

Communauté de Communes d'Yvetot Normandie – Décembre 2023

Plan de mobilité Simplifié de la communauté de communes d'Yvetot Normandie

RAPPORT FINAL



Table des matières

1.LA DEMARCHE D'ELABORATION DU PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

2.LE DEROULEMENT DU DIAGNOSTIC

3.LES ENSEIGNEMENTS DU DIAGNOSTIC

1. Un territoire dépendant de l'automobile	6
1.1 Un territoire polarisé	6
1.2 Des déplacements majoritairement motorisés	7
1.3 Un impact non négligeable dans le budget des ménages	8
2. Des alternatives à la voiture particulière peu développées	9
2.1 Un réseau TC urbain peu attractif	9
2.1.1 Offre du réseau Vikibus	9
2.1.2 Demande liée au réseau Vikibus	10
2.1.3 Financement du réseau Vikibus	11
2.1.4 Synthèse	11
2.2 Un réseau TC interurbain peu lisible et peu attractif	11
2.3 Un réseau ferré efficace mais dont l'accessibilité peut être améliorée	12
2.3.1 Offre du réseau ferré	12
2.3.2 Demande liée au réseau ferré	12
2.3.3 Le pôle Gare SNCF	12
2.4 Des modes actifs en développement	13
2.5 Des aires de covoiturage présentes sur le territoire	13
2.6 Des bornes de recharge pour véhicules électriques présentes sur le territoire ..	13
3. Apports de la concertation	14
3.1 Enquêtes auprès des habitants sur leurs pratiques de mobilité (hors PDMS - décembre 2020)	14
3.2 Ateliers de concertation réalisés dans le cadre du PDMS	14
3.2.1 Atelier secteur économique (10.11.2022)	15
3.2.2 Atelier secteur scolaire (09.11.2022)	16
3.2.3 Atelier élus (22.11.2022)	18
3.2.4 Second atelier élus (10.07.2022)	20
3.3 Enquête réalisée sur le marché d'Yvetot (21.09.2022)	22
3.4 Enquête réalisée dans le VIKIBUS (18 et 21.11.2022)	22
4. Focus sur le stationnement dans le centre-ville d'Yvetot	22
5. Synthèse du diagnostic	23

4.STRATEGIE ET PLAN D'ACTIONS DU PDMS

1.LA DEMARCHE D'ELABORATION DU PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

Le cadre réglementaire et la démarche de la CCYN

En 2019, la **loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités)** redéfinit les outils de construction et de mise en œuvre des politiques de mobilité locales, en proposant aux communautés de communes de disposer de la compétence mobilité (qui revient à la région le cas échéant), en s'appuyant sur 2 outils complémentaires :

- Le **PDM (Plan de Mobilité)** : ex-PDU (Plan de Déplacement Urbain), destiné aux grandes agglomérations de plus de 100'000 habitants ;
- Le **PDMS (Pan de Mobilité Simplifié)** : intègre l'ex-plan de mobilité rurale, destiné aux territoires moins denses, soit aux villes moyennes et territoires ruraux.

Dans ce cadre mouvant et en lien avec le domaine des mobilités, en 2020, une enquête est réalisée auprès de la population et des entreprises du territoire de la CCYN sur les besoins de déplacements sur le territoire. Puis en 2021 est réalisé un pré-diagnostic mobilité sur l'ensemble du territoire.

Finalement, la CCYN prend la **compétence mobilité le 26 janvier 2021** (hors transports scolaires).

En juin 2021 un certain nombre d'actions sont mises en place :

- Instauration du **versement mobilité** auprès des entreprises du territoire (taux = 0,45) ;
- Création du **budget annexe transport** ;
- **Avenants de transfert des marchés** pour la conduite des bus ;
- Réalisation de son **Schéma Directeur Cyclable (SDC)**.

En détenant à présent la compétence mobilité, la CCYN se doit de proposer des solutions de mobilité sur l'ensemble du territoire, ainsi qu'une offre de transport en commun (celle-ci pas nécessairement sur l'ensemble du territoire).

Dans la continuité des démarches engagées et en lien avec la prise de compétence mobilité, la CCYN se mobilise donc dans l'élaboration d'un **Plan de Mobilité Simplifié (PDMS) à l'échelle de la Communauté de Communes d'Yvetot Normandie dont l'objectif est la définition d'une stratégie de mobilité multimodale à court, moyen et long terme** cohérente à l'échelle du territoire de la CCYN.

La compatibilité du Plan de Mobilité Simplifié avec les autres démarches de planification

Le Plan de Mobilité Simplifié est issu d'une démarche transversale dans laquelle l'articulation des enjeux de mobilité et d'urbanisme a toute sa place. Plus généralement, le Plan de mobilité Simplifié s'inscrit dans la continuité des documents de planification existants ou antérieurs sur le territoire de la CCYN ou sur des territoires plus larges dans lesquels la CCYN s'inscrit :

- **Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) – Pays Plateau de Caux – 2014**, document d'urbanisme qui coordonne les différentes politiques publiques en matière d'habitat, de déplacements, du développement commercial, de l'environnement à l'œuvre sur un bassin de vie composé de 3 communautés de communes, dont la CCYN. Ses objectifs sont notamment les suivants :
 - « Structurer un territoire équilibré, attractif et solidaire qui repose sur une croissance interne maîtrisée », avec notamment : « S'inscrire dans une démarche d'organisation durable de la mobilité »
 - « Protéger et valoriser les espaces et sites du Pays Plateau de Caux Maritime pour conforter l'identité rurale et la qualité du cadre de vie » ;

- « Promouvoir une stratégie partagée du développement des activités économiques sur le territoire ».
- **Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) – CCYN – 2020**, document d'urbanisme qui construit un projet d'aménagement à l'échelle d'une commune ou d'un groupement de communes, ici à l'échelle du regroupement de communes de la CCYN. Ses objectifs sont notamment les suivants :
 - « Promouvoir un territoire attractif », avec notamment : « Optimiser le fort potentiel de modes de transports existants » ;
 - « Assurer le développement territorial dans le respect des caractéristiques locales » ;
 - « Aménager un environnement de vie de qualité » ;
 - « Valoriser un cadre de vie naturel et paysager attractif ».
- **Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)**, document qui décline et met en œuvre sur son territoire les objectifs internationaux, européens et nationaux en matière de qualité de l'air, d'énergie et de climat. Ses objectifs sont notamment les suivants :
 - « Un territoire équilibré, attractif et solidaire pour ses habitants », avec notamment : « Développer et organiser les mobilités durables sur le territoire » ;
 - « Des espaces et sites du Pays Plateau de Caux Maritime protégés et valorisés pour conforter l'identité rurale et la qualité du cadre de vie » ;
 - « Un développement durable des activités économiques ».
- **Le Schéma Directeur Cyclable (SDC)**, réalisé en 2021 à l'échelle de la CCYN. Ses objectifs sont notamment les suivants :
 - Mise en exergue des axes de demande cyclable ;
 - Proposition d'un réseau armature et des typologies d'aménagement pour chacune des liaisons.

La démarche d'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié

L'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié s'est déroulée en trois phases successives :

- **Phase 1 – Etat des lieux et diagnostic** sont les objectifs sont les suivants : un temps d'étude pour dresser un état des lieux de la mobilité sur le territoire, un bilan des réflexions existantes et des attentes des acteurs. Le diagnostic a abouti à la formalisation d'enjeux stratégiques.
- **Phase 2 – Stratégie de mobilité** : une étape pour poser le cadre stratégique à l'élaboration du plan d'actions.
- **Phase 3 – Plan d'action** : la déclinaison de la stratégie de mobilité en plan d'actions, aboutissant en un ensemble d'actions hiérarchisées et à visée pré-opérationnelle.

2.LE DEROULEMENT DU DIAGNOSTIC

La phase de diagnostic s'est déroulée sur plusieurs temps :

- un **recueil de données** basé sur :
 - une **prise de connaissance du terrain** : une journée pleine a été dédiée à la visite du territoire le jeudi 18 août 2022. Une première rencontre avec la maîtrise d'ouvrage a ce jour-là également permis de recueillir les premières attentes liées au PDMS ;
 - la **collecte de données existantes** auprès de la communauté de communes et des ses partenaires mais aussi des sources classiques ;
 - les **échanges avec les partenaires du territoire** ;
 - des **ateliers thématiques** avec les acteurs associés du territoire, qui ont été réalisés afin de recueillir des éléments de diagnostic et les attentes de différents publics vis-à-vis du PDMS :
 - **atelier monde scolaire** le 9 novembre 2022 ;
 - **atelier monde économique** le 10 novembre 2022 ;
 - **atelier élus du territoire** le 22 novembre 2022 ;
 - à noter qu'un atelier « usagers » devait se tenir le 9 novembre et a été annulé faute de participant ;
 - un **second atelier élus du territoire** le 10 juillet 2023 ;
 - la **réalisation d'enquêtes et de relevés spécifiques** :
 - une **enquête de stationnement** sur le centre-ville d'Yvetot, réalisée par la société Alyce le 6 septembre 2022 ;
 - une **enquête sur la mobilité en lien avec le marché** d'Yvetot sur un stand tenu par la CCYN et Cars Hangard dans le cadre de la semaine de la mobilité, le 21 septembre 2022 ;
 - une **enquête à bord des Vikibus**, réalisée par Cars Hangard les 18 et 21 novembre 2022 ;
- une compilation d'un **diagnostic multimodal de l'état actuel et prospectif** comportant notamment :
 - un zoom sur l'analyse du réseau Vikibus ;
 - un zoom sur le stationnement en centre-ville d'Yvetot ;
- une **synthèse des enjeux** mis en évidence par le diagnostic et devant guider l'élaboration de la stratégie en phase 2 du PDMS.

