% sur le raccordement et d'une prise en charge par le SDE76 de 85% du prix de la borne (entre 8 000€ et 75 000 € selon la puissance).</p> <p>Sur les PEM : 8000 €/ bornes de 7kVA</p> <p>Raccordement électrique :</p> <p>Forfait raccordement : 2 000 € TTC</p> <p>Domaine public : 44 € / m</p> <p>Domaine privé : 66 € / m</p>	<p>DREAL</p> <p>DERT/DSIL</p> <p>FUB</p> <p>ALVEOLE (programme)</p>
Acteurs	Publics	Privés
	<p>SNCF Gare et Connexion</p> <p>CC ICV</p> <p>Communes</p> <p>Région</p> <p>SDE76</p> <p>Département</p>	<p>ABRIPLUS (Fournisseur) - UGAP</p> <p>LA RUCHE A VELO (fermeture automatisée)</p> <p>Financeurs potentiels</p>

Accusé de réception en préfecture
076-200070449-20231204-2023-12-04-125-DE
Date de réception préfecture : 14/12/2023

<p>Evaluation</p>	<p>Quantitative</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'utilisateur fréquentant les gares et son évolution • Nombre de services proposés (nombre de places réservées, de points de charge, de places vélo sécurisées...) • Evaluation de l'évolution de la part modale du Train et des combinaisons X/train 	<p>Qualitative</p> <ul style="list-style-type: none"> • Enquête de satisfaction auprès des usagers du train 	<p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> • La multiplication des acteurs • L'obligation d'inscrire les IRVE dans le SDIRVE dont l'élaboration est bien avancée, • Multiplication des propriétaires fonciers sur les PEM (Communes, SNCF...)
<p>Atouts/ Faiblesses</p>	<p>Atouts</p> <ul style="list-style-type: none"> • Solution relativement peu coûteuse et facile à mettre en place • Modulable et évolutive selon la solution sélectionnée 		

Améliorer le rabattement vers les Parking relais de la MRN

Axe : Barentin - Rouen **Rouen - Dieppe** Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray Intégralité du territoire

CONCEPT

Permettre à nos administrés de bénéficier du Réseau Astuce (MRN) plus facilement en organisant des solutions de rabattement vers les P+R (Gare de Malaunay – Le Houleme ; Terres Rouges ; Notre-Dame-de-Bondeville ; Maromme-Demi-Lune ; Sneauville – La Plaine de la Ronce).

Description	Via le TAD, le covoiturage organisé ou les lignes de covoiturage, organiser et faciliter la desserte de ces P+R depuis notre territoire.	
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> Diminuer le nombre de voitures en provenance de la CCICV vers le centre-ville de Rouen Favoriser l'intermodalité entre les EPCI 	
Calendrier (Etapes)	<p>Étape 1 : 2023 → Étude de faisabilité de lignes de covoiturage facilitant le rabattement vers les PEM et P+R Et premières réflexions sur le TAD</p> <p>Étape 2 : 2024-2025 → Mise en place de la solution jugée la plus efficace.</p>	
Opérations associées	3, 4, 11, 34, 37, 38, 65, 72, 76	
Cadre réglementaire	Loi LOM	
Bénéficiaires	L'ensemble des usagers effectuant quotidiennement ou occasionnellement ces trajets Les AOM	
Coûts / subventions	Coûts	Financement
	<p>Etudes entre 15 000 € et 30 000 € HT</p> <p>Le coût de la mise en œuvre varie selon la solution choisie :</p> <p>Corridor de covoiturage : 128 000 € HT (Etude + marché + prestation de service + exploitation de la ligne)</p> <p>TAD (en zone peu dense) : 20-30 K l'étude puis entre 15 -40€ la course soit 20-60 000€ / an / véhicule</p> <p>Achat de véhicule : 20 000 € HT à 60 000 € HT</p>	<p>Fond Vert DETR LEADER TENMOD CEE Conseil Régional Banque des territoires (dont Oblibus) Agence France Locale Collecticity</p> <p>Recette minimale : 10 à 20% par le particulier dans le cadre du TAD</p>
Acteurs	Publics	Privés
	CC ICV Région MRN	Opérateur de covoiturage Opérateur de TAD Financeurs
Evaluation	Quantitative	Qualitative
	<ul style="list-style-type: none"> Nombre d'usagers (par ligne, par trajet) Nombre de points desservis et leur évolution Fréquentation des P+R et son évolution 	<ul style="list-style-type: none"> Typologie des usagers et son évolution Enquête de satisfaction
Atouts/ Faiblesses	Atouts	Faiblesses
	<ul style="list-style-type: none"> Un service plus flexible Première phase (étude) rapide à mettre en place Proposition de mobilité inclusive Mobilité du premier ou dernier kilomètre également en réponse à la ZFE-m Solution complémentaire au covoiturage organisé (KLAXIT) 	<ul style="list-style-type: none"> Solution onéreuse (TAD comme corridor) sur l'investissement comme l'exploitation Mise en place à moyen terme

Création de ligne(s) de Transport à la Demande (TAD)

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray Intégralité du territoire

CONCEPT

Proposer une solution de transport à la demande pour compléter le maillage créé par les solutions de covoiturage, de transports régionaux et de lignes ferroviaires.

Description	Plusieurs typologies de TAD : Lignes virtuelles, TAD zonal, bout de ligne ou optimisé permettant de desservir les polarités génératrices de déplacements : <ul style="list-style-type: none"> Centre-bourg, ZAE, PEM, P+R Exemple : TAD – Le Theil – Val au Perche	
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> Améliorer l'accès aux services pour tous, Faciliter la desserte des pôles générateurs de déplacements et des PEM Diminution des GES 	
Calendrier (Etapes)	Étape 1 : 2023 → Étude Étape 2 : 2024 → Possible mise en place de la solution	
Opérations associées	2, 4, 60, 61, 65	
Cadre réglementaire	Loi LOM	
Bénéficiaires	Les usagers (revenus modestes, ne possédant pas de voiture, écoliers ou collégiens, PMR ou encore seniors) Les entreprises des ZAE (mieux desservies, plus attractives)	
Coûts / subventions	Coûts	Financement
	TAD (en zone peu dense) : Étude (20-30 000 €) + fonctionnement (15 -40€ la course soit 20-60 000 € / an / véhicule) + Achat de véhicule : environ 60 000 € pour un petit modèle. Les tarifs proposés peuvent l'être selon la distance, l'âge, le motif !	Versement mobilité potentielle la ligne est régulière ADEME EUROPE Département Région Recette minime du ticket par passager (10-30%)
Acteurs	Publics	Privés
	CC ICV Communes Région Département	Entreprises de la ZAE Entreprise (Versement Mobilité)
Evaluation	Quantitative	Qualitative
	<ul style="list-style-type: none"> Nombre d'usagers (par ligne, par trajet, taux de remplissage des véhicules) et leur évolution Nombre de points desservis et leur évolution Nombre de voyages par circuit / ligne / zone de desserte, par mois, par an, etc. Coût de fonctionnement, recettes de billetterie, déficit 	<ul style="list-style-type: none"> Typologie des usagers et son évolution Répartition des voyages par public (seniors, jeunes, personnes en insertion...), Enquête de satisfaction
Atouts/ Faiblesses	Atouts	Faiblesses
	<ul style="list-style-type: none"> Un service évolutif et adaptable Première phase (étude) rapide à mettre en place Proposition de mobilité inclusive Mobilité du premier ou dernier kilomètre Solution complémentaire au covoiturage organisé (KLAXIT) 	<ul style="list-style-type: none"> Coût de production du service élevé Bilan environnemental/ voyageur relativement mauvais Moins visible qu'une ligne régulière Mise en place nécessaire par convention (DSP ou Marché public) Le nombre de trajet est difficile à prévoir pour un territoire comme le nôtre. Des estimations supposent 250 trajets en zone rurale, jusqu'à 70 000 trajets/an en zone périurbaine ou rabattement vers des PEM. Mise en place : 1 an et demi minimum Trajets définis, horaires imposés, réservations obligatoires

horaires imposés, réservations
076-200070449-20231204-2023-12-04-125-DE
Date de réception préfecture : 14/12/2023

4 La MaaS au service de l'intermodalité

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray **Intégralité du territoire**

CONCEPT

« Mobility as a Service », est une plateforme numérique à laquelle l'utilisateur se connecte afin d'obtenir l'ensemble des informations « Mobilité » du territoire. L'application propose les multiples possibilités concernant l'itinéraire choisi. Nous parlons de développer l'intégration fonctionnelle et l'interopérabilité en présentant une offre de transport la plus exhaustive possible sur une même application.

Description	2 solutions : <ul style="list-style-type: none"> Intégrer le MaaS déployé par la Région « plateforme « commentj'yvais » ou « atoumod » Proposer notre propre MaaS (encore prématuré) Intégrer les lignes de NOMAD CAR, les AVS, les IRVE, les aires de covoiturage, KLAXIT	
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> Permettre aux usagers de planifier, réserver et payer (dans les MaaS les plus développés) depuis une plateforme unique, Diffuser la connaissance de l'offre de Mobilité Favoriser l'intermodalité Maîtriser l'usage de la voiture en facilitant la compréhension et l'utilisation des mobilités alternatives 	
Calendrier (Etapes)	La Région propose un MaaS intéressant. Il faudra caler notre calendrier sur celui du Contrat Opérationnel de Mobilité.	
Opérations associées	1, 3, 55, 60, 61, 66	
Cadre réglementaire	Loi LOM	
Bénéficiaires	<ul style="list-style-type: none"> Les usagers qui verront leurs recherches d'itinéraires simplifiées, des solutions alternatives Les AOM qui pourront se servir des données et des simulations pour optimiser leur offre de services Le territoire proposant un service innovant 	
Coûts / subventions	Coûts	Financement
	Le développement d'une solution propre, selon le modèle, pourrait coûter entre 50 000 € jusqu'à des centaines de milliers. L'intégration au MaaS de la Région Normandie serait bien moins onéreuse.	ADEME Horizon Europe
Acteurs	Publics	Privés
	CCICV Région	TRANSDEV/ KEOLIS/ MOOVY ou un fournisseur proposant la solution en marque blanche ou non
Evaluation	Quantitative	Qualitative
	<ul style="list-style-type: none"> Nombre d'informations et de services intégrés dans le MaaS Nombre de visites sur le site et son évolution Nombre de recherches liées à la CCICV 	<ul style="list-style-type: none"> Exhaustivité du service et niveau d'intégration Niveau des mises à jour Accessibilité
Atouts/ Faiblesses	Atouts	Faiblesses
	<ul style="list-style-type: none"> Intégrer le MaaS de la Région permettrait de faire connaître les offres de mobilités alternatives à la voiture à un moindre coût et favoriserait les échanges interterritoriaux. Caractère innovant sur un territoire périurbain/rural Renforce l'attractivité du territoire 	<ul style="list-style-type: none"> Le développement en interne de cette solution est long, complexe et prématuré. Marché en pleine expansion, aux multiples acteurs et modèles (plus ou moins intégrés). Si le panel de solutions est large, le risque est grand, tant que le secteur n'est pas mûr. Nécessite un smartphone ou un ordinateur pour utiliser ce service

Améliorer le cadencement des transports ferroviaires

Axe : Barentin - Rouen **Rouen - Dieppe** Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray Intégralité du territoire

CONCEPT

En proposant une offre plus qualitative, les usagers opteraient davantage pour ce mode de transport.

Description	<p>L'amélioration de l'offre passe par :</p> <ul style="list-style-type: none"> • un cadencement plus important (toutes les 30 minutes aux heures de pointes), permet de désencombrer les rames et faciliter certaines correspondances (train/train, train/TC, Train/covoiturage...), • une diminution du nombre de retard et/ou d'annulation favorise la confiance des usagers et apaise les tensions et le stress des voyageurs <p>Parfaire l'expérience « usager » c'est autant de voyageurs qui choisiraient le train non plus par défaut mais comme une offre alternative de premier choix.</p> <p>Cette proposition pourrait faire l'objet d'une expérimentation couplée au projet de réouverture de certaines lignes en zone rurale. Exemple : Rouen-Louviers ou encore le « Taxi-rail ou Tram-Train ».</p>	
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> • Augmenter la part modale du train • Proposer une offre en adéquation avec les besoins des usagers (confort, fréquence, régularité...) • Diminuer la part modale de la voiture et donc diminuer les GES sur notre territoire 	
Calendrier (Étapes)	<p>Étape 1 : 2023/2024 → Premiers dialogues avec la SNCF et la Région (gestionnaire du réseau TER). Étape 2 : 2027 → La réouverture des lignes telles que Rouen-Louviers Étape 3 : 2035 → LNPN</p>	
Opérations associées	1, 3, 18, 19, 20, 25, 27, 60, 61, 66, 77	
Cadre réglementaire	Loi LOM	
Bénéficiaires	<ul style="list-style-type: none"> • Les usagers • Le territoire alors plus attractif car plus accessible 	
Coûts / subventions	Coûts	Financement
	Les coûts dépendront des accords passés entre la Région et la SNCF.	Le financement dépendra du montage du projet et des accords passés. Banque des territoires
Acteurs	Publics	Privés
	CCICV SNCF Région	
Evaluation	Quantitative	Qualitative
	<ul style="list-style-type: none"> • Evolution du cadencement, de la tarification, du nombre de correspondances possibles... • Taux de remplissage des rames • Mise en place d'expérimentation sur le territoire • Nombre de trains retardés ou annulés 	<ul style="list-style-type: none"> • Enquête de satisfaction • Amélioration des correspondances (ressenti)
Atouts/ Faiblesses	Atouts	Faiblesses
	<ul style="list-style-type: none"> • Les coûts des opérations seraient supportés majoritairement par la Région et la SNCF, • Amélioration de l'offre de service Mobilité pour les usagers ne pouvant circuler en voiture (jeunes, sénior,s sans permis ou aux revenus modestes...) 	<ul style="list-style-type: none"> • L'amélioration du cadencement ne dépend pas de la CC ICV mais d'autres acteurs (AOM Régionale et/ ou SNCF) • Une amélioration de l'offre ferroviaire impliquera sûrement une augmentation des coûts de l'abonnement ou du ticket pour l'utilisateur. La solution doit rester abordable pour être intéressante et justifier la baisse du confort et le risque subis par l'utilisateur. • Le train est l'une des solutions les plus responsables.

Améliorer la desserte des polarités par le Réseau Nomad Car

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray **Intégralité du territoire**

CONCEPT

Le territoire est desservi par 7 lignes du réseau régional Nomad Car. Le maillage est intéressant mais mériterait d'être optimisé.

Description	<ul style="list-style-type: none"> Optimiser les horaires de desserte notamment aux heures de pointes. Pour exemple, le dernier car au départ de Buchy et à destination de Rouen est à 15h30. Proposer une fréquence de passage plus élevée aux heures de pointes et une plus grande amplitude horaire permettrait une utilisation plus large du car par les actifs, les étudiants, les collégiens. Ce mode de transport pourrait être utilisé à l'aller comme au retour. Certaines lignes pourraient également ajouter ou modifier certains arrêts comme la ligne 520 qui passe devant la gare de Montérolier-Buchy sans s'y arrêter. Ainsi proposer des arrêts de car à proximité des PEM et centres-bourgs. Créer des parcours « express » en réponse au temps trop long des trajets en comparaison de la voiture. 	
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> Limiter l'usage de la voiture afin de diminuer les émissions de GES Augmenter la part modale des transports en commun au détriment de celle de la voiture Proposer une solution accessible au plus grand nombre 	
Calendrier (Étapes)	<p>Étape 1 : 2022 → Discussions engagées avec la Région pour l'aménagement du PEM de Montérolier- Buchy (par la CCBE) et par Montville dans le cadre de la rénovation de leur centre bourg.</p> <p>Étape 2 : 2023/2024 → poursuite des dialogues dans le cadre des COpM</p> <p>Étape 3 : Étude opérationnelle et mise en place des modifications</p>	
Opérations associées	1, 2, 4, 5, 60, 61	
Cadre réglementaire	Loi LOM	
Bénéficiaires	<ul style="list-style-type: none"> Les usagers Le territoire (plus attractif car plus facilement accessible) 	
Coûts / subventions	Coûts	Financement
	Coûts majoritairement supportés par la Région (gestionnaire du Réseau) Participations aux éventuels arrêts demandés par la CCICV	Région Banque des territoires
Acteurs	Publics	Privés
	CCICV Région	TRANSDEV
Evaluation	Quantitative	Qualitative
	<ul style="list-style-type: none"> Nombre d'arrêts créés/de correspondance possible Évolution de la fréquentation Évolution de la fréquence de passage 	<ul style="list-style-type: none"> Enquête auprès des utilisateurs sur l'amélioration du service
Atouts/ Faiblesses	Atouts	Faiblesses
	<ul style="list-style-type: none"> Coût majoritairement porté par la Région, Service public à forte visibilité Utilisable par tous les administrés 	<ul style="list-style-type: none"> C'est la Région qui gère le Réseau NOMAD Car. La CCICV n'est que force de proposition.

Création d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) - A150

Axe : **Barentin - Rouen** Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray Intégralité du territoire

CONCEPT

Pour gagner en attractivité et optimiser leur efficacité, les lignes de Bus peuvent être organisées de façon à proposer un cadencement important et être aménagées pour circuler à une vitesse élevée. Généralement, les BHNS circulent sur des axes dédiés : en site propre (intégralement ou partiellement).

Description	Proposer sur l'axe « Barentin-Rouen », et notamment sur l'A150, un bus à forte capacité reliant ces deux villes et desservant notre territoire (sens montée et descente). L'idée serait d'utiliser une voie de l'autoroute pour faire circuler le BHNS (et les covoitureurs). La fréquence pourrait être toutes les 10 à 15 minutes en heures de pointe. Ce bus permettrait également l'emport de 5 vélos afin de faciliter le premier/dernier kilomètre.	
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> • Limiter l'usage de la voiture sur cet axe particulièrement congestionné, • Fluidifier le trafic, • Réduction de la part modale de la voiture au profit des transports en commun • Diminution des GES 	
Calendrier (Etapes)	<p>Étape 1 : 2022 → Des discussions sont engagées entre la CCCA et la MRN</p> <p>Étape 2 : 2023 → Étude en cours, poursuite du dialogue avec la MRN dans le cadre du Schéma directeur des Mobilité du cadran Ouest</p> <p>Étape 3 : X → Phase test avant travaux</p>	
Opérations associées	2, 36, 76, 77	
Cadre réglementaire	Loi LOM	
Bénéficiaires	<ul style="list-style-type: none"> • Les usagers de 3 intercommunalités : CCCA, CC ICV et MRN • Les territoires (plus attractifs grâce à un accès facilité, réduction des GES) 	
Coûts / subventions	Coûts	Financement
	De 5 à 10 M € pour la mise en place d'1 Km de réseau BHNS. Ce chiffre est à minorer selon le circuit lorsque le gros du génie civil est déjà créé De 400 000 € à 1 000 000 € coût d'1 BHNS Fonctionnement : 765 000 € / an pour 15 A/R / jours	Versement Mobilité Agence France Locale Banque des Territoires Région AOM
Acteurs	Publics	Privés
	CCICV CCCA MRN Région	Transdev ou tout autre opérateur CEREMA ADEME
Evaluation	Quantitative	Qualitative
	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de voyageurs et son évolution • Nombre de passages/cadencement et leur évolution • Nombre d'arrêts desservis • Vitesse atteinte • Durée du trajet en BHNS face au véhicule 	<ul style="list-style-type: none"> • Enquête de satisfaction
Atouts/ Faiblesses	Atouts	Faiblesses
	<ul style="list-style-type: none"> • Limiter le trafic à deux voies (au lieu de 3) en amont, permettrait de rendre la sortie de Rouen plus fluide, • Mutualisation de la 3ème voie avec les covoitureurs (promouvoir le covoiturage) • Diminution du nombre d'automobilistes 	<ul style="list-style-type: none"> • Le domaine de pertinence se situe entre 2 000 et 3 000 personnes par heures aux heures de pointe. • Une autoroute relie Barentin à Rouen. Desservir notre territoire impliquerait que le BHNS sorte de l'autoroute et y rentre à nouveau (peu pertinent) • Sans voie adaptée, la solution n'est pas concurrentielle face à la voiture. • Une voie de type CCC n'est pas envisageable. Cette option a été étudiée dans le cadre de l'étude d'une VR2+ • Le génie civil important en cas de création/ prolongation de la 3ème voie

Assise de Réception en préfecture
076-200070449-20231204-2023-12-04-125-DE
Date de réception préfecture : 14/12/2023

Création d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) - A28

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe **Rouen - Amiens** Rouen - Gournay en Bray Intégralité du territoire

CONCEPT

Pour gagner en attractivité et optimiser leur efficacité, les lignes de Bus peuvent être organisées de façon à proposer un cadencement important et être aménagées pour circuler à une vitesse élevée. Généralement, les BHNS circulent sur des axes dédiés : en site propre (intégralement ou partiellement).

Description	Proposer sur l'axe « Gare de Montérolier-Buchy ⇔ Rouen – Tamarelle (T2/F2/F8) ou Isneauville P+R (F1/37) » un BHNS à capacité modéré. Utiliser une voie de l'autoroute pour faire circuler le BHNS (et les covoitureurs). L'offre se doit d'être cadencée, confortable, rapide. La fréquence pourrait être toutes les 10 à 15 minutes en heures de pointe. Ce bus permettrait également l'emport de certains vélos afin de faciliter le premier/dernier kilomètre.	
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> • Limiter l'usage de la voiture sur cet axe particulièrement congestionné, • Fluidifier le trafic, • Réduction de la part modale de la voiture au profit des transports en commun • Diminution des GES 	
Calendrier (Etapes)	Étape 1 : Engager les discussions avec la MRN	
Opérations associées	2, 36, 76, 77	
Cadre réglementaire	Loi LOM	
Bénéficiaires	<ul style="list-style-type: none"> • Les usagers de la CCICV • Les territoires (plus attractifs grâce à un accès facilité, réduction des GES) 	
Coûts / subventions	<p>Coûts</p> <p>De 5 à 10 M € pour la mise en place d'1 Km de réseau BHNS. Ce chiffre est à minorer selon le circuit lorsque le gros du génie civil est déjà créé)</p> <p>De 400 000 € à 1 000 000 € coût d'1 BHNS</p> <p>Fonctionnement : 765 000 € / an pour 15 A/R / jours</p>	<p>Financement</p> <p>Versement Mobilité Agence France Locale Banque des Territoires Région AOM</p>
Acteurs	<p>Publics</p> <p>CCICV MRN Région Les EPCI limitrophes souhaitant bénéficier du BHNS</p>	<p>Privés</p> <p>Transdev ou tout autre opérateur CEREMA ADEME</p>
Evaluation	<p>Quantitative</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre de voyageurs et son évolution • Nombre de passages/cadencement et leur évolution • Nombre d'arrêts desservis • Vitesse atteinte • Durée du trajet en BHNS face au véhicule 	<p>Qualitative</p> <ul style="list-style-type: none"> • Enquête de satisfaction
Atouts/ Faiblesses	<p>Atouts</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diminution du nombre d'automobilistes • Recette possible via les tickets payants et le Versement Mobilité • Si l'intégration est bonne, le trafic peut être fluidifié 	<p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le domaine de pertinence se situe entre 2 000 et 3 000 personnes par heures aux heures de pointe. • Sans voie adaptée, la solution n'est pas concurrentielle face à la voiture. • Coût de fonctionnement important

Création d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) - RN31

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens **Rouen - Gournay en Bray** Intégralité du territoire

CONCEPT

Pour gagner en attractivité et optimiser leur efficacité, les lignes de Bus peuvent être organisées de façon à proposer un cadencement important et être aménagées pour circuler à une vitesse élevée. Généralement, les BHNS circulent sur des axes dédiés : en site propre (intégralement ou partiellement).

	Proposer sur l'axe « Gournay-en Bray ⇔ Darnétal Durécu-Lavoisier (T3) » un BHNS à capacité modéré.	
Description	Créer un trajet « express » desservant quelques communes. L'offre doit être cadencée, confortable, rapide. La fréquence pourrait être toutes les 10 à 15 minutes en heures de pointe. Ce bus permettrait également l'emport de certains vélos afin de faciliter le premier/dernier kilomètre.	
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> • Limiter l'usage de la voiture sur cet axe particulièrement congestionné, • Fluidifier le trafic, • Réduction de la part modale de la voiture au profit des transports en commun • Diminution des GES 	
Calendrier (Etapes)	Étape 1 : 2024 → Engager les discussions avec la MRN	
Opérations associées	2, 36, 76, 77	
Cadre réglementaire	Loi LOM	
Bénéficiaires	<ul style="list-style-type: none"> • Les usagers de la CCICV • Les territoires (plus attractifs grâce à un accès facilité, réduction des GES) 	
Coûts / subventions	Coûts	Financement
	De 5 à 10 M € pour la mise en place d'1 Km de réseau BHNS. Ce chiffre est à minorer selon le circuit lorsque le gros du génie civil est déjà créé) De 400 000 € à 1 000 000 € coût d'1 BHNS Fonctionnement : 765 000 € / an pour 15 A/R / jours	Versement Mobilité Agence France Locale Banque des Territoires Région AOM
Acteurs	Publics	Privés
	CCICV MRN Région Les EPCL limitrophes souhaitant bénéficier du BHNS	Transdev ou tout autre opérateur CEREMA ADEME
Evaluation	Quantitative	Qualitative
	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de voyageurs et son évolution • Nombre de passages/cadencement et leur évolution • Nombre d'arrêts desservis • Vitesse atteinte • Durée du trajet en BHNS face au véhicule 	<ul style="list-style-type: none"> • Enquête de satisfaction
Atouts/ Faiblesses	Atouts	Faiblesses
	<ul style="list-style-type: none"> • Diminution du nombre d'automobilistes • Recette possible via les tickets payants et le Versement Mobilité • Si l'intégration est bonne, le trafic peut être fluidifié 	<ul style="list-style-type: none"> • Le domaine de pertinence se situe entre 2 000 et 3 000 personnes par heures aux heures de pointe. • Sans voie adaptée, la solution n'est pas concurrentielle face à la voiture. • Coût de fonctionnement important

Ouvrir le transport scolaire aux autres voyageurs

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray **Intégralité du territoire**

CONCEPT

Certains territoires ruraux ont ouvert aux autres voyageurs, leurs cars dédiés au transport scolaire. En effet, les cars sont pleins en début de lignes (direction établissement scolaire) et se vident peu à peu en fin de parcours (vers le domicile).

Description	<p>Les lignes régionales (529 et 520) desservant les collèges de Clères et Montville sont déjà ouvertes aux autres voyageurs.</p> <p>Les navettes pour le collège de Buchy desservent : Ernemont-sur-Buchy, Saint-Aignan-sur-Ry, Sainte-Croix-sur-Buchy, Estouteville-Écalles, Rocquemont, Saint-Germain-des-Essourts, Blainville-Crevon, Morgny-la-Pommeraye, Saint-André-sur-Cailly, Vieux-manoir, Bosc-Bordel, Mathonville, Montérolier, Bosc-Roger, Boissay, Catenay, Bois-Guilbert, Héronchelles, Rebets, Bois Héroult, Bosc-Edeline, Longuerue, Bierville et Pierreval.</p> <p>Profiter également de ces navettes pour desservir autant que possible les PEM et les ZAE.</p>	
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> • Diminution des émissions de GES • Optimisation des transports scolaires et mutualisation du service • Solution de mobilité courtes distances dont la destination se situe sur le parcours • Diminution de la part modale de la voiture 	
Calendrier (Étapes)	<p>Étape 1 : 2024 → Étude</p> <p>Étape 2 : 2025 → Ouverture des navettes qui sont du ressort SIVOS/SIVOM</p>	
Opérations associées	3	
Cadre réglementaire	Loi LOM, Code des transports	
Bénéficiaires	<ul style="list-style-type: none"> • Les communes membres (recette, accessibilité) • Les usagers (solution alternative à la voiture) 	
Coûts / subventions	Coûts	Financement
	<p>Environ 1 000 € / élève / an</p> <p>En 2018, 7 260 élèves étaient scolarisés au sein de la CC ICV, dont 87% (6 290) résidaient sur le territoire.</p> <p>Soit 6 290 000 € par an.</p>	<p>Banque des territoires</p> <p>Versement Mobilité Europe</p> <p>Agence France Locale</p> <p>Recettes éventuelles avec un ticket payant pour les non scolaires. Le prix du ticket ne doit pas être trop élevé pour ne pas décourager les voyageurs dans cette nouvelle pratique.</p>
Acteurs	Publics	Privés
	SIVOS/SIVOM CCICV	
Evaluation	Quantitative	Qualitative
	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de voyageurs non scolaires et son évolution • Fréquence • Variation des flux 	<ul style="list-style-type: none"> • Enquête de satisfaction
Atouts/ Faiblesses	Atouts	Faiblesses
	<ul style="list-style-type: none"> • L'ouverture d'un ticket payant donne la possibilité de percevoir des recettes supplémentaires. • Les navettes circulent déjà. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'acteurs important (SIVOS/SIVOM) • Chef de file régional • Qui est compétent ? Mobilité ou Transport scolaire ?

Prolongement de la ligne 10 - Réseau Astuce

Axe : **Barentin - Rouen** Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray Intégralité du territoire

CONCEPT

Suite à la réorganisation de son réseau de transport, la MRN a créé la ligne 10 permettant de desservir le quartier de « La Maine ».

Aujourd'hui, l'aire de contournement/zone d'attente ne convient plus. L'idée est de proposer un nouveau terminus sur notre territoire.

Description	En face du Super-U, sur la Départementale RD 43, proposer de prolonger la ligne 10 du Réseau Astuce (MRN) par un arrêt commercial supplémentaire (à 200 m de l'ancien). Puis créer un cheminement sécurisé pour les voyageurs afin de se rendre sur la ZAE (300m).		
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> Desservir par le réseau de TCU de la MRN la ZAE de notre territoire Diminuer l'usage de la voiture 		
Calendrier (Etapas)	<p>Étape 1 : 2022 → engagement des discussions entre la MRN et la CC ICV</p> <p>Étape 2 : 2023 → première étude topographique et schéma de principe, réunion avec l'ensemble des acteurs, et contractualisation</p> <p>Étape 3 : 2023 → mise en place</p>		
Opérations associées	2, 65, 72, 76		
Cadre réglementaire	Loi LOM, Code des transports		
Bénéficiaires	<ul style="list-style-type: none"> Les usagers de la MRN et de la CC ICV Les entreprises de la ZAE (plus attractives parce que plus accessibles) 		
Coûts / subventions	Coûts	Financement	
	50 000 € HT travaux 1 000 € TTC de relevé topographique	MRN Région CCICV	
Acteurs	Publics	Privés	
	MRN CCICV Région Département	Club ERO (Club entreprises)	
Evaluation	Quantitative	Qualitative	
	<ul style="list-style-type: none"> Nombre d'usagers (montée/descente) Fluidification du trafic sur la zone 		
Atouts/ Faiblesses	Atouts	Faiblesses	
	<ul style="list-style-type: none"> Projet gagnant/gagnant Possibilité d'être raccordé directement au réseau Astuce pour les habitants de Saint-Jean-du-Cardonnay, et de la Vaupalière Limite le flux entrant de voiture 	<ul style="list-style-type: none"> Réglementation assez stricte sur les projets inter AOM et sur la gestion de la compétence La CCICV supportera une majeure partie des coûts Jamais créé sur le territoire de la MRN, cela va créer des précédents 	

Déployer les Abris Vélos Sécurisés

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray **Intégralité du territoire**

CONCEPT

Afin de répondre aux objectifs liés à la transition écologique en développant les mobilités actives et de sortir de la dépendance à l'automobile, fixés par la Loi d'Orientation des Mobilités, il est nécessaire de lever l'un des freins du développement de l'intermodalité : la carence en solutions permettant le parcage et la sécurisation du matériel. Après une première installation réussie d'un Abri vélos Sécurisé en Gare de Morgny-la-Pommeraye, il semble pertinent de proposer ce service sur d'autres pôles générateurs de déplacements, afin d'inciter les usagers à utiliser le vélo pour s'y rendre.

