

# ELABORATION D'UN PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

DIAGNOSTIC

# INGETEC





# 01

## Introduction



Réception par le préfet : 29/06/2023  
Affichage : 29/06/2023

# Contexte de l'étude

## Pourquoi un Plan de Mobilité Simplifié ?

2021



Les communautés de communes deviennent des AOM (Autorités Organisatrices des Mobilités)  
→ Prise en charge de la compétence mobilité sur leur territoire



### OBJECTIFS POUR LES 4 EPCI

Proposer de nouvelles solutions de mobilités :

- Plus adaptées aux caractéristiques de leurs territoires
- Plus adaptées aux besoins des habitants
- Répondant aux enjeux actuels environnementaux
- ... et agir en cohérence à l'échelle de 4 intercommunalités où les échanges sont nombreux



### Lancement de nombreux projets, entre autres :

- Elaboration d'un Schéma Directeur Cyclable sur la CC Roumois Seine
- Projet de pôle multimodal à la gare de Bourgtheroulde-Thuit-Hébert et réaménagement du pôle gare de Bernay
- Schéma de mobilités pour le territoire d'IBTN, projets d'aires de covoiturage
- Création d'un réseau de lignes de covoiturage « Rézo Pouce » autour de Pont-Audemer
- Création d'un Pôle Mobilité Risle Pays d'Auge



Elaboration d'un Plan de Mobilité Simplifié commun aux 4 communautés de communes

# Enjeux environnementaux

## Données de l'ORECAN (Observatoire régional Energie Climat Air de Normandie)

Modèle énergétique : **dépendance aux énergies fossiles**

⇒ **Une transition énergétique doit être amorcée pour passer à un modèle énergétique durable**

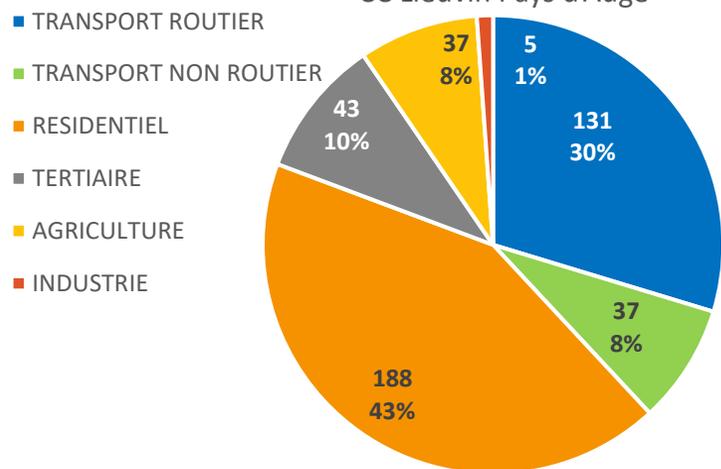
⇒ **Mesures & objectifs mis en places**, de la production d'énergies renouvelables à la réduction de la consommation d'énergie (**inscrits dans les PCAET - Plan Climat-Air-Energie Territorial** - de la CCPAVR, de la CCRS et de l'IBTN)

### Levier n°1 : Réduire la consommation d'énergie

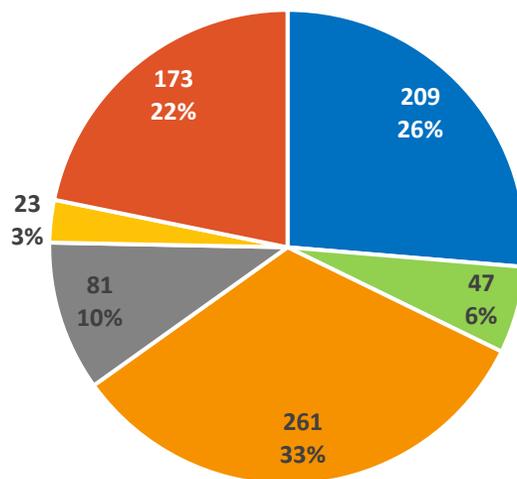
**LES MOBILITES = 40 à 50% de la consommation d'énergie des collectivités** de l'étude.

⇒ Réduire les consommations du domaine des mobilités représente donc un levier majeur pour agir en faveur de la transition énergétique : développer des alternatives à la voiture individuelle, voire « dé-mobilité »

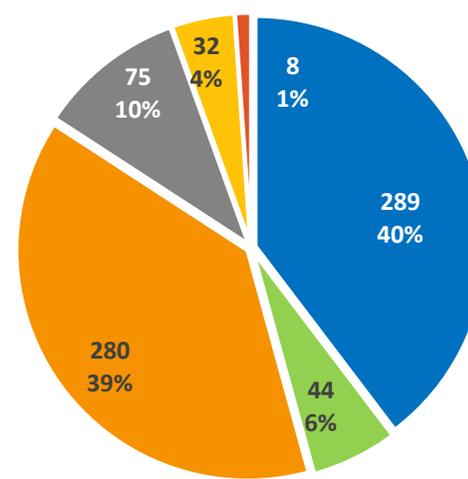
Consommations d'énergie (en GWh) en 2019  
 CC Lieuvain Pays d'Auge



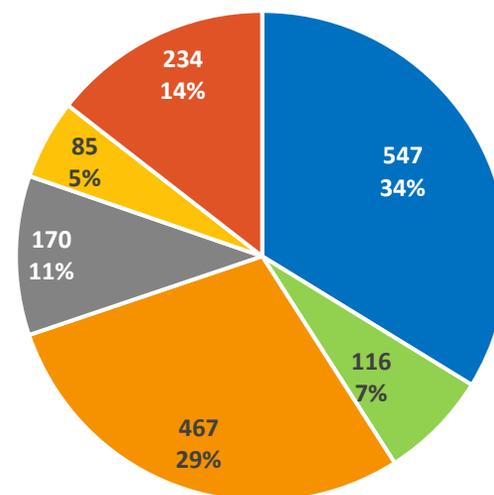
CC Pont-Audemer Val de Risle



CC Roumois Seine



Intercom Bernay Terres de Normandie





# 02

## Cadrage en matière de gouvernance

# Qu'est-ce qu'une Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) ?

**Rôle d'une AOM = définir & planifier** une politique de mobilité sur son territoire, et ainsi mettre en place des solutions ou services de mobilités. Ces solutions peuvent être :

L'organisation de **services publics de transport** :



- Services réguliers (bus, cars...)
- Services à la demande
- Services de transports scolaires

L'organisation de **services publics de mobilités**



- Services de mobilités actives
- Services de mobilités partagées
- Services de mobilités solidaires

**Financement** : seule l'organisation d'un service régulier de transport public de personnes, permet de lever le versement mobilité pour l'AOM. Mais celui-ci permet de financer tout type de service de mobilités mis en place par l'AOM.



# 03

## Analyse du territoire

Géographie – Démographie – Organisation

Réception par le préfet : 29/06/2023  
 Affichage : 29/06/2023

# Geographie du territoire

**Localisation**  
 Ouest du département de l'Eure



Collectivité	Superficie (km <sup>2</sup> )	Nombre de communes
CCLPA	411	51
CCPAVR	325	32
CCRS	339	40
IBTN	917	75
<b>TOTAL</b>	<b>1992</b>	<b>201</b>
Eure	6 040	602
Normandie	30 627	