La phase de diagnostic a été jalonnée par différentes réunions animées par le bureau d'études (en compléments de points plus informels entre Transitec et la maîtrise d'ouvrage) :

- **Réunion de lancement**, en visio le 23 juin 2022 ;
- **Comité technique**, en présentiel le 7 décembre 2022 ;
- **Comité de pilotage**, en visio (en raison de la grève SNCF) le 14 décembre 2022.

3.LES ENSEIGNEMENTS DU DIAGNOSTIC

1. Un territoire dépendant de l'automobile

1.1 Un territoire polarisé

La Communauté de communes d'Yvetot Normandie présente une population de près de 26'000 habitants en 2019 qui se concentre autour d'une polarité structurante et de villages plus ruraux :

- La commune centre d'Yvetot qui rassemble ~12'000 habitants, soit 45% des habitants du territoire ;
- Suivie des communes de Sainte-Marie-des-Champs (~1'600 hab.) et Valliquerville (~1'400 hab.), qui à eux trois regroupent un peu moins de 60% de la population totale du territoire ;
- Des polarités secondaires avec Saint-Martin-de-l'If (~1'700 hab.) et Allouville-Bellefosse (~1'200 hab.) ;
- Les 14 autres communes du territoire, plus rurales, qui rassemblent ~30% de la population du territoire.

La densité moyenne de la CCYN est de 155,8 hab./km². Pour comparaison, la densité de population de la métropole de Rouen Normandie est de 744,6 hab./km².

En termes d'emplois, la CCYN comptabilise environ 9'000 emplois sur son territoire, avec encore une fois un pôle majeur et un pôle économique secondaire :

- Un pôle majeur qui regroupe près de 80% de ces emplois, composé d'Yvetot (~6'600 emplois), Sainte-Marie-des-Champs (~1'100 emplois) et Valliquerville (~520 emplois) ;
- Un pôle secondaire composé d'Allouville-Bellefosse, notamment lié à la présence de l'entreprise Linex, une des plus grosses entreprises du territoire, qui emploie ~380 personnes, Bois-Himont, avec la présence d'Arcaux, qui regroupe ~250 emplois, et Auzebosc avec environ 150 emplois.

Six communes, qui regroupent 90% des emplois du territoire, se répartissent dans la continuité les unes des autres, selon un axe Est-Ouest de part et d'autre d'Yvetot.

La polarisation des emplois suivant cet axe est également mise en évidence par la structure des migrations domicile-travail :

- Une prédominance des flux domicile-travail attirés sur les communes d'Yvetot (50%) et Sainte-Marie-des-Champs (57%) ;
- Une proportion de flux attirés qui reste importante sur les 4 communes situées le long de l'axe Est-Ouest : Valliquerville, Allouville-Bellefosse, Auzebosc et Bois-Himont ;
- Une très nette majorité de flux émis dans les autres communes de la CCYN, traduisant leur faible attractivité économique.

Les six communes regroupant 90% des emplois du territoire sont également celles qui attirent le plus de travailleurs provenant de l'extérieur de la commune.

Cette polarisation se retrouve également dans les équipements du quotidien. Sur la base d'un panier de besoins du quotidien (école, gymnase, supermarché, boulangerie, boucherie, médecin, pharmacie, bureau de poste, station-service) :

- Un taux d'équipement très satisfaisant, de 100%, sur la commune principale d'Yvetot ;
- Des taux d'équipement satisfaisant sur les pôles secondaires d'Allouville-Bellefosse et de Saint-Martin-de-l'If (~40%) ;
- Le reste des communes sur le territoire, moins bien équipées, offrent moins de 20% des services du quotidien.

Concernant les équipements scolaires, des écoles élémentaires sont réparties sur l'ensemble du territoire, avec la présence de Regroupement Pédagogique Intercommunaux :

- Entre Ecretteville-lès-Baons et Allouville-Bellefosse ;
- Entre Bois-Himont et Louvetot, commune frontalière de la CCYN côté Sud ;
- Entre Baons-le-Comte et Ectot-lès-Baons, commune frontalière de la CCYN côté Ouest ;
- Entre Hautot-Saint-Sulpice, Veauville-lès-Baons et Etoutteville, commune frontalière de la CCYN côté Ouest.

Les établissements du secondaire (collèges, lycées), sont tous situés sur la commune d'Yvetot, mis à part le Lycée Agricole situé sur la commune d'Auzebosc. En termes de carte scolaire, 5 communes ne sont pas rattachées à Yvetot mais à des communes situées en dehors de la CCYN :

- Hautot-Saint-Sulpice au Nord, dont la commune de rattachement est Doudeville, au Nord de la CCYN ;
- Saint-Martin-de-l'If, Carville-la-Folletière, Croix-Mare et Mesnil-Panneville au Sud, dont la commune de rattachement est Barentin, au Sud de la CCYN.

En termes de loisirs, les équipements sont concentrés sur la commune d'Yvetot, qui apparaît néanmoins comme l'une des communes présentant la proportion de moins de 15 ans la plus faible du territoire. La proportion de jeunes est plus importante dans les communes rurales de la CCYN et leur accessibilité aux équipements concentrés à Yvetot est en l'état difficile.

Les établissements de santé sont concentrés à Yvetot également, avec notamment l'Hôpital Asselin-Hedelin. Un pôle médical est également présent sur la commune de Fréville. On constate une proportion élevée de plus de 60ans sur la polarité d'Yvetot – Sainte-Marie-des-Champs. Cette répartition suit une logique d'accessibilité facilitée aux services/commerces et d'équipements du quotidien, majoritairement situés à Yvetot.

1.2 Des déplacements majoritairement motorisés

Les taux de motorisation de la CCYN sont élevés, avec environ 45% des ménages qui dispose d'une voiture et près de 40% des ménages qui disposent de deux voitures ou plus. Ce taux est plus élevé dans les communes rurales du territoire, dans lesquelles les ménages disposent en majorité d'une voiture ou plus. A contrario, le taux de motorisation le plus faible est celui de la commune d'Yvetot, avec 20% de ménages non motorisés. En termes d'évolution, Yvetot est la seule commune dont le taux de motorisation est en baisse depuis 2008, en cohérence avec sa place de centre plus urbain. En revanche, sur l'ensemble des autres communes du territoire, ce taux est en hausse depuis 2008.

Concernant le réseau viaire du territoire, la CCYN est traversée par l'A29 au Nord, assurant un lien avec Le Havre à l'Ouest et Rouen à l'Est. Le réseau est ensuite composé de voiries départementales structurées en forme d'étoile autour d'Yvetot, avec notamment un axe de transit Nord-Sud traversant la commune. Toutefois, le contournement Sud d'Yvetot permet au transit Est-Ouest d'éviter le centre-ville de la commune. Enfin, un projet de contournement Nord, en complémentarité du contournement Sud, a finalement été abandonné au vu d'une balance bénéfice/coût défavorable.

Le trafic routier en présence est cohérent avec les logiques de hiérarchisation des axes du territoire. Ainsi, le niveau de sollicitation est important sur le contournement Sud du centre-ville d'Yvetot, puis sur les liaisons départementales principales en étoile autour de la ville. Des points de congestions apparaissent très localement au niveau d'Yvetot, et plus particulièrement dans le centre-ville et le long de la rue de la Gare.

La structure des déplacements domicile-travail en lien avec la CCYN confirme la prédominance de l'usage de la voiture face aux autres modes dans le cadre des déplacements professionnels. Ainsi, 70% des déplacements internes à la CCYN sont effectués en voiture, et près de 90% pour les flux en échange avec l'extérieur du territoire.

En termes de volumes, la répartition entre les flux internes à la CCYN, attirés et émis est plutôt équilibrée (~5'000 dépl.). Du fait de la polarisation existante vers les communes « centre », le choix a été fait de décomposer le territoire en deux, avec d'une part la polarité d'Yvetot et Sainte-Marie-des-Champs, et d'autres parts le reste des communes de la CCYN, davantage rurales. En ce sens :

- Les flux internes représentent ~4'800 déplacements dont :
 - 45% interne à la polarité d'Yvetot – Sainte-Marie-des-Champs : 60% de part modale voiture et tout de même 20% de déplacements à pied ;
 - 25% dans les autres communes du territoire dont 85% de flux au sein de chacune des communes et 15% de déplacements d'une commune à l'autre ;
 - 25% de flux attirés par la polarité depuis les communes rurales, dont les déplacements se font quasi exclusivement en voiture : 95% de part modale voiture ;
 - 5% de flux attirés par les communes rurales depuis la polarité, avec toujours part modale voiture importante à hauteur de 80%
- Les flux attirés représentent ~5'500 déplacements dont :
 - 80% de flux attirés par la polarité d'Yvetot – Sainte-Marie-des-Champs avec 80% de part modale voiture et 20% de déplacements en transport en commun, notamment du fait de la présence du train ;
 - 20% de flux attirés par le reste des communes de la CCYN avec une part modale voiture de 80% ;

Des flux attirés diffus, dont les communes d'origine sont hétéroclites, avec tout de même en tête les communes de Rouen (3%), Barentin (3%) et Le Havre (2%).