Description	<ul style="list-style-type: none"> Proposer l'installation d'Abris Vélos Sécurisés identiques dans le design et le fonctionnement à celui installé en Gare de Morgny-la-Pommeraye. Marque ABRI PLUS, Modèle COOMA, 6 places avec 6 casiers et un système de verrouillage par digicode. De couleur sobre et basé sur la charte graphique de la CC ICV. Les modalités d'entretien et les obligations de la commune et de l'intercommunalité seront cadrées par une convention et un protocole. Des arceaux peuvent également être disposés au centre bourg (davantage destinés aux petites courses). 	
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> Favoriser l'intermodalité (vélo/voiture et vélo/train) Augmenter la part modale du vélo sur les courtes et moyennes distances Diminuer l'émission de GES sur le territoire Apaiser la circulation 	
Calendrier (Etapas)	<p>Étape 1 : 2023 → Expérimentation en gare de Morgny la Pommeraye</p> <p>Étape 2 : 2023-2024 → Phase 1 du déploiement des AVS sur le territoire intercommunal (6 AVS) – Longuerue, Martainville-Epreville, Blainville-Crevon, Quincampoix, Saint-Jean-du-Cardonnay, La Rue Saint pierre. Pour faciliter la mise en œuvre de cette action, il serait intéressant de penser à l'automatisation des serrures avec un système tel que celui proposé par la Ruche à vélo, dès la commande. La société ABRIPLUS en a l'habitude et travaille également avec l'UGAP, ce qui facilitera la commande.</p> <p>Étape 3 : 2024-2025 → Phase 2 du déploiement des AVS sur le territoire intercommunal – Pôles générateurs de déplacements (suite)</p> <p>Étape 4 : 2025-2027 → Phase 3 du déploiement des AVS sur le territoire intercommunal (notamment centre-bourg, arrêt de car...)</p>	
Opérations associées	<p>1, 4, 14, 15, 16, 18, 34, 47, 60, 61</p>	
Cadre réglementaire	<p>Loi LOM, Code des transports</p>	
Bénéficiaires	<p>Les usagers (plutôt lors des déplacements quotidiens) Les communes dont les centres bourgs et les PEM seront plus facilement accessibles et attractifs</p>	
Coûts / subventions	<p style="text-align: center;">Coûts</p> <p>1 AVS : 10 795,00€ HT soit 12 954,00 € TTC 1 AVS sur chaque commune : 64 = 829 056,00 € TTC 20 AVS supplémentaires pour doubler l'offre sur quelques pôles = 259 080,00 € TTC TOTAL : 1 100 000 € TTC</p> <p>Arceau : 300 €</p> <p>Automatisation des serrures (de type La Ruche à Vélo):</p> <p>Cylindre électronique (batterie à recharger une fois par an), cartes (Atoumod, Astuce, Navigo) ou téléphone, compatible COOMA, définition d'une offre tarifaire possible, avec reporting via une plateforme pour avoir de la data.</p> <p>750€/HT par serrure (1 serrure par COOMA) +</p> <p>240 € par an de fonctionnement (hébergement des données, maintenance).</p> <p>Ex : Phase 2 = 750 € *7 = 5 250€ HT + 240 € de service, puis 750€ par serrure supplémentaire.</p>	<p style="text-align: center;">Financement</p> <p>DETR/DSIL LEADER Programme Privé (ALVEOLE) FCTVA Région</p>

Accusé de réception en préfecture
076-200070449-20231204-2023-12-04-125-DE
Date de réception préfecture : 14/12/2023

	Publics	Privés
Acteurs	CCICV Communes UGAP	ABRI PLUS Fournisseurs de serrures électronique
Evaluation	Quantitative	Qualitative
	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'AVS installés • Nombre d'utilisateurs • Evolution de ces variables 	<ul style="list-style-type: none"> • Enquêtes de satisfaction auprès des usagers • Harmonisation et intégration paysagère • Entretien • Nombre de dysfonctionnements relevés
Atouts/ Faiblesses	Atouts	Faiblesses
	<ul style="list-style-type: none"> • Action relativement facile et rapide à mettre en œuvre • Les modules sont déplaçables • Action visible • Générateur de flux (vers les PEM, les centres-bourgs) • L'automatisation de la serrure allège le protocole et le nombre d'agents pouvant intervenir. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nécessite l'autorisation de la commune pour l'implantation sur le foncier leur appartenant • Acceptation des conventions et protocoles • La sécurisation des itinéraires favorisera l'usage des dispositifs ce qui n'est pas le cas actuellement • Risque de vandalisme • Entretien et maintenance à organiser

Développer le vélopartage

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray **Intégralité du territoire**

CONCEPT

Proposer un service de vélopartage (vélo en libre-service) sur l'ensemble du territoire.

Description	<ul style="list-style-type: none"> Pour la phase d'expérimentation d'une durée de 3 ans, il ne semble pas opportun que la CCICV acquiert une flotte de VAE. Quid de la fin de contrat si la CCICV renonce à poursuivre ce service. L'option proposée ici est que la CCICV loue les VAE et leurs stations. Elle les positionne sur son territoire. L'utilisateur prend un vélo via l'application, moyennant paiement et effectue sa course. Une fois sa course terminée, l'administré dépose le vélo dans l'une des stations du territoire pour qu'un autre utilisateur puisse s'en servir. Au bout des 3 ans, la CCICV rend les VAE et les stations au prestataire si l'expérimentation n'est pas concluante. Il faudrait expérimenter cette solution sur différentes typologies de site : ZAE, PEM, Centre-bourg. 	
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> Permettre aux habitants de découvrir les VAE sans subventionner l'acquisition d'un VAE personnel ; Diminuer les émissions de GES, Favoriser les modes actifs sur les moyennes distances malgré la topographie des sites et développer la part modale du vélo, Récupérer les données. En étudiant les trajets effectués par nos administrés nous verrons quels sont les itinéraires stratégiques sur lesquels intervenir et proposer des aménagements cyclables. 	
Calendrier (Étapes)	<p>Étape 1 : 2024-2025 → début de l'expérimentation d'une durée de 3 ans. Dimensionnement : 4 stations, 20 VAE.</p> <p>Étape 2 : 2027-2028 → En fonction des résultats, déplacer ou augmenter le nombre de VAE et de stations, ou mettre fin à l'expérimentation.</p> <p>Étape 3 : 2030-2031 → Déplacer, augmenter, pérenniser le dispositif</p>	
Opérations associées	1, 4, 15, 18, 34, 47, 60, 61	
Cadre réglementaire	Loi LOM, Code des transports	
Bénéficiaires	Les usagers Les communes sur lesquelles sont installées les stations	
Coûts / subventions	<p style="text-align: center;">Coûts</p> <p>LLD : Loyer annuel HT : 70 080,00 € HT par an <i>Loyer mensuel HT = 5 840,00 € HT soit TTC : 7 008,00 €</i> <i>Soit 84 096,00 € TTC par an</i> 70 080,00 € HT (84 096,00 € TTC) en 2023</p> <p>Achat :</p> <ul style="list-style-type: none"> Achat de matériel = 129 509 € HT soit 155 410 € TTC <ul style="list-style-type: none"> - VAE, - Station + Bornes. Abonnement annuel : 20 952 € HT soit 25 142 € TTC → 75 426 € TTC sur 36 mois <ul style="list-style-type: none"> - Maintenance préventive, - Plateforme, - Suivi de projet. <p>150 461,00 € HT (180 552 € TTC) en 2023</p>	<p style="text-align: center;">Financement</p> <p>LEADER DETR/DSIL ? Programme privé Région</p> <p>Attention peu de subventions disponibles dans le cadre d'une LLD.</p>
Acteurs	<p style="text-align: center;">Publics</p> <p>CCICV Communes UGAP</p>	<p style="text-align: center;">Privés</p> <p>Opérateur de Vélopartage Vélocistes du territoire</p>

Accusé de réception en préfecture
076-200070449-20231204-2023-12-04-125-DE
Date de réception préfecture : 14/12/2023

Evaluation	<p style="text-align: center;">Quantitative</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre de VAE et bornes installé(e)s • Nombre d'utilisateurs et de trajets 	<p style="text-align: center;">Qualitative</p> <ul style="list-style-type: none"> • Itinéraires les plus fréquentés • Dysfonctionnements • Enquête de satisfaction
<p style="text-align: center;">Atouts/ Faiblesses</p>	<p style="text-align: center;">Atouts</p> <ul style="list-style-type: none"> • LLD : la location permet de ne pas acquérir le matériel qui évolue très vite et de rester « libre » de changer de prestataire en fin de contrat. • Offre tout compris (maintenance, assurance, matériel, application, accompagnement) • Ne pas subventionner personnellement le VAE pour chaque usager • Action facile à mettre en place • Action visible • Action innovante 	<p style="text-align: center;">Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nécessite de passer un marché • Location sur une durée d'expérimentation adaptée (3 ans) mais relativement engageant. • Peu de financement sur de la LLD

Déployer des « mini-stations de réparation »

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray **Intégralité du territoire**

CONCEPT

Parfois un dérèglement ou une crevaison empêche l'utilisation (en toute sécurité) du vélo. L'idée est de proposer sur certaines localisations stratégiques des stations fixées au sol permettant de palier aux premières opérations de réglages et réparations avant de prendre la route. Exemple : fixer les éclairages, régler le guidon, resserrer les freins, regonfler les roues...)

Description



Objectif

- Favoriser l'utilisation des vélos
- Permettre aux usagers de procéder aux premiers dépannages afin de rouler en toute sécurité
- Compléter l'offre de service « vélo »

Calendrier (Etapes)

- Étape 1 :** 2024 → Expérimentation
Étape 2 : 2025 → Phase 1 du déploiement si les résultats de l'expérimentation sur les pôles générateurs de déplacements sont concluants ou sur certains points stratégiques des circuits de randonnées.
Étape 3 : 2026 → Toutes les communes sont équipées

Opérations associées

1, 4, 12, 15, 18, 34, 47, 60, 61

Cadre réglementaire

Loi LOM, code des transports

Bénéficiaires

Les usagers

Coûts / subventions	Coûts	Entre 1 500 € (sans gonflage) et 4 000 € pour la station « Au sol, ABRIPPLUS » 800 € pour une station murale Pour 1 station par commune : coût de l'opération compris entre 96 000 et 256 000 € TTC	Financement	DETR/DSIL Programme Privé Région	
	Acteurs	Publics	CCICV Communes UGAP (selon les montants)	Privés	Fournisseurs des matériels (ABRIPLUS)
Atouts/ Faiblesses	Evaluation	Quantitative	• Nombre de stations implantées par an • Nombre de communes équipées	Qualitative	• Enquête de satisfaction auprès des usagers • Nombre de dégradations
		Atouts	• Action rapide à mettre en place • Action visible • Complétant le service « mode actif » à moindre coût • Action peu onéreuse	Faiblesses	• Risque de vandalisme

Apprentissage du vélo à tout âge

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray **Intégralité du territoire**

CONCEPT

Pour pouvoir développer la pratique du vélo, il faut donner à tous les mêmes chances d'apprendre à en faire partout (chemin, route avec plus ou moins de circulation), en toute sécurité (vélo, vélo cargo, VAE, protection, réparations...).

Description	Proposer différents ateliers sur l'ensemble du territoire. <ul style="list-style-type: none"> • Atelier apprentissage de la pratique du vélo ADULTES (association, vélociste) • Atelier apprentissage de la pratique du vélo ENFANTS (école, collège en lien avec l'ASSR, association) • Atelier sécurité routière ADULTES et ENFANTS se déplaçant en autonomie (Gendarmerie) • Atelier premières réparations ADULTES et ENFANTS se déplaçant en autonomie (vélociste) 1 atelier par trimestre ou semestre	
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser l'usage des modes actifs • Sécuriser les déplacements en vélo • Apaiser les tensions entre usagers de la route • Réduire les émissions de GES 	
Calendrier (Étapes)	Étape 1 : 2024 → 1 atelier par trimestre Étape 2 : 2028 → il faut que 2 ateliers de chaque aient été organisés sur l'ensemble du territoire	
Opérations associées	12, 13, 14, 16, 17, 18, 60	
Cadre réglementaire	Loi LOM, code des transports	
Bénéficiaires	Les usagers de la route (sécurité, apaisement...) Les vélocistes (promotion de leur activité, test de vélo...)	
Coûts / subventions	Coûts	Financement
	Les frais de réception et restauration pourraient éventuellement s'appliquer. Cependant, l'action étant d'intérêt général, compter sur l'engagement bénévole des participants.	Département LEADER Région
Acteurs	Publics	Privés
	CCICV Gendarmerie Commune Collège, Lycée, Ecole Département Sécurité routière	Vélocistes du territoire Associations (FUB, l'Heureux Cyclage)
Evaluation	Quantitative	Qualitative
	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'ateliers • Nombre de participants • Evolution de la pratique du vélo sur le territoire 	<ul style="list-style-type: none"> • Enquête de satisfaction • Evolution de l'organisation et du format en fonction des enquêtes de satisfaction
Atouts/ Faiblesses	Atouts	Faiblesses
	<ul style="list-style-type: none"> • Action peu onéreuse et relativement simple à mettre en place • Action visible • Action fédératrice 	<ul style="list-style-type: none"> • Trouver les partenaires • Le bon déroulement des ateliers et leur pertinence dépendent des partenaires et de la bienveillance de tous.

Mise en place d'une signalétique - Mode actif

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray **Intégralité du territoire**

CONCEPT

Mise en place d'une signalétique.

Proposer une signalisation horizontale et verticale permettant de jalonner et d'informer que sur l'itinéraire emprunté, l'automobiliste peut rencontrer des piétons et cyclistes. Ces derniers sont prioritaires au regard de leur vulnérabilité. Certains itinéraires leurs sont réservés.

Description



Objectif

- Favoriser l'utilisation des modes actifs
- Sécuriser les déplacements en mode actif
- Améliorer la lisibilité des itinéraires

Calendrier (Étapes)

Étape 1 : 2024 → Réflexion sur une signalétique intercommunale
Étape 2 : 2025 – 2027 → Jalonner les itinéraires les plus fréquentés et les circuits existants
Étape 3 : 2028 → Jalonner les itinéraires se créant au fur et à mesure

Opérations associées

12, 13, 15, 18, 34, 35, 47, 60, 61

Cadre réglementaire

Loi LOM, code des transports

Bénéficiaires

Les usagers de la route (sécurité, apaisement...)

Coûts / subventions	Coûts	Financement	
	Selon SDL : 300 à 500 € / Km Entre 33 000€ et 55 000€ pour 100 Km	Région	Département
Acteurs	Publics	Privés	
	CCICV Communes Département	Fournisseurs de panneaux	Entreprise de TP
Evaluation	Quantitative	Qualitative	
	• Linéaire jalonné par an et son évolution	• Enquête usagers (lisibilité, le ressenti...)	
Atouts/ Faiblesses	Atouts	Faiblesses	
	• Action relativement simple à mettre en place et relativement peu onéreuse. • Action visible et utile à tous les usagers de la route.	• Suivant les portions, cette compétence est-elle du ressort de la commune, de la CCICV ou du Département ?	

Accompagner les initiatives locales pour les élèves de maternelles et primaires

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray **Intégralité du territoire**

CONCEPT

Certains établissements scolaires ou associations proposent un transport scolaire à pied, à vélo ou en cariole. Ce transport scolaire est organisé.

Proposer dans les communes possédant une école élémentaire, un cheminement sécurisé avec arrêts et horaires de passage définis permettant aux parents d'attendre avec leurs enfants le « passage du pédibus/ vélobus ». Ce dernier serait organisé par des parents d'élèves volontaires.

Proposer un Plan de déplacement scolaire avec l'aide d'une AMO (exemple MOBY)

Description



Objectif	<ul style="list-style-type: none"> Diminuer la congestion du trafic aux heures de pose et reprise des enfants Diminuer le nombre de déplacements secondaires quotidiens pour motif d'accompagnement 	
Calendrier (Etapes)	<p>Étape 1 : 2024 → Candidature AMO et début des études</p> <p>Étape 2 : 2025 → Expérimentation sur les communes volontaires</p> <p>Puis généralisation au fur et à mesure de la volonté des communes.</p>	
Opérations associées	15, 16, 47, 60, 61, 62, 63	
Cadre réglementaire	Loi LOM, Code des transport, CGCT	
Bénéficiaires	Parents d'élèves Communes (moins de trafic et d'insécurité)	
Coûts / subventions	<p>Coûts</p> <p>Etudes : entre 15 000€ à 20 000€</p> <p>Signalisation et jalonnement : 5 000€</p> <p>Woodybus (vélobus) = Entre 20 000€ - 30 000€</p>	<p>Financement</p> <p>Programme Moby (EDF, ECO CO2, SAVE, ENERGIES STRASBOURG)</p>
Acteurs	<p>Publics</p> <p>Commune CCICV Département</p>	<p>Privés</p> <p>Bureau d'étude Fournisseur vélobus Parents d'élèves</p>
Evaluation	<p>Quantitative</p> <ul style="list-style-type: none"> Nombre d'élèves inscrits / nombre d'élèves scolarisés dans l'établissement Nombre de bénévoles (selon le modèle choisi) Évolution des variables citées. 	<p>Qualitative</p> <ul style="list-style-type: none"> Enquête de satisfaction
Atouts/ Faiblesses	<p>Atouts</p> <ul style="list-style-type: none"> Action visible Mutualisation des transports (baisse de la congestion du trafic) Plus de sécurité aux abords des établissements scolaires 	<p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> Le Pédibus est difficile selon la météo Le Vélobus demande un investissement plus lourd Le tracé, l'organisation etc., doit se faire par un BE afin d'assurer la sécurité des enfants Homologation des matériels utilisés Projet dépendant des parents d'élèves selon l'organisation

Élaborer un schéma directeur cyclable

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray **Intégralité du territoire**

CONCEPT

Un schéma directeur cyclable est un outil de programmation et de planification qui permet de définir les actions à mener dans le cadre d'une politique cyclable.

Description	<p>Si les actions de communication, les actions en réponses aux services peuvent être inscrites dans le Plan de Mobilité, la réflexion sur les voies vertes, zones apaisées, pistes et bandes cyclables devrait faire l'objet d'un schéma spécifique.</p> <ul style="list-style-type: none"> Recensement de l'existant et des projets ainsi que leurs stades d'avancement, Priorisation des itinéraires <ul style="list-style-type: none"> Pôles structurants ⇔ PEM ⇔ ZAE Pôles structurants ⇔ Polarités secondaires Les itinéraires des fiches n°19 à 33 et T-01 sont les exemples de ces priorisations. La numérotation spécifique de l'itinéraire T-01 s'explique par le fait que ce dernier n'est pas considéré dans les priorités ci-dessus. Cependant, l'intérêt de cet itinéraire réside dans la notoriété de la Vallée de Crevon et ses itinéraires touristiques mais également dans son aspect économique en reliant les bourgs satellites à Blainville-Crevon pour faciliter l'accès aux services proposés par la commune. Sélection et réflexion sur les itinéraires futurs Préconisations Volet sur la continuité des itinéraires cyclables Intégrations et précisions sur les actions inscrites sur le PDMs 	
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> Mise en place des actions à court, moyen et long terme pour améliorer et encourager la pratique cyclable afin d'en programmer les investissements dans un plan pluriannuel Augmenter et sécuriser la pratique des modes actifs Obtention des aides financières Harmonisation et continuité des itinéraires 	
Calendrier (Étapes)	<p>Étape 1 : 2024 → Recherche d'une AMO ou d'un BE Étape 2 : 2024-2025 → Rédaction et adoption du schéma directeur cyclable Étape 3 : 2025-2028 → Travaux sur les itinéraires prioritaires</p>	
Opérations associées	4, 12, 13, 14, 15, 16, 19 puis de 20 à 33, 34, 35, 60, 61, 66, 71	
Cadre réglementaire	Loi LOM	
Bénéficiaires	CCICV Communes Usagers dans leur pratique quotidienne ou occasionnel du vélo	
Coûts / subventions	<p>Coûts</p> <p>45 000 € pour la réalisation d'un document stratégique Entre 12 000 et 48 000 € pour l'animation de la politique vélo Moyen interne : entre 0.5 et 1.2 ETP</p>	<p>Financement</p> <p>AAP LEADER Plan Vélo – Fonds mobilité active CEE DSIL/DETR CPER Banque des territoires Région Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires : Financer un programme ambitieux d'aménagements cyclables</p>
Acteurs	<p>Publics</p> <p>CCICV Communes</p>	<p>Privés</p> <p>Bureau d'étude CEREMA ADEME</p>
Evaluation	<p>Quantitative</p> <ul style="list-style-type: none"> Nombre de km/par type de voie Nombre d'actions mises en place 	<p>Qualitative</p> <ul style="list-style-type: none"> Adaptabilité du schéma à la réalité du territoire, aux moyens de la CCICV Adoption rapide du schéma Exhaustivité
Atouts/ Faiblesses	<p>Atouts</p> <ul style="list-style-type: none"> Obtention des aides pour la mise en place des infrastructures et la réalisation même du document. Sécurisation de la pratique 	<p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> Nécessite une AMO Entre 0.5 et 1 ETP L'action en elle-même est peu visible pas les administrés

Liaison Buchy ↔ PEM Montérolier-Buchy

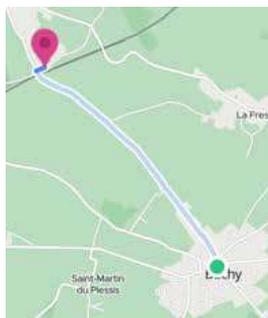
Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe **Rouen - Amiens** Rouen - Gournay en Bray Intégralité du territoire

CONCEPT

Créer un aménagement cyclable dédié aux modes actifs, sécurisé.

Relier le centre-bourg de Buchy au PEM de Montérolier-Buchy, aux portes de notre territoire sur la CCBE.

Description



Profil altimétrique

↑ 13 m ↓ 17 m



Objectif

- Apaiser le trafic sur ces axes
- Améliorer la qualité de vie
- Permettre aux personnes sans véhicule d'accéder à ce service
- Favoriser l'intermodalité vélo/train
- Diminuer le nombre de véhicules se rendant à Rouen

Calendrier (Etapas)

2025 - 2028

Opérations associées

1, 4, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 34, 35

Cadre réglementaire

Loi LOM, Code des transports

Bénéficiaires

Buchy MRN CCBE Les usagers

Coûts		Financement	
Coûts / subventions	Coût (par km)	Aménagement	
	1 200 €	Chaucidou (CVCB)	
	50 000 €	Piste cyclable séparée hors agglomération (en terrain facile)	
	200 000 €	Piste cyclable séparée en milieu urbain Piste cyclable séparée hors agglomération (terrain plus difficile)	
	500 000 €	Piste cyclable séparée en terrain compliqué (ouvrages d'art) Voie express vélo hors agglomération (en terrain facile)	
	1 500 000 €	Voie express vélo en agglomération (terrain plus difficile)	
10 000 000 €	Passerelle vélo au-dessus d'un fleuve, d'une grosse autoroute. Voies cyclables surélevées		
Entre 150 000 € et 290 000 € sans acquisition terrain			
Acteurs	Publics		Privés
	CCICV CCBE Communes (Buchy)		Prestataires
Atouts/ Faiblesses	Atouts		Faiblesses
	<ul style="list-style-type: none"> • La distance de moins de 5 km est acceptable • La gare est relativement bien desservie • La route est plutôt dégagée 		<ul style="list-style-type: none"> • Route très fréquentée • Vitesse réglementaire de 80km/H souvent dépassée • Un virage particulièrement dangereux • Foncier à acquérir

Longuerue ↔ Gare Longuerue-Vieux Manoir ↔ Vieux-Manoir

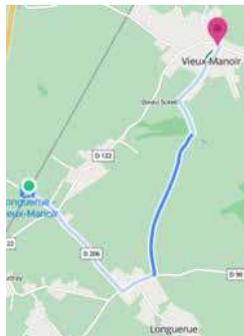
Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe **Rouen - Amiens** Rouen - Gournay en Bray Intégralité du territoire

CONCEPT

Créer un aménagement cyclable dédié aux modes actifs, sécurisé.

Relier la gare de Longuerue-Vieux-Manoir aux bourgs qu'elle dessert.

Description



Profil altimétrique

↑ 35 m ↓ 35 m



Objectif

- Apaiser le trafic sur ces axes
- Améliorer la qualité de vie
- Permettre aux personnes sans véhicule d'accéder à ce service
- Favoriser l'intermodalité vélo/train
- Diminuer le nombre de véhicules se rendant sur Rouen

Calendrier (Etapas)

2025 - 2028

Opérations associées

1, 4, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 34, 35

Cadre réglementaire

Loi LOM, Code des transports

Bénéficiaires

Les communes (Vieux-Manoir et Longuerue)
MRN
Les usagers

Coûts / subventions	Coûts Aménagement		Financement	
	Coût (par km)		AAP	
	1 200 €	Chaucidou (CVCB)	LEADER	
	50 000 €	Piste cyclable séparée hors agglomération (en terrain facile)	Plan Vélo – Fonds mobilité active	
	200 000 €	Piste cyclable séparée en milieu urbain Piste cyclable séparée hors agglomération (terrain plus difficile)	CEE	
	500 000 €	Piste cyclable séparée en terrain compliqué (ouvrages d'art) Voie express vélo hors agglomération (en terrain facile)	DSIL/DETR	
	1 500 000 €	Voie express vélo en agglomération (terrain plus difficile)	CPER	
	10 000 000 €	Passerelle vélo au-dessus d'un fleuve, d'une grosse autoroute. Voies cyclables surélevées	Banque des territoires	
	Entre 175 000 € et 350 000 € sans acquisition terrain Si Chaucidou (12 € / m linéaire, soit 42 000 €)		Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires : Financer un programme ambitieux d'aménagements cyclables	
Acteurs	Publics		Privés	
	CCICV Communes		Prestataires	
Atouts/ Faiblesses	Atouts		Faiblesses	
	<ul style="list-style-type: none"> • La distance inférieure à 5 Km est acceptable • Un projet de « chaucidou (CVCB) » est en cours d'étude par la commune 		<ul style="list-style-type: none"> • La gare est relativement peu desservie • Foncier à acquérir selon la solution choisie • La CVCB est privilégiée en priorité 	

076-200070449-20231204-2023-12-04-125-DE
Date de réception préfecture : 14/12/2023

Liaison Martainville-Epreville ↔ Ry

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens **Rouen - Gournay en Bray** Intégralité du territoire

CONCEPT

Créer un aménagement cyclable dédié aux modes actifs, sécurisé.

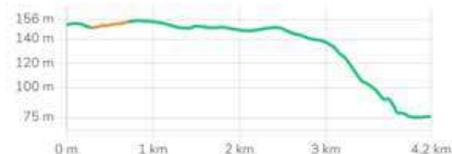
Relier les deux pôles structurants entre eux par une liaison cyclable.
Utile à la fois pour les actifs mais également pour les loisirs afin d'accéder aux différents circuits touristiques.

Description



Profil altimétrique

↑ 9 m ↓ 85 m



Objectif

- Favoriser l'utilisation des modes actifs dans les déplacements du quotidien ou plus ponctuels.
- Apaiser les axes à fort trafic.
- Améliorer la qualité de vie

Calendrier (Etapes)

2025 - 2028

Opérations associées

4, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 34, 35

Cadre réglementaire

Loi LOM, Code des transports

Bénéficiaires

CCICV
Les Communes
Les usagers

Coûts		Financement	
Coûts / subventions	Coût (par km)	Aménagement	AAP LEADER Plan Vélo – Fonds mobilité active CEE DSIL/DETR CPER Banque des territoires Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires : Financer un programme ambitieux d'aménagements cyclables
	1 200 €	Chaucidou (CVCB)	
	50 000 €	Piste cyclable séparée hors agglomération (en terrain facile)	
	200 000 €	Piste cyclable séparée en milieu urbain Piste cyclable séparée hors agglomération (terrain plus difficile)	
	500 000 €	Piste cyclable séparée en terrain compliqué (ouvrages d'art) Voie express vélo hors agglomération (en terrain facile)	
	1 500 000 €	Voie express vélo en agglomération (terrain plus difficile)	
10 000 000 €	Passerelle vélo au-dessus d'un fleuve, d'une grosse autoroute. Voies cyclables surélevées		
Entre 185 000 € et 440 000 € selon l'itinéraire choisi			
Acteurs	Publics	Privés	
	CCICV Communes	Prestataires	
Atouts/ Faiblesses	Atouts	Faiblesses	
	<ul style="list-style-type: none"> • Longueur du trajet acceptable • Dénivelé acceptable • Utilisé aussi bien par les actifs que par les touristes 	<ul style="list-style-type: none"> • Le dénivelé peut freiner les cyclistes • Foncier à acquérir ? 	

Liaison Collège de Buchy ↔ Centres-bourg

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe **Rouen - Amiens** Rouen - Gournay en Bray Intégralité du territoire

CONCEPT

Créer un aménagement cyclable dédié aux modes actifs, sécurisé.

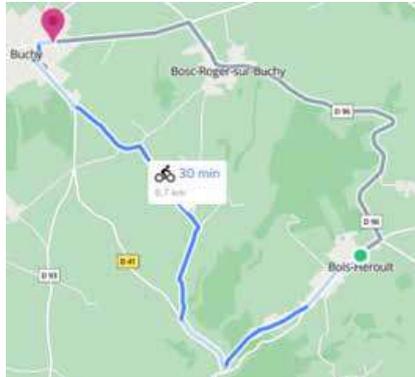
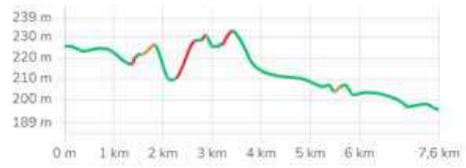
Description	Liaison avec le centre-bourg de Buchy ainsi qu'aux autres centres-bourg dont c'est le collège de secteur et dont le trajet répond aux critères de temps, de distance (6 Km), de dénivelé et de sécurisation possible. Liste à valider : Buchy (500m), Bois-Hérault (5,5Km), Bosc-Bordel / Bosc-Edeline / Bosc-Roger-sur-Buchy (7,6 Km), Ernemont-sur-Buchy / Sainte-Croix sur Buchy (8 Km), Estouteville-Ecalles (5,1 Km)
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> Diminuer la part des trajets secondaires relatifs au motif d'accompagnement Permettre aux collégiens de gagner en autonomie Sécuriser et apaiser le trafic sur ces axes Diminution de l'émission des GES
Calendrier (Etapes)	2025 - 2028
Opérations associées	4, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 34, 35
Cadre réglementaire	Loi LOM, Code des transports
Bénéficiaires	Les parents et les adolescents Les professeurs Les communes

	Coûts		Financement
	Coût (par km)	Aménagement	
Coûts / subventions	1 200 €	Chaucidou (CVCB)	AAP LEADER Plan Vélo – Fonds mobilité active CEE DSIL/DETR CPER Banque des territoires Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires : Financer un programme ambitieux d'aménagements cyclables
	50 000 €	Piste cyclable séparée hors agglomération (en terrain facile)	
	200 000 €	Piste cyclable séparée en milieu urbain Piste cyclable séparée hors agglomération (terrain plus difficile)	
	500 000 €	Piste cyclable séparée en terrain compliqué (ouvrages d'art) Voie express vélo hors agglomération (en terrain facile)	
	1 500 000 €	Voie express vélo en agglomération (terrain plus difficile)	
	10 000 000 €	Passerelle vélo au-dessus d'un fleuve, d'une grosse autoroute. Voies cyclables surélevées	
Entre 1 310 000 € et 2 620 000 € pour 26,2 Km, sans acquisition des terrains.			
Acteurs	Publics CCICV Communes		Privés
Atouts/ Faiblesses	Atouts <ul style="list-style-type: none"> Longueur du trajet acceptable Dénivelé acceptable Utilisé aussi bien par les actifs que par les touristes 		Faiblesses <ul style="list-style-type: none"> Le dénivelé peut freiner les cyclistes Foncier à acquérir ?