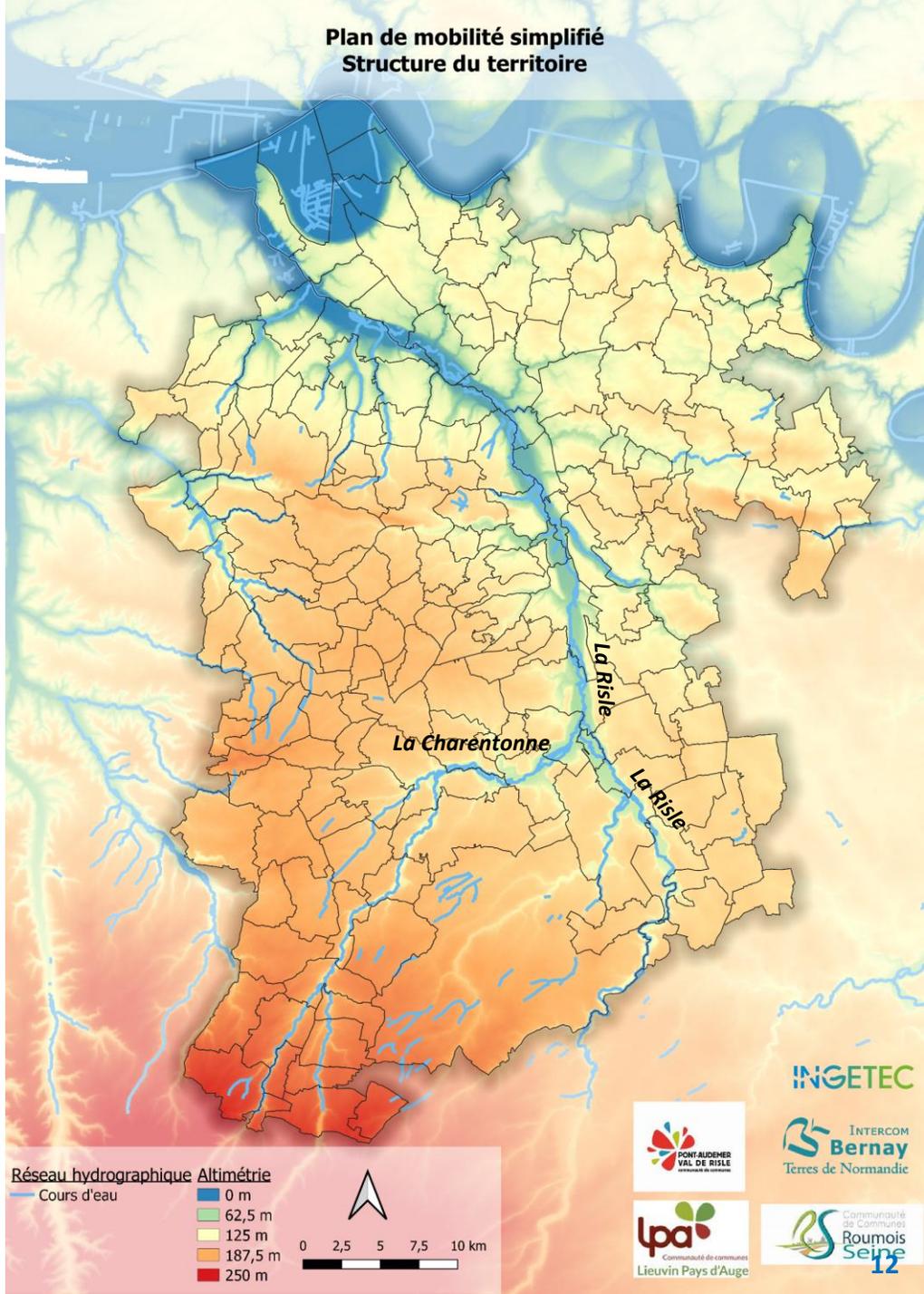
## Réseau hydrographique et topographie

1 Boucles de la Seine Normande  
 N - 0 m

Collines de Normandie  
 S - 250 m

2 Réseau hydrographique important sur le territoire  
 3 principaux : la Risle - la Charentonne – la Calonne  
 => 3 vallées structurant le territoire

Des contraintes de franchissement de cours d'eau et de dénivelé relatives



# Situation socio-démographique

## Nombre d'habitants



Collectivité	Nombre d'habitants	Densité moyenne (nombre d'hab./km <sup>2</sup> )
CCLPA	<b>20 519</b>	<b>50</b>
CCPAVR	32 801	100,8
CCRS	41 071	<b>121,3</b>
IBTN	<b>54 829</b>	59,8
Eure	599 507	99,8
Normandie	3 325 032	111,3

## Répartition en classes d'âge



Collectivité	0-14 ans	15-29 ans	30-44 ans	45-59 ans	60 à 74 ans	75 ans ou +
CCLPA	19,5	<b>14,4</b>	18,5	19,9	18,9	<b>8,9</b>
CCPAVR	18,9	<b>14,8</b>	18,8	20,4	18,1	<b>9,0</b>
CCRS	20,6	<b>13,7</b>	19,9	20,6	17,6	<b>7,6</b>
IBTN	17,6	<b>13,8</b>	17	20,5	20,2	<b>10,8</b>
Eure	19,5	15,6	18,8	20,5	17,1	8,4
Normandie	17,7	16,9	17,6	19,9	17,9	10

Les territoires des 4 EPCI regroupent près de 160 000 habitants, soit environ un quart des habitants de l'Eure.

La CC Lieuvin Pays d'Auge est la collectivité la moins peuplée, tandis que l'Intercom Bernay Terres de Normandie est la communauté de communes la plus peuplée.

La CC Lieuvin Pays d'Auge est la moins dense avec 50 habitants/km<sup>2</sup>. Sur les territoires ruraux, les distances à parcourir sont importantes et entraînent une forte dépendance à la voiture. C'est la CC Roumois Seine qui est la plus dense avec plus de 120 hab./km<sup>2</sup>. En effet, ce territoire est localisé en périphérie de la Métropole de Rouen et se situe donc partiellement en zone périurbaine. Un phénomène récent accentue l'augmentation de la densité du territoire. La crise de la COVID-19 est à l'origine d'un exode urbain vers la CCRS avec des anciens urbains recherchant un cadre de vie privilégié. Ces nouveaux résidents sont à l'origine de mouvements pendulaires à destination de Rouen.

La répartition en classes d'âge de la population est similaire sur les 4 territoires : la part de jeunes (15-29 ans) est légèrement plus faible que celles du département et de la région. A contrario, la part de personnes âgées (60-74 ans) est plus importante.

Sur ces territoires ruraux où les distances à parcourir sont importantes, la question des mobilités des personnes plus âgées se pose dès qu'elles ne sont plus à motorisées. Le Plan de Mobilité Simplifié devra donc apporter des solutions à cette catégorie qui peut représenter jusqu'à 30 % de la population.

La mobilité des jeunes – non-motorisés également – constitue un autre enjeu de mobilité sur les territoires ruraux. Ils représentent environ 14% de la population.

Réception par le préfet : 29/06/2023  
 Affichage : 29/06/2023

# Situation socio-démographique

## Population active et emploi

Collectivité	Population de 15 à 64 ans	Part d'actifs (%)	Part d'actifs avec un emploi (%)	Part de chômeurs (%)
CCLPA	12 226	76,1	67,3	8,7
CCPAVR	19 921	75,3	64,8	10,5
CCRS	24 839	77,6	71,3	6,3
IBTN	32 738	75,1	64,7	10,4
Eure	368 051	75,4	65,5	9,9
Normandie	2 030 406	73,6	63,8	9,8

Les actifs représentent la majorité de la population de 15 à 64 ans (plus de  $\frac{3}{4}$ ). Cette part est similaire sur les 4 territoires, ainsi que sur le département et la région.

La CC Roumois Seine est celle où le taux de chômage est le plus faible. Ce taux (6,3% de chômeurs parmi les actifs) s'explique par la proximité géographique avec Rouen, qui constitue un bassin d'emplois.

La CC Pont-Audemer Val de Risle et l'Intercom Bernay Terres de Normandie sont les deux territoires où la part de chômeurs est la plus élevée. Les actifs sans emploi peuvent se retrouver dans une situation de précarité. Résidents sur un territoire rural, ils se trouvent dans un contexte de forte dépendance à la voiture. Avec la hausse des coûts de l'énergie, leur capacité à utiliser leur voiture pour se déplacer peut être compromise. Or celle-ci est un vecteur d'accès à l'emploi. Il est donc nécessaire d'apporter des solutions de mobilité alternatives pour cette population.

Réception par le préfet : 29/06/2023  
Affichage : 29/06/2023

# Situation socio-démographique



## Nombre d'habitants

### IBTN et CCLPA

Un territoire rural et peu dense (environ 50 hab./km2)

⇒ Des distances importantes à parcourir donc une forte dépendance à la voiture

### CCPVAR

Un territoire moyennement dense (aligné sur la moyenne française avec 100 hab./km2)

### CCRS

- Un territoire à la fois rural et périurbain plus dense (120 hab./km2) avec la proximité géographique de la Métropole Rouen Normandie
- Phénomène d'exode urbain qui augmente cette densité

⇒ Mouvements pendulaires à destination de Rouen



## Répartition en classes d'âge

### 14-15 % de jeunes (15-29 ans)

Part plus faible que le département et la région (16-17%)

### 18-20 % d'actifs et jeunes retraités (60-74 ans)

Part plus importante que le département et la région (17-18%)

### 8-11% de personnes âgées (+75 ans)

Part plus importante que le département et la région (8-10%)



#### Retour de la concertation

Dans les espaces les plus ruraux, des cas de personnes âgées non-motorisées ne pouvant se rendre à un RDV médical ont été recensés

⇒ Une population en partie non-motorisée qui n'a pas accès à certains services ou activités, en particulier en milieu rural



## Population active et emploi

Parmi les 15-64 ans : ¾ d'actifs



65 % avec un emploi + 10% au chômage  
(70% sur la CCRS dus à la proximité du bassin d'emploi que constitue la Métropole Rouen Normandie)

### Un des publics cible du PMS : Actifs sans-emploi

⇒ La capacité à utiliser la voiture pour se déplacer peut être compromise avec la hausse des coûts de l'énergie



Dépendance à la voiture en milieu rural

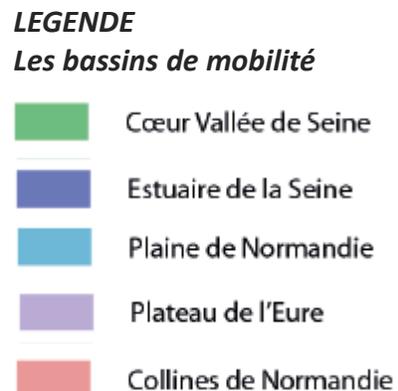
⇒ Difficulté à se déplacer, donc à avoir accès à un emploi

⇒ Risque d'une situation de précarité

# Organisation du territoire

## De nombreux bassins de mobilité

- **Un territoire partagé entre 4 bassins de mobilité**
  - **Cœur de Vallée de Seine** – CCLPA – CCPAVR – CCRS – IBTN
  - **Estuaire de la Seine** – CCPAVR - CCRS
  - **Plaine de Normandie** – CCLPA
  - **Plateau de l'Eure** – IBTN
  
- **Des liens importants avec le bassin de mobilité Collines de Normandie** – notamment pour le secteur sud de l'IBTN