- Les flux émis représentent ~6'500 déplacements dont :
 - 65% de flux émis depuis les communes rurales de la CCYN avec une part modale voiture toujours importante, de 85% ;
 - 35% de flux émis depuis la polarité d'Yvetot – Sainte-Marie-des-Champs avec une part modale voiture de 85% également.

Pour l'ensemble de ces flux émis, une part modale transport en commun autour de 10%, correspondant très probablement à l'utilisation du train dans ces déplacements. Les communes de destination principales de ces flux sont : Rouen (15%), Le Havre (6%), Barentin (5%), Port-Jérôme (4%) et Le Trait (4%). A noter que la proportion de flux émis vers ces territoires est potentiellement plus importante car il a été considéré uniquement les communes centre, et non les bassins d'emploi rattachés à chacune de ces communes (exemple : Rouen et la métropole de Rouen).

1.3 Un impact non négligeable dans le budget des ménages

L'impact des déplacements domicile-travail réalisés en voiture n'est pas marginal vis-à-vis du budget des ménages. Afin de déterminer l'impact de ces déplacements sur le budget des ménages, l'analyse du taux d'effort énergétique lié à ces déplacements domicile-travail (TEE DT) a été réalisée sur chacune des communes du territoire. Ce taux d'effort est un indicateur permettant d'évaluer le coût des

dépenses liées à ces déplacements, rapporté au revenu médian par commune. Il prend ainsi en compte un certain nombre de paramètres dont : la distance moyenne du déplacement, le coût moyen d'un véhicule, le coût moyen du carburant (1,89€ à fin octobre 2022), de l'assurance etc. Le seuil au-dessus duquel un ménage est considéré comme vulnérable est de 4,5%.

Ainsi, la majorité des communes du territoire se situe au-dessus de ce seuil de 4,5%. 1 commune (Croix-Mare) présente quant à elle un TEE DT supérieur à 10%, ce qui signifie que les ménages de cette commune dépensent près d'un dixième de leur revenu pour les dépenses liées à leurs déplacements domicile-travail réalisés en voiture.

2. Des alternatives à la voiture particulière peu développées

2.1 Un réseau TC urbain peu attractif

2.1.1 Offre du réseau Vikibus

Le réseau de transport en commun Vikibus dessert principalement la commune d'Yvetot, avec également la desserte d'une partie de la commune de Sainte-Marie-des-Champs. Celui-ci est constitué de trois lignes en boucle dont les lignes régulières (1 et 2) sont assez similaires en termes de caractéristiques :

- La ligne 1, desservant Sainte-Marie-des-Champs, le Grand Fay, Rétimare et le centre-ville, en passant par la Gare SNCF :
 - Longueur : environ 12km ;
 - Temps de parcours en heure de pointe de l'ensemble de la ligne : ~50min ;
 - Vitesse commerciale : ~14.4 km/h ;
- La ligne 2, desservant l'hôpital et l'ensemble des quartiers résidentiels situés au sud-ouest d'Yvetot, en passant par la Gare SNCF également ;
 - Longueur : environ 11km ;
 - Temps de parcours en heure de pointe de l'ensemble de la ligne : ~45min ;
 - Vitesse commerciale : ~14,7 km/h ;

La fréquence des deux lignes régulières est faible, allant de 40min à 1h, pour une amplitude allant d'environ 7h à 18h30-19h.

- La ligne 3, ligne de marché, qui apparaît comme un service de navette les jours de marché (mercredi et samedi matin), entre le marché et les parkings de la commune, dont la fréquence est de 10min et la longueur de ligne d'environ 1.4km.

La tarification comprend trois familles de titres : les voyageurs occasionnels, les tarifs réduits et les voyageurs réguliers (abonnements). De manière générale, la tarification des billets est peu chère, avec pour exemple un billet unitaire à plein tarif à 0,50€.

En considérant des isochrones de 5min autour de chaque arrêt de bus, le réseau Vikibus dessert très bien à la fois les populations (93% de la population d'Yvetot, 84% de la population de Sainte-Marie-des-Champs) et les emplois (97% des emplois d'Yvetot). Néanmoins le réseau présente un certain nombre d'inconvénients, parmi lesquels :

- Les temps de parcours : les systèmes de boucles induisent des temps de parcours relativement déséquilibrés dans un sens et dans l'autre. En effet, pour exemple :

- Sur la ligne 1 : l'itinéraire depuis la Gare SNCF vers le Collège Camus induit un temps de parcours de 10min, tandis que l'itinéraire inverse dure plus du double : 24min, quand le trajet à pieds dure quant à lui environ 20 min ;
- Sur la ligne 2 : l'itinéraire depuis le lycée Queneau vers la Gare SNCF induit un temps de parcours de 10min, tandis que l'itinéraire inverse dure plus du double également : 26min, pour un temps de trajet à pieds équivalent.

Sur certains itinéraires et pour des publics pouvant se déplacer à pied (étudiants, actifs...), le bus n'apparaît donc pas comme un mode de transport concurrentiel, un trajet à pied durant le même temps voir moins de temps qu'un trajet en bus.

- Les correspondances avec les trains en gare, qui n'apparaissent pas optimales non plus :
 - Pour les trains vers Rouen : près de 40% des bus de la ligne 2 ne permettent pas de correspondance ;
 - Pour les trains vers Le Havre : environ 35% des bus de la ligne 1 ne permettent pas de correspondance, et la moitié des bus de la ligne 2 non plus.

En termes de performance, le réseau Vikibus présente un ratio voyages/kilomètre produit faible : 0.5 voyages/km produits. Le réseau a été comparé avec celui présent dans deux communes de caractéristiques similaires à Yvetot. Pour rappel, les caractéristiques du réseau Vikibus sont les suivantes :

- Population : ~12'000 hab. ;
- Longueur des lignes : ~24km ;
- Nombre de voyageurs : ~48'000 ;
- Kilomètres produits : ~115'000 ;

Celui-ci a été comparé avec les réseaux de :

- Briançon :
 - Population : ~12'000 hab. ;
 - Longueur des lignes : ~11km ;
 - Nombre de voyageurs : ~563'000 ;
 - Kilomètres produits : ~245'000 ;
- Saint-Claude :
 - Population : ~10'000 hab. ;
 - Longueur des lignes : ~43km ;
 - Nombre de voyageurs : ~218'000 ;
 - Kilomètres produits : ~166'000 ;

Le ratio voyages/km produits du réseau Vikibus apparaît comme relativement faible en comparaison avec les ratios sur les deux communes de comparaison : à Briançon, un ratio de 2.3 voy./km produits et à Saint-Claude un ratio de 1.3 voy./km produits.

2.1.2 Demande liée au réseau Vikibus

Au cours des dernières années, une fréquentation du réseau faible, et en baisse sur l'année 2021 (44'432 validations) en comparaison avec 2019 (62'837 validations), probablement liée en partie aux effets résultants du Covid (moindre fréquentation des transports en commun à l'échelle nationale).

Les recettes commerciales ne couvrent que faiblement les dépenses de fonctionnement (6.88%), pour une moyenne nationale (fonctionnement et investissement) située à environ 30%.

2.1.3 Financement du réseau Vikibus

Financièrement, le réseau connaît :

- Une augmentation des dépenses de fonctionnement à travers les années ;
- Une répartition des dépenses de fonctionnement assez classique, avec une majorité de dépenses liées au personnel (de conduite et hors conduite), à hauteur de 80% ;
- Des dépenses d'investissement qui fluctuent, majoritairement en raison d'un parc de véhicules ancien :
 - Une logique existante qui consiste à maintenir les véhicules en bon état et à changer les grosses pièces d'usures (moteurs etc). A noter que cette logique n'a pas été remise en cause lors de la prise de compétence par la CCYN, dans l'attente d'y voir plus clair quant à l'avenir du réseau ;
 - Qui a pour conséquence d'avoir des véhicules anciens, impliquant des coûts importants de réparation et de maintenance ;
 - Un renouvellement plus régulier des véhicules permettrait une meilleure performance environnementale ainsi que des coûts de maintenance moins élevés (garanties légales et commerciales).

De manière générale, un coût par km parcouru d'environ 3.16€/km.