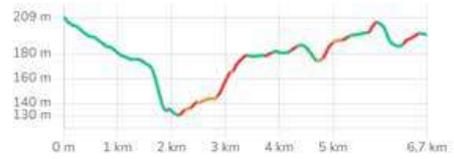
Profil altimétrique

↑ 42 m ↓ 74 m



Profil altimétrique

↑ 98 m ↓ 113 m



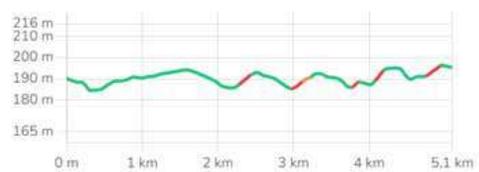
Profil altimétrique

↑ 75 m ↓ 47 m



Profil altimétrique

↑ 37 m ↓ 33 m



Liaison Collège de Clères ↔ Centres-bourg

Axe : Barentin - Rouen **Rouen - Dieppe** Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray Intégralité du territoire

CONCEPT

Permettre aux collégiens d'accéder à leur établissement de secteur en vélo.

Description	Communes dont les itinéraires répondent aux critères de temps et distance (6 Km) : Anceaumeville (6,3 Km), Authieux-Ratiéville (3,5 Km), Le Bocasse (3,9 Km), Cailly / Saint-Germain-sous-Cailly / Claville-Motteville / Esteville, (20 Km), Clères, Frichemesnil (3,9 Km), Grugny / La Houssaye-Béranger (6,4 Km), Mont-Cauvaire (4,4 Km)
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> • Diminuer la part des trajets secondaires relatifs au motif d'accompagnement • Permettre aux collégiens de gagner en autonomie • Sécuriser et apaiser le trafic sur ces axes • Diminution de l'émission des GES
Calendrier (Etapes)	2025 - 2028
Opérations associées	4, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 34, 35
Cadre réglementaire	Loi LOM, Code des transports
Bénéficiaires	CCICV (plus accessible) Les Communes Les usagers

	Coûts		Financement
	Coût (par km)	Aménagement	
Coûts / subventions	1 200 €	Chaucidou (CVCB)	AAP LEADER Plan Vélo – Fonds mobilité active CEE DSIL/DETR CPER Banque des territoires Région Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires : Financer un programme ambitieux d'aménagements cyclables
	50 000 €	Piste cyclable séparée hors agglomération (en terrain facile)	
	200 000 €	Piste cyclable séparée en milieu urbain Piste cyclable séparée hors agglomération (terrain plus difficile)	
	500 000 €	Piste cyclable séparée en terrain compliqué (ouvrages d'art) Voie express vélo hors agglomération (en terrain facile)	
	1 500 000 €	Voie express vélo en agglomération (terrain plus difficile)	
	10 000 000 €	Passerelle vélo au-dessus d'un fleuve, d'une grosse autoroute. Voies cyclables surélevées	
Entre 2 242 000€ et 4 484 000 € pour 48,4 Km sans acquisition foncière et selon la solution et l'itinéraire choisis.			
Acteurs	Publics CCICV Communes		Privés
Atouts/ Faiblesses	Atouts <ul style="list-style-type: none"> • Une partie du trajet est déjà apaisée • Distance acceptable 		Faiblesses <ul style="list-style-type: none"> • Le dénivelé peut freiner les cyclistes • Foncier à acquérir ?



Profil altimétrique

↑ 128 m ↓ 67 m



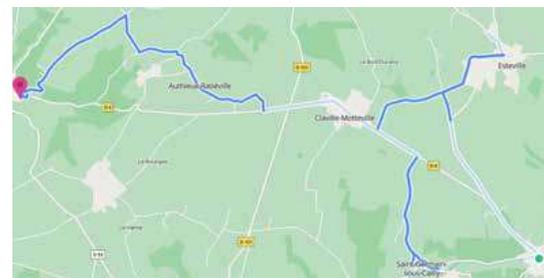
Profil altimétrique

↑ 95 m ↓ 54 m



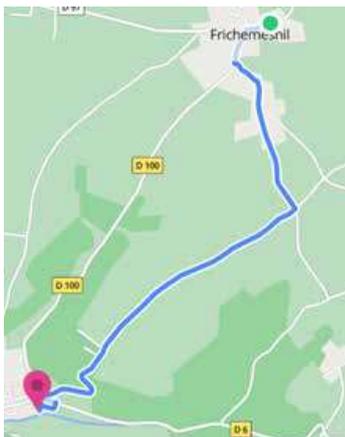
Profil altimétrique

↑ 89 m ↓ 24 m



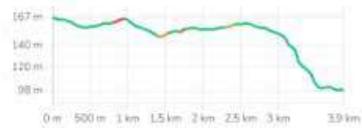
Profil altimétrique

↑ 239 m ↓ 256 m



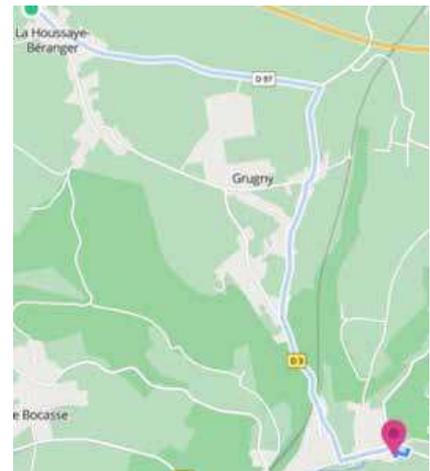
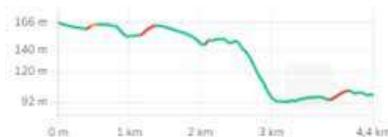
Profil altimétrique

↑ 22 m ↓ 90 m



Profil altimétrique

↑ 34 m ↓ 100 m



Profil altimétrique

↑ 35 m ↓ 105 m



Accusé de réception en préfecture
076-200070449-20231204-2023-12-04-125-DE
Date de réception préfecture : 14/12/2023

Liaison Collège de Montville ↔ Centres-bourg

Axe : Barentin - Rouen **Rouen - Dieppe** Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray Intégralité du territoire

CONCEPT

Permettre aux collégiens d'accéder à leur établissement de secteur en vélo.

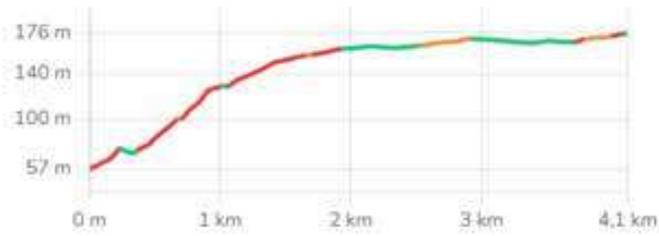
Description	Communes dont les critères de distance et de temps sont acceptables (6Km) : Montville, Bosc – Guérard-Saint Adrien (4,1 Km plus sécurisés), Eslettes (2,8 Km)
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> • Diminuer la part des trajets secondaires relatifs au motif d'accompagnement • Permettre aux collégiens de gagner en autonomie • Sécuriser et apaiser le trafic sur ces axes • Diminution de l'émission des GES
Calendrier (Etapes)	2025 - 2028
Opérations associées	4, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 34, 35
Cadre réglementaire	Loi LOM, Code des transports
Bénéficiaires	CCICV (plus accessible) Les Communes Les usagers

	Coûts		Financement
	Coût (par km)	Aménagement	
Coûts / subventions	1 200 €	Chaucidou (CVCB)	AAP LEADER Plan Vélo – Fonds mobilité active CEE DSIL/DETR CPER Banque des territoires Région Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires : Financer un programme ambitieux d'aménagements cyclables
	50 000 €	Piste cyclable séparée hors agglomération (en terrain facile)	
	200 000 €	Piste cyclable séparée en milieu urbain Piste cyclable séparée hors agglomération (terrain plus difficile)	
	500 000 €	Piste cyclable séparée en terrain compliqué (ouvrages d'art) Voie express vélo hors agglomération (en terrain facile)	
	1 500 000 €	Voie express vélo en agglomération (terrain plus difficile)	
	10 000 000 €	Passerelle vélo au-dessus d'un fleuve, d'une grosse autoroute. Voies cyclables surélevées	
Entre 345 000€ et 690 000 € pour 6,9 Km sans acquisition foncière et selon la solution et l'itinéraire choisis.			
Acteurs	Publics CCICV Communes		Privés
Atouts/ Faiblesses	Atouts <ul style="list-style-type: none"> • Une partie du trajet est déjà apaisée • Distance acceptable 		Faiblesses <ul style="list-style-type: none"> • Le dénivelé peut freiner les cyclistes • Foncier à acquérir ?



Profil altimétrique

↑ 126 m ↓ 9 m



Profil altimétrique

↑ 105 m ↓ 17 m



Accusé de réception en préfecture
076-200070449-20231204-2023-12-04-125-DE
Date de réception préfecture : 14/12/2023

Gare de Longuerue-Vieux Manoir ↔ ZAE du Moulin d'Écalles ↔ Bourg de la Rue Saint-Pierre

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe **Rouen - Amiens** Rouen - Gournay en Bray Intégralité du territoire

CONCEPT

Relier 2 Pôles générateurs de déplacements que sont la Gare et la ZAE.

23 minutes - 5,6 Km

Description



Profil altimétrique

↑ 24 m ↓ 37 m



Objectif

- Favoriser l'intermodalité vélo/Train,
- Diminuer la part modale de la voiture pour les courtes/moyennes distances
- Apaiser le trafic sur les axes secondaires
- Diminuer les émissions de GES

Calendrier (Étapes)

2025 - 2028

Opérations associées

1, 4, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 34, 35

Cadre réglementaire

Loi LOM, Code des transports

Bénéficiaires

CCICV (plus accessible) Les Communes
Les usagers Les entreprises (plus accessibles)

Coûts / subventions	Coûts		Financement
	Coût (par km)	Aménagement	
	1 200 €	Chaucidou (CVCB)	AAP LEADER Plan Vélo – Fonds mobilité active CEE DSIL/DETR CPER Banque des territoires Région Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires : Financer un programme ambitieux d'aménagements cyclables
	50 000 €	Piste cyclable séparée hors agglomération (en terrain facile)	
	200 000 €	Piste cyclable séparée en milieu urbain Piste cyclable séparée hors agglomération (terrain plus difficile)	
	500 000 €	Piste cyclable séparée en terrain compliqué (ouvrages d'art) Voie express vélo hors agglomération (en terrain facile)	
	1 500 000 €	Voie express vélo en agglomération (terrain plus difficile)	
	10 000 000 €	Passerelle vélo au-dessus d'un fleuve, d'une grosse autoroute. Voies cyclables surélevées	
<p>Entre 280 000€ et 560 000 € sans acquisition foncière et selon la solution et l'itinéraire choisis.</p>			
Acteurs	Publics		Privés
	CCICV Communes		
Atouts/ Faiblesses	Atouts		Faiblesses
	<ul style="list-style-type: none"> • Une partie du trajet est déjà apaisée • Distance acceptable 		<ul style="list-style-type: none"> • Foncier à acquérir ?

MRN ↔ ZAE Porte Nord-Ouest de Rouen ↔ Saint-Jean du Cardonnay/ La Vaupalière

Axe : **Barentin - Rouen** Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray Intégralité du territoire

CONCEPT

Relier la ZAE (Pôle générateur de déplacements) aux différentes communes de résidence des salariés.

7,1 km

Description



Profil altimétrique

↑ 162 m ↓ 47 m



Objectif

- Favoriser l'intermodalité vélo/TC,
- Diminuer la part modale de la voiture pour les courtes/moyennes distances
- Apaiser le trafic sur les axes secondaires
- Diminuer les émissions de GES

Calendrier (Étapes)

2025 - 2028

Opérations associées

4, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 34, 35

Cadre réglementaire

Loi LOM, Code des transports

Bénéficiaires

CCICV (plus accessible) Les usagers
Les Communes Les entreprises (plus accessibles)

	Coûts		Financement	
	Coût (par km)	Aménagement	Publics	Privés
Coûts / subventions	1 200 €	Chaucidou (CVCB)		AAP LEADER Plan Vélo – Fonds mobilité active CEE DSIL/DETR CPER Banque des territoires Région Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires : Financer un programme ambitieux d'aménagements cyclables
	50 000 €	Piste cyclable séparée hors agglomération (en terrain facile)		
	200 000 €	Piste cyclable séparée en milieu urbain Piste cyclable séparée hors agglomération (terrain plus difficile)		
	500 000 €	Piste cyclable séparée en terrain compliqué (ouvrages d'art) Voie express vélo hors agglomération (en terrain facile)		
	1 500 000 €	Voie express vélo en agglomération (terrain plus difficile)		
	10 000 000 €	Passerelle vélo au-dessus d'un fleuve, d'une grosse autoroute. Voies cyclables surélevées		
Entre 375 000€ et 750 000 € sans acquisition foncière et selon la solution et l'itinéraire choisis				
Acteurs	Publics CCICV Communes		Privés	
Atouts/ Faiblesses	Atouts • Une partie du trajet est déjà apaisée • Distance acceptable		Faiblesses • Le dénivelé peut freiner les cyclistes • Foncier à acquérir	

Accusé de réception en préfecture
076-200070449-20231204-2023-12-04-125-DE
Date de réception préfecture : 14/12/2023

PEM Clères ↔ Centre Bourg de Clères ↔ Grugny (EPD)

Axe : Barentin - Rouen **Rouen - Dieppe** Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray Intégralité du territoire

CONCEPT

Relier les deux pôles générateurs de déplacements entre eux.

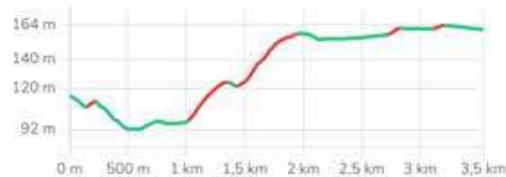
19 mn - 3,5 km

Description



Profil altimétrique

↑ 83 m ↓ 35 m



Objectif

- Favoriser l'intermodalité vélo/Train,
- Diminuer la part modale de la voiture pour les courtes/moyennes distances
- Apaiser le trafic sur les axes secondaires
- Diminuer les émissions de GES

Calendrier (Étapes)

2025 - 2028

Opérations associées

1, 4, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 34, 35

Cadre réglementaire

Loi LOM, Code des transports

Bénéficiaires

CCICV (plus accessible) Les usagers
Les Communes Les entreprises (plus accessibles)

	Coûts		Financement	
	Coût (par km)	Aménagement		
Coûts / subventions	1 200 €	Chaucidou (CVCB)	AAP LEADER Plan Vélo – Fonds mobilité active CEE DSIL/DETR CPER Banque des territoires Région Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires : Financer un programme ambitieux d'aménagements cyclables	
	50 000 €	Piste cyclable séparée hors agglomération (en terrain facile)		
	200 000 €	Piste cyclable séparée en milieu urbain Piste cyclable séparée hors agglomération (terrain plus difficile)		
	500 000 €	Piste cyclable séparée en terrain compliqué (ouvrages d'art) Voie express vélo hors agglomération (en terrain facile)		
	1 500 000 €	Voie express vélo en agglomération (terrain plus difficile)		
	10 000 000 €	Passerelle vélo au-dessus d'un fleuve, d'une grosse autoroute. Voies cyclables surélevées		
Entre 175 000€ et 350 000 € sans acquisition foncière et selon la solution et l'itinéraire choisis.				
Acteurs	Publics		Privés	
CCICV Communes				

Atouts/ Faiblesses

Atouts

- Une partie du trajet est déjà apaisée
- Distance acceptable

Faiblesses

- Le dénivelé peut être un frein
- Foncier à acquérir

Accusé de réception en préfecture
Rouen le 04/12/2023 à 14h12
Date de réception préfecture : 14/12/2023

Cottévrard/Grigneuseville/Beaumont le Hareng ↔ Centre Bourg de Bosc-le-Hard

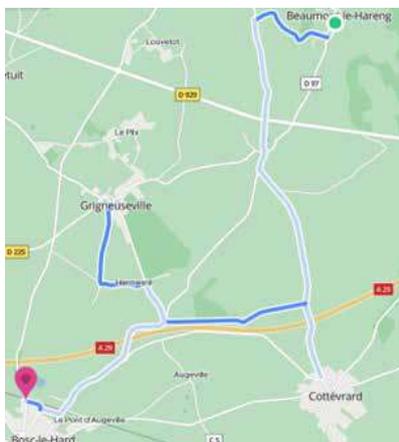
Axe : Barentin - Rouen **Rouen - Dieppe** Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray Intégralité du territoire

CONCEPT

Permettre aux communes-satellites de relier facilement le Bourg centre alors générateur de déplacements.

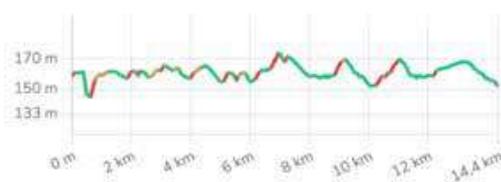
14,4 Km de pistes en tout, en privilégiant les portions de route déjà apaisées.

Description



Profil altimétrique

↑ 110 m ↓ 113 m



Objectif

- Favoriser l'usage des modes actifs
- Diminuer la part modale de la voiture pour les courtes/moyennes distances
- Apaiser le trafic sur les axes secondaires
- Diminuer les émissions de GES

Calendrier (Etapas)

2025 - 2028

Opérations associées

4, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 34, 35

Cadre réglementaire

Loi LOM, Code des transports

Bénéficiaires

CCICV (plus accessible) Les usagers
Les Communes Les entreprises (plus accessibles)

Coûts / subventions	Coûts		Financement	
	Coût (par km)	Aménagement	Publics	Privés
	1 200 €	Chaucidou (CVCB)		AAP LEADER Plan Vélo – Fonds mobilité active CEE DSIL/DETR CPER Banque des territoires Région Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires : Financer un programme ambitieux d'aménagements cyclables
	50 000 €	Piste cyclable séparée hors agglomération (en terrain facile)		
	200 000 €	Piste cyclable séparée en milieu urbain Piste cyclable séparée hors agglomération (terrain plus difficile)		
	500 000 €	Piste cyclable séparée en terrain compliqué (ouvrages d'art) Voie express vélo hors agglomération (en terrain facile)		
	1 500 000 €	Voie express vélo en agglomération (terrain plus difficile)		
	10 000 000 €	Passerelle vélo au-dessus d'un fleuve, d'une grosse autoroute. Voies cyclables surélevées		
	Entre 720 000€ et 1 440 000 € sans acquisition foncière et selon la solution et l'itinéraire choisis.			
Acteurs	CCICV Communes			

Atouts/Faiblesses

- Atouts**
- Une partie du trajet est déjà apaisée
 - Distance acceptable

- Faiblesses**
- Le dénivelé peut être important
 - Foncier à acquérir

Accuse de réception en préfecture
n° 2023-12-04-125-DE
Date de réception préfecture : 14/12/2023

Eslettes ↔ ZAE Polen 1&2 ↔ Montville

Axe : Barentin - Rouen **Rouen - Dieppe** Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray Intégralité du territoire

CONCEPT

Relier les pôles générateurs de déplacements entre eux.

19 minutes – 4,6 Km

Description



Profil altimétrique

↑ 29 m ↓ 122 m



Objectif

- Favoriser l'usage des modes actifs et l'intermodalité vélo/train, vélo/voiture
- Diminuer la part modale de la voiture pour les courtes/moyennes distances
- Apaiser le trafic sur les axes secondaires
- Diminuer les émissions de GES

Calendrier (Etapas)

2025 - 2028

Opérations associées

4, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 34, 35

Cadre réglementaire

Loi LOM, Code des transports

Bénéficiaires

CCICV (plus accessible) Les usagers
Les Communes Les entreprises (plus accessibles)

Coûts		Financement	
Coûts / subventions	Coût (par km)	Aménagement	
	1 200 €	Chaucidou (CVCB)	
	50 000 €	Piste cyclable séparée hors agglomération (en terrain facile)	
	200 000 €	Piste cyclable séparée en milieu urbain Piste cyclable séparée hors agglomération (terrain plus difficile)	
	500 000 €	Piste cyclable séparée en terrain compliqué (ouvrages d'art) Voie express vélo hors agglomération (en terrain facile)	
	1 500 000 €	Voie express vélo en agglomération (terrain plus difficile)	
10 000 000 €	Passerelle vélo au-dessus d'un fleuve, d'une grosse autoroute. Voies cyclables surélevées		
Entre 230 000€ et 460 000 € sans acquisition foncière et selon la solution et l'itinéraire choisis.			
Acteurs	Publics		Privés
	CCICV Communes		
Atouts/ Faiblesses	Atouts		Faiblesses
	• Une partie du trajet est déjà apaisée		• Le dénivelé peut freiner les cyclistes

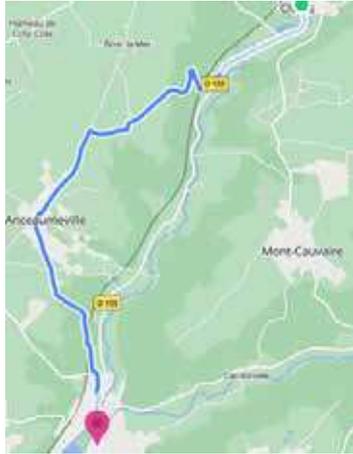
Axe : Barentin - Rouen **Rouen - Dieppe** Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray Intégralité du territoire

CONCEPT

Relier les pôles générateurs de déplacements entre eux.

44 minutes – 8,6 Km pour un itinéraire recommandé (sécurité et dénivelé)

Description



Profil altimétrique

↑ 126 m ↓ 163 m



Objectif

- Favoriser l'usage des modes actifs
- Diminuer la part modale de la voiture pour les courtes/moyennes distances
- Apaiser le trafic sur les axes secondaires
- Diminuer les émissions de GES

Calendrier (Etapes)

2025 - 2028

Opérations associées

1, 4, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 34, 35

Cadre réglementaire

Loi LOM, Code des transports

Bénéficiaires

CCICV (plus accessible) Les Communes
Les usagers Les entreprises (plus accessibles)

Coûts / subventions	Coûts		Financement
	Coût (par km)	Aménagement	
	1 200 €	Chaucidou (CVCB)	AAP LEADER Plan Vélo – Fonds mobilité active CEE DSIL/DETR CPER Banque des territoires Région Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires : Financer un programme ambitieux d'aménagements cyclables
	50 000 €	Piste cyclable séparée hors agglomération (en terrain facile)	
	200 000 €	Piste cyclable séparée en milieu urbain Piste cyclable séparée hors agglomération (terrain plus difficile)	
	500 000 €	Piste cyclable séparée en terrain compliqué (ouvrages d'art) Voie express vélo hors agglomération (en terrain facile)	
	1 500 000 €	Voie express vélo en agglomération (terrain plus difficile)	
	10 000 000 €	Passerelle vélo au-dessus d'un fleuve, d'une grosse autoroute. Voies cyclables surélevées	
<p>Entre 430 000€ et 860 000 € sans acquisition foncière et selon la solution et l'itinéraire choisis.</p>			

Acteurs	Publics	Privés
CCICV Communes		

Atouts/ Faiblesses	Atouts	Faiblesses
	<ul style="list-style-type: none"> • Une partie du trajet est déjà apaisée • Utilisé aussi bien par les actifs que par les touristes 	<ul style="list-style-type: none"> • Le dénivelé peut freiner les cyclistes • Temps de trajet long

Accusé de réception en préfecture
07/10/2023 12:04:125-DE
Préfecture de la Seine-Maritime
Date de signature : 14/12/2023

Roumare Centre-Bourg ↔ Barentin

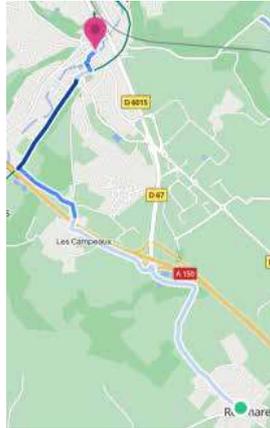
Axe : **Barentin - Rouen** Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray Intégralité du territoire

CONCEPT

Permettre aux habitants de la commune de Roumare de relier la ZA de Barentin (génératrice d'emploi) plus facilement.

24 minutes – 5,9 Km (dont 2,15 Km sur notre territoire)

Description



Profil altimétrique

↑ 40 m ↓ 124 m



Objectif

- Favoriser l'usage des modes actifs
- Diminuer la part modale de la voiture pour les courtes/moyennes distances
- Apaiser le trafic sur les axes secondaires
- Diminuer les émissions de GES

Calendrier (Etapas)

2025 - 2028

Opérations associées

4, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 34, 35

Cadre réglementaire

Loi LOM, Code des transports

Bénéficiaires

CCICV (plus accessible) Les Communes
Les usagers Les entreprises (plus accessibles)

	Coûts		Financement	
	Coût (par km)	Aménagement		
Coûts / subventions	1 200 €	Chaucidou (CVCB)	Financement AAP LEADER Plan Vélo – Fonds mobilité active CEE DSIL/DETR CPER Banque des territoires Région Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires : Financer un programme ambitieux d'aménagements cyclables	
	50 000 €	Piste cyclable séparée hors agglomération (en terrain facile)		
	200 000 €	Piste cyclable séparée en milieu urbain Piste cyclable séparée hors agglomération (terrain plus difficile)		
	500 000 €	Piste cyclable séparée en terrain compliqué (ouvrages d'art) Voie express vélo hors agglomération (en terrain facile)		
	1 500 000 €	Voie express vélo en agglomération (terrain plus difficile)		
	10 000 000 €	Passerelle vélo au-dessus d'un fleuve, d'une grosse autoroute. Voies cyclables surélevées		
Entre 125 000€ et 350 000 € sans acquisition foncière et selon la solution et l'itinéraire choisis.				
Acteurs	Publics		Privés	
	CCICV CCCA Communes			
Atouts/ Faiblesses	Atouts		Faiblesses	
	<ul style="list-style-type: none"> • Une partie du trajet est déjà apaisée • Utilisé aussi bien par les actifs que par les touristes 		<ul style="list-style-type: none"> • Le dénivelé peut freiner les cyclistes 	

Accusé de réception en préfecture
07620067449 20231204-2023-12-04-125-DE
Préfecture de la Seine-Maritime
Date de réception : 14/12/2023

Martainville-Épreville ↔ MRN

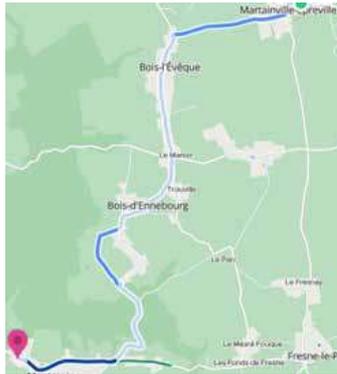
Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens **Rouen - Gournay en Bray** Intégralité du territoire

CONCEPT

Permettre aux habitants de la commune de Martainville-Épreville de relier plus facilement la MRN (générateur d'emplois et de services). La Piste pourrait s'arrêter à la première commune métropolitaine (ex : Montmain ou au premier parking relai).

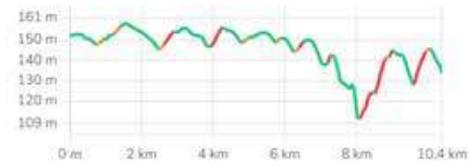
45 minutes – 10,4 Km (dont environ 8 km sur notre territoire). La Liaison Darnétal – Martainville-Épreville n'est pas à négliger. Darnetal sera relié par le Réseau Express Vélo (Ligne 9 – Rouen).

Description



Profil altimétrique

↑ 90 m ↓ 109 m



Objectif

- Favoriser l'usage des modes actifs et de l'intermodalité (vélo/voiture et vélo/TC (ligne 38 + filor))
- Diminuer la part modale de la voiture pour les courtes/moyennes distances
- Apaiser le trafic sur les axes secondaires
- Diminuer les émissions de GES
- Diminuer le trafic routier à destination de la MRN

Calendrier (Etapas)

2025 - 2028

Opérations associées

4, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 34, 35

Cadre réglementaire

Loi LOM, Code des transports

Bénéficiaires

CCICV (plus accessible) Les Communes
Les usagers Les entreprises (plus accessibles)

Coûts / subventions	Coûts		Financement
	Coût (par km)	Aménagement	
	1 200 €	Chaucidou (CVCB)	AAP LEADER Plan Vélo – Fonds mobilité active CEE DSIL/DETR CPER Banque des territoires Région Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires : Financer un programme ambitieux d'aménagements cyclables
	50 000 €	Piste cyclable séparée hors agglomération (en terrain facile)	
	200 000 €	Piste cyclable séparée en milieu urbain Piste cyclable séparée hors agglomération (terrain plus difficile)	
	500 000 €	Piste cyclable séparée en terrain compliqué (ouvrages d'art) Voie express vélo hors agglomération (en terrain facile)	
	1 500 000 €	Voie express vélo en agglomération (terrain plus difficile)	
	10 000 000 €	Passerelle vélo au-dessus d'un fleuve, d'une grosse autoroute. Voies cyclables surélevées	
Entre 400 000€ et 800 000 € sans acquisition foncière et selon la solution et l'itinéraire choisis.			

Acteurs	Publics		Privés	
	Acteurs	Publics	Acteurs	Privés
	CCICV MRN Communes			

Atouts/ Faiblesses	Atouts		Faiblesses
	Atouts	Faiblesses	
	<ul style="list-style-type: none"> • Une partie du trajet est déjà apaisée • Utilisé aussi bien par les actifs que par les touristes 	<ul style="list-style-type: none"> • Le dénivelé peut freiner les cyclistes • Temps de trajet long 	

Accusé de réception en préfecture
076-200070449-20231204-2023-12-04-125-DE
Darnétal en préfecture : 14/12/2023

Quincampoix ↔ Isneauville

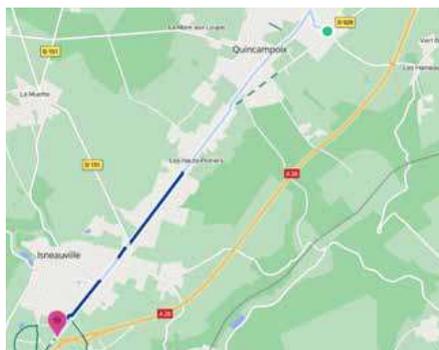
Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe **Rouen - Amiens** Rouen - Gournay en Bray Intégralité du territoire

CONCEPT

Permettre aux habitants de la commune de Quincampoix de relier plus facilement la MRN (générateur d'emplois et de services). La Piste pourrait s'arrêter à la première commune métropolitaine (ex : Isneauville (ayant déjà une piste cyclable) ou un parking relais).

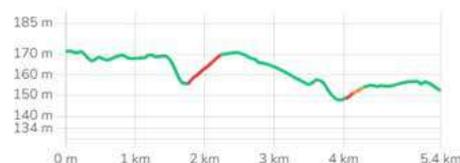
23 minutes – 5,4 Km (dont environ 3Km sur notre territoire).