Réception par le préfet : 29/06/2023  
 Affiché(e) : 29/06/2023

# Organisation du territoire

## Des pôles d'attractivité extérieurs au territoire

### 4 métropoles

- Le Havre
- Rouen
- Caen
- Paris

### 5 pôles majeurs

- Honfleur
- Deauville-Trouville
- Lisieux
- Évreux
- L'Aigle

Des pôles entourant la partie nord du territoire

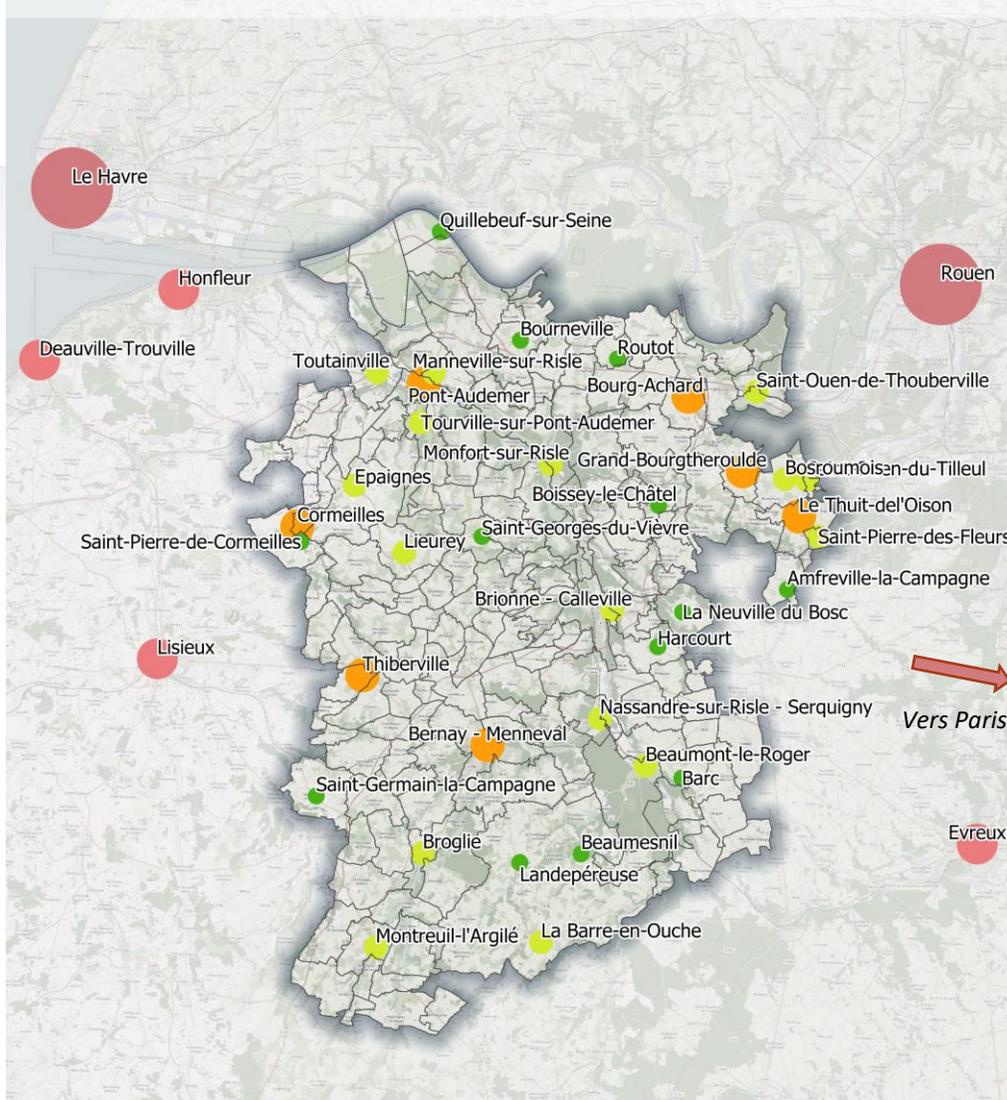
⇒ Flux de déplacements importants depuis la partie nord du territoire vers ces pôles

### La structure interne du territoire

- ✓ Territoire organisé autour de pôles, où se concentrent les commerces, services et équipements
- ✓ Pôles classés en trois niveaux : **structurants**, **relais**, **d'équilibre**

⇒ Importances distances à parcourir pour rejoindre les différents pôles  
**ENJEU** - Développer les pôles de relais et d'équilibre pour limiter les déplacements

## Plan de mobilité simplifié Structure du territoire



**Structure du territoire**

- Pôle d'attraction extérieur majeur
- Pôle d'attraction extérieur
- Pôle structurant
- Pôle relais
- Pôle d'équilibre

INGETEC  
 PONT-AUDEMER VAL DE RISLE  
 Intercom Bernay Terre de Normandie  
 lpa Communauté de Communes Lieuvin Pays d'Auge  
 Communauté de Communes Roumois Seine 17

0 2,5 5 7,5 10 km

Réception par le préfet : 29/06/2023  
 Affichage : 29/06/2023

# Organisation du territoire

## Pôles générateurs de trafic

L'ensemble du territoire n'appartient pas au même bassin de vie : l'ouest du territoire est tourné vers Lisieux, dans le Calvados, le nord se dirige vers Pont-Audemer, notamment pour les collèges et lycées, tandis que l'est présente des déplacements à destination de Bernay, notamment pour la gare en direction de Rouen ou Paris.

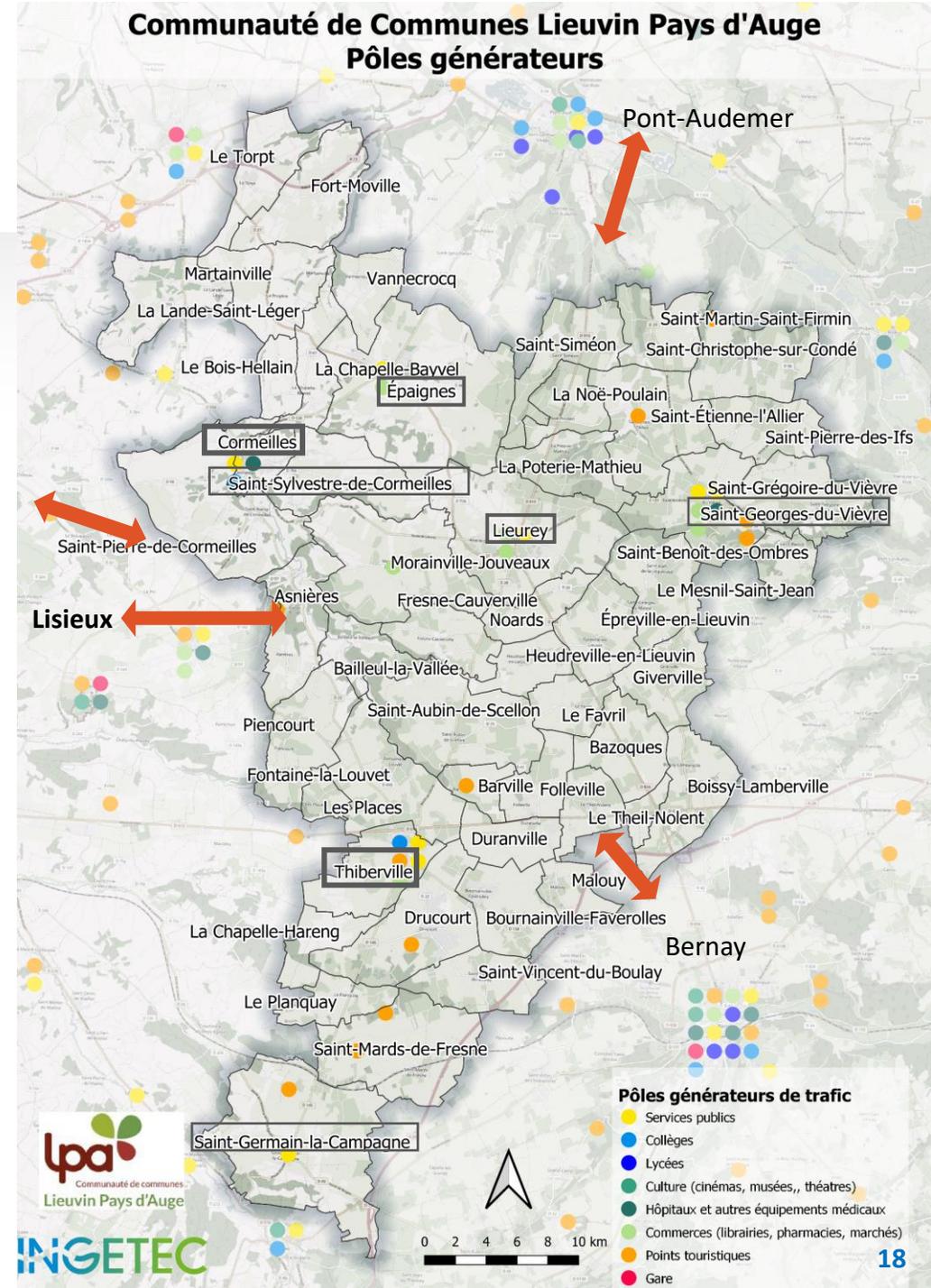
Il s'agit du territoire le plus rural, où les pôles - donc les équipements, services, commerces sont les moins nombreux.