2.1.4 Synthèse

En synthèse, le réseau Vikibus présente :

- En termes d'offre :
 - Une très bonne couverture de la population et des emplois par le réseau... ;
 - ... mais en corollaire direct, des tracés de lignes qui impliquent des temps de parcours longs et différents entre l'aller et le retour ;
 - Des fréquences peu attractives pour des usagers non captifs ;
 - Un tarif faible ;
- En termes de demande :
 - Une fréquentation modeste et en baisse ;
- En termes de coût et financement du service :
 - Un poids prépondérant du versement mobilité dans les recettes et une modicité des recettes commerciales ;
 - Un parc de véhicules ancien impliquant des coûts importants de réparation et de maintenance

2.2 Un réseau TC interurbain peu lisible et peu attractif

Quatre lignes régulières de cars régionaux desservent le territoire :

- La ligne 503 : Caudebec-en-Caux – Yvetot ;
- La ligne 510 : Fécamp – Toussaint – Yvetot ;
- La ligne 525 : Saint-Valéry-en-Caux – Yvetot ;
- La ligne 526 : Yerville – Yvetot – Pavilly – Rouen.

Ces lignes ont des fréquences faibles et des horaires peu adaptés, rendant le réseau peu attractif sur le territoire. De plus, le réseau apparaît également comme très peu lisible pour l'utilisateur en termes d'itinéraire, de points d'arrêts et d'horaires.

Deux lignes de marché sont également présentes sur le territoire :

- La ligne 540 en lien avec le marché d'Yvetot ;
- La ligne 536 en lien avec le marché de Fauville-en-Caux, qui dessert la commune d'Hautot-le-Vatois sur le territoire.

2.3 Un réseau ferré efficace mais dont l'accessibilité peut être améliorée

2.3.1 Offre du réseau ferré

La gare SNCF d'Yvetot est la seule présente sur le territoire de la CCYN. Celle-ci est desservie par trois lignes du réseau TER Nomad :

- Les Krono+ : liaisons directes entre les grandes agglomérations, ici Le Havre – Rouen – Paris ;
- Les Citi : liaisons sur des distances moyennes autour des grandes villes, ici Yvetot – Rouen – Elbeuf-Saint-Aubin ;
- Les Proxi : liaisons de proximité au cœur du territoire, ici Le Havre – Yvetot – Rouen, et Yvetot – Saint-Valéry-en-Caux par cars régionaux.

En moyenne, la gare est desservie par un train toutes les 20 min en échange avec Rouen, et toutes les 30 min à 2h en échange avec Le Havre. Environ 70% des trains vers Paris depuis Yvetot sont sans correspondance à Rouen et environ 80% dans le sens inverse.

2.3.2 Demande liée au réseau ferré

La gare rassemble ~3'000 montées/descentes par jour en semaine, soit près de 900'000 voyageurs/an. A noter que la majorité des voyageurs sont des abonnés (70%).

La grande majorité des usagers de la Gare d'Yvetot réside sur la commune (environ 60%), suivie des communes de Sainte-Marie-des-Champs, Valliquerville, Allouville-Bellefosse et Auzebosc (environ 5% chacune).

2.3.3 Le pôle Gare SNCF

Le pôle Gare SNCF d'Yvetot comprend une large offre de stationnement avec :

- ~200 pl. de stationnement sur le parking de la gare ;
- ~460 pl. de stationnement sur l'ensemble des parkings situés à proximité de la gare ;
- ~340 pl. de stationnement sur les voiries alentours.

Le stationnement en gare d'Yvetot apparaît comme un réel enjeu au vu des taux de congestion et de la proportion de véhicules dits « ventouses », qui ne sont pas en lien avec des actifs utilisant le train. En effet, sur l'ensemble de l'offre de stationnement présente sur le secteur de la gare (~850 pl.), la part de véhicules « ventouses » s'élève à 35%, traduisant des usages non souhaités sur le secteur car pas en lien avec l'utilisation du train.

Le pôle Gare SNCF comprend également :

- Un pôle bus avec 5 arrêts de bus à destination à la fois des cars régionaux et des Vikibus ;
- Du stationnement vélo, avec des arceaux vélo (~16pl.) et un box sécurisé de 8 places.

En termes de rabattement vélo à la gare, un rabattement vélo-train apparaît pertinent sur l'ensemble de la commune d'Yvetot (quasi intégralement à moins de 10min de la gare à vélo), mais également

d'une partie des communes voisines qui sont situées pour partie à moins de 10min de la gare également (Sainte-Marie-des-Champs, Valliquerville, Auzebosc etc.).

2.4 Des modes actifs en développement

La Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB) réalise depuis plusieurs années une grande enquête pour évaluer la pratique du vélo en France : le baromètre cyclable. Le baromètre cyclable 2021 juge qu'à Yvetot le climat est peu favorable à la pratique du vélo, avec un classement « E », soit « plutôt défavorable » (classement de A+ à G). Les principaux points noirs se situent dans le centre-ville, le long de la D6015, du contournement sud d'Yvetot ou encore des pénétrantes de la commune.

Un classement qui s'explique par très peu d'aménagements cyclables existants sur le territoire de la CCYN, avec des aménagements quasi exclusivement situés sur la commune d'Yvetot. Tout comme les aménagements cyclables, l'offre en stationnement vélo est concentré sur Yvetot, avec tout de même quelques stationnements sur la commune de Sainte-Marie-des-Champs. Différentes typologies de stationnement existent (arceaux, potelets, râteliers), avec une majorité d'arceaux dénombrés sur le territoire. Au global, entre 200 et 300 places de stationnement sont présentes sur la CCYN.

En termes de dénivelés, le territoire est relativement plat, mis à part sur sa partie Sud, plus vallonnée à l'approche des Boucles de Seine.

Le Schéma Directeur Cyclable de la CCYN a été adopté en juin 2021. Ce document cadre propose un réseau cyclable « armature » en identifiant les itinéraires prioritaires à aménager en lien avec le recensement des besoins des usagers et des discontinuités relevés. Une hiérarchisation des itinéraires a également été proposée, avec un découpage en trois phases de 5 ans chacune. Des propositions pour la réalisation de stationnement vélo ont également été faites. Néanmoins, la concrétisation du Schéma Directeur Cyclable semble fragilisée par une compétence voirie qui demeure chez les communes du territoire.

2.5 Des aires de covoiturage présentes sur le territoire

Deux aires de covoiturage sont présentes sur le territoire, d'environ 30 places chacune :

- L'aire de Loumare, à la frontière entre Sainte-Marie-des-Champs et Ecalles-Alix ;
- L'aire Le Calvar, située le long de la D131 à Yvetot.

L'aire de Bermonville se situe à proximité directe du territoire côté Ouest, au croisement entre l'A29 et la D926, près d'Ecretteville-lès-Baons.

Enfin, une opportunité d'aménagement d'aire de covoiturage a été identifiée au niveau du réaménagement du carrefour au croisement entre la D6015 et la D33 (au Nord de l'entreprise Linex) du fait des emprises disponibles à terme.

2.6 Des bornes de recharge pour véhicules électriques présentes sur le territoire

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) prévoit à partir de 2025 une borne de recharge obligatoire pour 20 places de stationnement offertes à usage non résidentiel.

Sur le territoire, huit emplacements différents de bornes de recharge sont présents :

- Au niveau du pôle Gare SNCF : 2 bornes de recharge sur le parking principal de la gare, dont la tarification est à la durée ;
- Au niveau de parkings de supermarché :
 - 19 bornes sur le parking de Leclerc à Yvetot ;

- 1 borne sur le parking de Lidl à Yvetot ;
- 1 borne sur le parking d'Intersport/Cinéma à Yvetot ;
- 2 bornes sur le parking d'Intermarché à Sainte-Marie-des-Champs ;
- Au sein d'entreprises privées :
 - 1 borne activée sur demande des salariés chez Hautot et fils et 1 borne sur le parking privé de LOGEAL IMMOBILIERE.

Enfin, une borne est également présente dans le centre-ville d'Allouville-Bellefosse.

3. Apports de la concertation

3.1 Enquêtes auprès des habitants sur leurs pratiques de mobilité (hors PDMS - décembre 2020)

Une enquête auprès des habitants de la CCYN a été réalisée en décembre 2020 afin d'identifier leurs besoins en matière de déplacement. Cette enquête s'est déroulée à la fois via une enquête téléphonique engendrant 401 réponses, et via une enquête numérique lancée en parallèle, engendrant 138 retours. 539 répondants ont donc au total participé à cette enquête. 53% des retours proviennent du pôle urbain.

De cette enquête, en résulte :

- Concernant le mode de déplacement principal :
 - Le mode de déplacement principal pour les résidents est la voiture, représentant 80% ;
 - La voiture est beaucoup moins utilisée en pôle urbain ;
 - La marche est un mode davantage développé dans les pôles secondaires.
- Concernant l'amélioration des déplacements du quotidien :
 - Une demande importante vis-à-vis des aménagements cyclables et du réseau de transports en commun, avec également une part notable de demande vis-à-vis du transport à la demande ;
 - Une demande vis-à-vis du réseau de transports en commun qui s'affirme davantage au niveau des polarités secondaires, là où sur les communes plus rurales la demande s'axe davantage sur les aménagements cyclables ;
 - Une demande vis-à-vis du transport à la demande et du covoiturage sur les polarités secondaires et les communes rurales ;
 - Les aménagements cyclables sont davantage demandés par les actifs, là où l'attente d'un réseau de transport en commun est plus importante chez les non actifs.
- Concernant les modes de déplacement souhaités :
 - Un souhait important des répondant de se déplacer en modes actifs (48%) : vélo, pieds, trottinette ;
 - Avec néanmoins peu de volonté de changement des habitudes de déplacement chez les retraités (65%) et les habitants des communes rurales (52%).