Description



Profil altimétrique

↑ 30 m ↓ 48 m



Objectif

- Favoriser l'usage des modes actifs et de l'intermodalité (vélo/voiture et vélo/TC)
- Diminuer la part modale de la voiture pour les courtes/moyennes distances
- Apaiser le trafic sur les axes secondaires
- Diminuer les émissions de GES
- Diminuer le trafic routier à destination de la MRN

Calendrier (Etapes)

2025 - 2028

Opérations associées

4, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 34, 35

Cadre réglementaire

Loi LOM, Code des transports

Bénéficiaires

CCICV (plus accessible)
Les usagers

Les Communes
Les entreprises et commerces (plus accessibles)

	Coûts		Financement	
	Coût (par km)	Aménagement		
Coûts / subventions	1 200 €	Chaucidou (CVCB)	AAP	
	50 000 €	Piste cyclable séparée hors agglomération (en terrain facile)	LEADER	
	200 000 €	Piste cyclable séparée en milieu urbain Piste cyclable séparée hors agglomération (terrain plus difficile)	Plan Vélo – Fonds mobilité active	
	500 000 €	Piste cyclable séparée en terrain compliqué (ouvrages d'art) Voie express vélo hors agglomération (en terrain facile)	CEE	
	1 500 000 €	Voie express vélo en agglomération (terrain plus difficile)	DSIL/DETR	
	10 000 000 €	Passerelle vélo au-dessus d'un fleuve, d'une grosse autoroute. Voies cyclables surélevées	CPER	
	Entre 150 000 € et 300 000 € pour 3 Km, sans acquisition terrain et selon la solution et l'itinéraire choisis.		Banque des territoires	
			Région	
			Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires : Financer un programme ambitieux d'aménagements cyclables	
			Une partie importante du trajet étant sur la commune d'Isneauville, les coûts pourront être supportés par les EPCI et communes selon la longueur du tracé sur chacun des territoires.	
Acteurs	Publics CCICV - MRN - Communes		Privés	
Atouts/ Faiblesses	Atouts <ul style="list-style-type: none"> • Longueur du trajet acceptable • Dénivelé acceptable • Utilisé aussi bien par les actifs que par les touristes 		Faiblesses <ul style="list-style-type: none"> • Le dénivelé peut freiner les cyclistes 	

Accusé de réception en préfecture
076-200070449-20231204-2023-12-04-125-DE
Date de réception préfecture : 14/12/2023

La vallée du Crevon - Touristique

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe **Rouen - Amiens** Rouen - Gournay en Bray Intégralité du territoire

CONCEPT

Proposer aux bourgs satellites une liaison avec Blainville -Crevon et permettant de rejoindre le circuit touristique de la Vallée du Crevon (ex : Promenade au pays d'Emma Bovary ou encore le circuit du Crevon)

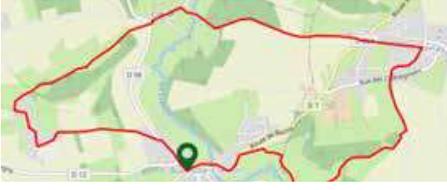
Ci-dessous : Circuit Emma Bovary, et à droite, le Circuit du Crevon
Proposer une sécurisation des chemins et des circuits au départ de Blainville-Crevon

Description



Profil altimétrique





- Objectif**
- Favoriser l'usage des modes actifs et de l'intermodalité (vélo/voiture et vélo/TC)
 - Diminuer la part modale de la voiture pour les courtes/moyennes distances
 - Apaiser le trafic sur les axes secondaires
 - Diminuer les émissions de GES
 - Diminuer le trafic routier à destination de la MRN

Calendrier (Etapas)	2025 - 2028	
Opérations associées	4, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 34, 35	
Cadre réglementaire	Loi LOM, Code des transports	
Bénéficiaires	CCICV (plus accessible) Les usagers	Les Communes Les entreprises et commerces (plus accessibles)

Coûts / subventions	Coûts		Financement
	Coût (par km)	Aménagement	
	1 200 €	Chaucidou (CVCB)	AAP LEADER Plan Vélo – Fonds mobilité active CEE DSIL/DETR CPER Banque des territoires Région Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires : Financer un programme ambitieux d'aménagements cyclables
	50 000 €	Piste cyclable séparée hors agglomération (en terrain facile)	
	200 000 €	Piste cyclable séparée en milieu urbain Piste cyclable séparée hors agglomération (terrain plus difficile)	
	500 000 €	Piste cyclable séparée en terrain compliqué (ouvrages d'art) Voie express vélo hors agglomération (en terrain facile)	
	1 500 000 €	Voie express vélo en agglomération (terrain plus difficile)	
	10 000 000 €	Passerelle vélo au-dessus d'un fleuve, d'une grosse autoroute. Voies cyclables surélevées	
<p>Blainville ⇄ Catenay : 2,4 Km soit 240 000 € ; Blainville ⇄ Le Clos Réjou : 2,1 Km, soit 210 000 € ; vers Morgny : 400 000 € pour 4 Km et Servaville-Salmonville, environ 440 000 €. Selon l'aménagement choisi et sans acquisition foncière.</p>			

Acteurs	Publics CCICV - Office de tourisme - Communes	Privés
Atouts/ Faiblesses	<p>Atouts</p> <ul style="list-style-type: none"> • Longueur du trajet acceptable • Dénivelé acceptable • Utilisé aussi bien par les actifs que par les touristes 	<p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le dénivelé peut gêner les cyclistes

Accusé de réception en préfecture
076-200070449-20231204-2023-12-04-125-DE
Date de réception en préfecture : 04/12/2023

Assurer la continuité des pistes cyclables

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray **Intégralité du territoire**

CONCEPT

La Loi LOM oblige à construire des pistes/bandes/voies vertes/zones de rencontre/marquages au sol (sens unique) en cas d'aménagement de la voirie.

Description	Ainsi lorsque des travaux sont en réflexion, réfléchir aux itinéraires déjà en place et comment en assurer la continuité. Idem pour les rénovations.		
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> • Lever l'un des principaux freins à la pratique : la discontinuité des itinéraires cyclables • Favoriser l'utilisation des modes actifs • Sécuriser les pratiques de la voirie • Anticiper les besoins et la création d'itinéraires cyclables 		
Calendrier (Étapes)	2023 : Intégrer cette réflexion dès les prochains projets		
Opérations associées	18, 35, 66		
Cadre réglementaire	LOM, Loi LAURE, Code de la route		
Bénéficiaires	Les usagers de la route (cyclistes, piétons, conducteurs)		
Coûts / subventions	Coûts	Financement	
	Pas de coût important pour l'action en elle-même. Toutefois, les travaux que ces réflexions induiront pourraient être en partie financés.		Région Ministère de la transition écologique et de la Cohésion des territoires
Acteurs	Publics	Privés	
	CCICV Communes	Bureau d'étude	
Evaluation	Quantitative	Qualitative	
	<ul style="list-style-type: none"> • Le nombre de réflexion et de projets donnant lieu à la création de linéaire de voirie dédiée. • Budgéter un projet avec mise en œuvre de la réflexion cyclable face au budget de la réalisation simple des travaux puis des modifications qui devraient être apportées ultérieurement. 		
Atouts/ Faiblesses	Atouts	Faiblesses	
	<ul style="list-style-type: none"> • Profiter des travaux nécessaires pour anticiper les besoins cyclables/piétonniers • Permet d'économiser sur les futurs travaux à réaliser. 		<ul style="list-style-type: none"> • Le travail se fait en cohérence avec d'autres compétences, comme la voirie. • Demande un travail collaboratif pérenne dans le temps et bien en amont de chaque aménagement. • Les budgets initiaux seront sûrement réhaussés par l'intégration de cette réflexion mais permettra d'anticiper et d'éviter de reprendre des travaux terminés, à postériori.

Aménager des itinéraires piétonniers dans les bourgs

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray **Intégralité du territoire**

CONCEPT

La sécurité, le confort et la durée du trajet sont des éléments indispensables pour favoriser la marche sur les courtes distances.

Description	Les aménagements favorisant la marche peuvent être des élargissements de trottoirs, suppression des goulots d'étranglement, continuité de l'itinéraire, vitesse adaptée des voitures, mobilier urbain, végétalisation, éclairage. Il faudrait prioriser : <ul style="list-style-type: none"> • les cheminements depuis/vers le centre-bourg et l'école, • les cheminements menant aux circuits touristiques/randonnées
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> • Augmenter la part modale de la marche dans les trajets de courtes distances • Sécuriser la pratique • Diminuer les problématiques de stationnement dans les centres-bourg • Améliorer le cadre de vie
Calendrier (Étapes)	<p>Étape 1 : 2024 → Intégrer ces réflexions dans les projets en cours d'élaboration Puis, dans chacun des projets d'aménagement, sécurisation ou de voirie, intégrer ces réflexions.</p> <p>Étape 2 : 2024/2025 → Les communes établissent des projets pour aménager les itinéraires piétons sur leur commune.</p>
Opérations associées	16, 17, 18, 34, 41, 47, 60, 61, 62, 63
Cadre réglementaire	Loi LOM, Code de la Route, CGCT
Bénéficiaires	les administrés les commerces de centre-bourg

Coûts / subventions	Coûts	Région	Financement
Acteurs	Publics CCICV Communes		Privés
Evaluation	Quantitative <ul style="list-style-type: none"> • Linéaire créé • Evolution de la part modale des vélos 		Qualitative <ul style="list-style-type: none"> • Enquête de satisfaction / échanges sur le ressenti en ville
Atouts/ Faiblesses	Atouts <ul style="list-style-type: none"> • Simple prise en compte de la marche dans certains projets voirie déjà en réflexion • Action visible 		Faiblesses <ul style="list-style-type: none"> • Coût relativement important (voirie) de mise en œuvre des travaux induits par cette réflexion. • AMO ou BE nécessaire • Action plus longue à mettre en place

Création d'une voie réservée au covoiturage - A150 / A151

Axe : **Barentin - Rouen** Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray Intégralité du territoire

CONCEPT

Le développement d'alternatives à l'autosolisme répond au double défi de la dépendance pétrolière et du réchauffement climatique, face à la demande croissante de mobilité. L'optimisation des infrastructures existantes, en modifiant légèrement leur usage, est une piste.

Description	Affecter une des voies de circulation de l'A150 à certaines catégories de véhicules (covoiturage, taxi, véhicule à très faible émission, transports en commun). Selon les études du CEREMA un VR2+ de type CCC n'est pas envisageable sur cet axe mais un VR2+ d'un autre type pourrait l'être.	
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> Exploiter efficacement l'infrastructure existante en permettant une réduction du temps de parcours moyen des usagers empruntant la VR2+ Inciter les usagers à changer de mode de déplacement (temps de parcours réduit, plus fiable) Limiter le nombre de véhicules se rendant sur la Métropole 	
Calendrier (Etapas)	Étape 1 : 2023 → Réflexion et conclusion de la pré-étude menée par le CEREMA et poursuite du dialogue pour des tests complémentaires.	
Opérations associées	2, 7, 37, 38, 39, 49, 72, 76	
Cadre réglementaire	Convention Citoyenne pour le Climat (CCC), Loi LOM, Loi Climat et résilience (art. 124)	
Bénéficiaires	Les EPCI limitrophes à la MRN (victimes de la congestion du trafic qui remonte le long de l'axe A150) Les usagers La MRN (le nombre de véhicules entrants devrait diminuer)	
Coûts / subventions	Coûts	Financement
	Les coûts restent à définir. Quelques exemples : Isère : 1 600 000 € / Km, (14 700 000 € pour 9,2 Km (travaux importants)), Genève : 20 000 € pour 550 m Marseille : 1 000 000 € / Km Environ 9 Km de l'échangeur de Roumare à Rouen : Entre 14 400 000 € et 9 000 000 € selon les travaux à réaliser. Coût inférieur si l'optimisation de la BAU est possible et que le génie civil est peu important.	Fond VERT Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires, CEREMA CAUE (Conseil d'architecture, d'urbanisme et d'environnement) Europe
Acteurs	Publics	Privés
	Etat (DREAL, DIRNO) CEREMA CCICV CCCA MRN	
Evaluation	Quantitative	Qualitative
	<ul style="list-style-type: none"> Nombre d'usagers et son évolution Nombre de contrevenant Quantité de CO2 économisée Longueur de la voie Temps gagné sur le parcours 	<ul style="list-style-type: none"> Facilité à s'y insérer et se dégager Intégration paysagère Points desservis
Atouts/ Faiblesses	Atouts	Faiblesses
	<ul style="list-style-type: none"> Projet à forte visibilité Projet inter-AOM témoignant de la cohérence de ce type de solution pour la mobilité quotidienne Diminution des GES, via une diminution du trafic et de sa congestion 	<ul style="list-style-type: none"> Acceptabilité des usagers Projet coûteux et techniquement difficilement réalisable Maîtrise d'ouvrage Enjeux de sécurité et de contrôle

Mise en place d'une application de covoiturage

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray **Intégralité du territoire**

CONCEPT

La multiplicité des opérateurs sur un même bassin de mobilité rend difficile la lecture de l'offre de trajets proposés et diminue l'efficacité du dispositif. La seule mise en place d'une application ne suffit pas non plus à donner l'impulsion nécessaire au passage à l'acte et au changement profond des habitudes des automobilistes.

Description	<p>Mettre en place une plateforme de mise en relation permettant d'inciter financièrement les administrés à covoiturer. Nous parlons ici de covoiturage organisé, dédié aux trajets pendulaires.</p> <p>La MRN propose depuis plus d'un an l'application KLAXIT et est devenu le premier territoire covoitreur de France. La politique tarifaire est la suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gratuité pour le passager • Subventionné pour le conducteur <p>Cette politique tarifaire permettra dans un premier temps d'inciter les autosolistes à partager leur trajet. Une fois le changement d'habitude amorcé, il s'agira de faire évoluer la politique tarifaire vers un ticket payant pour le passager.</p> <p>Proposer des campagnes de communication ou des défis (exemple : 1 semaine en covoiturage permettant de remporter un lot plus ou moins important afin d'inciter aux changements des comportements. (cf. https://www.passpasscovoiturage.fr/defi)).</p>	
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> • Réduction des GES • Décongestion du trafic • Limiter l'autosolisme lors des trajets pendulaires • Proposer une solution aux administrés ne pouvant se déplacer par leur propre moyen (adolescent, sénior, personne à faibles revenus, etc.) • Récupération de données • Améliorer la lisibilité de l'offre de covoiturage 	
Calendrier (Étapes)	<p>Étape 1 : 2022/2023 → Première année d'expérimentation ; Politique tarifaire : gratuité pour le passager, rémunéré pour le conducteur à 1,50€ de 0 à 15 km, puis 0,10€/km supplémentaire dans la limite de 3,00€/trajet/passager.</p> <p>Étape 2 : 2023/2024 → Test sur la modification de la politique tarifaire : 0,50 € à la charge du passager, rémunéré pour le conducteur à 1,50€ de 0 à 15 km, puis 0,10€/km supplémentaire dans la limite de 3,00€/trajet/passager.</p> <p>Étape 3 : 2024/2025 → Pérennisation de la politique tarifaire</p> <p>Étape 4 : à partir de 2025 → Mettre fin au dispositif lorsque le changement profond des habitudes est opéré.</p>	
Opérations associées	1, 2, 36, 38, 39, 40, 53, 54, 55, 59, 60, 61	
Cadre réglementaire	Loi LOM, Code des transports, Loi Climat et résilience	
Bénéficiaires	Les usagers Le territoire (plus attractif car plus accessible)	
Coûts / subventions	<p>Coûts</p> <p>Année 1 : 180 000 € TTC (Partenariat + subventions)</p> <p>Année 2 : selon le scénario choisi, entre 113 000 € et 210 000 € TTC (Partenariat + subventions)</p>	<p>Financement</p> <p>LEADER FOND VERT RPC CEREMA ADEME</p>
Acteurs	<p>Publics</p> <p>CCICV Etat RPC</p>	<p>Privés</p> <p>Opérateur de covoiturage</p>
Evaluation	<p>Quantitative</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre de trajets et d'inscrits • Part des conducteurs et passagers • Quantité de CO2 économisée • Economie générée par le covoiturage • Taux d'occupation moyen des véhicules • Evolution de l'ensemble des variables 	<p>Qualitative</p> <ul style="list-style-type: none"> • Facilité d'utilisation • Fluidification du trafic ressenti • Enquête satisfaction auprès des utilisateurs

	Faiblesses
<p data-bbox="164 268 284 324">Atouts/ Faiblesses</p> <p data-bbox="571 145 638 168">Atouts</p> <ul data-bbox="347 174 861 454" style="list-style-type: none"> • La polarité de la MRN favorise l'essor du covoiturage sur notre territoire • Action à mise en place relativement rapide si le besoin est bien estimé (l'année d'expérimentation est faite pour ça) • Action visible auprès des publics ciblés • Répond aux incitations et enjeux gouvernementaux (cf. Plan covoiturage) • Appui des opérateurs sur la communication de nos actions/partenariats via leur réseau de communication 	<p data-bbox="1082 145 1189 168">Faiblesses</p> <ul data-bbox="885 174 1396 398" style="list-style-type: none"> • La polarité forte avec la MRN ne nous permet pas d'estimer précisément le volume de trajet qu'engendrera le dispositif et donc le besoin en termes de subvention et de commission opérateur • Le budget que cette opération nécessite est relativement important • L'opération ne sera un succès durable que si elle n'est pas interrompue avant le changement pérenne des comportements

Création de lignes de covoiturage

Axe : **Barentin - Rouen** | **Rouen - Dieppe** | **Rouen - Amiens** | Rouen - Gournay en Bray | Intégralité du territoire

CONCEPT

C'est une solution complémentaire à l'offre de transport collectif et à KLAXIT.

Nous parlons ici de covoiturage spontané. Les arrêts et itinéraires sont définis à l'instar des lignes régulières de transport.

Description	<p>Les arrêts seraient matérialisés par des panneaux lumineux activables par boîtier selon la destination souhaitée (les destinations sont prédéfinies). Service solidaire, sans partage de frais pour le passager mais subventionnable pour le conducteur. Proposer des lignes de rabattement vers</p> <ul style="list-style-type: none"> • les PEM, • les ZAE, • les centres-bourgs générateurs de déplacement 	
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> • Réduction des GES • Décongestion du trafic • Proposer une solution de rabattement vers les Pôles générateurs de déplacements et les PEM • Proposer une solution aux administrés ne pouvant se déplacer par leur propre moyen (adolescent, sénior, personne à faibles revenus, etc.) • Récupération de données • Améliorer l'intermodalité (ex : covoiturage/train ou vélo/covoiturage) 	
Calendrier (Étapes)	<p>Étape 1 : 2023 → Lancer une étude d'opportunité et de faisabilité. Intégrer à l'étude la ligne Barentin-Rouen qui a été inaugurée en 2023 afin de voir si un arrêt desservant notre territoire peut y être ajouté. Étape 2 : 2025 → Mise en place d'un premier corridor test Étape 3 : 2026/2028 → Déployer le système sur les axes révélés par l'étude.</p>	
Opérations associées	1, 2, 4, 36, 37, 39, 55, 59, 60, 61	
Cadre réglementaire	Loi LOM, Code des transports, Loi Climat et résilience	
Bénéficiaires	<ul style="list-style-type: none"> • Les usagers • Les zones et communes desservies par ce dispositif 	
Coûts / subventions	Coûts	Financement
	<p>Étude par un BE : 12 000 € Marché étude : 20 000 € + Marché projet : 35 000 € + Marché Projet 38 000 € + Développement du Logiciel : 500 € + Déploiement du Matériel : 16 000 € + Communication : 5 000 € + Exploitation : 13 500 € = 128 000 €</p>	<p>LEADER FOND VERT AMI TENMOD ADEME Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires LICOV (programme CEE, si reconduit)</p>
Acteurs	Publics	Privés
	<p>CCICV Département Etat Commune</p>	<p>Operateur de covoiturage Bureau d'étude</p>
Evaluation	Quantitative	Qualitative
	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de corridors/arrêts/lieux desservis • Nombre d'usagers • Nombre de trajets • Recettes générées 	<ul style="list-style-type: none"> • Enquête de satisfaction auprès des usagers
Atouts/ Faiblesses	Atouts	Faiblesses
	<ul style="list-style-type: none"> • Service public local et innovant • Accessible à tous • La MRN et la CASE en propose déjà • Adaptable au territoire • Action relativement visible 	<ul style="list-style-type: none"> • Nécessite des infrastructures sans avoir une idée du ROI • Le déplacement des arrêts peut être couteux

Développer les aires de covoiturage

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray **Intégralité du territoire**

CONCEPT

Créer des zones de stationnement dédiées à la pratique du covoiturage et proposant des services complémentaires : IRVE, AVS, stations de réparation, etc.

Description	Le Département a voté un Schéma Directeur des aires de covoiturage. Les aires inscrites sont sous sa maîtrise d'ouvrage : Eslettes, Martainville, Moulin d'Ecalles et bientôt Moulin d'Ecalles 2.	
	Aussi, proposer un échange avec le Département pour intégrer à ce schéma, les « aires de covoiturage » qui dépassent l'intérêt local ou qui relèveraient de leur compétence. Les aires inscrites seraient donc sous maîtrise d'ouvrage Départementale ou sous la nôtre si elles ne le sont pas.	
	Nous parlons ici, des « aires structurantes » : qualité de service élevée, revêtement spécifique avec de l'enrobé et marquage au sol, mobilier urbain, intermodalité, supérieure à 30 places.	
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> • Développer la pratique du covoiturage (en simplifier l'usage). • Sécuriser et encadrer la pratique en proposant un stationnement dédié. • Faire de ces aires des pôles multimodaux quand c'est justifié. 	
Calendrier (Etapes)	<p>Étape 1 : 2023 → Étude sur les flux de déplacements et focus sur la pratique du covoiturage. Puis, entrer en contact avec le Département pour présenter les différents projets susceptibles d'intégrer le Schéma Directeur.</p> <p>Étape 2 : 2025/2028 → Si MO CCICV, après validation en Bureau ou Conseil, lancer l'étude opérationnelle. Si MO Départementale : valider la volonté politique et proposer au budget.</p>	
Opérations associées	12, 14, 37, 40, 46, 49, 55, 60, 61, 65, 66	
Cadre réglementaire	Loi LOM, Code des transports, Loi Climat et résilience	
Bénéficiaires	Les usagers effectuant des trajets pendulaires	
Coûts / subventions	Coûts	Financement
	<p>Ex : Aire de Moulin d'Ecalles 2 (MO Départementale) : 350 400 € TTC, part de la CCICV depuis qu'elle est devenue AOM : 146 000 € HT (50% du montant HT)</p> <p>Aire structurante de plus de 75 places : environ 350 000 € HT soit 3 000 € à 5 000 € la place.</p> <p>Aire structurante de 30 à 75 places : de 70 000 € à 180 000 € HT soit de 1 500 € à 3 000 € la place</p>	<p>Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires</p> <p>Département</p> <p>CEREMA</p> <p>LEADER</p>
Acteurs	Publics	Privés
	<p>CCICV</p> <p>Commune</p> <p>Département</p> <p>Etat</p>	<p>Financeurs</p>
Evaluation	Quantitative	Qualitative
	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'aires de covoiturage intégrées au schéma départemental • Nombre d'aires réalisées • Nombre d'aires souhaitées 	
Atouts/ Faiblesses	Atouts	Faiblesses
	<ul style="list-style-type: none"> • Action qui sécurise et facilite la pratique • Action visible • Évite le stationnement sauvage • Complète le panel d'actions en faveur du covoiturage déjà en place. 	<ul style="list-style-type: none"> • Maîtrise d'ouvrage et compétence • Artificialisation des sols • Action onéreuse • La maîtrise foncière par l'autorité réalisant les travaux • Délai de mise en œuvre relativement long

Sécuriser et encadrer la pratique du covoiturage

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray **Intégralité du territoire**

CONCEPT

La pratique spontanée du covoiturage engendre du stationnement sauvage ou des « véhicules ventouses ». En effet, certains covoitureurs ne trouvant pas où se garer, stationnent leur véhicule au centre bourg. Enfin, certains usagers déçus, abandonnent cette pratique. Cependant, l'évaluation de la pratique avérée sur certaine localisation ne justifie pas la création d'une aire de covoiturage à proprement parler.

Ainsi, pour les « aires d'intérêt local », créer des stationnements réservés aux covoitureurs. Ces stationnements réservés pourraient être sécurisés et encadrés par de la signalisation verticale et horizontale spécifique.
Les communes pressenties : Blainville-Crevon, Saint-Jean-du-Cardonnay, Montville, Saint-Germain-Sous-Cailly...

Description	<p>Nous parlons ici :</p> <ul style="list-style-type: none"> Des « aires intermédiaires » : qualité de service allégée, revêtement stabilisé (bicouche ou enrobé), capacité de 10 à 30 places, Des « aires rustiques » : revêtement stabilisé, pas de service spécifique, capacité de 5 à 10 places. 	
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> Développer la pratique du covoiturage en en simplifiant l'usage Sécuriser et encadrer la pratique en proposant un stationnement dédié 	
Calendrier (Etapes)	<p>Étape 1 : 2023 → Étude sur les flux de déplacements et focus sur la pratique du covoiturage.</p>	
Opérations associées	<p>12, 14, 37, 40, 46, 49, 55, 60, 61, 65, 66</p>	
Cadre réglementaire	<p>Loi LOM, Code des transports, Loi Climat et résilience</p>	
Bénéficiaires	<ul style="list-style-type: none"> Les usagers Le territoire (attractivité, baisse des GES) 	
Coûts / subventions	Coûts	Financement
	<p>Sur la base d'un coût moyen de mise en œuvre de 2000€HT et compte tenu des spécificités de la pratique du covoiturage, il est considéré qu'une place génère 200 trajets covoiturés aller/retour par an (viabilité 10 ans).</p> <p>Le montant d'argent public investi s'élève ainsi à environ 0,50€ par trajet covoituré et 0,01€ par kilomètre covoituré.</p> <p>Aire intermédiaire de 10 à 30 places : 15 000 € à 80 000 € HT soit entre 500 et 2 500 € la place</p> <p>Aire rustique inférieure à 10 places : 2 000 €, soit entre 200 et 1 000 € la place (Sources, Adcf, 2020)</p>	<p>Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires Département CEREMA LEADER</p>
Acteurs	Publics	Privés
	<p>CCICV Commune Département Etat</p>	
Evaluation	Quantitative	Qualitative
	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de places dédiées au covoiturage créées, Nombre d'aires intermédiaires créées 	<ul style="list-style-type: none"> Apaisement du stationnement, réduction visuelle du nombre de véhicules stationnés...
Atouts/ Faiblesses	Atouts	Faiblesses
	<ul style="list-style-type: none"> Coût moins onéreux que celui de la création d'aire de covoiturage Action visible 	<ul style="list-style-type: none"> Pouvoir de police pour réguler Coût supporté par la CC ICV et la Commune Maitrise du foncier Mise en place pouvant être longue

Gérer et Maîtriser le stationnement

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray **Intégralité du territoire**

CONCEPT

Éviter les conflits d'usage en proposant des stationnements réservés ou limités dans le temps.

Description	<ul style="list-style-type: none"> Plusieurs politiques de stationnement peuvent être mises en place. Dans le centre-bourg, privilégier un stationnement à durée limitée de type « zone bleu » afin d'éviter tout stationnement sauvage, stationnement en « double file/temporaire » qui pourraient être la conséquence de l'occupation d'une place par un « véhicule ventouse ». Cette dernière devrait pouvoir se diriger vers des places adaptées au stationnement longue durée (dédiée au covoiturage, aux voyageurs trains ou TC...). 	
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> Apaiser les administrés et sécuriser les déplacements/stationnements Rendre le centre-bourg plus attractif et facile d'accès Favoriser l'intermodalité 	
Calendrier (Étapes)	<p>Étape 1 : 2024 → Concertation entre la Commune et ses habitants</p> <p>Étape 2 : 2025 → Mise en place</p>	
Opérations associées	12, 13, 14, 37, 39, 40, 46, 49, 55, 60, 61, 62, 63, 65, 66	
Cadre réglementaire	Loi LOM, Code des transports	
Bénéficiaires	<ul style="list-style-type: none"> L'ensemble des usagers de la route (habitants, automobilistes, commerçants, piétons...) La commune 	
Coûts / subventions	Coûts	Financement
	Signalisation horizontale (marquage au sol) : 200 € par places Signalisation verticale (parcmètre, panneau...) : 100 € par panneau	Communes
Acteurs	Publics	Privés
	Communes	Entreprises et commerçants locaux
Evaluation	Quantitative	Qualitative
	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de places selon la politique tarifaire 	<ul style="list-style-type: none"> Ressenti sur le stationnement en ville, enquête de satisfaction des usagers et administrés Typologie de politique mise en place
Atouts/ Faiblesses	Atouts	Faiblesses
	<ul style="list-style-type: none"> Action simple et rapide à mettre en place Relève du pouvoir de police du Maire Mise en place peu coûteuse Facilite l'accès au report modal 	<ul style="list-style-type: none"> La sélection des zones et de la politique doit être coconstruite (risque de conflit d'usage, besoins des commerçants, stationnement près des PEM) Nécessite une surveillance adaptée, de la communication et de la pédagogie dès la mise en place

Former à l'Eco-conduite

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray **Intégralité du territoire**

CONCEPT

L'écoconduite est un comportement de conduite citoyenne permettant de réduire sa consommation de carburant, limiter l'émission de GES et diminuer le risque d'accident.

Depuis quelques années, une partie de l'apprentissage de la conduite y est dédiée. Cependant, les bons réflexes se perdent et parfois n'ont tout simplement pas été inculqués.

Description	Proposer des stages/formations de sensibilisation à l'écoconduite. <ul style="list-style-type: none"> Pour les agents utilisant un véhicule léger dans le cadre de leur activité : (CNFPT : 1 jour en présentiel, Code OL4N6) Pour les autres agents des formations sont dispensées par des centres agréés. Pour les salariés des entreprises, promouvoir les écoles de conduites du territoire en proposant une tarification préférentielle en échange d'une communication. 	
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> Permettre aux agents/salariés à titre personnel de réaliser des économies de carburant, de consommable Permettre aux entreprises et à la CCICV de réaliser ces mêmes économies lors des déplacements professionnels Réduire les émissions de CO2 Améliorer la qualité de vie par une réduction du stress et des accidents 	
Calendrier (Etapes)	<p>Étape 1 : 2024 → Trouver les partenaires</p> <p>Étape 2 : 2025 → L'ensemble des agents ayant eu leur permis avant 2009 et souhaitant bénéficier de cette formation puisse avoir été formés d'ici 2025</p> <p>Étape 3 : 2025/2026 → Promouvoir les partenariats auprès des entreprises</p>	
Opérations associées	59, 61	
Cadre réglementaire	Loi LOM, Réforme du permis de conduire de 2009	
Bénéficiaires	<ul style="list-style-type: none"> Les agents territoriaux Les salariés des entreprises du territoire Le territoire (réduction de l'accidentologie et de l'émission des GES) 	
Coûts / subventions	Coûts	Financement
	<p>Pour exemple l'entreprise VANBERG propose des formations collectives complètes (théorie + pratique pour 12 personnes à 2 990 € HT / jour),</p> <p>Une expérience de sensibilisation collective sur simulateur jusqu'à 36 personnes/jour à 1 690 € HT / jour ou encore une sensibilisation collective par jeu géant d'une heure, 16 personnes par groupe : 1 890 € HT la journée. Entre 3 500 € HT et 16 000 € HT.</p>	OPCO
Acteurs	Publics	Privés
	CC ICV CNFPT	Entreprise du territoire Auto-école du territoire
Evaluation	Quantitative	Qualitative
	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de formations dispensées 	<ul style="list-style-type: none"> Enquête de satisfaction auprès des collaborateurs
Atouts/ Faiblesses	Atouts	Faiblesses
	<ul style="list-style-type: none"> Action facile et peu onéreuse à mettre en place Fait participer des acteurs du territoire Utile dans la vie professionnelle comme personnelle 	<ul style="list-style-type: none"> Peu de visibilité Les partenariats dépendent de la volonté de ces acteurs à s'investir à la fois dans l'avenir du territoire et dans le bien-être des salariés.

L'Autopartage – organisé par la CCICV

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray **Intégralité du territoire**

CONCEPT

L'Autopartage est la mise à disposition de véhicules en libre-service au profit des usagers, pour la durée et la destination de leur choix. Nous distinguons plusieurs dispositifs :

- Autopartage « en boucle » avec une restitution du véhicule à la station de départ,
- Autopartage en trace directe avec une restitution du véhicule dans une station possiblement différente de celle de départ ;
- Autopartage « sans station » ou en « free-floating ».

Cf. CC du Pays de Falaise (2 ZOE et 1 sans permis : 185 locations en 2022).