Le territoire comporte :

- 2 pôles structurants - Thiberville et Cormeilles
- 2 pôles relais – Lieurey et Epaignes
- 3 pôles d'équilibre – Saint-Pierre-de-Cormeilles, Saint-Georges-du-Vièvre et Saint-Germain-la-Campagne

⇒ Des flux diffus vers différents pôles du territoire et des territoires voisins


**Retour de la concertation**  
 Un tissu associatif très développé sur le territoire  
 (250 associations recensées)



# Organisation du territoire

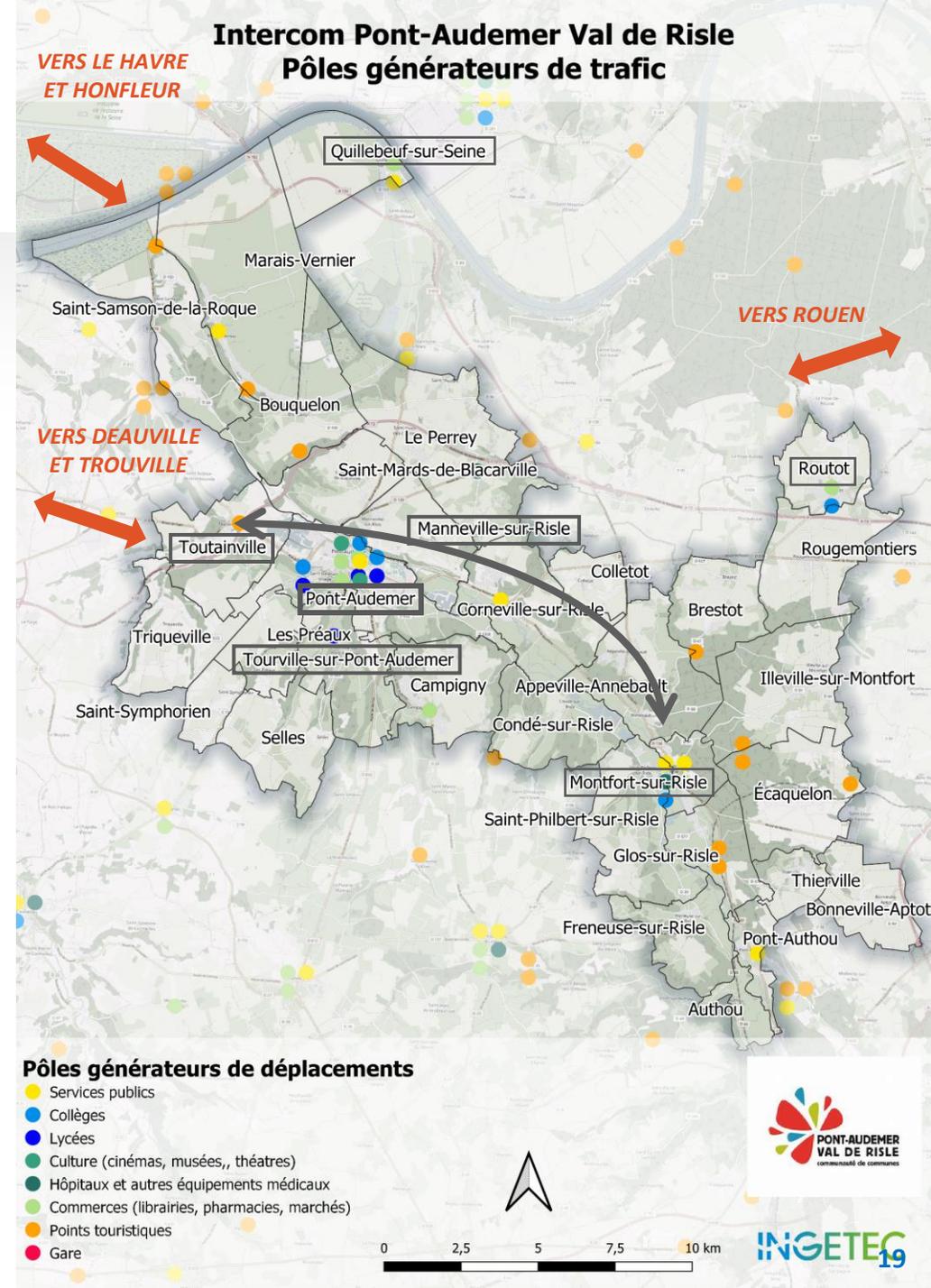
## Pôles générateurs de trafic

Le territoire est tourné vers les grands pôles de la côte (la métropole du Havre, ainsi qu'Honfleur, Deauville et Trouville), mais aussi vers le bassin rouennais grâce à l'accès à l'A13.

Le territoire comporte :

- 1 pôle structurant – Pont-Audemer
- 3 pôles relais – Toutainville, Tourville-sur-Pont-Audemer, et Manneville-sur-Risle
- 2 pôles d'équilibre – Quillebeuf-sur-Seine, Montfort-sur-Risle, Routot

⇒ Des commerces et services principalement regroupés à Pont-Audemer, générant d'important flux dans la vallée de la Risle et entre les plateaux et la vallée



Réception par le préfet : 29/06/2023  
 Affichage : 29/06/2023

# Organisation du territoire

## Pôles générateurs de trafic

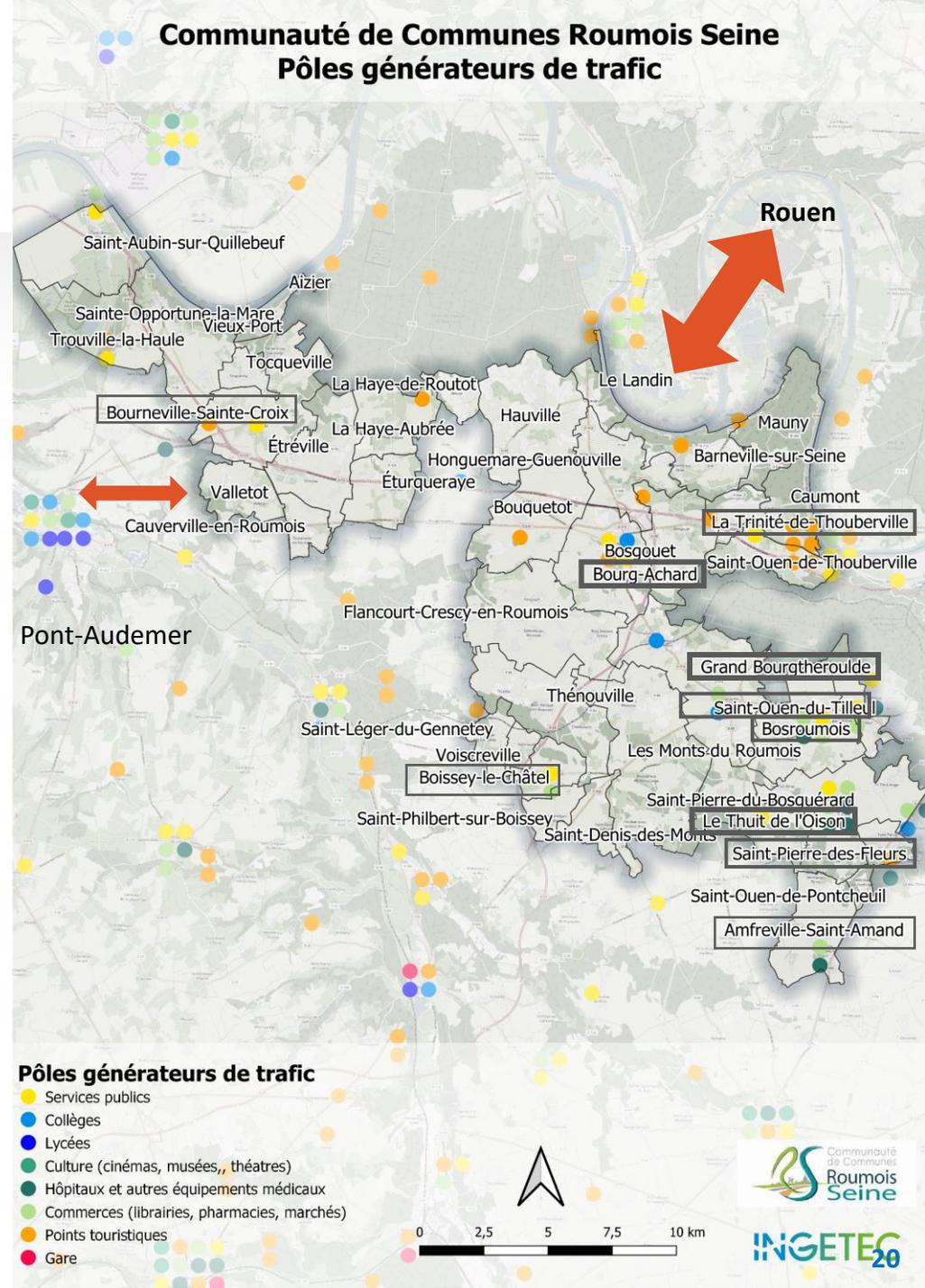
Par sa proximité avec la **Métropole de Rouen Normandie**, la collectivité entretient des liens particuliers avec cette dernière. Le territoire à l'**Est** est périurbain tandis qu'une transition se fait avec un profil plus rural à l'**Ouest**. Cette partie du territoire est plutôt tournée vers **Pont-Audemer**.

Les pôles ont été repris du diagnostic du SCOT, en cours d'élaboration. Le territoire comporte :

- 3 pôles structurants – **Bourg-Achard, Grand-Bourgtheroulde, Le-Thuit-de-l'Oison**
- 4 pôles relais - **Saint-Ouen-de-Thouberville, Saint-Ouen-du-Tilleul, Bosroumois, Saint-Pierre-des-Fleurs**
- 3 pôles d'équilibre – **Bourneville-Sainte-Croix, Boisse-le-Châtel et Amfreville-Saint-Amand**

⇒ Un territoire scindé en deux

- ✓ Plusieurs pôles de commerces et services à l'Est – secteur tourné vers la Métropole Rouen Normandie avec de nombreux déplacements pendulaires
- ✓ Territoire à l'Ouest plus rural, s'orientant vers les territoires voisins (Pont-Audemer, Lillebonne, etc.)