3.2 Ateliers de concertation réalisés dans le cadre du PDMS

Trois ateliers ont été organisés dans le cadre de la présente étude du PDMS, afin d'échanger auprès des acteurs du secteur économique et du secteur scolaire de la CCYN, et enfin auprès des élus de chacune des communes constituant la CCYN. Les relevés des échanges ayant eu lieu au cours de ces trois ateliers sont recensés dans les tableaux synthétiques suivants.

3.2.1 Atelier secteur économique (10.11.2022)

Modes	Remarques
Aspects généraux	<ul style="list-style-type: none"> - Depuis la prise de la compétence mobilité par la CCYN et le versement mobilité réalisé, les entreprises sont en attentes de mesures et actions concrètes ; - La CCYN ne dispose pas de la compétence voirie, qui reste aux communes, ce qui ralentit le processus d'évolution des aménagements existants, notamment concernant le réseau cyclable - Avec le développement des ZFE (Zone à Faible Emission) sur diverses métropoles, notamment à Rouen et Le Havre et l'augmentation du prix du carburant, un changement de mentalité va de fait se faire, pour se tourner vers des modes alternatifs à l'autosolisme - De gros problèmes de communication actuellement au sein de la CCYN au sujet de l'offre disponible tous modes sur le territoire, notamment pour les nouveaux arrivants du territoire : quelle possibilité de produire un livret d'accueil regroupant l'ensemble des solutions de déplacement existantes, à diffuser au sein des entreprises ? - Transitec indique qu'une des actions qui pourrait être proposée lors des phases suivantes du PDMS est la suivante : « Rendre lisible/visible l'offre actuelle du territoire »
Marche à pied	<ul style="list-style-type: none"> - Des enjeux spécifiques piétons spécifiques à chacune des entreprises
Vélo	<ul style="list-style-type: none"> - Rappel par la CCYN que des subventions existent pour l'achat d'un vélo, de la part de la CCYN (30%, dans la limite de 200€), et de la part du département également - La CCYN indique qu'un aménagement vélo sécurisé via une piste est prévu le long de la 6015 afin de relier Yvetot et Valliquerville - Les entreprises indiquent qu'il serait intéressant d'avoir une synthèse des aménagements cyclables réalisés/ en cours de réalisation sur le territoire <p>La CCYN rappelle que bien qu'elle ne dispose pas de la compétence voirie, elle finance via le fonds de concours une partie des aménagements cyclables du schéma directeur cyclable dont la maîtrise d'ouvrage est bien attribuée aux communes.</p>
Transports collectifs	<ul style="list-style-type: none"> - Concernant le réseau Vikibus : un problème de concordance entre les horaires à la Gare d'Yvetot et les horaires des trains au départs et à l'arrivée à la gare - Historiquement, les itinéraires des lignes du réseau Vikibus ont été réalisés dans le but de desservir le centre-ville, les établissements scolaires ainsi que l'ensemble des services/équipements publics : une volonté de tout desservir, qui finalement affecte la performance du réseau - Peu de possibilité de diffusion depuis la gare vers les entreprises, ceci étant problématique à la fois pour les employés non motorisés (not. apprentis) et pour les clients/prospects qui se retrouvent démunis à leur arrivée en gare - Proposition de s'appuyer sur les principaux pôles d'emploi du territoire pour réorganiser les itinéraires du Vikibus - Un des freins importants au sein de certaines entreprises concerne les véhicules de service attribués aux salariés, qui limite le report vers d'autres moyens de transports (train, vélo), faisant moins face aux problématiques liées à la hausse du carburant notamment

	<ul style="list-style-type: none"> - La Mission Locale indique que les jeunes sont très sensibilisés aux enjeux écologiques et économiques, préférant utiliser des modes alternatifs à la voiture individuelle, néanmoins ils se voient confrontés à un manque d'infrastructure, notamment de transport collectif
Voiture	<ul style="list-style-type: none"> - Une évolution de l'offre en stationnement à Yvetot depuis les dernières années : évolution qui détériore les pratiques de stationnement, notamment pour les riverains - Une zone bleue qui serait peu respectée, et trop grande pour les besoins actuels - Quelle possibilité de mise en place d'offre de stationnement minute au pieds des principaux commerces de la ville (boulangerie, etc.) ? - La tranche horaire du soir (17h-19h environ) apparaît comme particulièrement problématique puisque plusieurs usagers s'y confrontent - Quelle possibilité d'amélioration de la signalétique pour rediriger vers les parkings bordant le centre-ville ?
Modes alternatifs (covoiturage, autopartage etc.)	<ul style="list-style-type: none"> - Le développement du covoiturage, à la fois à l'échelle du territoire, et à l'échelle de zones d'activités, serait très intéressant à mettre en place - L'analyse des données existantes sur les communes de résidence des salariés des différentes entreprises permettrait de créer des groupes de covoiturage au sein par exemple d'une zone d'activité définie - La prime covoiturage existante a finalement peu de répercussion sur les salariés qui disposent d'un véhicule de service : pas la nécessité de changer de mode - Concernant la mise en place d'application de covoiturage, les entreprises rappellent que l'utilisation d'une application n'est pas à la portée de tous types de salariés - Le transport à la demande serait également un bon moyen de satisfaire certains besoins sur le territoire

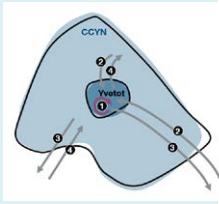
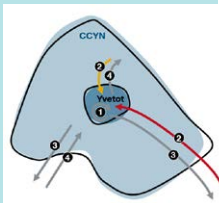
3.2.2 Atelier secteur scolaire (09.11.2022)

Modes	Remarques – Atelier secteur scolaire		
	Lycée R. Queneau	Lycée Jean XXIII	Collège Bobée
Marche à pied		<ul style="list-style-type: none"> - Accès piétons à l'établissement accidentogènes du fait de trottoirs étroits et de volumes de trafics importants, à vitesses élevées, avec des sections avec peu d'éclairage (notamment au niveau du passage piéton au droit de l'entrée) → sécurisation de la traversée piétonne primordiale 	
Vélo	<ul style="list-style-type: none"> - La CCYN indique qu'un aménagement vélo sécurisé via une piste est prévu le long de la 6015 afin de relier Yvetot et Valliquerville 		

	<ul style="list-style-type: none"> - Rappel par la CCYN que des subventions existent pour l'achat d'un vélo à tout âge, de la part de la CCYN (30%, dans la limite de 200€), et de la part du département également - Une sensibilisation des élèves à l'utilisation du vélo pourrait être intéressante, en collaboration avec la CCYN : atelier de réparation de vélo en collaboration avec des associations existantes ? 		
		<ul style="list-style-type: none"> - La Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB ou Chaucidou) le long de la rue de la Gare est perçue comme accidentogène. Une communication en amont de ce type d'aménagement serait intéressante à mettre en place - Des arceaux vélo existant, avec de plus en plus d'élèves qui se rendent à l'établissement à vélo 	<ul style="list-style-type: none"> - Pas de cheminements cyclables sécurisés aux abords du collège - Pas de stationnement vélo aux abords du collège mais des abris vélo au niveau de la rue Thiers
Transports collectifs	<ul style="list-style-type: none"> - Beaucoup d'élèves se rendent aux établissements en train, mais l'accessibilité aux gares des communes de résidence des élèves reste difficile sans voiture - Certains élèves des lycées d'Yvetot ne sont pas desservis par le transport scolaire régional, notamment ceux du secteur de St-Martin-de-l'If, plus tournés vers Barentin 		
	<ul style="list-style-type: none"> - Certains cars scolaires circulent avec très peu d'élèves : taux de remplissage faible - Stationnement des cars scolaires compliqué 		<ul style="list-style-type: none"> - Stationnements des cars scolaires organisés rue Thiers
Voiture	<ul style="list-style-type: none"> - Un développement de plus en plus marqué de l'utilisation de voitures sans permis par les jeunes : apparaît comme un mode concurrentiel des modes actifs et du transport collectif 		
	<ul style="list-style-type: none"> - Dépose des élèves de manière anarchiques, débordement jusqu'au rond-point de la rue Jean Moulin, pas d'espace de dépose minute 		<ul style="list-style-type: none"> - Pas d'espaces de dépose minute
Alternatives à la mobilité individuelle motorisée (not. covoiturage)	<ul style="list-style-type: none"> - Enjeux de développer des solutions d'échange entre les familles et de partage des trajets à l'échelle des établissements (covoiturage organisé) - Quelle opportunité de développer le transport à la demande / le covoiturage, pour l'accès aux établissements et lieu de stage ? 		
	<ul style="list-style-type: none"> - Difficulté d'accès aux entreprises pour les 		<ul style="list-style-type: none"> - Travail en cours avec les élèves de 5° dans le