Description	Expérimenter sur plusieurs années (2 ou 3 ans), 2 à 3 stations sur les pôles générateurs de déplacement (PEM, ZAE...) La durée reste à déterminer en fonction du délai nécessaire au changement profond des habitudes de l'utilisateur mais également en fonction du contrat de location des véhicules dédiés. Proposer des véhicules électriques permettrait aux usagers inscrits de tester ce type de véhicule avant d'en acquérir un en propre.	
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> • Réduction de l'émission des GES (environ 10% par abonné) • L'inscription à ce type de service peut faire varier (à la baisse) l'utilisation de son véhicule personnel, • Faire tester les véhicules électriques • Permettre l'accès aux services du territoire à moyenne distance • Améliorer l'attractivité du territoire 	
Calendrier (Etapas)	<p>Étape 1 : 2025/2028 → Expérimentation de 2 ou 3 stations à destination des pôles générateurs de déplacements</p> <p>Étape 2 : 2028 → Si validation du modèle, ajouter une ou deux stations supplémentaires sur l'ensemble des pôles générateurs de déplacement (ZAE, centre bourg de service, PEM)</p>	
Opérations associées	1, 2, 12, 44, 46, 48, 49, 60, 61	
Cadre réglementaire	Loi LOM, Code des transports	
Bénéficiaires	<ul style="list-style-type: none"> • Les usagers ayant un besoin occasionnel d'utilisation du véhicule, • Les touristes ou commerciaux en déplacement (évite de louer un véhicule pour une journée alors que la course est de deux heures). • Toute personne ne possédant pas son propre véhicule 	
Coûts / subventions	<p>Coûts</p> <p>Investissements deux ZOE (24 200 €HT) ; 6 500 €HT pour un véhicule sans permis.</p> <p>14 000€ par an de fonctionnement (abonnement et électricité)</p> <p>Délégation du service maintenance = 5 000 €HT</p> <p>Attention au coût de l'assurance et de la maintenance.</p>	<p>Financement</p> <p>LEADER Banque des territoires/ Mobi prêt ADEME DETR/DSIL</p> <p>Possibilité de recette en fonction de la politique tarifaire choisie. La CC du Pays de Falaise propose :</p> <p>Par créneaux : 5h30 – 12h30, 12h30 – 19h00 et 19h00-00h00 : 1 créneau = 7 €, 2 créneaux = 12 € et 3 créneaux = 15 € (4€, 7€ et 9€ pour la voiture sans permis).</p> <p>Des pénalités sont possibles : en cas de retard (10€/h entamées), en cas de sinistres (350€). 4€ pour l'abonnement au service autopartage.</p>
Acteurs	CCICV	<p>Publics</p> <p>Privés</p> <p>Entreprise proposant l'autopartage « getaround, citiz, Clem's » Maintenance des véhicules</p>
Evaluation	<p>Quantitative</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre de stations mises en place, de trajets, de kilomètres parcourus, d'inscrits et leur évolution • Trajets les plus souvent réalisés 	<p>Qualitative</p> <ul style="list-style-type: none"> • Enquête de satisfaction sur la facilité d'utilisation
Atouts/ Faiblesses	<p>Atouts</p> <ul style="list-style-type: none"> • Solution inclusive (les prix de la course/location ou abonnements sont relativement modestes) • Action visible et innovante 	<p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> • Opération relativement coûteuse et engageante, • Le service Mobilité ou les agents détachés à ce projet auront une charge de travail supplémentaire, • Délégué la gestion des problèmes, de la maintenance ainsi que le nettoyage à un ou plusieurs garagistes du territoire • Vols, dégradations possibles

Accusé de réception en préfecture
076-200070449-20231204-2023-12-04-125-DE
Date de publication : 14/12/2023

L'Autopartage - entre particulier

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray **Intégralité du territoire**

CONCEPT

L'Autopartage est la mise à disposition de véhicules par un particulier au profit d'un autre n'en possédant pas. Promouvoir l'autopartage entre particuliers, facilitée ou non par une plateforme de mise en relation (type Getaround).

Description	Promouvoir par une communication pertinente, le service d'autopartage le mieux référencé ou le plus coopératif. Ne pas multiplier les acteurs pour créer un réseau au maillage efficace. (Getaround, Citiz, Smille...) <ul style="list-style-type: none"> Facebook et le site internet sont des outils pertinents (les opérateurs passant par les plateformes numériques) 	
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> Permettre l'accès aux services du territoire à moyenne distance Réduction de l'émission des GES (environ 10% par abonné) L'inscription à ce type de service peut faire varier (à la baisse) l'utilisation de son véhicule personnel, 	
Calendrier (Etapes)	Étape 1 : 2023 → Benchmark, proposition de communication sur les réseaux	
Opérations associées	42, 43, 49, 60, 61	
Cadre réglementaire	Loi LOM, Code des transports	
Bénéficiaires	<ul style="list-style-type: none"> Les usagers (connaissance du dispositif, solution alternative), plutôt actifs, jeunes ou ne bénéficiant pas de véhicule personnel Les opérateurs (publicité à moindre frais) 	
Coûts / subventions	Coûts	Financement FOND VERT Banque des territoires
Acteurs	Publics CCICV	Privés Opérateur de plateforme d'autopartage
Evaluation	Quantitative <ul style="list-style-type: none"> Nombre de plateformes présentes sur le territoire Leur part de marché 	Qualitative
Atouts/ Faiblesses	Atouts <ul style="list-style-type: none"> Action peu coûteuse et rapide à mettre en place, Service inclusif 	Faiblesses <ul style="list-style-type: none"> Nous n'avons pas la main sur le fonctionnement de l'application La libre concurrence peut être entravée Action peu visible Barrière psychologique

Affirmer la hiérarchisation de la voirie dans les règles de l'urbanisme

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray **Intégralité du territoire**

CONCEPT

Le territoire possède un maillage routier important. Il est constitué :

- d'un réseau routier principal (autoroutes, voies rapides et nationales) qui relie les grands pôles économiques et permet d'assurer le trafic longue distance. Il a un rôle structurant. Il est constitué des RN31, A28, A150 et A151. Il est complété par le réseau routier à grande circulation (RGC). Plus souvent géré par les services déconcentrés de l'État. Il sera important de veiller à ce que les conséquences d'événements (congestion, accident, trafic...) ne se diffusent pas sur les voies secondaires ou locales inadaptées et ne desservent le territoire (qualité de vie, déplacements sécurisés...)
- d'un réseau secondaire (routes départementales) qui permet de desservir les zones qui ne sont pas accessibles depuis le réseau principal. Plutôt en zone rurale, le réseau permet de relier les communes entre elles et desservir les routes principales. Ces voies supportent un trafic relativement important de VL et PL. Le Département en a la gestion. Les projets économiques ou d'aménagements importants devront pouvoir être desservis par ce réseau.
- d'un réseau local (routes communales, autres voies) supportant le trafic de proximité et souvent aménagé pour pallier aux enjeux de vitesse, de sécurité et de desserte locale. Ces voies devront être adaptées (vitesse réduite, aménagements spécifiques) pour prendre en compte le développement des modes actifs.

Description	<ul style="list-style-type: none"> Proposer une cartographie claire de cette hiérarchisation Proposer un recensement des linéaires et des gestionnaires de voiries plus précis Visualiser les impacts des aménagements de type « Contournement EST » et « ZFE-m » sur l'évolution du trafic du réseau routier secondaire 	
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> Avoir une visibilité sur le réseau routier maillant le territoire Être le support de certaines réflexions sur les aménagements et les politiques d'urbanisme 	
Calendrier (Étapes)	Étape 1 : 2023 → Cartographie dans le cadre du diagnostic territorial du PDMs Étape 2 : 2024 → Recensement des linéaires de voirie en cours	
Opérations associées	18, 34, 35, 61, 65, 66	
Cadre réglementaire	Loi LOM	
Bénéficiaires	<ul style="list-style-type: none"> La CCICV (les services urbanismes, mobilité et planification) Les communes du territoire 	
Coûts / subventions	Coûts Peu onéreuse	Financement
Acteurs	Publics CCICV Département (Ressources) État (services déconcentrés – Ressources)	Privés
Evaluation	Quantitative • Nombre de linéaire de voirie recensés	Qualitative • Exhaustivité et employabilité des données
Atouts/ Faiblesses	Atouts • Action simple et peu onéreuse pour ce qui est de la cartographie	Faiblesses • La partie relative au recensement exhaustif des linéaires de voirie est fastidieuse à mettre en place. • Les documents à disposition peuvent être obsolètes et les modifications récurrentes.

Superviser le déploiement d'IRVE sur le territoire

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray **Intégralité du territoire**

CONCEPT

De nombreux facteurs* poussent les territoires à disposer d'infrastructures de recharge adaptées, interopérables, fiables et accessibles au plus grand nombre. Chaque usager doit pouvoir charger son véhicule pour finaliser ses trajets. Nous parlons d'Infrastructure de Recharge pour Véhicules Electriques (IRVE).

* La mise en place des ZFE-m, le coût du carburant fossile, l'arrêt de la production de véhicules thermiques d'ici 2035 ou encore les multiples aides proposées par le gouvernement pour inciter à l'achat d'un véhicule électrique.

Description	<p>Deux éléments sont à prendre en compte. Le SDE76 dispose aujourd'hui de la compétence IRVE jusqu'alors compétence communale. C'est à lui d'élaborer le Schéma Directeur de déploiement des IRVE (ouvertes au public). En tant qu'AOM, notre rôle sera d'aider le SDE76 à proposer une offre pertinente au regard de nos connaissances plus précises du territoire.</p> <ul style="list-style-type: none"> Participer aux réunions de concertation, d'information Faire remonter les besoins de la CCICV qui n'auraient pas été pris en compte <p>Différents modèles économiques existent. Ces modèles proposés par des opérateurs privés pourront faire l'objet d'étude par la CCICV afin de compléter, sur son foncier, l'offre proposée par le SDE76.</p> <ul style="list-style-type: none"> Faire une veille technologique sur les offres et modèles existants Proposer un déploiement test sur certaines localités 	
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> Rendre le déploiement des IRVE plus facile et rapide avec un acteur dédié, Valider la cohérence de l'offre Compléter l'offre du SDE76 Faciliter la transition vers l'écomobilité Mise en cohérence avec les objectifs et réglementations nationales et européennes 	
Calendrier (Etapas)	<p>Étape 1 : 2023 → Adoption du Schéma par le Comité syndical et veille technologique pour compléter au besoin</p> <p>Étape 2 : 2025 → 1 point de charge toutes les 20 places dans les parcs de stationnement non résidentiel (privé/public) et 1 point de charge sur les parkings publics</p> <p>Étape 3 : 2035 → atteindre les objectifs fixés par le SDIRVE et compléter l'offre proposée</p>	
Opérations associées	1, 4, 43, 48, 58, 60, 61, 65, 76	
Cadre réglementaire	Loi LOM, Loi Climat et Résilience, l'arrêté du 12 mai 2020	
Bénéficiaires	<ul style="list-style-type: none"> Les usagers Les territoires plus attractifs 	
Coûts / subventions	<p>Coûts</p> <p>Pour les IRVE présentes dans le SDIRVE :</p> <ul style="list-style-type: none"> Taux de réfaction de 75% pour le raccordement (financé par le TURPE, jusqu'en 2025) Une participation financière de 15% sera demandée aux communes pour les IRVE positionnées sur les parkings publics et celles à destination des ménages sans stationnement privatif. La recharge sera payante (tarifs selon la puissance de la borne, similaire à la pratique des autres syndicats de région) <p>1 pdc entre 100 et 150 kVa = 50 000€ et 70 000 € pris en charge 100% sur les axes de transit (Eslettes)</p> <p>1 pdc entre 50 et 100 kVa = 38 000 et 50 000 K€ pris en charge à 100%</p> <p>7 kVa = 8 000 €, pris en charge à 100% sur les PEM (2 à Vieux Manoir)</p> <p>3 kVa = 8 000 €, pris en charge à 85% pour les parkings des ménages sans stationnement privatif</p> <p>7 kVa = 8 000 € et 22 kVa à 27 000 €, pris en charge à 85 % pour les parkings publics</p>	<p>Financement</p> <p>Programme CEE : ADVENIR AAP Banque des territoires</p>

Acteurs	Publics	Privés
	CCICV SDE76 ENEDIS Communes	Opérateur IRVE
Evaluation	Quantitative	Qualitative
	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'IRVE installées par année, en 2035 • Fréquence d'utilisation des IRVE 	
Atouts/ Faiblesses	Atouts	Faiblesses
	<ul style="list-style-type: none"> • La quasi-totalité des pôles générateurs de déplacements relevés dans le diagnostic territorial sont couverts. Les communes de Grugny, Cailly et Clères devraient être ajoutées. • Borne pour VAE = 4 pdc tous les 30 km au niveau des vélo-routes et voies vertes • 1 IRVE rapide serait positionnée sur l'aire de covoiturage d'Eslettes • Basé sur le scénario 1 du SDE76 conforme au SRADDET • Solution visible pour le SDE76 mais pas sous l'étiquette CCICV 	<ul style="list-style-type: none"> • Peu de maîtrise sur le déploiement. La concertation fut rapide et peu de temps pour procéder aux retours. • Le SDE76 souhaite déléguer ce service à une entreprise privée. • Pas de taux de réfaction, ni de prise en charge pour les IRVE non inscrites dans le SDIRVE • La MRN ne fait pas partie des territoires couverts par le SDE76, les bornes ne seront pas les mêmes. Veiller à l'interopérabilité des IRVE entre les territoires. • Basé sur le scénario 1, les anticipations sont-elles assez élevées ? • Evolution rapide du marché et des technologies

Créer des zones de rencontre et des zones 30km/h

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray **Intégralité du territoire**

CONCEPT

En plus d'augmenter considérablement le risque de collision et la gravité des blessures, la vitesse crée un sentiment d'insécurité et décourage les usagers souhaitant se déplacer en mode actif.

A 50 km/h, le risque de décès en cas de collision est de 60% tandis qu'à 30 km/h, il descend à 15%. L'idée est de réduire la vitesse sur des zones définies pour sécuriser les déplacements de l'ensemble des usagers de la route.

Proposer de diminuer sur certaines portions ou périmètres (école, mairie, centre-bourg, lieux de loisirs, PEM) la vitesse réglementaire à 20 km/h pour les zones de rencontre et à 30 km/h pour les voies partagées. Certaines communes le font déjà (cf. État des lieux – Mobilité, questionnaire CCICV).



Description

Figure 1: 3 outils pour 3 espaces, CEREMA

L'essentiel à retenir sur ces zones :

- Les piétons peuvent circuler sur la chaussée et ont la priorité sur les véhicules, à l'exception du tramway,
- Tous les véhicules peuvent y circuler (voiture, vélo, bus...), mais ceux motorisés ne peuvent excéder une vitesse de 20 km/h, ou 30km/h pour les zones 30,
- Le stationnement et l'arrêt des véhicules motorisés ne sont possibles que sur les espaces aménagés à cet effet,
- Le double-sens cyclable est instauré dans les voies à sens unique (sauf dispositions contraires).

A noter,

- Les signalisations verticales et horizontales nécessaires,
- Le revêtement de chaussée différent, mobilier urbain et végétalisation sont des alternatives moins onéreuses aux aménagements, tout en permettant de casser la linéarité de la rue,
- Proposer des radars pédagogiques.

Objectif

- Favoriser l'utilisation des modes actifs pour les déplacements de courtes et moyennes distances
- Augmenter la sécurité lors des déplacements dans les centres bourgs
- Diminuer les nuisances sonores
- Favoriser la vie locale

Calendrier (Étapes)

Étape 1 : 2023/2024 → Réflexion sur les zones concernées pour les communes volontaires
Étape 2 : 2024 → Mise en place des premières zones volontaires
Étape 3 : 2025 → Généralisation des dispositifs

Opérations associées

15, 16, 45, 60, 61, 66, 73

Cadre réglementaire

LOM, CGCT, Code de la Route (articles R110-2, R411-3-1, R412-35, R415-11, R417-10 (Zone de rencontre) et R411-4, R63-1, R118-7 (Zone 30 km/h) et le décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008 (zone de rencontre).
 2 décrets à prendre par l'autorité de police : Le premier arrêté fixe la délimitation de la zone, le second constate les aménagements cohérents par rapport à la limitation de vitesse (20 km/h) et les équipements de signalisation mis en place. Les autorités gestionnaires doivent avoir été consultées avant la prise des arrêtés, ainsi que le préfet pour avis conforme s'il s'agit d'une route à grande circulation.

Bénéficiaires

- L'ensemble des usagers de la route (circulation apaisée)
- Le territoire (réduction des GES grâce à la baisse de la vitesse et à l'alternative à l'automobile)

Coûts / subventions	Coûts	Financement
	Panneaux B30/B51 : environ 120 € HT par unité Radar pédagogique : 1 000 € à 5 000 € HT 1 radar par commune = entre 64 000 € et 320 000€ 4 panneaux par communes = 30 720 €	
Acteurs	Publics	Privés
	Communes	
Evaluation	Quantitative	Qualitative
	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de zones spécifiques créées, • Linéaires dédiés • Vitesse constatée • Comptage (piétons/cyclistes) • Évolution des variables citées 	<ul style="list-style-type: none"> • Enquête de satisfaction sur le ressenti des administrés (vie locale, sécurité)
Atouts/ Faiblesses	Atouts	Faiblesses
	<ul style="list-style-type: none"> • Action à mise en place rapide et au coût modéré. A comparer avec des aménagements de voirie permettant de favoriser l'utilisation des modes actifs (plus onéreux). 	<ul style="list-style-type: none"> • Dépend de la volonté des communes • Le respect des limitations de vitesse sans « sanction » est-il réellement efficace ?

Verdissement de la flotte des véhicules de la CCICV

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray **Intégralité du territoire**

CONCEPT

Prendre en compte les éléments relatifs à l'écomobilité dans les actions de renouvellement des véhicules des collectivités locales.

Description	Proposer un véhicule électrique en test sur chacun des pôles lors du renouvellement des véhicules. • Entre 2020 et 2025, 50% des véhicules renouvelés devront être « propres », 100% à partir de 2025.		
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> • Accompagner en douceur la transition écologique • Dépasser les attentes réglementaires gouvernementales • Baisse des émissions de GES 		
Calendrier (Etapes)	Lorsque la demande pour le renouvellement d'un véhicule est soumise.		
Opérations associées	42, 43, 46, 76		
Cadre réglementaire	Loi LOM et Loi Climat et Résilience		
Bénéficiaires	• Les agents de la CCICV		
Coûts / subventions	Coûts	Financement	
	16 000 € Dacia Spring – offre de standard 35 000 € Renault Zoé – offre standard	Leasing, Banque des territoires État	
Acteurs	Publics	Privés	
	CCICV	Concessionnaire UGAP	
Evaluation	Quantitative	Qualitative	
	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de VE ou VHR sur l'ensemble de la flotte • Nombre de kilomètres parcourus 	<ul style="list-style-type: none"> • Enquête auprès des agents utilisant ce véhicule 	
Atouts/ Faiblesses	Atouts	Faiblesses	
	<ul style="list-style-type: none"> • Action simple à mettre en place • Réduction du coût d'entretien des véhicules • Confort de conduite et sécurité 	<ul style="list-style-type: none"> • Installation d'une IRVE sur site • Coût plus élevé qu'une citadine thermique 	

Délivrer un label autopartage/covoiturage « CCICV »

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray **Intégralité du territoire**

CONCEPT

L'Autopartage est la mise à disposition de véhicules par un particulier au profit d'un autre n'en possédant pas. Ici, il s'agit de promouvoir l'autopartage entre particuliers, facilitée ou non par une plateforme de mise en relation (type Getaround).

Description	Proposer un label « autopartage/covoiturage » donnant droit à des réservations de places sur les parkings, réduction de tarifs dans les parcs de stationnement etc... C'est à la CCICV de déterminer les critères d'octroi du label (typologie de véhicule, nombre de partage, conditions d'usage...)	
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> • Permettre l'accès aux services du territoire à moyenne distance • Réduction de l'émission des GES (environ 10% par abonné) • Favoriser l'usage de véhicules partagés • Sécuriser et encadrer la pratique • Faciliter la régulation et le contrôle sur les stationnements réservés 	
Calendrier (Étapes)	Étape 1 : 2024 → Réflexion sur les critères et design du « label » Étape 2 : 2024(2nd semestre) → mise en place du label	
Opérations associées	37, 39, 40, 41, 43, 44, 55, 60, 61	
Cadre réglementaire	Loi LOM, Code des transports	
Bénéficiaires	<ul style="list-style-type: none"> • Les usagers (connaissance du dispositif, solution alternative) • La cible à privilégier sont les actifs, les jeunes ou toute personne ne possédant pas de véhicule personnel 	
Coûts / subventions	Coûts Peu onéreux	Financement Fond Vert (potentiel)
Acteurs	Publics CCICV	Privés
Evaluation	Quantitative <ul style="list-style-type: none"> • Nombre de label délivré et son évolution • Nombre de label réellement utilisé (lors du stationnement) 	Qualitative
Atouts/ Faiblesses	Atouts <ul style="list-style-type: none"> • Action peu onéreuse et rapide à mettre en place, • Service inclusif • Pas de financement de la part de CC ICV • Ce service n'est pas soumis à l'exécution d'un contrat (donc peu de risque juridique ou démarche spécifique à entreprendre) • En cas de non viabilité du système, l'image de la CCICV ne sera que peu impactée. • Mise en valeur des actions d'écomobilité et incitation des autres conducteurs à adopter la démarche. 	Faiblesses <ul style="list-style-type: none"> • Difficulté de vérification sauf si acceptation de l'utilisateur de fournir un justificatif lors de l'octroi du label • L'accord des communes est requis pour la réservation des places ainsi que la tarification spéciale autopartage/covoiturage... • Peu visible • Barrière psychologique

Le salarié au cœur de la Mobilité des ZAE

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray **Intégralité du territoire**

CONCEPT

Entre le covoiturage, l'autopartage et un transport à la demande. Une réponse originale aux problèmes de mobilité dus aux horaires décalés, au coût de la Mobilité qui augmente et à la desserte faible de certains sites.

Description	Mise en place d'un système de transport en commun assuré par des salariés volontaires de la zone. Il faut obligatoirement que ce dernier ait un Permis D (véhicule 9 places). Le véhicule desservirait l'ensemble de la zone. Cette activité serait rémunérée pour le salarié qui disposerait d'un double contrat de travail (un principal lié à son emploi actuel et un secondaire avec l'opérateur de transport). La CCICV assurerait le dialogue entre les entreprises de la zone et l'opérateur de transport.	
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> • Diminuer les freins à l'employabilité (sans permis, sans véhicule...) • Améliorer l'accessibilité de la ZAE et donc son attractivité • Diminuer les émissions de GES 	
Calendrier (Étapes)	Étape 1 : 2024 → Réflexion et communication sur le projet puis expérimentation sur X année(s) Étape 2 : 2026(2 nd semestre) → Pérennisation du dispositif	
Opérations associées	57, 59, 60, 61	
Cadre réglementaire	Loi LOM, Code des transports	
Bénéficiaires	<ul style="list-style-type: none"> • Les salariés de la zone (revenus supplémentaires pour le conducteur, solution alternative pour les passagers) • Les administrés dont l'embauche est freinée par le manque de mobilité 	
Coûts / subventions	Coûts Exemple, la CC Cœur de Beauce a proposé cette opération pour un coût de 172 000 € dont 73 000 € subventionnés par France Mobilité.	Financement France Mobilité – territoire d'expérimentation de nouvelles mobilité durables
Acteurs	Publics CC ICV Pôle emploi CCI	Privés Entreprises de la ZAE Opérateur de transport École de conduite du territoire
Evaluation	Quantitative <ul style="list-style-type: none"> • Nombre de volontaires • Nombre d'usagers • Le nombre d'embauches permis par cette solution 	Qualitative <ul style="list-style-type: none"> • Enquête de satisfaction
Atouts/ Faiblesses	Atouts <ul style="list-style-type: none"> • Action inclusive • Engagement financier pouvant être faible pour la CCICV 	Faiblesses <ul style="list-style-type: none"> • Repose sur le volontariat • Attention à la répartition des frais (entre entreprise pour la location/achat du véhicule puis les frais de fonctionnement/entretien) • Le financement de l'opérateur de transport

Créer un partenariat auto-écoles solidaires ou associatives

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray **Intégralité du territoire**

CONCEPT

Passer le permis de conduire n'est pas accessible à tous (pour des raisons sociales, économiques ou physique). Certaines auto-écoles dites « associatives ou sociales » proposent des formations adaptées aux personnes en difficultés. Ces auto-écoles sont financées par les collectivités. Les travailleurs sociaux prennent le temps d'accompagner l'élève dans son apprentissage de la conduite.

C'est une mission d'insertion d'un public en difficulté.

Description	<p>Pour notre territoire, proposer un partenariat avec une auto-école déjà sur le marché. Proposer de subventionner une partie de l'apprentissage pour que le reste à charge de l'élève soit inférieur à 300 € TTC (en général), puis selon ses besoins, proposer un tarif par heure de conduite supplémentaire. La CCICV subventionnerait le reste. Cette solution serait accessible uniquement sur des critères sociaux précis et/ou un nombre prédéfini de candidats établi. Proposer un entretien de motivation pour aider à la décision.</p> <p>Parallèlement, communiquer sur les différentes solutions de financement déjà en place (CPF, permis à 1€ par jour...).</p>	
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> • Répondre à la mission d'insertion d'un public en difficulté • Favoriser le retour à l'emploi et l'accessibilité aux services du territoire 	
Calendrier (Étapes)	<p>Étape 1 : 2025 → Recherche des partenariats et ouverture des discussions sur la formalisation de ces derniers</p> <p>Étape 2 : 2026 → Année test avec 1 ou 2 entités.</p>	
Opérations associées	57, 59, 60, 61	
Cadre réglementaire	Loi LOM, CGCT, Code de la Route	
Bénéficiaires	<ul style="list-style-type: none"> • Les usagers en situation handicap, aux revenus modestes ou en difficulté (scolaire ou professionnelle) 	
Coûts / subventions	<p>Coûts</p> <p>Prix moyen : code (dont 1 examen) + 20 leçons + permis (dont 1 examen) = 1 800 €</p> <p>Si réduction de 20% de la part de l'auto-école : 1 500€</p> <p>Selon les critères choisis, reste à charge CCICV : 1 200 € ou 1 000 € si l'élève peut mettre 500 € au lieu de 300 €</p> <p>Si financement pour 10 élèves par an : Entre 12 000€ et 10 000€ sans compter les leçons supplémentaires (43€ en moyenne donc 33€ à la charge de la CCICV si participation de l'élève à hauteur de 10€</p> <p>Pour 100 heures supplémentaires, 10 par élève : 3 300 € TTC</p> <p>Total pour 10 élèves sur 1 an : 15 300 € TTC</p>	<p>Financement</p> <p>CPF Pôle Emploi Département Mob'IN</p>
Acteurs	<p>Publics</p> <p>CCICV Communes Pôle Emploi</p>	<p>Privés</p> <p>Auto-école</p>
Evaluation	<p>Quantitative</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre de candidats potentiels, nombre d'accompagnements, nombre d'auto-écoles volontaires, • Taux de réussite 	<p>Qualitative</p>
Atouts/ Faiblesses	<p>Atouts</p> <ul style="list-style-type: none"> • La transition énergétique passe par une automatisation des boîtes de vitesse (exemple: voiture électrique), il faudra faire attention aux critères de sélection des partenariats • Opération rapide à mettre en place • Action visible 	<p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demander une offre tarifaire préférentielle pour les élèves bénéficiant de ce système afin de diminuer le montant des subventions supportées par la collectivité. • Action légèrement onéreuse

Accusé de réception en préfecture
076-200070449-20231204-2023-12-04-125-DE
Date de réception préfecture : 14/12/2023

Promouvoir la location de véhicule chez le garagiste/concessionnaire

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray **Intégralité du territoire**

CONCEPT

Certains opérateurs (comme COURTEASY) nouent des partenariats avec des garagistes afin de proposer leur parc de véhicules en location pour une ou plusieurs journées. Les avantages sont multiples. Pour la collectivité, il s'agit de promouvoir une offre de Mobilité inclusive, pour les administrés, de disposer d'une voiture à moindre frais et sans avoir besoin de l'acquérir. Enfin, pour le garagiste, il peut faire tester ses véhicules avant achat et faire tourner son parc tout en gagnant en visibilité. (cf. GISORS-27).

Description	Après un Benchmark, promouvoir la société semblant la plus qualifiée auprès des garagistes de notre territoire. Superviser le déploiement sur notre territoire. Communiquer sur cette nouvelle solution auprès de nos administrés.		
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> Proposer une offre de mobilité rurale et inclusive. 		
Calendrier (Etapas)	Étape 1 : 2024 → Recherche d'un opérateur et promotion de ce dernier auprès des garagistes du territoire Étape 2 : 2025 → Année test.		
Opérations associées	4, 42, 60, 61, 66, 76		
Cadre réglementaire	Loi LOM, CGC		
Bénéficiaires	<ul style="list-style-type: none"> CCICV (solution pour ces administrés) Les usagers Les garagistes 		
Coûts / subventions	Coûts	Financement	
	Gratuit, le coût de la promotion sur nos documents (internet, facebook, bulletin, guide...)		
Acteurs	Publics	Privés	
	CCICV Département	Garagistes Opérateur	
Evaluation	Quantitative	Qualitative	
	<ul style="list-style-type: none"> Demander à chaque garagiste un avis sur la solution et un relevé d'activité 	<ul style="list-style-type: none"> Questionnaire de satisfaction (concessionnaires et usagers) 	
Atouts/ Faiblesses	Atouts	Faiblesses	
	<ul style="list-style-type: none"> Action rapide à mettre en place Action peu onéreuse (temps) 	<ul style="list-style-type: none"> Action peu visible sans communication de notre part Evaluation relativement difficile 	

Instaurer le Forfait Mobilité Durable – CCICV

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray **Intégralité du territoire**

CONCEPT

Le FMD consiste à rembourser tout ou partie des frais engagés par un agent au titre des déplacements réalisés entre sa résidence habituelle et son lieu de travail.

Description	Utilisation de modes de transports éligibles au moins 30 jours par année. <ul style="list-style-type: none"> • Engin personnel de déplacement motorisé non thermique, vélo musculaire, VAE • Covoiturage, autopartage • Abonnement de transport en commun (Train) Les montants sont versés en année N+1 sous demande possible de justificatifs.	
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> • Encourager les agents à privilégier le covoiturage ou les modes actifs pour se rendre au travail • Diminuer les émissions de GES 	
Calendrier (Etapas)	Étape 1 : 2023 → Enquête menée par le service RH Étape 2 : 2024 → Expérimentation Étape 3 : 2025 → Pérennisation	
Opérations associées	1, 14, 34, 37, 39, 40, 49, 54, 55, 59	
Cadre réglementaire	Loi LOM, Code du travail (art L.3261-1), décret n°2020-1547, du 9 décembre 2020, CGCT	
Bénéficiaires	<ul style="list-style-type: none"> • Les agents de la CCICV éligibles • La CCICV plus attractive (recrutement) 	
Coûts / subventions	Coûts	Financement
	Cette mesure est appliquée de manière rétroactive au 1er janvier 2022. 100 € pour 30 à 59 jours ; 200 € pour 60 à 99 jours ; 300 € pour au moins 100 jours. Les premières estimations établissent un budget de 20 000 € par an pour la CCICV	
Acteurs	Publics	Privés
	CCICV	
Evaluation	Quantitative	Qualitative
	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'agents éligibles et ceux en bénéficiant • Montant des primes • Evolution de ces variables 	
Atouts/ Faiblesses	Atouts	Faiblesses
	<ul style="list-style-type: none"> • Action avec une mise en place rapide et relativement peu coûteuse • Les horaires relativement classiques d'ouverture des bureaux peuvent être un atout • Augmente l'attractivité de la CCICV <ul style="list-style-type: none"> • La pratique du vélo n'est pas optimale sur notre territoire 	

Instaurer le Forfait Mobilité Durable – Entreprises

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray **Intégralité du territoire**

CONCEPT

Le FMD consiste à rembourser tout ou partie des frais engagés par un salarié au titre des déplacements réalisés entre sa résidence habituelle et son lieu de travail.