Réception par le préfet : 29/06/2023  
 Affichage : 29/06/2023

# Organisation du territoire

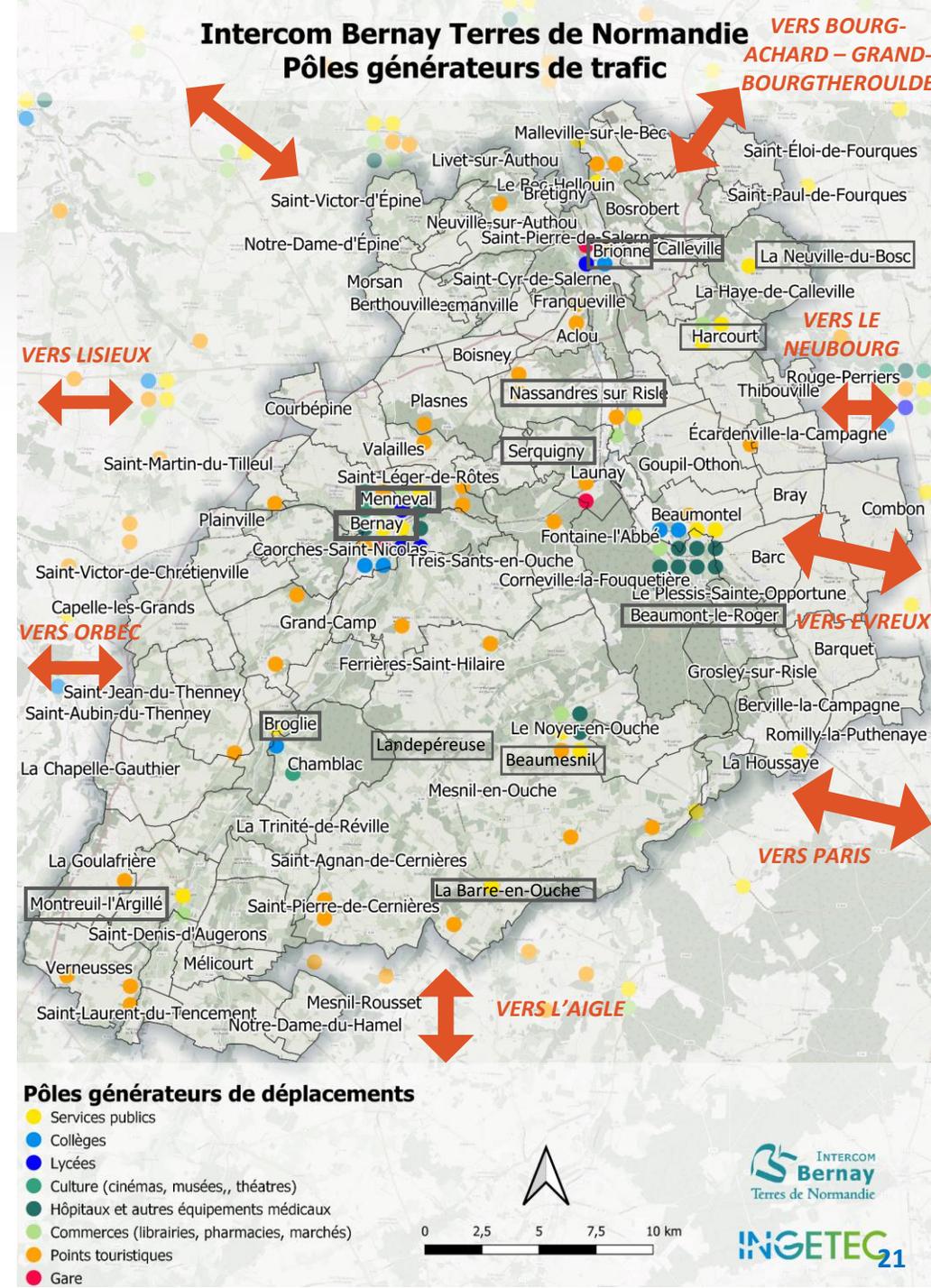
## Pôles générateurs de trafic

Le territoire est sous l'influence de nombreux pôles structurants extérieurs, répartis sur tout le contour du territoire.

Même s'il présente une faible densité d'habitants, le territoire comporte de nombreux pôles (selon le SCOT de l'IBTN – en cours d'élaboration) :

- Un pôle structurant – **Bernay - Menneval**
- 6 pôles relais – **Brionne - Calleville, Nassandres-sur-Risle – Serquigny, Beaumont-le-Roger, Broglie, Montreuil-L'Argillé, La Barre-en-Ouche (en devenir à l'horizon 2040)**
- 5 pôles d'équilibre – **Harcourt, Beaumesnil, La Neuville du Bosc, Landepéreuse, Barc (en devenir à l'horizon 2040)**

- ⇒ Des flux diffus depuis et vers les pôles majeurs extérieurs au territoire
- ⇒ Des commerces et services regroupés uniformément répartis sur le territoire (triangle Bernay-Brionne-Serquigny) entraînant des déplacements internes au territoire importants
- ⇒ La partie sud moins dotée se tourne davantage vers les territoires voisins (L'Aigle, Orbec, Lisieux)
- ⇒ Une uniformisation de la structure du territoire prévue par le SCOT de l'IBTN avec un développement des pôles au sud du territoire







# 04

## Evaluation de l'accessibilité multimodale

Véhicules motorisés – Transport en commun – Mobilités douces

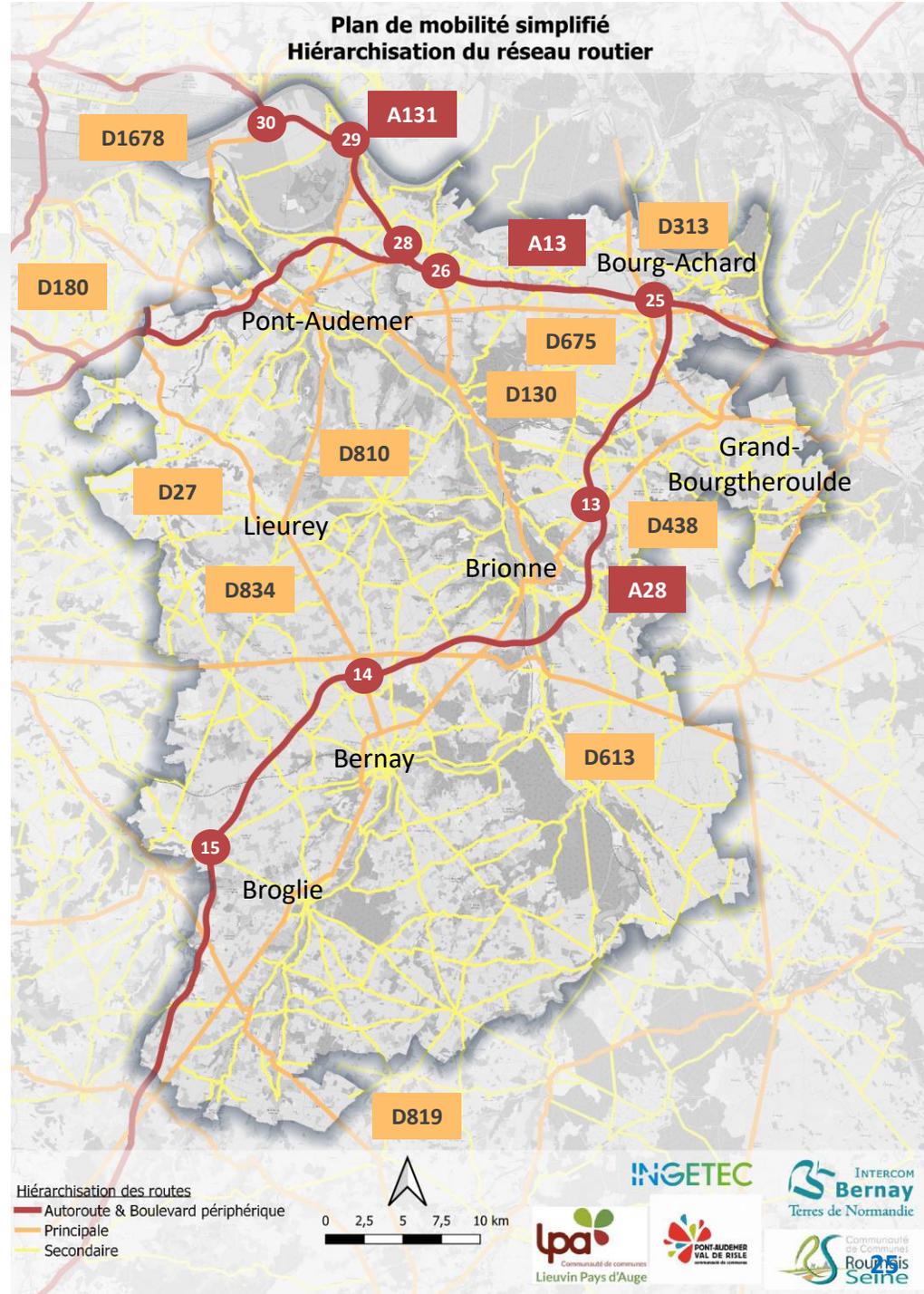
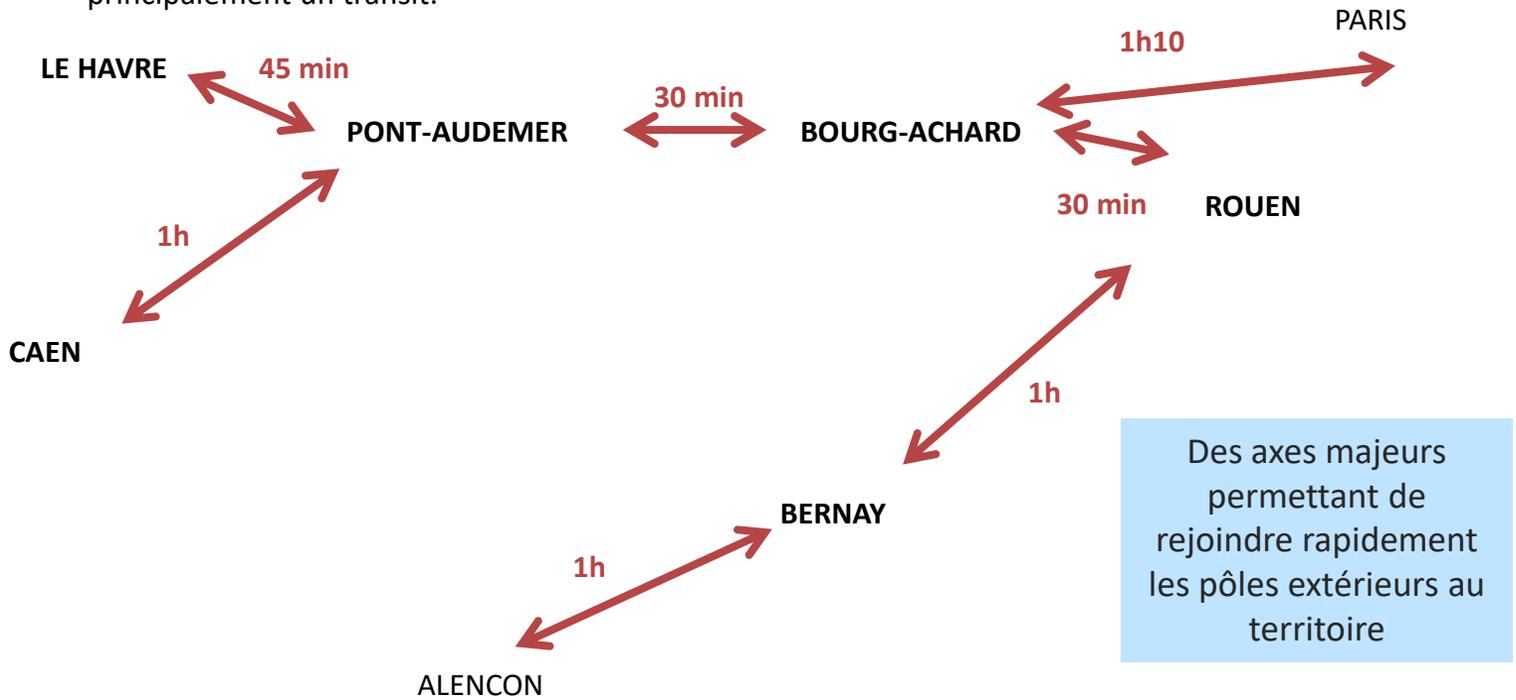
Réception par le préfet : 29/06/2023  
 Affichages : 29/06/2023