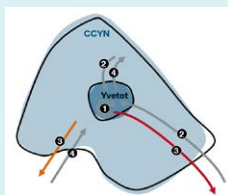
	étudiants en filière professionnelle : opportunité de développer les modes alternatifs (covoiturage nota.)		cadre du projet développement durable
--	--	--	---------------------------------------

3.2.3 Atelier élus (22.11.2022)

Flux	Remarques
 <p>1 - Desserte interne à la centralité d'Yvetot</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Vélo : <ul style="list-style-type: none"> ● Sentiment d'insécurité important du fait : <ul style="list-style-type: none"> — du manque d'aménagements séparatifs, principalement en raison de l'étroitesse des emprises disponibles — de la méconnaissance par les usagers (cyclistes et automobilistes) des règles de circulation sur les aménagements alternatifs comme la chaussée à voie centrale banalisée (CVCM ou Chaucidou) que l'on retrouve par exemple rue de la gare ● Stationnement vélo : <ul style="list-style-type: none"> — Fort développement des vélos cargos (vélo rallongés / longtail) pour les trajets du quotidien notamment avec des jeunes enfants → nécessité d'adapter les espaces de stationnement vélo à ces nouveaux gabarits — Demande de stationnement plus sécurisés pour répondre à l'accroissement de l'usage du vélo électrique — Méconnaissance des espaces de stationnement vélo autour du centre-ville → nécessité de communiquer sur les parcs existants et en projet ■ Transport collectif / Vikibus : <ul style="list-style-type: none"> ● manque de services express pour desservir les établissements scolaires, notamment depuis la gare. Transitec indique que cela a déjà existé par le passé (2009) ● fort usage du Vikibus pour le retour panier plein du marché ■ Stationnement : <ul style="list-style-type: none"> ● aires de stationnement à proximité immédiate du centre-ville à valoriser ● volonté de limiter la place de la voiture en centre-ville, juste équilibre à trouver entre une offre de stationnement répondant bien aux besoins de la clientèle des commerces et une suroffre générant des flux automobiles supplémentaires
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Les équipements culturels, sportifs et de loisirs sont tous concentrés à Yvetot → fort besoin de service pour y acheminer les enfants et adolescents ■ Demande d'un service de mobilité pour les personnes âgées désirant se rendre à Yvetot pour leurs achats, leur RDV de santé ou administratifs.

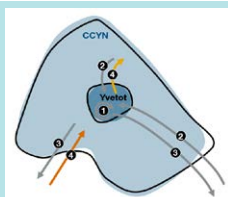
2 - Polarisation des flux vers Yvetot depuis l'intérieur et l'extérieur de la CCYN

- Autant pour les jeunes que pour les personnes âgées, diverses solutions sont évoquées par les participants : transport solidaire, voiture partagée, covoiturage type « Rézo pouce », covoiturage...
- Pour les villages du Sud de la CCYN, l'offre de transport scolaire est dirigée vers Barentin. Si les élèves choisissent le lycée d'Yvetot pour ses options, ils n'ont pas de transport scolaire pour s'y rendre
- Des solutions de stationnement type « P+Marche » ou « P+Navette » sont évoquées pour flécher les véhicules vers les parkings bordant le centre-ville (par exemple parking derrière le conservatoire)
- Il est noté que le parking de covoiturage d'Auzebosc (à proximité du garage Citroën) est utilisé le samedi par des personnes qui rejoignent le centre-ville et le marché à pied
- Réseau cars régionaux :
 - Enjeu de mieux faire connaître le réseau de transport régional par car (réseau Nomad), actuellement complètement illisible pour un usager non habitué du service
 - Enjeu de plus collaborer avec la Région pour améliorer l'offre



3- La diffusion vers les polarités extérieures (not. Rouen et Le Havre) depuis la CCYN

- L'enjeu d'organiser le rabattement vers la gare d'Yvetot de manière efficace et via une offre multimodale depuis l'ensemble du territoire est partagé par tous
- Enjeu de mieux organiser le stationnement en gare d'Yvetot en fonction des usages : stationnement de très longue durée (stationnement à la semaine pour se rendre à Paris) / stationnement des véhicules de location / stationnement à la journée
- Depuis les communes du Sud de la CCYN le rabattement
 - vers le train se fait beaucoup en gare de Barentin
 - vers le réseau TC Astuce (MRN) peut se faire via le TAD (Filo'r) de la zone du Trait
- Covoiturage
 - le département se désengage de la création d'aires de covoiturage.
 - nécessité pour le territoire de pouvoir offrir un service de mise en relation efficace



4 - La desserte des polarités secondaires depuis l'intérieur et l'extérieur de la CCYN

- Linex : une centaine d'employés pourraient prendre le train mais il manque un service leur permettant de rejoindre l'usine. L'employeur réfléchit à la mise en place d'un transport privé.
- Enjeu de desservir les zones d'activité concentrant un nombre important d'emplois (par exemple nouvelle zone d'activité de Croix Mare)

3.2.4 Second atelier élus (10.07.2022)

	Remarques
1 – Table de travail « Centralité : Vikibus et vélo »	<p>Réorganisation de Vikibus :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ La desserte de l'entreprise Linex est évoquée, en indiquant qu'il avait été demandé lors de précédentes réunion l'étude de sa desserte via le Vikibus. Néanmoins au vu des distances à parcourir pour desservir l'entreprise et des horaires spécifiques des employés il est indiqué qu'une desserte de Linex, au même titre qu'une desserte d'autres entreprises du territoire, devront se réfléchir au cas par cas en rencontrant chacune des entreprises identifiées ; ■ Des itinéraires des lignes qui ne passent pas par le bouclage au sein du Lycée Queneau du fait d'une saturation aux heures d'entrée et sortie des classes : l'arrêt Queneau sera proposé sur l'Av. Ostermeyer : une attention particulière à avoir quant au cheminement des élèves jusqu'au lycée ; ■ Des lignes prioritaires 1 et 2 sur lesquelles il serait intéressant de mettre en place des grands véhicules afin de pouvoir accueillir le plus d'usagers possible ; ■ Sur la ligne 2 : un passage sur la rocade qui apparaît problématique du fait des vitesses de circulation et des problématiques de saturation : une modification de l'itinéraire avec un terminus déplacé au Collège Camus, avec un retournement qui pourra se faire sur le parking dédié. Une correspondance entre les lignes 1 et 2 qui se fera donc sur cet arrêt-là ; ■ Sur la ligne 3 : le maintien de l'arrêt Cimetière sur quelques heures l'après-midi apparaît comme primordial. Pas de nécessité d'augmenter la fréquence de cette ligne (60min). Un remplacement de cette ligne régulière par une ligne de TAD qui serait vu comme une dégradation du service : non envisageable ; ■ En termes d'amplitude : un arrêt du service le samedi midi pour permettre un renfort du TAD pour les communes rurales ; ■ La ligne de navette marché bien maintenue ; ■ Des questionnements soulevés sur la desserte de certains secteurs sur lesquels des lotissements sont en cours de construction : secteur Sud interne à la rocade et sur Auzebosc par exemple. Une desserte de Saint-Clair-sur-les-Monts qui apparaît difficile également au vu du réseau viaire. Une desserte de ces secteurs qui pourraient se faire via du TAD ; ■ Est évoqué la possibilité d'une gestion différente des temps de pause des chauffeurs : temps de pause d'un chauffeur et reprise du service par un deuxième chauffeur : des caractéristiques de gestion qui seront étudiés plus finement par la suite ; ■ Des itinéraires Vikibus qui devront être confrontés au projet de nouveau plan de circulation présenté par la Ville d'Yvetot en expérimentation durant l'été 2023.
2 – Table de travail « Desserte des communes rurales : TAD, Cars régionaux, covoiturage »	<p>Transport à la demande (TAD) :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Une proposition de fonctionnement du territoire selon 2 zones différentes : une zone Nord et une zone Sud ; ■ 5 arrêts de destination identifiés à Yvetot : Hôpital, Gare, Hôtel de ville, Zone commerciale d'Yvetot (Cinéma, Piscine, Commerces), CCYN (France Services) ; ■ Dans les communes rurales, une mutualisation avec les arrêts de cars régionaux scolaires. Quelques arrêts à exclure car non homologués ;

- En premier lieu : 1 rotation le matin et 1 rotation l'après-midi et un doublage le mercredi et le samedi ;
- Il est précisé que le TAD n'est pas adapté pour la demande scolaire puisqu'il s'agit d'un système plutôt cher à mettre en place, et qu'il faut donc, de fait, que le service reste un service ponctuel ;
- Concernant le TAD, une vigilance sera à avoir quant au nombre de personnes susceptibles d'être intéressés par le service et de l'utiliser : proposer des véhicules de taille cohérente avec les besoins existants : une typologie de véhicules qui pourra évoluer en fonction des besoins effectifs.