Description	Utilisation de modes de transports éligibles au moins 30 jours par année. <ul style="list-style-type: none"> • Engin personnel de déplacement motorisé non thermique, vélo musculaire, VAE • Covoiturage, autopartage • Abonnement de transport en commun (Train) Les montants sont versés en année N+1 sous demande possible de justificatifs.	
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> • Encourager les salariés à privilégier le covoiturage ou les modes actifs pour se rendre au travail • Diminuer les émissions de GES 	
Calendrier (Étapes)	Étape 1 : 2024 → Prendre attache auprès des entreprises du territoire pour présenter le dispositif et/ou l'intégrer dans le PDMe	
Opérations associées	1, 14, 34, 37, 39, 40, 49, 50, 53, 55, 59,	
Cadre réglementaire	Loi LOM, Code du travail	
Bénéficiaires	<ul style="list-style-type: none"> • Les salariés (auxquels le dispositif est proposé) • Les entreprises (plus attractives) • La CCICV avec une circulation moins dense 	
Coûts / subventions	Coûts Cette mesure est appliquée de manière rétroactive au 1er janvier 2022. 100 € pour 30 à 59 jours ; 200 € pour 60 à 99 jours ; 300 € pour au moins 100 jours	Financement Entreprises
Acteurs	Publics CCICV (promotion)	Privés Entreprises du territoire
Evaluation	Quantitative <ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'entreprises proposant le FDM • Nombre de salariés en bénéficiant • Montant des primes • Evolution de ces variables • Reconstitution du dispositif 	Qualitative
Atouts/ Faiblesses	Atouts <ul style="list-style-type: none"> • Mise en place rapide • Les horaires relativement classiques d'ouverture des bureaux peuvent être un atout • Action relativement peu coûteuse • Augmente l'attractivité globale du territoire 	Faiblesses <ul style="list-style-type: none"> • La pratique du vélo n'est pas optimale sur notre territoire • Le dispositif n'est pas obligatoire

S'inscrire au Registre de preuve de covoiturage

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray **Intégralité du territoire**

CONCEPT

Outil numérique développé par une start-up d'Etat qui permet de centraliser, vérifier et analyser l'ensemble des données relatives au covoiturage sur un territoire donné (au niveau national, intercommunal et communal). C'est également un label certifiant la véracité des trajets effectués en covoiturage.

Description	S'inscrire à la plateforme pour accéder à l'ensemble des données brutes ou travaillées. Suivre les éléments des politiques tarifaires de covoiturage et l'évolution de la pratique. Proposer des simulations. Permettre l'octroi de subventions « FOND VERT »		
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> • Avoir accès à de la data vérifiée gratuitement • Bénéficier d'aide technique et de subvention • Garder une indépendance vis-à-vis des opérateurs de covoiturage 		
Calendrier (Étapes)	Étape 1 : 2023 → Inscription au RPC (délibération à prévoir)		
Opérations associées	36, 37, 38, 39, 40, 41, 49, 53, 54, 60, 66		
Cadre réglementaire	Loi LOM		
Bénéficiaires	CCICV		
Coûts / subventions	Gratuit	Coûts	Financement
Acteurs	CCICV	Publics	Privés RPC
Evaluation	Quantitative		Qualitative <ul style="list-style-type: none"> • Accès aux aides • Accès subventions • Exploitation des données
Atouts/ Faiblesses	Atouts <ul style="list-style-type: none"> • Action rapide à mettre en place • Action gratuite • Données certifiées • Accès aux subventions gouvernementales 		Faiblesses <ul style="list-style-type: none"> • Inscription longue (documents, délais, convention)

Les garages auto solidaires

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray **Intégralité du territoire**

CONCEPT

Certains garages automobiles (y compris des garages Norauto ou Renault) proposent des réparations et l'achat/location de véhicule à moindre frais. L'idée, permettre à tous de se déplacer en fonction de ses besoins et moyens, en sécurité.

Description	Il n'existe pas ce type de garage sur notre territoire. Il est difficile de créer un garage de toute pièce, mais soumettre l'idée aux garages existants de proposer des tarifs « sociaux » que différents partenaires économiques pourraient subventionner.	
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> • Proposer une offre de mobilité rurale et inclusive • Favoriser le retour à l'emploi • Sécuriser les routes 	
Calendrier (Étapes)	Étape 1 : 2024 → Benchmarking et démarches auprès des partenaires locaux et financeurs Étape 2 : 2024/2025 → Année test	
Opérations associées	51, 52, 57, 60, 61 76	
Cadre réglementaire	Loi LOM	
Bénéficiaires	<ul style="list-style-type: none"> • CCICV (solution pour ses administrés) • Les usagers • Les garagistes 	
Coûts / subventions	Coûts	Financement
	<p>Ils dépendent du montage, des tarifs proposés, du budget alloué à l'opération, du nombre et de la typologie des prestations.</p> <p>Il est possible de borner l'opération, de subventionner tout ou partie des prestations, etc.</p>	CAF Pôle emploi Fédération SOLIDARAUTO CC ICV Donateurs privés Entreprises Département Région CCAS MOB'IN
Acteurs	Publics	Privés
	CCICV Département (CMS) Région Pôle-emploi CAF CCAS ANBDD	Garagistes Concessionnaires Entreprises dans le secteur de l'automobile Donateurs privés Groupement d'entreprise... MOB'IN
Evaluation	Quantitative	Qualitative
	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de garages solidaires créés face au nombre de garagistes potentiels • Nombre de prestations effectuées dans ce cadre face au nombre de prestations dites classiques. 	<ul style="list-style-type: none"> • Questionnaire satisfaction garagistes et clients
Atouts/ Faiblesses	Atouts	Faiblesses
	<ul style="list-style-type: none"> • Action relativement rapide à mettre en place • Action pouvant être onéreuse 	<ul style="list-style-type: none"> • Action peu visible si nous n'y prenons pas part et sans communication de notre part. • Evaluation relativement difficile • Montage financier et réglementaire complexe

Promouvoir les aides favorisant le retour à l'emploi via les mobilités

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray Intégralité du territoire

CONCEPT

1 personne sur 3 déclare avoir refusé un emploi faute de solutions de mobilité.

L'État et Pôle Emploi proposent différentes solutions via le site : <https://mes-aides.pole-emploi.fr/transport-et-mobilite>

- Financement du permis
- Réparation de véhicules à moindre coût
- Location/achat de véhicule ou vélo électrique

Description	Promouvoir l'ensemble des aides disponibles pour nos administrés.		
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> • Proposer une offre de mobilité rurale et inclusive • Favoriser le retour à l'emploi 		
Calendrier (Étapes)	<p>Étape 1 : 2024 → Benchmarking des sites et aides disponibles sur notre territoire</p> <p>Étape 2 : 2024/2025 → Veille et communication au fil de l'eau.</p> <p>Mise à jour régulière des informations sur les différents canaux de communication.</p>		
Opérations associées	52, 56, 60, 61, 65		
Cadre réglementaire	Loi LOM		
Bénéficiaires	<ul style="list-style-type: none"> • CCICV (solution pour ces administrés) • Les usagers • Les garagistes et concessionnaires solidaires 		
Coûts / subventions	Coûts		Financement
	Gratuit – simple coûts de communication sur nos canaux habituels		MOB'IN
Acteurs	Publics		Privés
	CCICV Département		Garagistes Opérateur
Evaluation	Quantitative		Qualitative
	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de communications proposées et de suivi via les réseaux sociaux 		
Atouts/ Faiblesses	Atouts		Faiblesses
	<ul style="list-style-type: none"> • Action rapide à mettre en place • Action peu onéreuse (temps) 		<ul style="list-style-type: none"> • Action peu visible • Evaluation relativement difficile

Ouvrir des stations d'avitaillement en GNV, Biocarburant ou hydrogène

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray **Intégralité du territoire**

CONCEPT

- L'électricité n'est pas la seule alternative aux hydrocarbures ou carburants fossiles. Le biocarburant, le GNV ou l'hydrogène sont des solutions qui ont montré leur efficacité dans certaines utilisations. Toutefois, les difficultés d'avitaillement sont de réels freins au déploiement de ces véhicules.

	Ouvrir ce type de station : <ul style="list-style-type: none"> • Sur les pôles générateurs de déplacements et de services : Montville, Grugny, Buchy, Quincampoix ➔ Stations dites « territoire » • Le long des voies structurantes RN31, A28, A150/A151 ➔ Stations dites « marché » 	
Description	<p>GNV : Il existe plusieurs types de stations (à remplissage rapide, à remplissage lent, à remplissage à la place). Puis tenter de produire nous-même le GNV via le processus de méthanisation (ex : CA du Pays de l'Or)</p> <p>Hydrogène : Il existe plusieurs dimensions de stations dont certaines plus faciles à mettre en place sur notre territoire pour les prémices d'un déploiement.</p>	
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> • Réduire les émissions de GES • Favoriser le déploiement de véhicule plus vertueux • Création de richesse sur notre territoire 	
Calendrier (Étapes)	<p>Étape 1 : Ouvrir une ou plusieurs stations permettant ce type d'avitaillement</p> <p>Étape 2 : Produire ces énergies</p>	
Opérations associées	46, 60, 61, 66, 73	
Cadre réglementaire	Loi LOM, Loi sur la Transition énergétique, CGCT, Réglementation ICPE et ATEX, ECE R110, le cadre d'action national pour le développement des carburants alternatifs, adopté en application de la directive 2014/94/UE du 22 octobre 2014, Le décret n° 2017-26	
Bénéficiaires	<ul style="list-style-type: none"> • Les usagers • Les entreprises • Le territoire 	
Coûts / subventions	Coûts	Financement
	<p>GNV : Investissement (Capex) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Station de petite capacité : 30 à 50 véhicules/jours = 400 000 € (compresseur + stockage (50%), autres équipement 10%, ingénierie + installation (35%), raccordement réseau gaz (5%). Et 300 000 € / upgrade de capacité). • Station grande capacité : 70 à 120 véhicules/jours = 700 000 € (même décomposition). <p>Fonctionnement (Opex) = 10 du Capex/an, hors achat du Gaz</p> <p>Hydrogène : 10 à 50 kg/H2 = entre 150 000 € et 600 000 € (station avec hydrogène livré). Pour l'installation d'un électrolyseur afin de produire l'hydrogène sur place, ajouter 70 à 90 %</p>	<p>AAP Banques des territoires État</p>
Acteurs	Publics	Privés
	<p>CCICV Communes Région État</p>	<p>Opérateurs Entreprises du secteur Usagers</p>

Evaluation	<p style="text-align: center;">Quantitative</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre de passages effectifs • Recettes éventuelles 	<p style="text-align: center;">Qualitative</p>
<p>Atouts/ Faiblesses</p>	<p style="text-align: center;">Atouts</p> <ul style="list-style-type: none"> • Petites stations subventionnables • Faire connaître et rassurer les utilisateurs • Attirer les voyageurs sur notre territoire 	<p style="text-align: center;">Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> • Coût relativement élevé • Un maillage à l'échelle régionale semble plus pertinent (GNV = 1 à MRN) • Est-ce l'offre qui crée la demande ?

Impulser le déploiement des Plans de Mobilité Interentreprise et collectivités

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray **Intégralité du territoire**

CONCEPT

Le Plan de Mobilité Entreprise est un ensemble de mesures qui vise à augmenter l'efficacité des déplacements liés à l'activité de l'entreprise et de son personnel dans l'optique d'une mobilité durable. Les PDME sont obligatoires pour les établissements de plus de 50 salariés sur un même site et dont les négociations annuelles obligatoires n'ont pas abouti à un accord ainsi que pour les entreprises de plus de 100 salariés, situées en dehors d'un PDU. Le territoire ICV dispose de quelques entreprises de ce type mais surtout d'un fort réseau de PME réparties sur les Zones d'Activité Économique dont les problématiques de Mobilité peuvent coïncider.

Description	Proposer un accompagnement « humain » aux acteurs volontaires et animer le processus.		
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> • Sensibiliser les acteurs économiques et dirigeants du territoire aux besoins des salariés et agents ; • Améliorer l'attractivité de leur entreprise et donc de la ZAE ; • Optimiser les ressources ; • Limiter l'impact environnemental des déplacements des collaborateurs. 		
Calendrier (Étapes)	<p>Étape 1 : 2024 → Informer les acteurs sur la démarche - Réunion d'information</p> <p>Étape 2 : 1er semestre 2024 → Premiers ateliers par ZAE et entreprises volontaires. Puis lancement des ateliers tous les 6 mois</p> <p>Étape 3 : 2025 → Sortie des premiers PDMie</p>		
Opérations associées	37, 40, 42, 44, 49, 50, 54, 64, 70		
Cadre réglementaire	Loi LOM		
Bénéficiaires	<p>Les entreprises et les ZAE en termes d'attractivité (candidats et consommateurs)</p> <p>Les salariés en termes de pouvoir d'achat, de qualité de vie au travail</p>		
Coûts / subventions	Coûts	Financement	
	Peu de coût de fonctionnement	Des programmes d'aides : BPI France FUB	
Acteurs	Publics	Privés	
	CCI et CMA (conseil, animation, regroupement) Pôle Emploi (conseil) CCICV (accompagne la mise en œuvre et promeut les initiatives) CEREMA/ADEME (ressources)	Club entreprise Entreprises volontaires	
Evaluation	Quantitative	Qualitative	
	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de réunion et ateliers organisés, • Nombre de participants et son évolution • Nombre de PDME mise en place • Nombre de ZAE ayant adopté un PDMie 	<ul style="list-style-type: none"> • Questionnaire pouvant être distribué aux salariés sur l'efficacité, la mise en place et/ou d'éventuelles améliorations 	
Atouts/ Faiblesses	Atouts	Faiblesses	
	<ul style="list-style-type: none"> • Action permettant de sensibiliser un nombre important de salariés. • Action relativement peu onéreuse 	<ul style="list-style-type: none"> • Ne peut fonctionner qu'avec des groupes de travail et entreprises intéressés et engagés • La question du financement des études relatives au PDE se pose. 	

Communiquer régulièrement : La Mobilité sur le territoire

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray **Intégralité du territoire**

CONCEPT

L'usage de la voiture en solitaire est ancré dans nos habitudes quotidiennes. Parfois par manque d'alternative efficace ou par manque d'information. L'idée est de tenir informé nos administrés sur les solutions existantes, les aides éventuelles, les projets en cours et leur avancement.

Description	Proposer un contenu varié, clair, parfois ludique, informatif via les outils existants : <ul style="list-style-type: none"> • 1 fois par semaine pour la page Facebook CCICV • 1 fois par mois sur le site internet et à chaque actualité de la CCICV • 1 à deux fois par an via le Bulletin communautaire de la CCICV 	
	Transmettre ces éléments de communication aux Communes pour une diffusion plus locale via des outils comme « PanneauPocket », des panneaux d'affichage ou encore des communications telles que les Flyers, affiches, guides, e-mailing, bulletin municipal, etc., mis à leur disposition pour distribution en Mairie.	
	Proposer une communication adaptée en fonction du sujet (covoiturage, mobilité active, transport régional...) et de la cible (scolaires, actifs, retraités, seniors). Piocher dans les divers supports de communication comme les banderoles sur les aires de covoiturage visibles depuis la route, les panneaux à messages variables sur l'A150 et A28, spot radio, presse locale.	
Objectif	Ne pas négliger les entreprises en proposant une communication adaptée : e-mailing, courrier, participation aux clubs entreprise...	
	<ul style="list-style-type: none"> • Permettre à nos administrés de trouver une information fiable, rapidement • Eviter l'usage de la voiture par manque d'information en exposant l'étendue de l'offre globale et alternative • Rendre plus lisible le réseau et les différents services de Mobilité • Proposer une image dynamique et attractive du territoire 	
Calendrier (Etapas)	Action au démarrage immédiat avec une mise à jour et une communication au fil de l'eau	
Opérations associées	52, 57, 61, 67	
Cadre réglementaire	Loi LOM	
Bénéficiaires	<p>Les habitants du territoire (source d'information)</p> <p>Les potentiels habitants du territoire, futurs salariés ou encre employeurs (s'informant sur les différentes solutions d'accessibilité)</p> <p>Le territoire permettant de mettre en avant sa politique d'animation et l'ensemble des services qu'il propose</p>	
Coûts / subventions	Coûts	Financement
	<p>Certaines actions comme l'adhésion à Panneau Pocket pour les communes sont payantes mais peuvent aussi faire l'objet d'une mutualisation. La CCICV pourrait prendre à sa charge tout ou partie des éléments de communication.</p> <p>Budget communication : 5 000 € TTC</p> <p>Adhésion à une application de type «Panneau Pocket»: CCICV seule (800 € TTC), CCICV + 64 communes (8 427 € TTC)</p>	Fond Vert sur la politique d'animation dont le thème est le covoiturage.
Acteurs	Publics	Privés
	CCICV Communes	Développeur d'application

<p>Evaluation</p> <p style="text-align: center;">Quantitative</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre de parution dans la presse • Nombre de post sur FB • Nombre d'articles et actualités publiés • Ouverture des mailings (outil d'analyse) • Recenser le nombre de parution émanant des communes 	<p style="text-align: center;">Qualitative</p>
<p>Atouts/ Faiblesses</p> <p style="text-align: center;">Atouts</p> <ul style="list-style-type: none"> • Action à mise en place rapide • Budget modéré • Propose une communication large tout en permettant un ciblage au besoin 	<p style="text-align: center;">Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> • Repose sur la coopération de chaque acteur • Le service communication peut rapidement être sur sollicité

Création d'un Guide de la Mobilité

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray **Intégralité du territoire**

CONCEPT

Disponible en version papier ou numérique, le guide permettra aux habitants du territoire de trouver sur un même support l'ensemble des informations utiles sur la mobilité.

Description	Ce guide énumérera l'ensemble de l'offre de Mobilité sur notre territoire mais renverra également vers les différentes solutions proposées par les EPCI voisins ou collectivités ainsi que les contacts dédiés.	
	Ce guide proposera également une « carte de la Mobilité Inter Caux Vexin » cartographiant l'ensemble des services de mobilité.	
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> • Rendre plus lisible les différents réseaux desservant notre territoire • Rendre facilement accessible l'information et rediriger efficacement les usagers • Favoriser l'utilisation des solutions alternatives à la voiture en solitaire 	
Calendrier (Etapas)	Étape 1 : 2026 → Une fois que les principaux projets seront mis en place, le guide pourra commencer à être rédigé.	
Opérations associées	60	
Cadre réglementaire	Loi LOM	
Bénéficiaires	Les habitants du territoire Inter Caux Vexin et les salariés venant y travailler.	
Coûts / subventions	Coûts	Financement
	Action relativement peu onéreuse. Entre 600 € TTC et 1 500 € TTC pour 1 000 exemplaires selon la qualité du rendu.	
Acteurs	Publics	Privés
	CCICV (Maitrise d'œuvre) EPCI limitrophes (Ressources) Région (Ressources) Département (Ressources)	
Evaluation	Quantitative	Qualitative
	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de guides imprimés VS nombre de guides distribués 	<ul style="list-style-type: none"> • Exhaustivité de l'offre
Atouts/ Faiblesses	Atouts	Faiblesses
	<ul style="list-style-type: none"> • Permet une vision globale de l'offre de Mobilité du territoire • Un document unique pour faciliter le recours aux solutions alternatives de Mobilité. • Action relativement peu onéreuse 	<ul style="list-style-type: none"> • La mobilité est un service récent, dont l'offre évolue en permanence. La mise à jour de ce type de guide doit se faire régulièrement. Cette action peut être chronophage pour le service communication. • L'offre doit s'étoffer encore pour que l'action soit optimisée. • Repose sur la disponibilité des informations et leur transmission par les AOM et collectivités.

Concertation - Habitants

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray **Intégralité du territoire**

CONCEPT

Nos administrés sont les premiers concernés par les solutions de mobilité sur le territoire. Il est important de pouvoir connaître leurs besoins, leurs habitudes, leurs avis pour imaginer des solutions efficaces et adaptées.

Description	<p>Une fois par an, organiser une réunion publique conviant les habitants. Pour plus d'efficacité et pour en simplifier l'organisation, proposer ces réunions par « Axes » : Barentin-Rouen ; Rouen-Dieppe ; Rouen-Amiens et Rouen- Gournay en Bray.</p> <p>D'une année sur l'autre, peut-être alterner avec la création d'un Forum citoyen qui pourra être utilisé pour d'autres thématiques (comme le forum Club Climat).</p>	
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> • Informer nos administrés sur les projets à venir ou sur un thème précis • Recueillir les besoins, avis et idées de nos administrés pour coconstruire la mobilité de demain 	
Calendrier (Etapes)	<p>Les 2 premières réunions (axes Rouen-Barentin et Rouen-Amiens) : 2nd semestre 2024 Les 2 suivantes (axes : Rouen-Dieppe et Rouen-Gournay-en-Bray) : 1er semestre 2025 Premier Forum : 1er semestre 2026 pour une analyse et budgétisation avant le 31 décembre 2026.</p>	
Opérations associées	60, 61, 63	
Cadre réglementaire	Loi LOM, Code de l'Urbanisme, Code de l'Environnement	
Bénéficiaires	La Communauté de Communes Les habitants	
Coûts / subventions	Coûts	Financement
	La création d'un Forum et des questionnaires peut être gratuite (ex : PhpBB et Framiform) Il restera les frais liés à l'organisation des réunions.	
Acteurs	Publics	Privés
	CCICV (Maitrise d'œuvre et animation) Communes (Diffusion de l'information et accueil) Habitants (Ressources et participants)	Prestataires éventuels
Evaluation	Quantitative	Qualitative
	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de réunions • Taux de participation et son évolution • Nombre de Forums • Nombre d'inscrits sur le Forum • Nombre de réponse • Nombre de thématique abordées 	<ul style="list-style-type: none"> • Qualité des idées (faisabilité et pertinence)
Atouts/ Faiblesses	Atouts	Faiblesses
	<ul style="list-style-type: none"> • Action relativement rapide à mettre en place • Action peu onéreuse • Action de concertation permettant la co-construction et l'acceptation des différents projets 	<ul style="list-style-type: none"> • Repose sur la volonté des habitants à se manifester ainsi que sur leur assiduité et la qualité de leur intervention • La qualité des débats reposera sur le sentiment d'écoute • Il est nécessaire d'établir des objectifs clairs de chaque réunion et des règles de participation. • Pas toutes les idées ne seront réalisées !

Concertation - Communes

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray **Intégralité du territoire**

CONCEPT

Les Mairies sont les premiers relais importants dans la chaîne d'informations (ascendantes et descendantes). Certaines communes sont également porteuses de projets intéressants.

Description	Proposer un passage en Mairie « La Tournée Mobilité » tous les ans Alterner avec un questionnaire informatique	
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> Recenser le besoin et connaître les initiatives locales/communales Mettre à jour le diagnostic territorial « Mobilité » 	
Calendrier (Étapes)	Étape 1 : 1 ^{er} semestre 2023 → Questionnaire « État des lieux Mobilité » (35 réponses) Étape 2 : 2024 → 1 ^{ère} Tournée des Mairies	
Opérations associées	60, 61, 63	
Cadre réglementaire	Loi LOM, Code de l'Urbanisme, Code de l'Environnement	
Bénéficiaires	La CCICV pour la remontée d'information et la mise à jour du diagnostic territorial Mobilité Les Communes pour une meilleure prise en compte de leurs besoins et initiatives	
Coûts / subventions	Coûts	Financement
	La création des questionnaires peut être gratuite (Framaform) Il restera les frais liés à l'organisation des réunions (déplacement, réceptions...)	
Acteurs	Publics	Privés
	CCICV (Maîtrise d'ouvrage) Communes (Ressources et accueil)	Prestataires éventuels
Evaluation	Quantitative	Qualitative
	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de communes visitées par année Nombre d'ouvertures, lectures et réponses du questionnaire et son évolution 	<ul style="list-style-type: none"> Possibilité d'évaluer la pertinence de chaque entretien sur des critères qualitatifs : écoute, idées proposées, récurrence des entretiens...
Atouts/ Faiblesses	Atouts	Faiblesses
	<ul style="list-style-type: none"> Action facilement réalisable sur du court terme Action peu onéreuse 	<ul style="list-style-type: none"> Repose sur le temps accordé par les élus sur cette thématique Le rappel des objectifs est important : échanger ne veut pas dire acter et assurer la prise en charge par la CCICV

Création d'un Comité des partenaires

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray **Intégralité du territoire**

CONCEPT

Ce Comité est composé d'acteurs économiques, de représentants de la société civile et des usagers, de professionnels de la Mobilité et des acteurs opérationnels dans le domaine de l'énergie. Il sera le support des échanges entre l'ensemble des parties prenantes de la Mobilité sur le territoire de la CCICV. Lieu de débats, il permettra de trouver des solutions conciliant les intérêts de tous.

Description	Légalement, le Comité de partenaires doit se concerter au minimum une fois par an et être consulté avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ainsi que de la qualité des services et l'information des usagers.	
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> Garantir, à travers la mise en place d'un Comité des partenaires, un dialogue permanent entre les autorités organisatrices de la mobilité, les usagers / habitants et les employeurs, qui sont à la fois financeurs, à travers les recettes ou les impôts locaux dont le versement mobilité, et bénéficiaires des services de mobilité mis en place ; Permettre une meilleure compréhension des enjeux liés à la mise en place de services de mobilité. 	
Calendrier (Étapes)	<p>Étape 1 : 2nd semestre 2023 → Envoi des invitations de la réunion d'intégration et la présentation de la première version du PDMs</p> <p>Étape 2 : 1^{er} semestre 2024 → Réunion de validation du PDMs modifié selon la première réunion. Puis réunion tous les ans ou avant chaque évolution de l'offre de mobilité</p>	
Opérations associées	62, 63	
Cadre réglementaire	Loi LOM - article 15	
Bénéficiaires	CCICV Ensemble des administrés et des acteurs économiques du territoire	
Coûts / subventions	Coûts	Financement
	Action peu onéreuse. Frais de réception à prévoir.	
Acteurs	Publics	Privés
	CCI ROUEN METROPOLE SIMMAD CMAD CONSEIL DE DEV SDE76 ENEDIS CCICV (Maitrise d'ouvrage)	CLUB ERO COORDINATION HANDICAP COMITE REGIONAL DES SPORTS EN MILIEU RURAL 76 ECOV KLAXIT MOB'IN NORMANDIE
Evaluation	Quantitative	Qualitative
	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de réunions Nombre de représentants présents 	<ul style="list-style-type: none"> Qualité des interventions Validation des idées proposées Représentativité des parties prenantes de la mobilité
Atouts/ Faiblesses	Atouts	Faiblesses
	<ul style="list-style-type: none"> Action peu onéreuse Action à mise en place relativement rapide 	<ul style="list-style-type: none"> Repose sur l'assiduité et l'intérêt que porte chaque acteur aux évolutions de l'offre de Mobilité sur le territoire Obligation réglementaire et ce comité doit valider le PDMs La disponibilité de chaque représentant.

Reprendre le dialogue entre AOM

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray **Intégralité du territoire**

CONCEPT

La Mobilité doit être pensée à l'échelle du « Bassin de Mobilité », en tenant compte de l'organisation des mobilités quotidiennes au-delà des frontières administratives des usagers.

La nouvelle gouvernance de la compétence Mobilité dictée par la LOM permet à la Région (AOM Régionale), en tant que chef de file, de veiller à cette cohérence, de participer efficacement aux politiques publiques de Mobilité, d'impulser les dynamiques et de soutenir les AOM locales.

Les EPCI voisins sont eux aussi devenus AOM ou font partis d'un « Pays » qui en a la gestion. A cette échelle, maintenir un dialogue et réfléchir à des solutions permettant de mutualiser les moyens afin que chaque habitant puisse se déplacer librement et facilement est nécessaire.

Description	<ul style="list-style-type: none"> Contractualiser avec la Région et notre bassin de Mobilité « Cœur Vallée de Seine » au travers du Contrat Opérationnel de Mobilité Organiser une rencontre par an ou par semestre avec les EPCI voisins afin d'informer et ou d'échanger sur des problématiques communes Informers par mail ou courrier chaque EPCI de l'évolution de notre offre de Mobilité afin qu'il puisse promouvoir cette offre auprès de leurs administrés (ex : KLAXIT), se greffer au processus et participer activement (financièrement, techniquement) au projet. 	
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> Rendre l'offre de mobilité harmonieuse et cohérente sur l'ensemble du « Bassin de Mobilité » Fédérer les acteurs publics autour des projets en faveur d'une mobilité plus juste, plus active, moins carbonée. 	
Calendrier (Etapas)	<p>Étape 1 : fin 2022 → Début des réunions d'information COpM. En attente du calendrier de déploiement</p> <p>Étape 2 : 1^{er} semestre 2024 → Première réunion Inter-EPCI. Puis une par an et en fonction du besoin</p>	
Opérations associées	2, 4, 7, 8, 9, 11, 36, 60, 61, 66, 72, 74, 75, 76, 77	
Cadre réglementaire	Loi LOM	
Bénéficiaires	CC ICV AOM Limitrophes Région Les Administrés	
Coûts / subventions	Coûts Action peu onéreuse.	Financement
Acteurs	<p>Publics</p> <p>AOM Locale et AOM Régionale (Maitrise d'ouvrage pour les COpM) CCICV (animation et organisation)</p>	<p>Privés</p> <p>CLUB ERO COORDINATION HANDICAP COMITE REGIONAL DES SPORTS EN MILIEU RURAL 76 ECOV KLAXIT MOB'IN NORMANDIE</p>
Evaluation	<p>Quantitative</p> <ul style="list-style-type: none"> COpM contractualisé Nombre de réunion Inter-EPCI Nombre d'EPCI représentés à chaque réunion 	<p>Qualitative</p> <ul style="list-style-type: none"> Pertinence des articles du COpM en fonction des attentes/besoins/contexte de la CCICV Pertinences des échanges entre AOM locales et volonté de poursuivre les échanges
Atouts/ Faiblesses	<p>Atouts</p> <ul style="list-style-type: none"> Action liée à la concertation et peu onéreuse, Possibilité de mutualiser les ressources de financement externe (ex : CCBE – Gare). Animation du territoire Simplifier la compréhension de la Mobilité pour l'utilisateur 	<p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> La Région a le lead sur la partie COpM et nous sommes tributaires de son organisation. Les engagements contractualisés lors de ces échanges auront forcément un coût.

Mettre à jour les informations « Mobilité » sur les bases de données gouvernementales

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray **Intégralité du territoire**

CONCEPT

En tant qu'AOM, les services de Mobilité que nous proposons doivent faire l'objet d'une diffusion auprès de certaines plateformes gouvernementales. Cela peut être fait par nos soins quand nous avons la gestion du service ou par les soins de l'opérateur/délégué. L'objectif est l'analyse des données en vue de les intégrer dans des MaaS ou encore d'ajuster le concours et les politiques gouvernementales.

Description	Fournir les données aux différentes plateformes et institutions.		
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> Partage de données auprès des institutions Faciliter l'intégration de nos services dans les MaaS existants Mettre à jour les données sur notre territoire 		
Calendrier (Étapes)	Étape 1 : 2nd semestre 2023 → Diffusion des premières données (sans SIG), comme les aires de covoiturage. Puis une mise à jour annuelle.		
Opérations associées	4, 45, 46, 55, 60, 65		
Cadre réglementaire	Loi LOM		
Bénéficiaires	Les usagers par destination Le gouvernement (recueil de données) Le territoire (mise en conformité)		
Coûts / subventions	Pas de coût	Coûts	Financement Banque des territoires (Investissement dans les systèmes de mobilité durable)
Acteurs	CCICV (Ressources) RPC Région (MaaS)	Publics	Privés Opérateur ou délégués éventuels (KAXIT)
Evaluation	Quantitative <ul style="list-style-type: none"> Fréquence de mise à jour Nombre de données/fichiers transmis 		Qualitative <ul style="list-style-type: none"> Exhaustivité des données Exploitation possible des données
Atouts/ Faiblesses	Atouts <ul style="list-style-type: none"> Permet la création d'une base de données ou fichiers types recensant l'ensemble de l'offre, Action peu onéreuse 		Faiblesses <ul style="list-style-type: none"> La mise à jour est chronophage Les systèmes d'informations géographiques et bases de données ont parfois des référentiels différents, il faudra donc s'adapter à chaque base de données et format cartographique

Promouvoir les actions de mobilité solidaire - Car 276

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray **Intégralité du territoire**

CONCEPT

L'association AGIRabcd propose, en Seine-Maritime et Eure, l'Action Car 276. Ce service gratuit est à destination des séniors possédant une voiture mais ne voulant/pouvant plus l'utiliser. Un chauffeur bénévole (une personne retraitée) les conduit à leurs RDV, courses ... Le trajet se fait dans le véhicule du demandeur selon un protocole signé à l'avance. Le trajet entre le domicile du bénévole et le domicile du « demandeur » est indemnisé par l'association à raison de 0,575 € / km. L'association est subventionnée par la MACIF, le Crédit Agricole et la Conférence des financeurs*.