# Reseau routier & déplacements motorisés

## Hiérarchie du réseau viaire – Autoroutes

Le territoire est structuré par 3 autoroutes, permettant de relier le territoire aux pôles majeurs environnants :

- L'autoroute **A13, reliant Paris à Caen, en passant par Rouen** – arrivant souvent à saturation.
- L'autoroute **A131, partant de Bourneville-Sainte-Croix jusqu'au Havre**. Comme l'A13, elle dessert le nord du territoire.
  - Ces deux axes sont utilisés pour des déplacements du quotidien, notamment vers Rouen et Le Havre
- L'autoroute **A28, d'Abbeville à Tours, en passant par Alençon**. Elle traverse le territoire du nord-est au sud-ouest. Cet axe est peu utilisé par les habitants à cause du coût élevé des péages. L'A28 supporte donc principalement un transit.





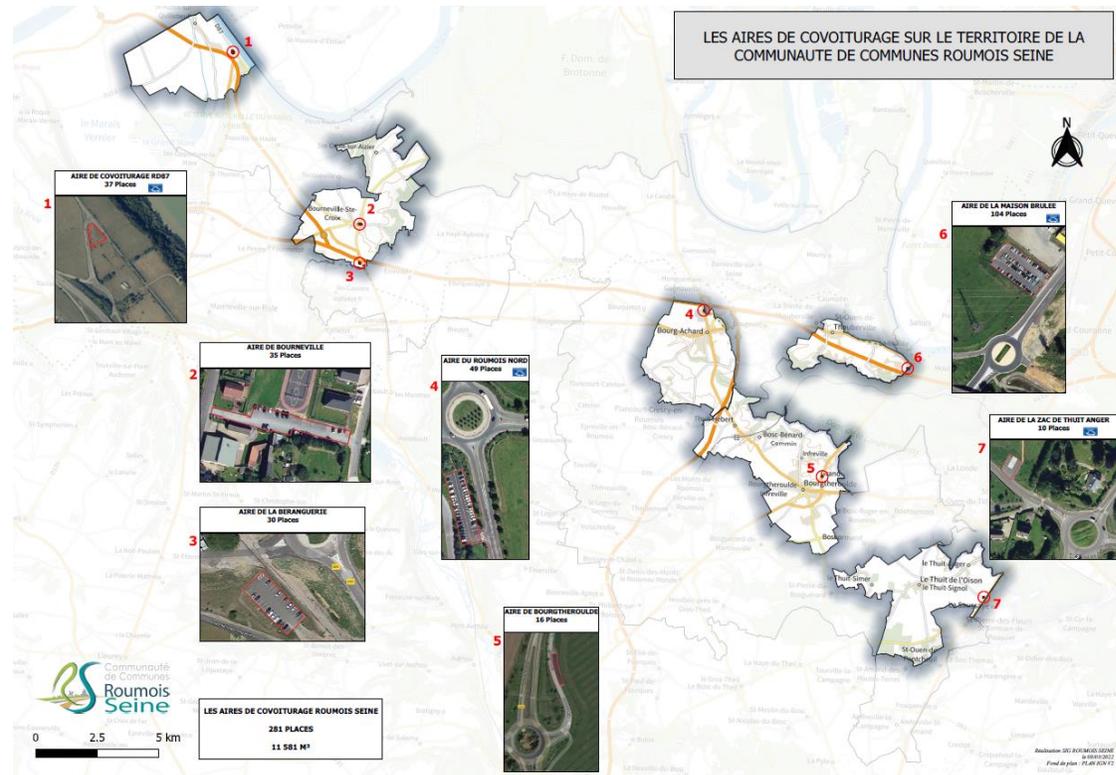




# Réseau routier & déplacements motorisés

## Covoiturage - Aires

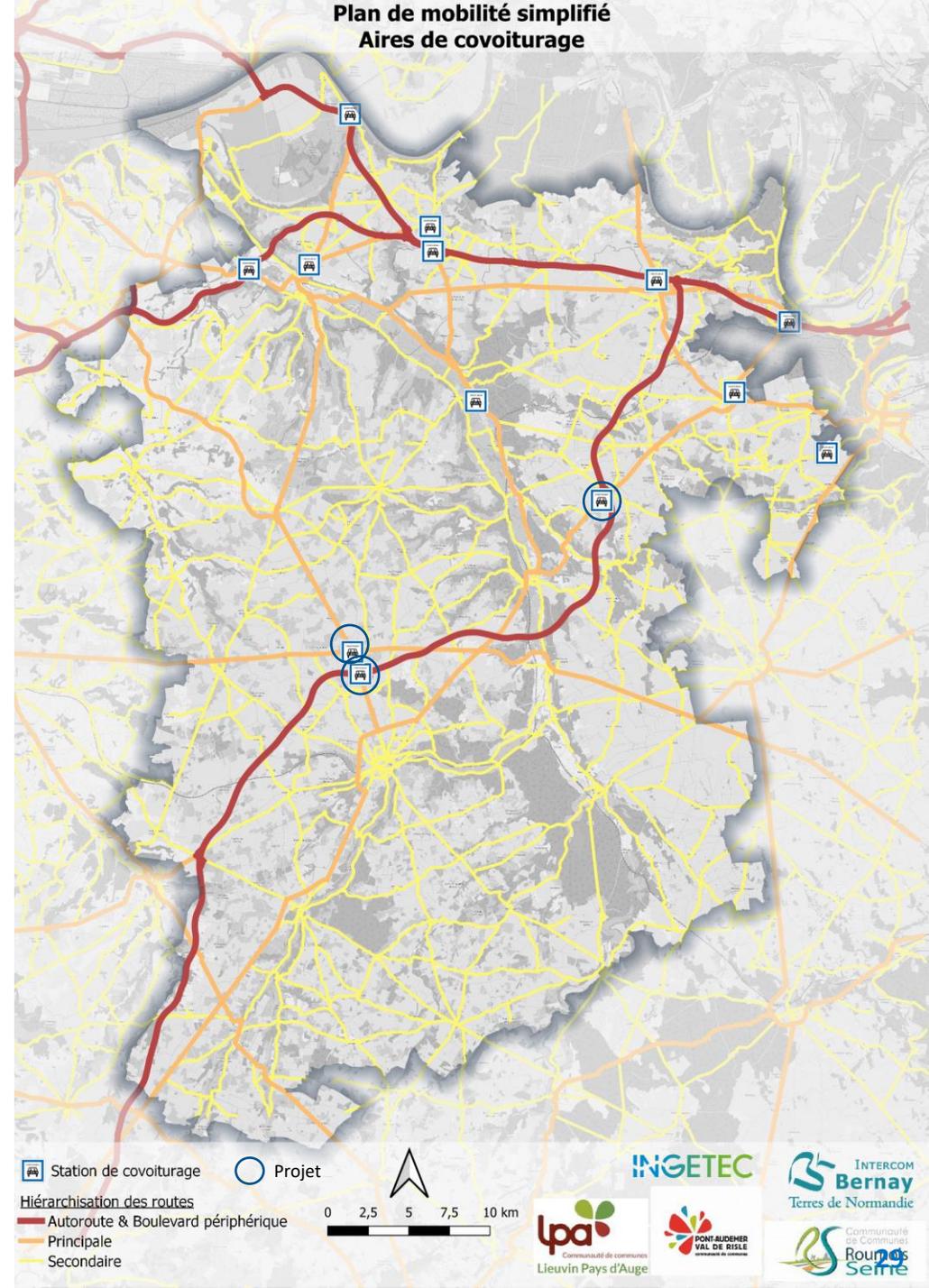
Le réseau covoiturage est très bien développé au nord du périmètre, en lien notamment avec l'autoroute A13. Le territoire comptant le plus d'aires est celui de la CRSS.