Cars régionaux :

- La question des navettes scolaires existantes Gare-Lycée Agricole et des usagers acceptés a été posée : sont-elles ouvertes uniquement aux élèves ou également au personnel de l'établissement ? A priori, les navettes scolaires devraient être accessibles à la fois aux élèves et au personnel de l'établissement. Il sera demandé confirmation auprès de la Région Normandie ;
- Concernant la desserte des communes rurales, la commune de Saint-Clair-sur-les-Monts indique que la demande de desserte vers Yvetot se situe principalement les mercredis et les samedis en lien avec le marché d'Yvetot ;
- Un service de TAD complété par des demandes auprès de la Région sur les cars régionaux :
 - Les communes situées au sud de la CCYN (Mesnil-Panneville, Croix-Mare et Ecalles-Alix) ont envoyé un courrier à la Région pour demander la réouverture d'une ancienne ligne de transport interurbain existant sur la RD 6015 entre Barentin et Yvetot (arrêts et abribus encore existants).

Covoiturage :

- En l'état, au vu de l'utilisation des aires de covoiturages existantes, la stratégie en termes d'aires de covoiturage est un développement de ces aires autant que possible ;
- Est précisé par la CCYN que des entreprises locales (Intermarché, Hangard) ont pris part aux Webinaires dispensés par BlablacarDaily (ex Klaxit), montrant leur intérêt pour le service et envisageant de bonnes évolutions des pratiques à ce sujet ;
- L'idée de développer un service de covoiturage spontané (type Rézo Pouce) en complément à BlablacarDaily (ex Klaxit), a été abandonnée à l'unanimité (territoire jugé pas assez dense pour garantir le déplacement, pas de garanties de sécurité suffisantes pour les déplacements des jeunes).

3.3 Enquête réalisée sur le marché d'Yvetot (21.09.2022)

Une enquête a été réalisée au cours du marché d'Yvetot le 21/09/2022. Celle-ci a obtenu 34 réponses dont 28 d'habitants de la commune d'Yvetot (~80%). Les répondants présentent également une part importante de retraités (70%), habitants exclusivement à Yvetot.

- En termes de moyens de transport utilisé le jour du questionnaire :
 - Parmi les résidents à Yvetot : la majorité (les 2/3) des répondants a utilisé un mode actif (pieds ou vélo), une part tout de même notable d'utilisateurs de la voiture (1/3) ;
 - Parmi les répondants habitant en dehors d'Yvetot : l'utilisation de la voiture comme seul moyen de déplacement.
- En termes de leviers à enclencher qui feraient changer de modes les usagers :
 - Une demande globale de développer le réseau de bus de la ville ainsi que le réseau de bus intercommunal (nombre de lignes, horaires, correspondances). Une demande également d'aménager des pistes ou bandes cyclables sur le territoire ;
 - Parmi les résidents à Yvetot : des demandes davantage tournées vers les modes actifs avec notamment une amélioration de la qualité des trottoirs, le développement du stationnement pour les vélos ou encore la pacification des circulations automobiles ;
 - Parmi les répondants habitant en dehors d'Yvetot : une demande tournée davantage sur le transport à la demande et le covoiturage.

Enfin, pour ce qui est des retraités, qui représentent une part importante des répondants à l'enquête, ceux-ci utilisent majoritairement les modes actifs (2/3) et sont davantage demandeurs de service de transport à la demande plutôt que de covoiturage.

3.4 Enquête réalisée dans le VIKIBUS (18 et 21.11.2022)

L'exploitant du réseau Vikibus a réalisé les 18 et 21 novembre une enquête à bord des lignes 1 et 2, à l'aide d'un questionnaire élaboré par Transitec.

Au 26.01.2023, Transitec est toujours en attente des résultats.

4. Focus sur le stationnement dans le centre-ville d'Yvetot

Pour compléter l'ensemble des données existantes sur le territoire, une enquête de stationnement a été réalisée sur le centre-ville d'Yvetot le 06/09/2022, avec :

- un relevé de l'offre de stationnement : nombre de places localisées à l'échelle du tronçon et réglementation ;
- une enquête de rotation sur la place des Belges et son environnement direct : de 6h à 21h, des passages toutes les heures avec relevé de plaques d'immatriculation afin d'identifier à la fois l'occupation de l'offre et la structure des usagers ;
- une enquête d'occupation sur le reste du périmètre d'étude : 6 passages entre 6h et 21h (6h/9h/12h/15h/18h/21h), relevé du nombre de véhicules stationnés.

Dans le centre-ville d'Yvetot, une offre en stationnement qui s'élève à environ 860 places dont ~60% de places en zone bleue, 35% de places gratuites autorisées et 5% de places gratuites réservées. Une zone bleue qui fonctionne entre 9h et 19h et dont la durée maximale est fixée à 2h, composée de deux poches de stationnement, dont la principale : le parking des Belges, qui compte environ 160 places, ainsi que le parking de l'Eglise, qui compte environ 25 places, et de stationnements sur les voiries du centre-ville (environ 530). Les places gratuites sont également réparties entre poches de stationnement sur des parkings (~70 pl.) et stationnement sur voiries (~290 pl.).

L'occupation du stationnement est la plus forte à 9h, avec un taux d'occupation (occupation licite/offre) sur le stationnement gratuit d'environ 90%, et un taux de congestion (occupation licite et illicite/offre) allant jusqu'à 110%. Celui-ci reste congestionné à 12h et 15h, puis diminue progressivement à partir de 18h (taux d'occupation de ~65% et taux de congestion d'environ 80%) pour retrouver de la réserve la nuit, jusqu'au matin 6h. Au contraire, la zone bleue maintien des réserves tout au long de la journée, avec un pic de taux d'occupation d'environ 85% à 15h.

Une analyse plus fine a été réalisée sur le parking des Belges, en zone bleue, via l'étude de la rotation. Celle-ci permet de préciser le temps de stationnement des différents véhicules tout au long de la journée, afin de pouvoir connaître la typologie des usagers. Ainsi, il apparaît :

- Une part négligeable de véhicules dits « ventouses », qui stationnent sur le parking de manière permanente sur l'ensemble de la journée ;
- Des usagers résidentiels du matin et du soir assez faibles, en dessous de 50 pl. ;
- Une part notable de stationnement « longue durée » (supérieur à 4h), traduisant un besoin différent de la zone bleue actuelle, dont la durée maximale est fixée à 2h ;
- Une part un peu plus importante de stationnement « courte durée » (inférieur à 2h), traduisant un besoin effectif de la zone bleue actuelle.

En synthèse, l'étude de rotation traduit un fonctionnement perfectible de la zone bleue avec des volumes de véhicules « ventouses » et « résidents » faibles, mais encore beaucoup de stationnement longue durée (supérieur à 4h), traduisant davantage d'un besoin de ce type plutôt que de courte durée.

Un travail sur l'adéquation entre la réglementation du stationnement et la demande sera réalisé au cours de la phase suivante de l'étude.

5. Synthèse du diagnostic

Le territoire de la CCYN est **un territoire dépendant de l'automobile** :

- Un territoire peu dense, polarisé, qui génère de nombreux déplacements à destination de la centralité d'Yvetot ;
- Des déplacements majoritairement réalisés en voiture...
- ... Avec un fort impact environnemental, social (nuisance etc.) et qui pèse de plus en plus sur le budget des ménages.

Qui dispose de **peu d'alternatives à l'automobile** :

- Un réseau urbain Vikibus concentré à Yvetot et Sainte-Marie-des-Champs, dont l'attractivité mérite d'être renforcée
- Un réseau interurbain par cars peu lisible proposant une offre peu attractive (horaires etc.)
- Un réseau ferré attractif mais dont l'accessibilité à la gare reste dépendante de l'automobile
- Des services à la mobilité (covoiturage, autopartage, transport à la demande, transport solidaire...) encore peu développés sur le territoire
- Des aménagements cyclables existants peu favorables à la pratique du vélo Avec tout de même l'existante d'un Schéma Directeur Cyclable...
... Dont la concrétisation est fragilisée de part une compétence voirie qui n'appartient pas à la CCYN.

4. STRATEGIE ET PLAN D'ACTIONS DU PDMS

Les axes stratégiques du Plan de Mobilité Simplifié

Le diagnostic a permis de mettre en évidence les points de vigilance et les atouts propres au territoire, à sa structure, sa diversité et à son évolution.

Trois axes stratégiques émanent des enjeux issus du diagnostic et forment **la vision stratégique à terme pour la mobilité sur le territoire** :

Axe A : Développer l'offre alternative à la voiture individuelle

La réduction de la dépendance primaire à l'automobile permet de défendre l'accès à la mobilité pour tous et d'améliorer le bilan environnemental de la mobilité. Il s'agit d'une part d'améliorer les services de mobilité pour des déplacements de courtes et moyennes distances afin de favoriser un report modal vers des déplacements doux ou via les transports collectifs, et d'autre part de désenclaver les communes rurales en leur proposant une offre de mobilité alternative.

Axe B : Travailler de manière collaborative dans le cadre des projets de mobilités et de leur concrétisation

Cet axe répond à l'enjeu de concrétisation d'actions et de mesures impliquant différents acteurs. Afin de favoriser une évolution des mobilités en lien avec les besoins du territoire, et de permettre la concrétisation de certaines actions, un travail collaboratif entre les différentes parties prenantes est nécessaire.