Description	Par le biais d'une communication pertinente (flyer, panneau à message variable des communes, bulletin communautaire et bulletin communal), faire la promotion de ce type de service à destination des séniors. L'association peut fournir quelques visuels.		
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> • Lutter contre l'isolement des séniors • Rendre de nouveau accessibles les services du territoire et au-delà, gratuitement 		
Calendrier (Etapas)	Étape 1 : 2023 → Communication sur le site internet et en mairie		
Opérations associées	44, 60, 61		
Cadre réglementaire	Loi LOM		
Bénéficiaires	Les séniors de notre territoire		
Coûts / subventions	Coûts	Financement	
	Action peu onéreuse		
Acteurs	Publics	Privés	
	CCICV	AGIRabcd- CAR 276	
Evaluation	Quantitative	Qualitative	
Atouts/ Faiblesses	Atouts	Faiblesses	
	<ul style="list-style-type: none"> • Solution peu onéreuse • Action déjà fonctionnelle, • Solution d'action sociale (lutte contre la précarité, l'isolement) 	<ul style="list-style-type: none"> • La qualité du service ne dépend pas de la CCICV • La question du choix et de la pertinence des actions promues se pose 	

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray **Intégralité du territoire****CONCEPT**

Les tiers-lieux sont des espaces mutualisés. Les usagers (administrés, associations, travailleurs) peuvent se regrouper et utiliser ces espaces pour diverses activités (ou évènements).

La typologie du local et sa localisation détermineront la fonction du lieu. Cela peut être un espace de coworking, une garderie, une salle de réunion, des lieux de permanence, une salle de concert, de conférence, d'animation, d'exposition, d'enseignement particulier ou d'accès au matériel informatique...

<https://francetierslieux.fr/quest-ce-quun-tiers-lieu/> ou Maison France Services

Description	<p>Deux solutions peuvent être proposées :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Créer une structure CCICV en concertation avec la commune d'accueil et la labelliser CCICV • Accompagner les communes dans la création de ces lieux. Certaines ont déjà commencé. <p>Il s'agira d'arbitrer en fonction des opportunités de financement qui se présenteront, du modèle économique (payant, à louer, libre accès, entretien...) et de l'intérêt communautaire.</p>	
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> • Dynamiser certains lieux et bourgs • Proposer des services à proximité des administrés évitant certains déplacements • Diriger les flux vers les PEM 	
Calendrier (Étapes)	<p>Étape 1 : 2024 → Réflexion et concertation : où ? quoi ? comment ? qui ?</p> <p>Étape 2 : 2025 → Concrétisation du premier tiers-lieu</p>	
Opérations associées	60, 61, 69, 70	
Cadre réglementaire	CGCT, Code de l'Urbanisme, Loi LOM	
Bénéficiaires	Les usagers (service de proximité) Les communes de localisation	
Coûts / subventions	<p>Coûts</p> <p>3 000 € à 6 000 € HT pour l'étude du projet et le business plan s'il est porté par un professionnel.</p> <p>500 € HT à 1 500 € HT par mètre carré de travaux selon leur importance.</p> <p>Soit 15 000 € HT à 51 000 € HT pour 30m²</p>	<p>Financement</p> <p>Place de la gare DETR/DSIL AMFR (Ruraconnect) Banque des territoires Agence France Locale AVISE CCI CPIE Villes Internet</p>
Acteurs	<p>Publics</p> <p>Communes (Maitrise d'ouvrage) SNCF Réseau (mise à disposition des locaux vacants leur appartenant) CCICV (Maitrise d'ouvrage et/ou accompagnement) Pôle emploi (Ressources) CCI (Ressources)</p>	<p>Privés</p> <p>Autoentrepreneur ou travailleur indépendant Associations</p>
Evaluation	<p>Quantitative</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre de tiers-lieux implantés • Nombre d'utilisateurs • Développement des services autour • Selon le modèle économique – Recettes/Dépenses 	<p>Qualitative</p> <ul style="list-style-type: none"> • Enquête de satisfaction
Atouts/ Faiblesses	<p>Atouts</p> <ul style="list-style-type: none"> • Possibilité de recettes • Allie le développement économique et la Mobilité pour plus d'attractivité • Diminue les locaux vacants 	<p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> • Coûts importants (fonctionnement et investissement) • Mise en place longue • Peu de garantie sur la réussite du projet

Proposer des services itinérants

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray **Intégralité du territoire**

CONCEPT

Mise à disposition des services au plus proche des administrés. Les personnes qui ne peuvent pas se déplacer sur des distances nécessitant un moyen de locomotion motorisé bénéficieraient de certains services près de chez eux. C'est un cabinet délocalisé !

Description	<p>A l'instar des Bus de Santé itinérants (Exemple de Santé Bus ou DoK'ICI (Orne)) ou de France Services, proposer le passage régulier et programmé d'un bus, caravane, tente... proposant des services. Cette proposition est déclinable :</p> <p>1 même bus peut être divisé en plusieurs espaces pour une utilisation simultanée (ex : médecins, infirmier, psychologue...) ou 1 véhicule plus petit dont les fonctionnalités varient selon les jours.</p> <p>Il peut également être utilisé par : les associations, pour les formations, les permanences diverses (conseil juridique, pôle emploi, CAF...)</p> <p>Il serait intéressant dans le cadre de l'insertion professionnelle/scolaire et du retour à l'emploi, ou dans le cadre plus personnel des démarches dématérialisées, de promouvoir l'action « espaces numériques mobiles ». Cette action est soutenue par l'UE et s'inscrit dans le cadre du programme FEADER-FES de la Région. (cf. http://espace-numerique-mobile.fr/)</p>
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> Lutter contre les inégalités sociales et territoriales d'accès aux soins ou aux services Réduction du nombre de déplacements Dynamiser les bourgs satellites Favoriser le retour à l'emploi
Calendrier (Etapas)	<p>Étape 1 : 1^{er} semestre 2024 → Réflexion et concertation avec les Élus et les habitants pour recenser les besoins</p> <p>Étape 2 : 2nd semestre 2024 → Étude opérationnelle du projet pour un premier trajet 2025</p>
Opérations associées	57, 60, 68, 70
Cadre réglementaire	Loi LOM, Code de la Route
Bénéficiaires	<p>Les usagers</p> <p>Les praticiens ou institutions du service public</p> <p>Les commerçants des bourgs sur lesquels sont stationnés les Bus</p> <p>Les communes (plus attractives)</p>

Coûts / subventions	<p>Coûts</p> <ul style="list-style-type: none"> Investissement important qui variera suivant les fonctionnalités. Véhicule entre 80 000 € et 300 000€ pour un bus neuf, 10 000€ d'occasion 50 000 € pour l'aménagement matériel informatique, matériel médical etc. Frais de fonctionnement (essence (environ 30 litres/ 100 Km soit 60 € pour 100 Km), révision, assurance, électricité...) 	<p>Financement</p> <p>AVISE</p> <p>Banque des Territoires</p> <p>DETR/DSIL</p>
Acteurs	<p>Publics</p> <p>CCICV (Maitrise d'ouvrage)</p> <p>Pôle emploi - CAF</p>	<p>Privés</p> <p>Professionnel souhaitant participer au projet</p>
Evaluation	<p>Quantitative</p> <ul style="list-style-type: none"> Nombre de professionnel adhérent au projet Nombre de parcours/fréquence Nombre de visites 	<p>Qualitative</p> <ul style="list-style-type: none"> Enquête de satisfaction : usagers et praticiens
Atouts/ Faiblesses	<p>Atouts</p> <ul style="list-style-type: none"> Action liée à la Mobilité Inclusive Un projet aux valeurs sociales fortes proposant un réel service à la population Une action visible côté CCICV Caractère innovant de la démarche Un partage des coûts peut être opéré entre la CCICV et les praticiens. 	<p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> Coût de l'opération élevé en investissement comme en fonctionnement. Trouver les praticiens qui déjà surchargés dégageront du temps pour soigner de nouveaux patients, Trouver les acteurs financiers et techniques Gagner la confiance des administrés Contrainte réglementaire relative à la circulation de véhicules aménagés Stationnement sur la voie publique

Promouvoir le recours au télétravail

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray **Intégralité du territoire**

CONCEPT

Avec la crise sanitaire, le Télétravail a séduit de nombreux salariés et agents. Il permet de travailler de chez soi quelques jours dans la semaine.

Description	Par le biais du Plan de Mobilité interentreprise et au sein des collectivités, l'idée est de promouvoir le télétravail auprès des dirigeants et responsables du personnel. Les réunions d'information et ateliers seront de bons créneaux pour en aborder le fonctionnement (droit, coût, aides, confiance...)	
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> • Réduire le besoin de se déplacer • Réduire la congestion du trafic aux heures de pointe • Amélioration de l'attractivité de l'entreprise et de la qualité de vie du salarié 	
Calendrier (Etapas)	<p>Étape 1 : 2024 → Informer les acteurs sur la démarche - Réunion d'information</p> <p>Étape 2 : 2nd semestre 2024 → Premiers ateliers par ZAE et entreprises volontaires, puis lancement des ateliers tous les 6 mois</p>	
Opérations associées	59, 64, 68, 69	
Cadre réglementaire	Loi LOM	
Bénéficiaires	Entreprises privées Établissements publics Salariés et Agents	
Coûts / subventions	<p>Coûts</p> <ul style="list-style-type: none"> • Action relativement peu onéreuse (Coût du matériel informatique, licence et VPN = environ 1000 € TTC) • 64 000 € pour 64 personnes. 	<p>Financement</p> <p>Dépense de fonctionnement. Peu d'aides sont allouées.</p>
Acteurs	<p>Publics</p> <ul style="list-style-type: none"> • CCICV • Communes 	<p>Privés</p> <p>Entreprises privées (intégrant un PDMie ou non)</p>
Evaluation	<p>Quantitative</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'entreprises proposant du télétravail • Nombre de salariés par entreprise en bénéficiant/ nombre de jours... 	<p>Qualitative</p> <ul style="list-style-type: none"> • Enquête de satisfaction annuelle auprès des salariés et des dirigeants.
Atouts/ Faiblesses	<p>Atouts</p> <ul style="list-style-type: none"> • Action rapide à mettre en place • Relativement peu onéreuse • Remettre le dialogue salarial au centre 	<p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une légère réorganisation est à prévoir • Il existe des postes pour lequel le télétravail n'est pas possible.

La livraison du dernier kilomètre

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray **Intégralité du territoire**

CONCEPT

Pour les communes relativement denses : Quincampoix, Buchy, Montville proposer la livraison du dernier Km en vélo.

- Le réseau Toutenvélo propose des formations gratuites pour monter sa « cyclo entreprise ». La livraison de colis, de fleurs, de courses, de courrier, ou encore les déménagements (<300kg) et le ramassage des biodéchets pourraient se faire, sur ces pôles, en vélo.
- Il est également possible de sensibiliser les entreprises dont les métiers comportent de nombreux déplacements professionnels, à effectuer les tournées sur ces pôles en vélo. (cf. macycloentreprise.fr, <https://lesboitesavelo.org/>, <https://www.toutenvelo.fr/rouen/>)

Description	<ul style="list-style-type: none"> • Communiquer sur ce dispositif • Faire une veille pour les porteurs de projets souhaitant se lancer dans l'expérience pour les soutenir 	
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> • Promouvoir une mobilité professionnelle plus durable • Diminuer le flux interne de voitures sur les pôles de Quincampoix, Montville et Buchy 	
Calendrier (Étapes)	<p>Étape 1 : 1^{er} semestre 2025 → Lancement des communications</p> <p>Étape 2 : 2nd semestre 2025 → Veille des porteurs de projets</p>	
Opérations associées	18, 19, 22, 24, 26, 33, 34, 59, 60	
Cadre réglementaire	Loi LOM, Code de la Route	
Bénéficiaires	<ul style="list-style-type: none"> • Les usagers de la route (fluidifier le trafic) • Les habitants (pour un centre-bourg apaisé) • Les entreprises (service de livraison durable) 	
Coûts / subventions	Coûts Action peu onéreuse.	Financement Les financements doivent être demandés par le porteur de projet. La CCICV ne l'est pas.
Acteurs	<p>Publics</p> <ul style="list-style-type: none"> • CCICV (compétence Mobilité, Communication et développement économique) • Communes (compétence développement économique) 	<p>Privés</p> <ul style="list-style-type: none"> • Société de transport privé • Entrepreneurs • Commerçants et artisans • Associations : les boîtes à vélo, macycloentreprise, toutenvélo...
Evaluation	<p>Quantitative</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre de projet de création détecté • Nombre de courses, Chiffres d'affaires etc. 	<p>Qualitative</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ressenti de l'entrepreneur • Ressenti en ville
Atouts/ Faiblesses	<p>Atouts</p> <ul style="list-style-type: none"> • Action relativement simple à mettre en place et peu coûteuse (communication et veille) • Action visible sur les pôles • Action solidaire pour les personnes ne pouvant se déplacer 	<p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ne peut se faire qu'avec un réseau cyclable performant • Il est nécessaire d'avoir un flux constant sur chacun des pôles pour atteindre une rentabilité économique pour la future entreprise. • Repose sur la volonté des entrepreneurs et leur zone de chalandise.

Participation au Schéma Directeur des Mobilités Cadran Nord-Ouest - MRN

Axe : **Barentin - Rouen** Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray Intégralité du territoire

CONCEPT

La MRN élabore un Schéma Directeur des Mobilités (SDM) abordant les perspectives urbaines et de mobilité sur le cadran Nord-Ouest du territoire métropolitain. Le périmètre d'étude (axe A150/A151 élargi) recoupe 6 EPCI. Les constats sont partagés : cristallisation du trafic au nœud formé par l'A150 ↔ le Pont Flaubert ↔ le pôle Mont-Riboudet, son incidence sur les communes jouxtant l'A150 et l'A151. L'intermodalité, le covoiturage sont également des priorités pour nos deux territoires.

Description	Participer au comité de pilotage du Schéma Directeur et informer les parties prenantes des projets en cours de réflexion ou mis en place.		
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> • Mutualiser les ressources pour la mise en place de projets servant nos deux territoires • Proposer des solutions cohérentes sur un axe de mobilité au-delà des frontières administratives 		
Calendrier (Étapes)	Étape 1 : 2022 → Reprise des discussions Étape 2 : 2023/2024 → Engagement dans le comité de pilotage		
Opérations associées	2, 7, 11, 36, 37,38, 65, 76		
Cadre réglementaire	Loi LOM		
Bénéficiaires	Les administrés des 6 EPCI Les 6 EPCI mutualisant leurs moyens.		
Coûts / subventions	Coûts	Financement	
	A définir selon le protocole établi et les études menées.	LEADER FOND VERT	
Acteurs	Publics	Privés	
	AURBSE EPCI (AOM) – MRN (Maitrise d'ouvrage) CCICV	SNCF TRANSITEC (BE - pilote le projet)	
Evaluation	Quantitative	Qualitative	
	Mise en place effective du SDM	<ul style="list-style-type: none"> • Contractualisation • Rapport temps passé / proposition concrète mise en place • Mise en commun des résultats d'études menées 	
Atouts/ Faiblesses	Atouts	Faiblesses	
	<ul style="list-style-type: none"> • Ce type d'échange et de cadrage permet une planification cohérente des actions de Mobilité sur un périmètre tenant compte des mobilités quotidiennes de nos administrés. • Source d'informations et de retour d'expérience des EPCI limitrophes • Mutualisation des ressources 	<ul style="list-style-type: none"> • Superposition de document de planification • Position de force de la MRN face aux autres EPCI • Un outil créé pour la MRN et pour son SDM 	

Elaboration d'une Charte de la Mobilité CCICV

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray **Intégralité du territoire**

CONCEPT

A l'instar de la Charte de voirie, la charte « Mobilité » dessinera les contours de la compétence et justifiera l'intervention de la CCICV dans les projets liés à cette compétence.

Description	Rédiger une charte intercommunale relative à l'intervention de la CCICV sur le thème de la Mobilité et définissant l'intérêt communautaire. Elle se composerait par exemple des sections suivantes : préambule, définition de la Mobilité et de l'intérêt communautaire, objectif, modalités d'intervention etc.		
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> • Dessiner les contours de la compétence mobilité • Justifier ou non l'intervention de la CCICV dans les projets 		
Calendrier (Étapes)	Étape 1 : 2025 1 ^{er} semestre → Réflexion et échanges avec la CT TDT Étape 2 : 2025 2 nd semestre → Rédaction et vote		
Opérations associées	18, 45, 75		
Cadre réglementaire	Loi LOM		
Bénéficiaires	CC ICV Communes		
Coûts / subventions	Coûts	Financement	
	Pas de frais supplémentaires.		
Acteurs	Publics	Privés	
	CCICV Communes		
Evaluation	Quantitative	Qualitative	
	Nombre de votes pour/contre Nombre de report effectif aux articles de cette charte dans les échanges entre CCICV et communes	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en place effective de la charte • Exhaustivité des situations qu'elle présentera 	
Atouts/ Faiblesses	Atouts	Faiblesses	
	La compétence Mobilité est nouvelle, cela permettrait d'établir une base solide et objective pour les échanges entre la CC ICV et les Communes	Il faut davantage de recul sur l'exercice de cette compétence pour permettre la rédaction d'une charte cohérente et quasi exhaustive.	

Liaison A28/A13 - Contournement Est

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe **Rouen - Amiens** Rouen - Gournay en Bray Intégralité du territoire

CONCEPT

Comme son nom l'indique, le contournement Est est une infrastructure routière (autoroute payante 2*2 voies) permettant de contourner Rouen pour décongestionner les pénétrantes rouennaises et de relier plusieurs territoires de la CCICV (l'A28 - Quincampoix) à la CASE (l'A13/A154 - Incarville) et à la RD18. Le tracé passe par la commune de Préaux et positionne un échangeur complet sur la commune de Quincampoix (liaison A28).

Il s'agira de veiller activement sur le projet afin d'anticiper ses conséquences sur les documents de planification et de proposer les aménagements adéquats. Une attention particulière devra être apportée à :

- L'impact foncier : consommation de 30 hectares. Lorsque l'on tend vers une 0 artificialisation nette des sols, d'autres projets d'aménagements pourraient être impactés. Si le contournement Est permettait de mieux desservir le territoire et d'attirer de nouveaux habitants, le flux de nouveaux arrivants sera moindre qu'estimé (contrainte légale 0 artificialisation nette, coût, emplois/actifs...).
- L'impact fonctionnel : Les mobilités quotidiennes sont relativement structurées. Modifier sensiblement les aménagements pourrait brouiller cette organisation et mener à des réflexions profondes sur les déplacements Domicile ↔ Travail.

Description

Les déplacements entre Domicile ↔ Travail sont structurés par « axe radial ». Si les déplacements CCICV ↔ Rive gauche/CASE seront simplifiés, quid du premier bassin d'emploi rouennais et des bassins secondaires (Bois-Guillaume, Darnétal, Bihorel...) alors desservis plutôt par les RN14 et 28.

A ce jour, il n'y a pas de diffuseur prévu au niveau de Quincampoix mais un échangeur. Le diffuseur suivant est à Vieux-Manoir ! Comment desservir efficacement les communes de la CCICV ? Un diffuseur serait plus adapté et permettrait de proposer dès l'entrée sur le territoire des solutions alternatives à la voiture (P+R, IRVE, Vélopartage, AVS, TAD, Covoiturage...). Cependant, l'aménagement et le financement seraient supportés en grande partie par la CCICV.

Dans une logique de décarbonation des déplacements, d'apaisement du trafic et de développement de solutions alternatives à l'autosolisme, la mise en place de l'ouvrage pourrait avoir certains aspects contreproductifs.

Objectif

- Appréhender au mieux le projet pour en anticiper les conséquences (positives ou non)
- Favoriser l'intermodalité si cela est rendu possible par quelques ajustements
- Valoriser les atouts de ce projet et les conformer aux enjeux du Développement durable dans toutes ses composantes (économiques, sociales et environnementales)

Calendrier (Étapes)

Étape 1 : 2024 → début des travaux
Étape 2 : 2029 → Mise en circulation

Opérations associées

3, 8, 39, 65

Cadre réglementaire

Loi LOM

Bénéficiaires

Tous les automobilistes (covoiturage, autopartage, autosolistes...) à condition que le territoire bénéficie d'un autre diffuseur et de solutions alternative dès la sortie.
Les entreprises du territoires encore mieux desservies.

	Coûts	Financement
Coûts / subventions	Les coûts des aménagements optionnels en sortie d'autoroute (en cas de diffuseur) sont définis dans les différentes fiches actions. Le coût du projet « contournement Est » : 1 milliards d'Euro.	
Acteurs	Publics DREAL et Préfet de Région Ministère de l'écologie, du DD et de l'énergie Les EPCI (CASE, MRN...) Les communes concernées	Privés
Evaluation	Quantitative	Qualitative
Atouts/ Faiblesses	Atouts <ul style="list-style-type: none"> • Les coûts de l'infrastructures sont supportés en grande partie par la Région et l'État • Desserte du territoire le rendant plus attractif • Décongestion du trafic 	Faiblesses <ul style="list-style-type: none"> • Le calendrier ne sera pas respecté • Conflit entre les partie prenantes (péages, tracé...) • Le contournement Est n'est pas la seule réponse aux enjeux économiques du territoire • Sans modification de l'échangeur au niveau de Quincampoix, l'impact pour la commune ne sera pas celui escompté. • Désorganisation des mobilités quotidiennes

L'avenir du service Mobilité de la CCICV

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray **Intégralité du territoire**

CONCEPT

La prise de la compétence Mobilité en juillet 2021 a donné naissance à la création d'un poste de chargé de projet Mobilité pour une durée de 3 ans. La réflexion se porte sur la pérennisation du service et son fonctionnement.

Description	La Mobilité est une compétence nouvelle et les solutions en constante évolution. La mise en œuvre et le suivi des actions entreprises (y compris dans le cadre du Plan de Mobilité Simplifié) nécessitent la pérennisation de ce type de poste. A terme, étoffer le service avec une personne supplémentaire pourrait permettre de gagner en efficacité via une répartition des tâches efficace et favoriser l'émulation pour innover.		
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> Permettre à la collectivité de proposer des solutions pertinentes en termes de Mobilité Pérenniser le service avec un coût modéré. 		
Calendrier (Étapes)	Étape 1 : 2025 → Pérenniser le poste Étape 2 : 2028 → Étoffer le service avec l'intégration d'un stagiaire ou d'un junior		
Opérations associées			
Cadre réglementaire	Loi LOM		
Bénéficiaires	Les administrés Les communes La CCICV		
Coûts / subventions	Coûts 55 000 € et 65 000 € / an	Financement LEADER/FEADER ADEME MOB'In France	
Acteurs	CCICV	Publics	Privés
Evaluation	Quantitative		Qualitative
Atouts/ Faiblesses	Atouts <ul style="list-style-type: none"> Dédier une personne à la compétence permet de garder un rythme d'avancement correct. La mise en œuvre du PDMs en sera facilité. La charge de travail ne sera pas répercutée sur les services de planification ou de voirie déjà chargés. Le poste est financé pour 3 ans (jusqu'en mars 2025). 		Faiblesses <ul style="list-style-type: none"> La compétence « Voirie d'intérêt communautaire » (pour les schémas cyclables, aires de covoiturage) et « Aménagement de l'espace » (stationnement) peuvent, dans une moindre mesure, palier à l'absence de Service Mobilité mais elles n'ont pas vocation à organiser la mobilité ou à faciliter le déploiement des mobilités actives sur le territoire. Coût plus élevé à partir de mars 2025.

Axe : Barentin - Rouen Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray **Intégralité du territoire****CONCEPT**

Les ZFE-m sont des zones géographiques définies où la circulation des véhicules est réglementée. L'instauration de ces zones vise une réduction forte de la pollution atmosphérique générée par le rejet de polluants émis par les véhicules et plus largement, l'amélioration de la qualité de l'air. En France, les ZFE-m reposent sur le système de vignettes Crit'Air.

La première étape de la mise en place de la ZFE-m sur le territoire métropolitain a débuté en janvier 2022 sur 16 communes. Aujourd'hui, tous les véhicules disposant d'une vignette classée Crit'Air 5 et 4 ou « non classés » n'ont plus le droit de circuler ou de stationner dans ce périmètre. Enfin, en 2025, le projet de loi portant sur la lutte contre le dérèglement climatique et le renforcement de la résilience face à ses effets, prévoit une interdiction de circulation et de stationnement des Crit'Air 3 ne respectant pas les normes de qualité de l'air ambiant.

L'instauration de la ZFE-m n'impacte pas uniquement les habitants de la MRN mais également l'ensemble des personnes s'y rendant, pour le travail comme pour le loisir. Aussi, il s'agirait de proposer des actions en faveur des mobilités « décarbonées ».

Description	<ul style="list-style-type: none"> Émettre un avis consultatif sur la mise en place d'une ZFE-m sur la MRN, Proposer des solutions alternatives à la voiture thermique (IRVE, covoiturage, mobilité active, transport en commun...) Faciliter le rabattement vers les parkings relais de la MRN 	
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> Pallier aux difficultés des administrés de la CCICV se rendant sur la métropole. 	
Calendrier (Étapes)	<p>Étape 1 : 2021 → Délibération du Conseil sur la ZFE-m</p> <p>Étape 2 : 2023/2024 → Rédaction du Plan de Mobilité simplifié</p> <p>Étape 2 : 2023/2028 → Mise en œuvre du PDMs</p>	
Opérations associées	1, 2, 5, 7, 8, 9, 11, 18, 36, 37, 38, 43, 44, 46, 52, 70, 72	
Cadre réglementaire	<p>LOM</p> <p>Projet de loi portant sur la lutte contre le dérèglement climatique et le renforcement de la résilience face à ses effets</p>	
Bénéficiaires	Habitant de la CCICV et de la MRN	
Coûts / subventions	<p>Coûts</p> <p>Le Budget est à définir selon les actions que la CCICV souhaitera mettre en place.</p>	<p>Financement</p> <p>Les financements dépendront des projets mis en place.</p>
Acteurs	<p>Publics</p> <p>CCICV MRN</p>	<p>Privés</p>
Evaluation	<p>Quantitative</p> <ul style="list-style-type: none"> Évolution du parc VE/ VHR Évolution du nombre d'IRVE Nombre d'actions mises en place palliant aux conséquences négatives de la ZFE-m Amélioration de la qualité de l'air 	<p>Qualitative</p>
Atouts/ Faiblesses	<p>Atouts</p> <ul style="list-style-type: none"> Amélioration de la qualité de l'air et diminution des GES sur le périmètre ZFE-m. Contraint les habitants et les collectivités à repenser les mobilités sur et entre leur territoire. 	<p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> L'avis de la CCICV est consultatif La ZFE-m impacte les habitants des EPCI limitrophes dont les solutions alternatives à l'automobile ne sont pas encore suffisamment développées.

La Nouvelle Ligne Paris-Normandie (LNPN)

Axe : **Barentin - Rouen** Rouen - Dieppe Rouen - Amiens Rouen - Gournay en Bray Intégralité du territoire

CONCEPT

L'amélioration de la desserte des territoires par le train est une priorité gouvernementale. Le tracé, encore à l'étude, proposerait une liaison Barentin ⇄ Rouen. Les élus ne sont pas en accord sur le tracé, la ligne ne desservirait pas les communes entre les villes de Barentin et Rouen. L'objectif de la LNPN étant de proposer un Paris ⇄ Rouen en une heure !