- 7 parkings
- 11 580 m<sup>2</sup>
- 281 places
- Un très bon fonctionnement avec des aires qui arrivent à saturation

La CCPVAR comporte trois aires de covoiturage sur les communes de :

- Toutainville (aire du vieux Merisier)
- Manneville-sur-Risle
- Montfort-sur-Risle





# Réseau routier & déplacements motorisés

## Covoiturage - Systèmes

### klaxit

- Système de covoiturage subventionné par la Métropole Rouen Normandie
- Usage centré sur les déplacements domicile-travail
- Covoiturage organisé : mise en relation du conducteur et du passager via l'application
- Coût :
  - ✓ Conducteurs rémunérés à chaque trajet
  - ✓ Passagers voyagent gratuitement avec la garantie de déplacement en cas d'annulation du trajet

Distance du trajet	Rémunération du conducteur
Moins de 20 km	Forfait de 1,50€/passager
Plus de 20 km	Forfait de 1,50€ /passager + 0.10€/km/passager plafonné à 4€

### NO M A D via l'application KAROS

- Système de covoiturage subventionné par la Région Normandie dès 2020 après une expérimentation sur la CCRS en 2018 (400 utilisateurs, plus de 2300 trajets réalisés)
- Usage centré sur les déplacements domicile-travail
- Covoiturage organisé : mise en relation du conducteur et du passager via l'application
- Coût :
  - ✓ Conducteurs rémunérés à chaque trajet
  - ✓ Passagers voyagent gratuitement en cas d'abonnement, avec un taxi en cas d'annulation du trajet

Distance du trajet	Rémunération du conducteur	Coût pour le passager
Moins de 20 km	Forfait de 2€/passager	1€ par trajet (max 25 km)
Plus de 20 km	Forfait de 2€ /passager + 0.10€/km/passager plafonné à 4€	Gratuit si le passager possède déjà un abonnement



## Réseau routier & déplacements motorisés

### Covoiturage - Systèmes



- Système de covoiturage organisé depuis 2016
- Usage centré sur les déplacements domicile-travail des salariés de la zone industrielle du Havre
- Covoiturage organisé : mise en relation du conducteur et du passager via la plateforme en ligne
- Coût : partage des frais entre le conducteur et le passager



- Système de covoiturage organisés par les départements de l'Eure et de la Seine-Maritime
- Covoiturage organisé : mise en relation du conducteur et du passager via la plateforme en ligne
- Coût : partage des frais entre le conducteur et le passager

⇒ Une multiplicité de systèmes, de plateformes et d'acteurs de covoiturage - qui nuit à la lisibilité du système dans son ensemble et à la formation d'une « masse critique »



## Reseau routier & déplacements motorisés

### Covoiturage - Des dynamiques contrastées selon les territoires

#### CCLPA – Une opportunité de développer le covoiturage

- Une pratique encore inexistante ou à la marge, des flux diffus

#### ENJEU

Développer des aires aux endroits stratégiques où du covoiturage spontané est actuellement observé (ex : Aire de repos de Lieurey en direction de Bernay ou Martainville en direction de Honfleur/Deauville)

#### CCRS – Une pratique du covoiturage informelle déjà enclenchée à développer pour atteindre une masse critique suffisante

- Des aires de covoiturage existantes déjà saturées
- KLAXIT : solution de covoiturage la plus développée sur le territoire, utilisée pour se déplacer majoritairement entre les 3 pôles structurants du territoire (Bourg-Achard, Grand-Bourgtheroulde, Le Thuit-de-L'Oison) et Rouen
- KAROS : solution moins utilisée mais active sur la CCRS, avec 715 utilisateurs actifs fin 2022.

#### ENJEU

- Développer les aires de covoiturage existantes en améliorant l'accessibilité en vélo (aménagements sécurisés en rabattement vers les aires, stationnement longue durée sécurisé et abrité, implantation de services de proximité (ex commune de Luitré-Dompierre en Ille-et-Vilaine)
- Développer la masse critique de conducteurs afin de fiabiliser un service de type ligne de covoiturage vers la Métropole Rouen Normandie ?

Trajets réalisés avec  
KAROS sur la CCRS







# Réseau routier & déplacements motorisés

## Autopartage

### Quel intérêt de l'autopartage ?

- ✓ Optimise l'utilisation d'un véhicule qui est à l'arrêt la majorité du temps (95%)
- ✓ Permet aux personnes non-motorisées ou aux ménages souhaitant se séparer de leur 2<sup>nd</sup> véhicule d'avoir accès à un véhicule individuel, très efficace pour se déplacer en milieu rural
- ✓ Répond aux enjeux écologiques et économiques

### Quels sont les types de services d'autopartage ?

1. **Autopartage en boucle** : la prise et la dépose du véhicule se font au même endroit suite à la réservation du véhicule sur un créneau horaire défini (solution la plus répandue ; adaptée en zone peu dense).
2. **Autopartage en trace directe** : la dépose du véhicule s'effectue dans une station du service d'autopartage, qui peut-être différente de celle du départ (solution peu commune).
3. **Autopartage en « free floating »** : le véhicule peut être restitué ailleurs que le point de départ et il est déposé sur une place de stationnement « classique en voirie ». La réservation n'est pas obligatoire avant le départ (solution à favoriser en zone dense).



*Retour de la concertation*

**Courtesy** : entreprise en partenariat avec les petits garages pour optimiser l'usage des voitures dormantes

- ✓ Service gratuit pour la Communauté de Communes
- ✓ Tarifs avantageux pour la location

⇒ Solution à développer ?

Source : CEREMA – La boîte à outils – Mobilité en zones peu denses – L'autopartage en zone peu dense

### ENJEUX

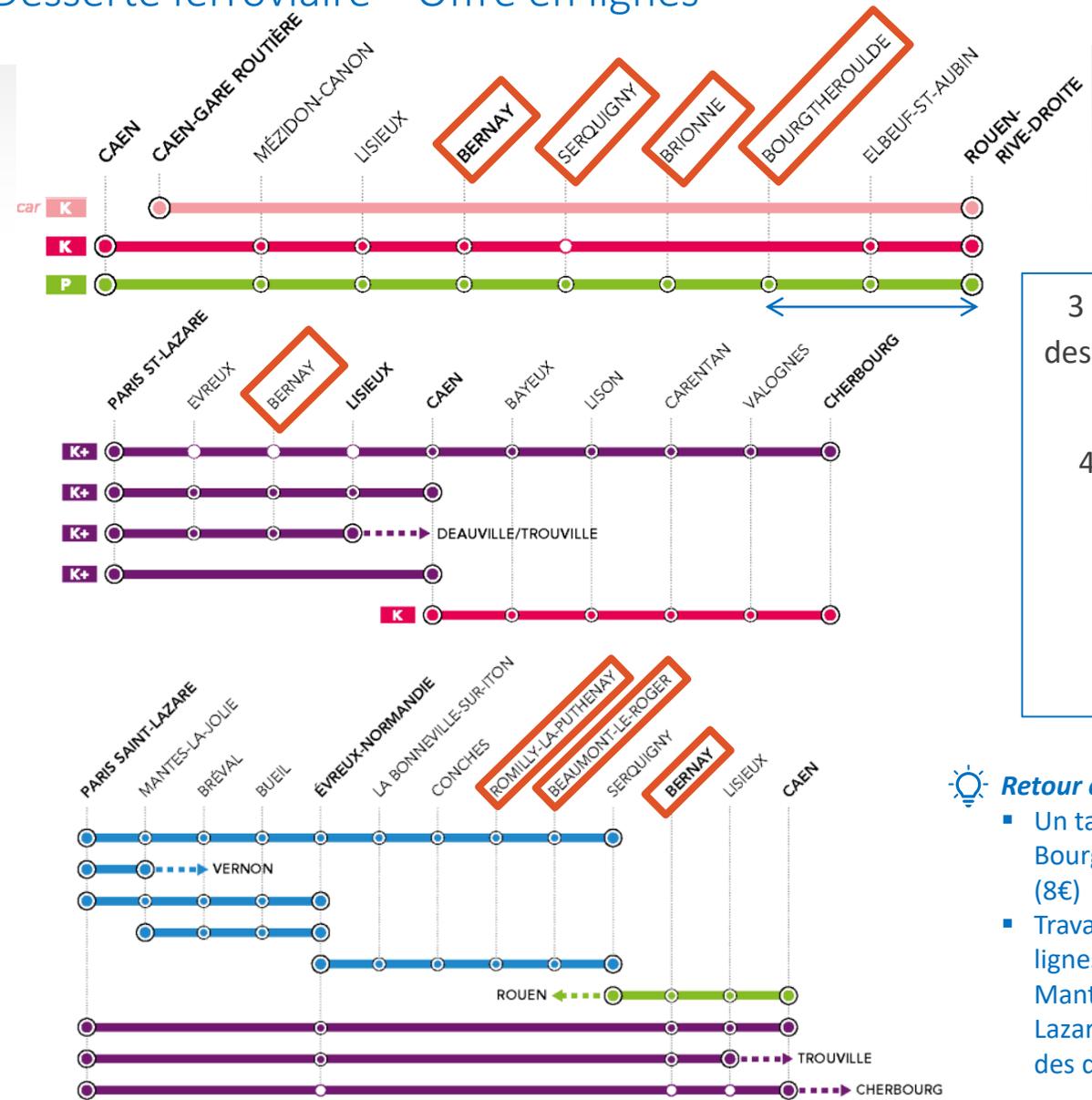
- Accompagner la mise en œuvre d'une station d'autopartage à l'échelle sur les 4 CC du PMS
- Ajouter un service de partage de vélo, ainsi qu'une station de gonflage et de réparation et une consigne sécurisée pour stationner les vélos ?