Axe C : Mettre en place des mesures de communication et d'accompagnement vis-à-vis des enjeux de mobilité

La communication joue un rôle central dans les pratiques de mobilité. L'enjeu de rendre visible, accessible et lisible les différentes offres de mobilités sur et en relation avec le territoire apparaît indispensable. Aussi, il est important de monitorer ces pratiques dans le temps afin d'évaluer les différentes évolutions mesurées.

De ces trois axes stratégiques découle la construction du projet de plan de mobilité simplifié, selon une approche ascendante opérationnelle et réaliste, s'appuyant sur les constats et les enjeux tirés du diagnostic.

La construction du projet de Plan de Mobilité Simplifié

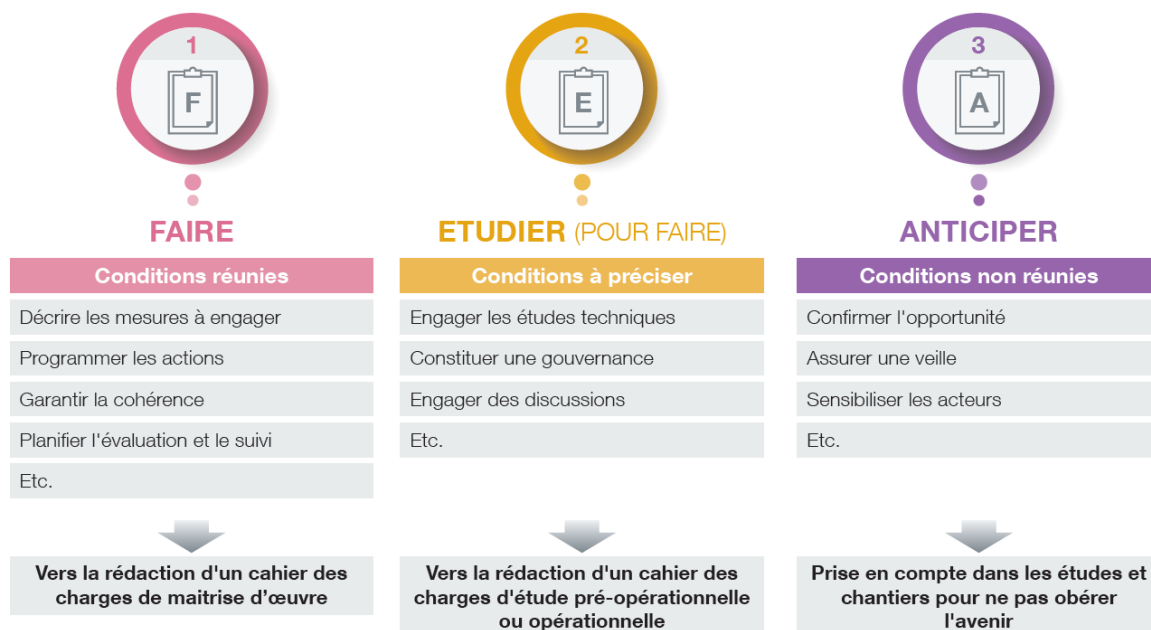
La construction du projet de Plan de Mobilité Simplifié traduit la volonté du territoire de disposer d'une méthode pragmatique qui permette d'intéresser l'ensemble des acteurs, usagers, élus et partenaires institutionnels aux problématiques de la mobilité durable. **Le Plan de Mobilité Simplifié ainsi construit porte une vision très opérationnelle à court terme mais conserve pour autant une grande flexibilité pour les horizons plus lointains.**

La méthodologie appliquée pour la construction du projet est une approche ascendante. C'est-à-dire qu'elle part du détail pour se consolider progressivement et aboutir à un projet cohérent avec la vision stratégique à terme. Ainsi, il s'agit de proposer un assemblage d'actions - réponses possibles aux enjeux et axes stratégiques - qui permettra la construction progressive du projet de territoire.

Six thématiques de mobilité sont ainsi déclinées : les transports en commun, le covoiturage, l'intermodalité en gare, les modes actifs, le stationnement en centre-ville et une dernière thématique regroupant les actions transversales.

Pour chacune de ces thématiques, l'ensemble des pistes de solution répondant aux axes stratégiques et cohérentes avec les enjeux a été systématiquement étudié et présenté aux acteurs du territoire. Certaines de ces pistes, jugées peu adaptées par les élus ont été écartées ou adaptées jusqu'à l'aboutissement d'un **portefeuille d'actions**.

Les actions sont ensuite caractérisées selon leurs **conditions d'opérationnalité** : faire, étudier (pour faire) et anticiper, ainsi que selon leurs **horizons de mise en œuvre** : court terme (<3 ans, dans le mandat), moyen terme (3-7 ans) et long terme (7-10 ans).



La mise en œuvre du Plan de déplacements

Le portefeuille d'actions

1	Transports en commun
1.1	Réorganiser le réseau de transport en commun régulier Vikibus
	Réorganiser le réseau de transport en commun régulier Vikibus
	Exploitation du réseau
	Renouvellement des véhicules
1.2	Compléter le réseau régulier Vikibus par un service de TAD
	Mettre en place un service de transport à la demande, complémentaire aux transports en commun
	Achat des véhicules
1.3	Adapter le réseau de cars régionaux pour compléter le réseau Vikibus
	Adapter le réseau de cars régionaux pour compléter le réseau Vikibus
2	Covoiturage
2.1	Expérimenter une application de covoiturage sur le territoire
2.2	Monitorer le fonctionnement des aires de covoiturage existantes et accompagner la création de nouvelles aires de mobilité en fonction des besoins
3	Intermodalité en gare
3.1	Mettre en place une politique de stationnement sur le secteur gare afin d'éviter le stationnement "ventouse"
3.2	Avantager les usagers réalisant du covoiturage vis-à-vis du stationnement en gare

3.3	Développer une solution d'autopartage sur le territoire qui s'appuie sur une complémentarité avec l'offre ferroviaire
3.4	Adapter les horaires Vikibus pour une meilleure correspondance avec le train
3.5	Développer en priorité les itinéraires cyclables desservant la gare
3.6	Assurer des cheminements piétons sécurisé en accès à la gare
4	Modes actifs
4.1	Inciter les communes à concrétiser le SDC
4.2	Expérimenter un service de location de vélos électriques en longue durée
	Améliorer la marchabilité du territoire
4.3	Inciter les communes à réaliser des Plans Piétons (ou plans de mobilités douces à leur échelle) via des AAP études
5	Stationnement en centre-ville
5.1	Adapter l'offre non réglementée et en zone bleue du centre-ville aux réels besoins existants
5.2	Orienter les visiteurs vers les poches de stationnement existantes en bordure du centre-ville
6	Actions transversales
6.0	Agents CCYN sur les sujets mobilité
6.1	Elaborer des fiches descriptives de l'ensemble des solutions de mobilité disponibles sur le territoire à communiquer au plus grand nombre, dont les nouveaux arrivants
6.2	Créer un observatoire des mobilités sur le territoire
6.3	Proposer des animations autour du domaine de la mobilité
6.4	Accompagner les entreprises et les établissements scolaires dans leur démarche de plan de déplacement

Le financement du Plan de Mobilité Simplifié

Détail des actions court terme et coût estimatif HT (2024-2026)			2024	2025	2026
Etudes	1.1 et 1.2	AMO DSP Vikibus + TAD (TO2)	21 350 €		
	4.2	Location vélos longue durée (étude de définition du service)	20 000 €		
		<i>Sous-total</i>	56 350 €	- €	- €
Investissements	1.1	Achat de 2 véhicules diesel pour le Vikibus		320 000€	
	4.2	Location vélos longue durée (achat des vélos)		60 000 €	
		<i>Sous-total</i>	- €	380 000 €	- €
Frais de fonctionnement	1.1	Réseau urbain Vikibus (2024 : coût 2019)	363 000 €	586 000 €	586 000 €
	1.2	TAD		196 000 €	196 000 €
	2.1	Covoiturage (prestations d'accompagnement, licence, coût au trajet)	12 150 €	12 150 €	12 150 €
	2.1	Covoiturage (incitatifs financiers – hors TVA)	7 500€	7 500€	7 500€
	4.2	Location vélos longue durée (frais de fonctionnement)			6 000 €
	6.0 et 6.4	Agents CCYN sur les sujets mobilité (charges salariales)	60 000 €	60 000 €	60 000 €
	6.2	Observatoire des mobilités (budget enquêtes circulation / stationnement)	10 000 €	10 000 €	10 000 €
	6.1 et 6.3	Budget communication / animation	10 000 €	10 000 €	10 000 €
		<i>Sous-total</i>	462 650 €	881 650 €	887 650 €
Fonds de concours	3.5 et 4.1	Aménagements cyclables (fonds de concours CYCL'YN 1'283'600 € sur 2022/29)	160 450 €	160 450 €	160 450 €
	3.6 et 4.3	Aménagements piétons (fonds de concours CCYN)	Enveloppe communale	Enveloppe communale	Enveloppe communale
		<i>Sous-total</i>	160 450 €	160 450 €	160 450 €
Total			679 450 €	1 422 100 €	1 048 100 €