Description	<p>Il faudra veiller aux impacts du projet au niveau des :</p> <ul style="list-style-type: none"> Impacts fonciers : le calcul pourrait se résumer à 1 Km = 1 hectare de foncier consommé. A ce jour, le mode de calcul du décompte sur « l'espace foncier » n'est pas encore défini. Demander aux communes de céder leur espace sans bénéficier des atouts de la LNPN ne semble pas juste. La DUP n'est pas encore publiée. Impacts fonctionnels : Ce projet va de pair avec le projet de la création de la nouvelle gare Saint-Sever (Rouen, Rive-Gauche). Il permettra une redistribution du trafic et la mise en place possible de nouvelles rames sur les axes Rouen-Dieppe et Rouen-Amiens. Cette action améliorerait sensiblement la fréquence de desserte de nos gares puis le niveau de service que nous pourrions leur attribuer. C'est un argument pour maintenir ouverte la gare de Vieux-Manoir. <p>Une ligne T5 pourrait voir le jour sur la MRN reliant le Pont Flaubert à la nouvelle gare Rive-Gauche. Penser intermodalité aux extrémités de cette nouvelle ligne serait un atout pour notre territoire (P+R, vélopartage, covoiturage, AVS...)</p>	
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> Appréhender au mieux le projet pour en anticiper les conséquences Favoriser l'intermodalité si cela est rendu possible par quelques ajustements Valoriser les atouts de ce projet et les conformer aux enjeux du Développement durable dans toutes ses composantes (économiques, sociales et environnementales) 	
Calendrier (Etapes)	<p>Étape 1 : 2021-2025 → Etude des tracés</p> <p>Étape 2 : 2025 → Présentation des projets (T5, Gare Saint-Sever et LNPN).</p> <p>Étape 2 : 2033/2035 → ouverture de la ligne</p>	
Opérations associées	1, 2, 5, 37, 65, 72, 76	
Cadre réglementaire	LOM	
Bénéficiaires	<p>Les administrés des Villes de Yvetot, Barentin et Rouen.</p> <p>Les habitants de la CCICV pour la ligne T5 mais également si la redistribution de l'étoile ferroviaire est efficace et permet une desserte améliorée des axes Rouen-Dieppe et Rouen-Amiens.</p>	
Coûts / subventions	<p>Coûts</p> <p>Le coût du projet « LNPN » est estimé à 1 milliard d'Euro.</p>	<p>Financement</p>
Acteurs	<p>Publics</p> <p>SNCF : Gare & connexions et Réseaux L'État Les communes concernées</p>	<p>Privés</p>
Evaluation	<p>Quantitative</p> <ul style="list-style-type: none"> Nombre de Km tracé sur notre territoire et consommation foncière Evolution de la fréquence des trains sur les deux axes desservant la CCICV 	<p>Qualitative</p> <p>Intégration paysagère</p>
Atouts/ Faiblesses	<p>Atouts</p> <p>Actions peu coûteuses pour la CCICV en ce qui concerne la réflexion, la veille et l'intégration</p>	<p>Faiblesses</p> <p>Ces actions dépendent fortement des acteurs externes à la CCICV</p>

N°	Fiche action Dénomination	Difficulté (* , ** , ***)	Territoire	Territoire Complément	Tempora- lité	N° Action Associée	Références SDL	Estimatif (€ TTC) bas	Estimatif (€ TTC) haut	Commentaires
1	Faires des gares du territoire des PEM	**	Rouen-Dieppe	Rouen-Amiens	CT	3, 4, 5, 6, 12, 13, 14, 37, 40, 41, 46, 47, 66, 77	32	30 000,00 €	60 000,00 €	Estimatif bas pour : 2* 6 places + 1 dalle de 5m² +4 IRVE et raccordement
2	Améliorer le rabattement vers les Parking relais de la MRN	***	Intégralité		MT	3, 4, 11, 34, 37, 38, 65, 72, 76,	25,3,79,80,81,82	203 000,00 €	289 000,00 €	Estimatif pour 1 ligne de covoiturage et 1 ligne de TAD sur 1 an
3	Création de ligne(s) de Transport à la Demande (TAD)	***	Intégralité		MT	2, 4, 60, 61, 65,	30,80,79,81,82	125 000,00 €	150 000,00 €	Pour une ligne
4	La MaaS au service de l'intermodalité	*	Intégralité		MT	1, 3, 55, 60, 61, 66		10 000,00 €	150 000,00 €	Selon le modèle choisi.
5	Améliorer le cadencement des transports ferroviaires	**	Rouen-Dieppe	Rouen-Dieppe	MT	1, 3, 18, 19, 20, 25, 27, 60, 61, 66, 77		- €	- €	Coût majoritairement supporté par la Région
6	Améliorer la desserte des polarités par le Réseau Nomad Car	**	Intégralité		CT	1, 2, 4, 5, 60, 61,		- €	- €	Coût majoritairement supporté par la Région
7	Création d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service A150	***	Barentin-Rouen		LT	2, 36, 76,77	87	6 165 000,00 €	26 165 000,00 €	Coût pour 1 année de fonctionnement (15 A/R/ jour)et peu de génie civil et avec génie civil sur 5 km
8	Création d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service – A28	***	Rouen-Amiens		LT	2, 36, 76,78	79,80,81	6 165 000,00 €	26 165 000,00 €	Coût pour 1 année de fonctionnement (15 A/R/ jour)et peu de génie civil et avec génie civil sur 5 km
9	Création d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service – RN31	***	Rouen-Gournay en Bray		LT	2, 36, 76,79	33	6 165 000,00 €	26 165 000,00 €	Coût pour 1 année de fonctionnement (15 A/R/ jour)et peu de génie civil et avec génie civil sur 5 km
10	Ouvrir le transport scolaire aux autres voyageurs	**	Intégralité		CT	3	33	6 290 000,00 €	6 290 000,00 €	Sur la base de 1 000 € par élève par an (Région normandie 135 000 000 € pour 134 000 élèves)
11	Prolongement de la ligne 10 - Réseau Astuce	*	Barentin-Rouen		CT	2, 65, 72, 76	33	51 000,00 €	70 000,00 €	

N°	Fiche action Dénomination	Difficulté (*, **, ***)	Territoire	Territoire Complément	Tempora- lité	N° Action Associée	Références SDL	Estimatif (€ TTC) bas	Estimatif (€ TTC) haut	Commentaires
12	Déployer les Abris Vélos Sécurisés	*	Intégralité		CT	1, 4, 14, 15, 16, 18, 34, 47, 60, 61	37,39,41,43,45,47	878 192,00 €	1 152 272,00 €	1 AVS sur chaque commune 6 place avec serrure automatisée
13	Développer le vélopavage	**	Intégralité		MT	1, 4, 15, 18, 34,47, 60,61	49,59	84 096,00 €	230 836,00 €	Estimatif bas : sur un an, en LDD et estimatif haut : achat sur 3 ans
14	Déployer des « mini – station de réparation »	*	Intégralité		CT	1, 4, 12, 15, 18, 34, 47, 60, 61	63,62	96 000,00 €	256 000,00 €	1 station par commune
15	Apprentissage du vélo à tout âge	*	Intégralité		CT	12, 13, 14, 16, 17,18, 60, 63	30	- €	- €	Compter sur le bénévolat et le rôle des institutions.
16	Mise en place d'une signalétique - Mode actif	*	Intégralité		CT	12, 13, 15,18, 34, 35, 47, 60, 61, 63		33 000,00 €	55 000,00 €	Selon le SDL + 10% d'inflation, sur 100 km
17	Accompagner les initiatives locales pour les élèves de primaire et maternelle	**	Intégralité		MT	15, 16, 47, 60, 61, 62, 63,	60,58,	20 000,00 €	55 000,00 €	Selon l'achat de matériel et la solution choisie
18	Elaborer un schéma directeur cyclable	**	Intégralité		MT	4, 12, 13, 14, 15, 16, 19 puis de 20 à 33, 34, 35, 60, 61, 66, 71,	54	45 000,00 €	93 000,00 €	Schéma + animation poussée de la politique vélo pour l'estimation haute.
19	Liaison Buchy ⇄ PEM Montérolier-Buchy	**	Rouen-Amiens		MT	1, 4, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 34, 35,		150 000,00 €	290 000,00 €	Sans acquisition foncière. Selon l'itinéraire et l'aménagement choisis
20	Longuerue ⇄ Gare Longuerue-Vieux Manoir ⇄ Vieux-Manoir	**	Rouen-Amiens		MT	1, 4, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 34, 35,		42 000,00 €	350 000,00 €	Sans acquisition foncière. Selon l'itinéraire et l'aménagement choisis. 42 000 € si Chaussidou
21	Liaison Martainville-Epreville ⇄ Ry	**	Rouen-Gournay en Bray		MT	4, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 34, 35,		185 000,00 €	440 000,00 €	Sans acquisition foncière. Selon l'itinéraire et l'aménagement choisis
22	Liaison Collège de Buchy ⇄ Centres-bourg	***	Rouen-Amiens		LT	4, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 34, 35,	25,31	1 310 000,00 €	2 620 000,00 €	Sans acquisition foncière. Selon l'itinéraire et l'aménagement choisis
23	Liaison Collège de Clères ⇄ Centres-bourg	***	Rouen-Dieppe		MT	4, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 34, 35,	25	2 242 000,00 €	4 484 000,00 €	Sans acquisition foncière. Selon l'itinéraire et l'aménagement choisis

N°	Fiche action Dénomination	Difficulté (* , ** , ***)	Territoire	Territoire Complément	Tempora- lité	N° Action Associée	Références SDL	Estimatif (€ TTC) bas	Estimatif (€ TTC) haut	Commentaires
24	Liaison Collège de Montville ⇔ Centres-bourg	***	Rouen-Dieppe		MT	4, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 34, 35,	25,26,27	345 000,00 €	690 000,00 €	Sans acquisition foncière. Selon l'itinéraire et l'aménagement choisis
25	Gare de Longuerue-Vieux Manoir ⇔ ZAE du Moulin d'Ecalles ⇔ Bourg de la Rue-Saint-Pierre	**	Rouen-Amiens		MT	1, 4, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 34, 35,	25,26,28,29	280 000,00 €	560 000,00 €	Sans acquisition foncière. Selon l'itinéraire et l'aménagement choisis
26	MRN ⇔ ZAE Porte Nord-Ouest de Rouen ⇔ Saint-Jean du Cardonnay / La Vaupalière	**	Barentin-Rouen		MT	4, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 34, 35,	24	375 000,00 €	750 000,00 €	Sans acquisition foncière. Selon l'itinéraire et l'aménagement choisis
27	PEM Clères ⇔ Centre Bourg de Clères ⇔ Grugny (EPD)	**	Rouen-Dieppe		MT	1, 4, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 34, 35,		125 000,00 €	350 000,00 €	Sans acquisition foncière. Selon l'itinéraire et l'aménagement choisis
28	Cottévrard/Grigneuseville/ Beaumont le Hareng ⇔ Centre Bourg de Bosc-le-Hard	**	Rouen-Dieppe		MT	4, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 34, 35,	31	720 000,00 €	1 440 000,00 €	Sans acquisition foncière. Selon l'itinéraire et l'aménagement choisis
29	Eslettes ⇔ ZAE Polen 1&2 ⇔ Montville	**	Rouen-Dieppe		MT	4, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 34, 35,	31	230 000,00 €	460 000,00 €	Sans acquisition foncière. Selon l'itinéraire et l'aménagement choisis
30	Clères ⇔ Montville	***	Rouen-Dieppe		MT	1, 4, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 34, 35,		430 000,00 €	860 000,00 €	Sans acquisition foncière. Selon l'itinéraire et l'aménagement choisis
31	Roumare Centre-Bourg ⇔ Barentin	**	Barentin-Rouen		MT	4, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 34, 35,	22	125 000,00 €	350 000,00 €	Sans acquisition foncière. Selon l'itinéraire et l'aménagement choisis
32	Martainville-Épreville ⇔ MRN	**	Rouen-Gournay en Bray		MT	4, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 34, 35,		400 000,00 €	800 000,00 €	Sans acquisition foncière. Selon l'itinéraire et l'aménagement choisis
33	Quincampoix ⇔ Isneauville	**	Rouen-Amiens		MT	4, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 34, 35,		150 000,00 €	300 000,00 €	Sans acquisition foncière. Selon l'itinéraire et l'aménagement choisis
T-01	La vallée du Crevon - Tourisme	***	Rouen-Amiens		MT	4, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 34, 35,		240 000,00 €	1 080 000,00 €	Sans acquisition foncière. Selon l'itinéraire et l'aménagement choisis
34	Assurer la continuité des pistes cyclables	*	Intégralité		MT	18, 35, 66,		- €	- €	
35	Aménager des itinéraires piétonniers dans les centres bourgs	**	Intégralité		MT	16, 17, 18, 34, 41, 47, 60, 61, 62, 63,	70,71	- €	- €	Le chiffrage ne peut intervenir qu'après l'estimation de l'ensemble des travaux

Accusé de réception en préfecture
076-200070449-20231204-2023-12-04-125-DE
Date de réception préfecture : 14/12/2023

N°	Fiche action Dénomination	Difficulté (*, **, ***)	Territoire	Territoire Complément	Tempora- lité	N° Action Associée	Références SDL	Estimatif (€ TTC) bas	Estimatif (€ TTC) haut	Commentaires
36	Création d'une voie réservée au covoiturage – A150 / A 151	***	Barentin-Rouen		MT	2, 7, 37, 38, 39, 49, 72, 76,		9 000 000,00 €	14 400 000,00 €	"Environ 9 Km de l'échangeur de Roumare à Rouen : Entre 14 400 000 € et 9 000 000 € selon les travaux à réaliser. Coût inférieur si l'optimisation de la BAU est possible et que le génie civil est peu important."
37	Mise en place d'une application de covoiturage	*	Intégralité		CT	1, 2, 36, 38, 39, 40, 53, 54, 55, 59, 60, 61		180 000,00 €	210 000,00 €	Coût sur 1 année
38	Création de lignes de covoiturage	**	Intégralité		MT	1, 2, 4, 36, 37, 39, 49, 55, 59, 60, 61		15 000,00 €	128 000,00 €	15 000 € d'étude environ et pour 1 ligne de covoiturage
39	Développer les aires de covoiturage	**	Intégralité		MT	12, 14, 37, 40, 46, 49, 55, 60, 61, 65, 66	69,73	70 000,00 €	180 000,00 €	Source ADCF, France
40	Sécuriser et encadrer la pratique du covoiturage	**	Intégralité		MT	12, 14, 37, 40, 46, 49, 55, 60, 61, 65, 66	74	10 000,00 €	120 000,00 €	Estimatif bas : 200€/place *10 pour 4 aires et Estimatif haut : 1500€/place *20 places pour 4 aires
41	Gérer et maîtriser le stationnement	*	Intégralité		CT	12, 13, 14, 37, 39, 40, 46, 49, 55, 60, 61, 62, 63, 65, 66	67	- €	- €	Non supporté par la CCICV
42	Former à l'éco-conduite	*	Intégralité		CT	59, 61		3 500,00 €	16 000,00 €	Pour les agents de la CCICV
43	L'autopartage - organisé par la CCICV	**	Intégralité		LT	1, 2, 12, 44, 46, 48, 49, 60, 61,		80 000,00 €	160 000,00 €	Pour une ou deux stations test, coût de fonctionnement annuel
44	L'autopartage - entre particuliers	*	Intégralité		CT	42, 43, 49, 60, 61		- €	- €	
45	Affirmer la hiérarchisation de la voirie dans les règles de l'urbanisme	*	Intégralité	Intégralité	CT	18, 34, 35, 61, 65, 66		- €	- €	
46	Superviser le déploiement d'IRVE sur le territoire	**	Intégralité		MT	1, 4, 43, 48, 58, 60, 61, 65, 76		- €	- €	Difficile à chiffrer selon le montage choisi.
47	Créer des zones de rencontre ou zone 30km/h	*	Intégralité		CT	15, 16, 45, 60, 61, 66, 73		30 720,00 €	350 720,00 €	Estimation haute : 1 radar par commune et 4 panneaux de délimitation de la zone

N°	Fiche action Dénomination	Difficulté (* , ** , ***)	Territoire	Territoire Complément	Tempora- lité	N° Action Associée	Références SDL	Estimatif (€ TTC) bas	Estimatif (€ TTC) haut	Commentaires
48	Verdissement de la flotte de véhicule de la CCICV	**	Intégralité		LT	42, 43, 46, 76,		48 000,00 €	105 000,00 €	
49	Délivrer un label autopartage/ covoiturage « CC ICV »	*	Intégralité	Intégralité	CT	37, 39,40, 41, 43, 44, 55, 60, 61		- €	- €	
50	Le salarié au cœur de la Mobilité des ZAE	***	Intégralité		MT	57, 59, 60, 61		- €	200 000,00 €	Difficile à chiffrer selon le montage choisi.
51	Créer un partenariat auto-écoles solidaires ou associatives	*	Intégralité	Intégralité	CT			15 000,00 €	18 300,00 €	Pour 10 élèves par an à condition que les auto-écoles proposent 20% de réduction
52	Promouvoir la location de véhicule chez le garagiste/ concessionnaire	*	Intégralité	Intégralité	CT	4, 42, 60, 61, 66, 76		- €	- €	
53	Instaurer le Forfait Mobilité Durable - CCICV	*	Intégralité		CT	1, 14, 34, 37, 39, 40, 49, 54, 55, 59,		- €	20 000,00 €	
54	Instaurer le Forfait Mobilité Durable - Entreprises	*	Intégralité		CT	1, 14, 34, 37, 39, 40, 49, 50, 53, 55, 59,		- €	- €	
55	S'inscrire au Registre de preuve de covoiturage	*	Intégralité		CT	36, 37, 38, 39, 40, 41, 49, 53, 54, 60, 66		- €	- €	
56	Les garages auto solidaires	**	Intégralité		CT	51, 52, 57, 60, 61 76,		- €	- €	Sauf si souhait de la CCICV de subventionner une partie de l'opération (donc des réparations)
57	Promouvoir les aides favorisant le retour à l'emploi via les mobilités	*	Intégralité		CT	52, 56, 60, 61, 65,	31	- €	- €	Sauf si la CCICV souhaite proposer sa propre aide financière.
58	Ouvrir des stations d'avitaillement en GNV, Biocarburant ou Hydrogène	***	Barentin-Rouen	Rouen-Amiens	MT	46, 60, 61, 66, 73		400 000,00 €	1 040 000,00 €	Estimation haute : 1 station GNV (petite capacité) + Hydrogène et 400 000 € environ pour l'une des deux

N°	Fiche action Dénomination	Difficulté (*, **, ***)	Territoire	Territoire Complément	Tempora- lité	N° Action Associée	Références SDL	Estimatif (€ TTC) bas	Estimatif (€ TTC) haut	Commentaires
59	Impulser le déploiement des Plans de Mobilité Interentreprise et collectivités	*	Intégralité	Intégralité	CT	37,40, 42, 44,49,50,54,64, 70	23	- €	1 000,00 €	
60	Communiquer régulièrement : La Mobilité sur le territoire	*	Intégralité	Intégralité	CT	52, 57, 61,67	54,57,59	5 000,00 €	13 000,00 €	13 000 si adhésion à une application prise en charge par la CCICV
61	Création d'un Guide de la Mobilité	*	Intégralité	Intégralité	MT	60	54,55,56	600,00 €	1 500,00 €	
62	Concertation - Habitants	**	Intégralité	Intégralité	CT	60, 61, 63	82	500,00 €	500,00 €	
63	Concertation - Communes	*	Intégralité	Intégralité	CT	60, 61, 62		500,00 €	500,00 €	
64	Création d'un Comité des partenaires	*	Intégralité	Intégralité	CT	62, 63		- €	- €	Délibération et règlement préparé à faire validé par le Conseil communautaire
65	Reprendre le dialogue entre AOM	*	Intégralité	Intégralité	CT	2, 4, 7, 8, 9, 11, 36, 60, 61, 66, 72, 74, 75, 76, 77,		- €	- €	
66	Mettre à jour les informations « Mobilité » sur les bases de données gouvernementale	**	Intégralité	Intégralité	MT	4, 45, 46, 55, 60, 65		- €	- €	
67	Promouvoir les actions solidaires - Car 276	*	Intégralité	Intégralité	CT	44, 60, 61,		- €	- €	

RÉDUIRE LE BESOIN
DE SE DÉPLACER

N°	Fiche action Dénomination	Difficulté (* , ** , ***)	Territoire	Territoire Complément	Tempora- lité	N° Action Associée	Références SDL	Estimatif (€ TTC) bas	Estimatif (€ TTC) haut	Commentaires
68	Créer des tiers-lieux	***	Intégralité	Intégralité	MT	60, 61, 69, 70		15 000,00 €	51 000,00 €	Pour 1 tiers lieux, 30m²
69	Proposer des services itinérants	***	Intégralité	Intégralité	LT	57, 60, 68, 70		130 000,00 €	350 000,00 €	
70	Promouvoir le recours au télétravail	*	Intégralité	Intégralité	CT	59, 64, 68, 69,		- €	64 000,00 €	Selon le choix de la structure. Pour CCICV
71	La livraison du dernier Km	*	Intégralité	Intégralité	CT	18, 19, 22, 24, 26, 33, 34, 59, 60		- €	- €	

S'ADAPTER AUX
CHANGEMENTS DU TERRITOIRE

72	Participation au Schéma Directeur des Mobilité Cadran Nord-Ouest - MRN	*	Barentin-Rouen	Barentin-Rouen	CT	2, 7, 11, 36, 37,38, 65, 76		- €	- €	Budget à définir selon les protocoles et études menées.
73	Elaboration d'une Charte de la Mobilité CCICV	*	Intégralité	Intégralité	MT	18, 45, 75		- €	- €	
74	Liaison A28/A13 – Contournement Est	*	Rouen-Amiens	Rouen-Amiens	LT	3, 8, 39, 65		- €	- €	Budget à définir selon le tracé et la création d'un diffuseur.
75	L'avenir du service Mobilité de la CCICV	*	Intégralité	Intégralité	MT			55 000,00 €	65 000,00 €	
76	La ZFE-m - MRN	*	Intégralité	Intégralité	CT	1, 2, 5, 7, 8, 9, 11, 18, 36, 37, 38, 43, 44, 46, 52, 70, 72,		- €	- €	Budget à définir selon les actions mises en place
77	La Nouvelle Ligne Paris-Normandie (LNPN)	*	Barentin-Rouen	Barentin-Rouen	LT	1, 2, 5, 37, 65, 72, 76,				

ESTIMATIF SUR 5 ANS OU PLUS

43 768 108,00 €

120 664 628,00 €

Accusé de réception en préfecture
076-200070449-20231204-2023-12-04-125-DE
Date de réception préfecture : 14/12/2023

ANNEXES

Sources

ÉTUDES

- Agence d'Urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure. Etude Mobilité(s) C.C Inter-Caux Vexin, 11 janvier 2022. 55 p.
- Agence d'Urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure, Métropole Rouen Normandie, Les pratiques de mobilités des habitants de l'aire urbaine de Rouen et de l'Agglo Seine-Eure, juillet 2020, 10p.
- Centre d'Etudes et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement. Rapport d'étude : Prise de compétence mobilité Inter Caux Vexin, Appui méthodologique et opérationnel d'aide à la décision, février 2021. 14 p.
- Pays entre Seine et Bray, Iter & EnviroScop. Schéma Local de Déplacements, 2015. 89 p.
- Pays entre Seine et Bray. Schéma de Cohérence Territoriale, 2014.
- Cerema. Le plan de mobilité simplifié. Un outil souple et stratégique pour organiser les mobilités dans les villes moyennes et les territoires ruraux. Bron : Cerema, 2021. Collection Références. 978-2-37180-518-7 (pdf)
- DREAL Normandie / Service mobilités et infrastructures et Mission communication. Le covoiturage en Normandie, 2022. Observatoire normand des déplacements (ONDE), 2022, 36 p.

LOIS

- LOI N°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités -JORF N00299 du 26 décembre 2019

OUVRAGES

- Mangin David, La ville franchisée forme et structure de la ville contemporaine, Edition de la Vilette, 2004, 398 pages.
- BONNAFOUS Alain, PATIER-MARQUE Danièle et PLASSARD François. Mobilité et vie quotidienne. Nouvelle édition [en ligne]. Lyon : Presses universitaires de Lyon, 1981 (généré le 30 août 2022). Disponible sur Internet : <http://books.openedition.org/pul/7430>. ISBN : 9782729709761. DOI : <https://doi.org/10.4000/books.pul.7430>.
- AdCF & Engie. Écomobilité : Agir à l'échelle intercommunale, Guide pratique, avril 2020

SITE INTERNET

Pour la compréhension des lois et du fonctionnement des collectivités territoriales :

- <https://www.vie-publique.fr/>
- https://www.ecologie.gouv.fr/loi-orientation-des-mobilites#scroll-nav_2

Pour les actions, les chiffrages et les définitions :

- [https://francetierslieux.fr/quest-ce-quun-tiers-lieu/#:~:text=Le%20tiers%2Dlieu%20est%20d%C3%A9fini,entreprise%20\(second%2Dplace\)](https://francetierslieux.fr/quest-ce-quun-tiers-lieu/#:~:text=Le%20tiers%2Dlieu%20est%20d%C3%A9fini,entreprise%20(second%2Dplace))
- <https://expertises.ademe.fr/air-mobilites/mobilite-transports>
- <https://www.anbdd.fr/developpement-durable/laboratoire-didees-et-themes-emergents/habitat-et-mobilite-durable/>
- https://www.insee.fr/fr/statistiques/5358250#figure4_radio1
- https://ressources.data.sncf.com/explore/dataset/frequentation-gares/export/?disjunctive.nom_gare&disjunctive.code_postal
- Exemple de Santé Bus ou DoK'ICI (Orne)
- <https://www.perchenormand.fr/vie-quotidienne/mobilite-transports/>
- macycloentreprise.fr
- <https://lesboitesavelo.org/>
- <https://www.toutenvelo.fr/rouen/>
- <http://espace-numerique-mobile.fr/>
- <https://www.passpasscovoiturage.fr/defi>
- <https://mes-aides.pole-emploi.fr/transport-et-mobilite>

- <https://www.banquedesterritoires.fr/carburants-alternatifs-un-decret-fixe-le-cadre-reglementaire-des-bornes-de-ravitaillement>
- Tok Tok, La tournée pour parler famille, jeunesse et mobilité - Coutances mer et bocage, 2020 : [youtube.com/watch?v=pxETigh2Gm0](https://www.youtube.com/watch?v=pxETigh2Gm0)
- Pierre Ageron « Notion à la une : intermodalité », Géoconfluences, septembre 2014. <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/a-la-une/notion-a-la-une/notion-a-la-une-intermodalite>
- <https://www.gart.org/>
- <https://www.futura-sciences.com/planete/definitions/developpement-durable-ecomobilite-7529/>
- <https://www.inc-conso.fr/>
- <https://www.cerema.fr/fr/actualites/deploiement-du-maas-france-etat-lieux-2021>
- <https://www.vie-publique.fr/fiches/20118-la-cooperation-intercommunale-et-les-epci>

Les sites ressources proposés par la Région :

Pour les données régionales (outils spécifiques / open data) :

- Etudes des mobilités (<https://normandie.maps.arcgis.com/>)
- Open Data Normandie (<https://opendata.normandie.fr/>)
- Cartothèque | SIG - Normandie (<https://sig.normandie.fr/cartotheque?tid=16&keys=>)
- Nomad | Région Normandie (<https://www.normandie.fr/nomad>)

Pour les données générales de transport :

- Le Point d'Accès National aux données ouvertes de transport (<https://transport.data.gouv.fr/>)
- <https://www.data.gouv.fr/fr/>

Pour les données ferroviaires :

- Accueil – SNCF Open Data (<https://ressources.data.sncf.com/pages/accueil/>)
- Transport ferroviaire | Cerema (<https://www.cerema.fr/fr/activites/mobilites/politiques-services-mobilite/ferroviaire#geofer>)

Pour les données générales et de déplacements :

- Résultats détaillés de l'enquête mobilité des personnes de 2019 | Données et études statistiques (<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/resultats-detailles-de-lenquete-mobilite-des-personnes-de-2019>)
- Insee - Statistiques locales (<https://statistiques-locales.insee.fr/#view=map1&c=indicator>)
- Visualisation cartographique - Géoportail (<https://www.geoportail.gouv.fr/carte>)

Pour les données de covoiturage :

- Observatoire national du covoiturage au quotidien (<https://observatoire.covoiturage.beta.gouv.fr/cartes/flux/>)

Pour les données cyclables :

- Le Baromètre des Villes Cyclables (<https://barometre.parlons-velo.fr/>)
- Aménagements cyclables (<https://www.amenagements-cyclables.fr/fr/stats>)
- Itinéraires vélo adaptés | Geovelo (<https://geovelo.fr/fr/route?c=1.411589,49.635927&z=9.66>)
- Et si un indicateur de cyclabilité aidait à objectiver les politiques publiques et à mieux comprendre les dynamiques locales ? | Vélo & Territoires (<https://www.velo-territoires.org/actualite/2022/05/11/indicateur-de-cyclabilite/>)
- 8 recommandations pour réussir votre piste cyclable | Cerema (<https://www.cerema.fr/fr/actualites/8-recommandations-reussir-votre-piste-cyclable>)

Pour les bornes de recharge électrique :

- GIREVE - Nos offres ePOI (<https://www.gireve.com/fr/epoi>)

Autres données transport et mobilités :

- Créer demain (<https://creer-demain.fr/>)
- France Mobilités : Innovation, expérimentation et actions de transports et mobilité durables dans les territoires (<https://www.francemobilites.fr/>)

Glossaire

Abri Vélo Sécurisé (AVS) : Selon la Loi LOM, un stationnement dit sécurisé doit « obligatoirement permettre de stabiliser et de fixer le vélo par deux points. Ils doivent aussi bénéficier d'une surveillance humanisée, d'une vidéo-surveillance ou d'un système de fermeture sécurisée... ». Le décret indique que les stationnements doivent être situés dans des endroits couverts et éclairés. Le stationnement peut se suffire à lui-même pour les derniers critères.

Accessibilité : Selon le CEREMA, l'accessibilité est la « possibilité pour les individus d'atteindre les équipements, les services et les activités désirés grâce aux moyens de déplacement disponibles en un temps satisfaisant. »

Autopartage : Selon le Ministère, l'autopartage est la mise à disposition de véhicules en libre-service, au profit d'usagers et pour la durée et la destination de leur choix.

Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) : personne publique compétente pour l'organisation des mobilités au sein de son ressort territorial. La CCICV est AOM Locale ; la Région, chef de file, est AOM Régionale.

Autosolisme : C'est un néologisme, illustrant le fait de voyager seul dans son véhicule.

Boucle de déplacement : Enchaînement de déplacements dont l'origine et la destination coïncident. La Boucle principale « domicile-domicile » peut comporter plusieurs boucles internes comme « travail-travail ».

Covoiturage : utilisation par plusieurs usagers d'un même véhicule pour effectuer tout ou partie du trajet.

Déplacement : Un déplacement selon Alain Bonnafous (économiste français spécialisé en économie des transports), est « un changement de lieu se caractérisant par un motif à l'origine et un motif à la destination ». Un déplacement peut comporter plusieurs trajets.

Déplacement secondaire : Il s'agit de trajet non lié au Domicile.

Écomobilité ou Mobilité durable : Mobilité pratique, peu polluante et respectueuse de l'environnement et du cadre de vie. Ce domaine est intégré dans les politiques d'aménagement et de gestion des villes.

Engins de Déplacement Personnel Motorisés (EDPM) : Sont considérés comme des EDPM (trottinettes électriques, monoroues, gyropodes, hoverboards). Leurs utilisateurs doivent appliquer les règles du code de la route qui garantissent leur sécurité et celle des autres.

Établissement public de coopération intercommunale (EPCI) : Les EPCI mettent en œuvre la coopération intercommunale permettant de « gérer en commun des équipements ou des services publics (collecte et traitement des ordures ménagères, assainissement, transports urbains...) et élaborer des projets de développement économique, d'aménagement ou d'urbanisme à l'échelle d'un territoire plus vaste que celui de la commune ».

Infrastructure de Recharge pour Véhicules Electriques (IRVE) : l'ensemble des éléments matériels nécessaires pour recharger le véhicule électrique (bornes de recharge, coffret de pilotage (analyse et gestion des données).

Intermodalité : Selon Pierre Ageron, « l'intermodalité désigne l'aptitude d'un système de transport à permettre l'utilisation successive d'au moins deux modes, intégrés dans une même chaîne de déplacement ». En d'autres termes, l'intermodalité consiste en un enchaînement de plusieurs modes de transports au cours d'un seul déplacement ou encore d'un mode de transport différent pour chaque trajet (AURBSE, EMD-2017).

Interopérabilité : Selon le Larousse, l'interopérabilité est la capacité pour des matériels, des logiciels ou des protocoles différents à fonctionner ensemble et à partager des données.

Location longue durée : Selon l'INC, la location longue durée, LLD, permet de louer une voiture pour une durée déterminée (généralement entre 12 et 60 mois), moyennant le paiement de mensualités. La LLD n'est pas un crédit et n'offre pas la possibilité d'acheter la voiture à la fin du contrat (à la différence du Crédit-Bail ou LOA).

Loi d'Orientation des Mobilités (Loi LOM) : Selon le Ministère, La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 transforme en profondeur la politique des mobilités, avec un objectif simple : des transports du quotidien à la fois plus faciles, moins coûteux et plus propres. Il implique les différents échelons territoriaux (AOM Locales et Régionales) afin de donner aux territoires de réels outils pour répondre aux besoins de leurs administrés.

Mobilité active : Tous les modes de déplacement qui impliquent une dépense énergétique et/ou nécessite un effort musculaire.

Mobilité inclusive ou solidaire : Selon « 1 Km à pied », c'est une approche de la Mobilité qui vise répondre aux besoins de chacun et particulièrement à ceux des personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale.

Accusé de réception en préfecture
076-200070449-20231204-2023-12-04-125-DE
Date de réception préfecture : 14/12/2023

Mobility as a Service (MaaS) : Selon le CEREMA, la mobilité servicielle permet à l'utilisateur de concevoir la mobilité comme un service. Grâce à une plateforme à laquelle l'utilisateur se connecte par smartphone, ce dernier a accès à toute l'information pertinente sur son trajet (les horaires, les lignes de transport, la réservation). Il peut également calculer un itinéraire ou acheter et valider des titres de transport via compte d'utilisateur.

Multimodalité ou Plurimodalité : Selon l'EMD (2017), la multimodalité consiste dans la pluralité de choix que nous offre le système de transport pour effectuer un même déplacement.

Plan de Déplacement Urbain (PDU) : Document stratégique de planification de la mobilité obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Il est remplacé par le Plan de Mobilité.

PCS : Professions et catégories socioprofessionnelles. C'est une nomenclature fondée par l'INSEE (1954) permettant de recenser et classer les individus selon leur situation professionnelle (métier, activité économique et qualifications).

Trajet : Un trajet est une distance à parcourir entre un point de départ et un point de destination. Il se caractérise par la conservation d'un même mode de déplacement. M. Bonnafous et al, prend l'exemple d'un déplacement en bus ayant une correspondance : il s'agit d'un déplacement à 2 trajets.

Transport en collectif en site propre : C'est qui emprunte une voie ou un espace qui lui est réservé. Généralement, il est assuré d'avoir la priorité sur les automobilistes et sont donc plus rapides.

Versement Mobilité (VM) : Selon le Ministère, il succède au versement transport (VT). C'est une contribution due par tous les employeurs qui embauchent plus de 10 salariés. Elle permet de financer les transports en commun. L'Urssaf, reverse ensuite cette cotisation aux AOM.

Les autres concepts sont détaillés sur les fiches « action ».