Réception par le préfet : 29/06/2023  
 Affichage : 29/06/2023

# Transports en commun

## Desserte ferroviaire – Offre en lignes



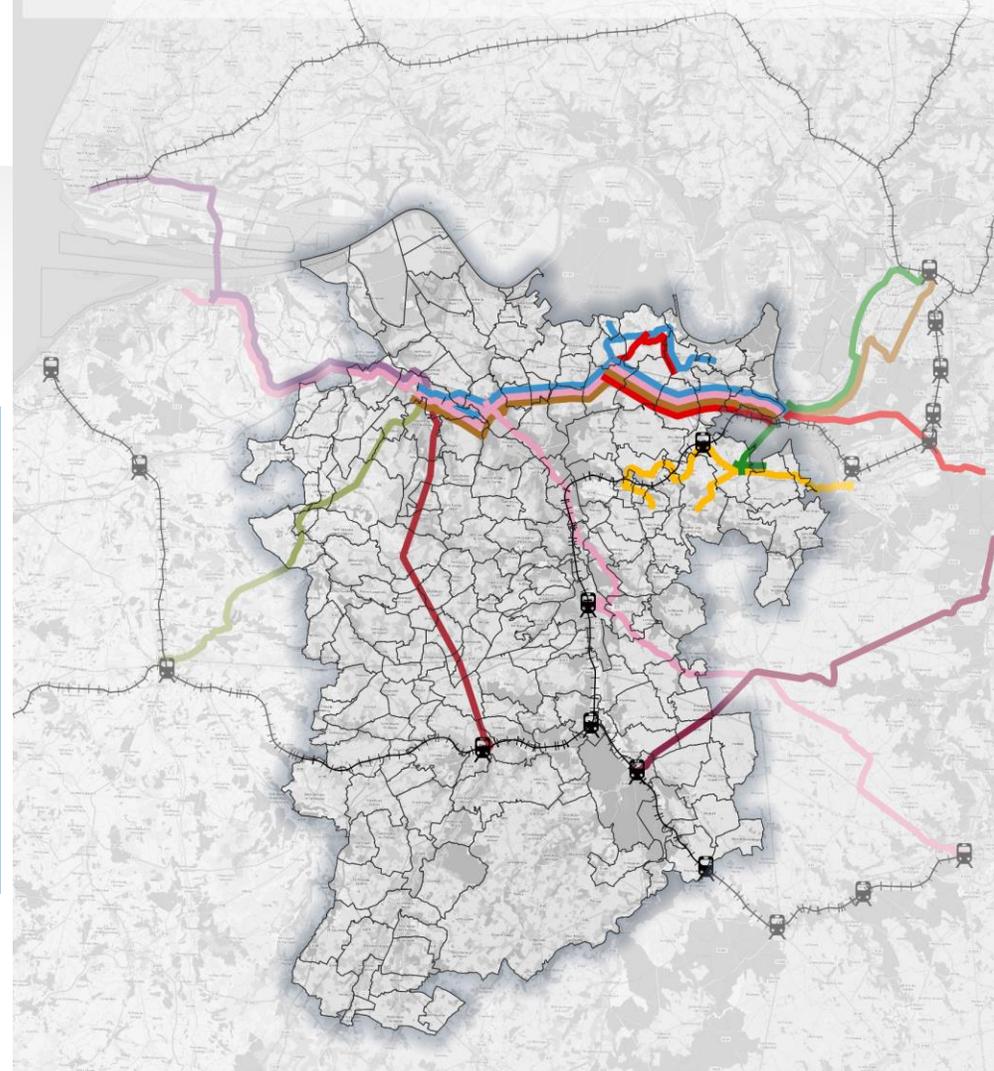
3 lignes ferroviaires desservent le territoire

4 types de service

- KRONO+
- KRONO
- CITI
- PROXI

- Retour concertation**
- Un tarif jugé excessif entre Bourgtheroulde et Rouen (8€)
  - Travaux en cours sur les lignes de train vers Paris à Mantes-la-Jolie et Saint-Lazare à Paris entraînant des désagréments

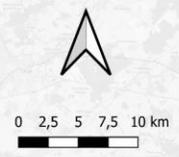
## Plan de mobilité simplifié Offre en transports en commun



Gares territoire Lignes de bus régulières

- 201
- 204
- 205
- 214
- 217
- 222
- 223
- 224
- 227
- 228

Voies ferrées







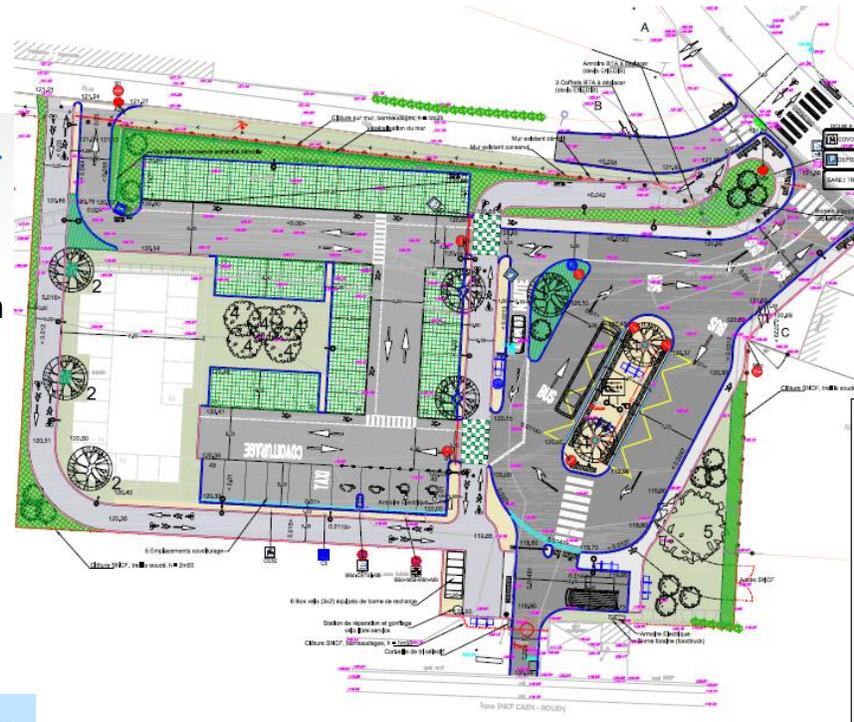
Réception par le préfet : 29/06/2023  
 Affichage : 29/06/2023

# Transports en commun

## Desserte ferroviaire – Projets de gares

### 1. Création d'un PEM (Pôle d'Echange Multimodal) en gare de Bourgtheroulde-Thuit-Hébert

- Travaux en cours ; PEM opérationnel mi-2023
- **Contexte : rénovation en lien avec le futur lycée international à Bourg-Achard (ouverture prévue en 2024)**
- Offre
  - ✓ Parking pour les véhicules motorisés et taxis
  - ✓ Bornes de recharge pour les véhicules électriques
  - ✓ Accès à la ligne de train Caen – Rouen avec une augmentation des fréquences (+12 arrêts par jour)
  - ✓ Quai pour deux bus
  - ✓ Stationnement vélo avec espace de recharge pour les vélos électriques
  - ✓ Plusieurs projets de voies vertes au départ de la gare



**ENJEU** - Développer l'accessibilité tous modes depuis / vers la gare (vélo, TC, covoiturage...) pour favoriser le report modal, notamment pour les trajets vers Rouen (30 min en train)

### 2. Création d'un PEM (Pôle d'Echange Multimodal) en gare de Bernay

- Début des travaux en février 2023 ; livraison d'ici 2025
- **Contexte : projet de redynamisation du quartier de la gare**



### 3. Projet d'aménagement d'un PEM à Brionne



Réception par le préfet : 29/06/2023  
 Affichage : 29/06/2023

# Transports en commun

## Cars interurbains - Offre

### Lignes

- Réseau NOMAD géré par la région et exploité par Transdev
- Une offre limitée avec seulement 10 lignes présentes sur le territoire

201 Le Landin <> Elbeuf	222 Bosroumois <> Rouen
204 Boisse-le-Chatel <> Elbeuf	223 Barneville-sur-Seine <> Pont-Audemer
205 Beaumont-le-Roger <> Val de Reuil	224 Lisieux <> Pont-Audemer
214 Honfleur <> Evreux	227 Pont-Audemer <> Le Havre
217 Pont-Audemer <> Bernay	228 Rouen <> Pont-Audemer

- Une desserte très inégale selon les territoires
  - Concentration des lignes selon un axe est-ouest entre Pont-Audemer et Rouen
  - Quelques liaisons nord-sud : depuis Pont-Audemer vers Lisieux, Bernay et Evreux
  - Zones blanches de la desserte : parties nord et sud du territoire, zone centrale

Source : <https://atoumod.fr/quel-tarif-choisir/#>

### Tarifs

Ticket à l'unité	2€
10 voyages adulte / jeunes	7,5€ / 6,5€
Carte mensuelle adulte / jeune	18€ / 20 ou 27€

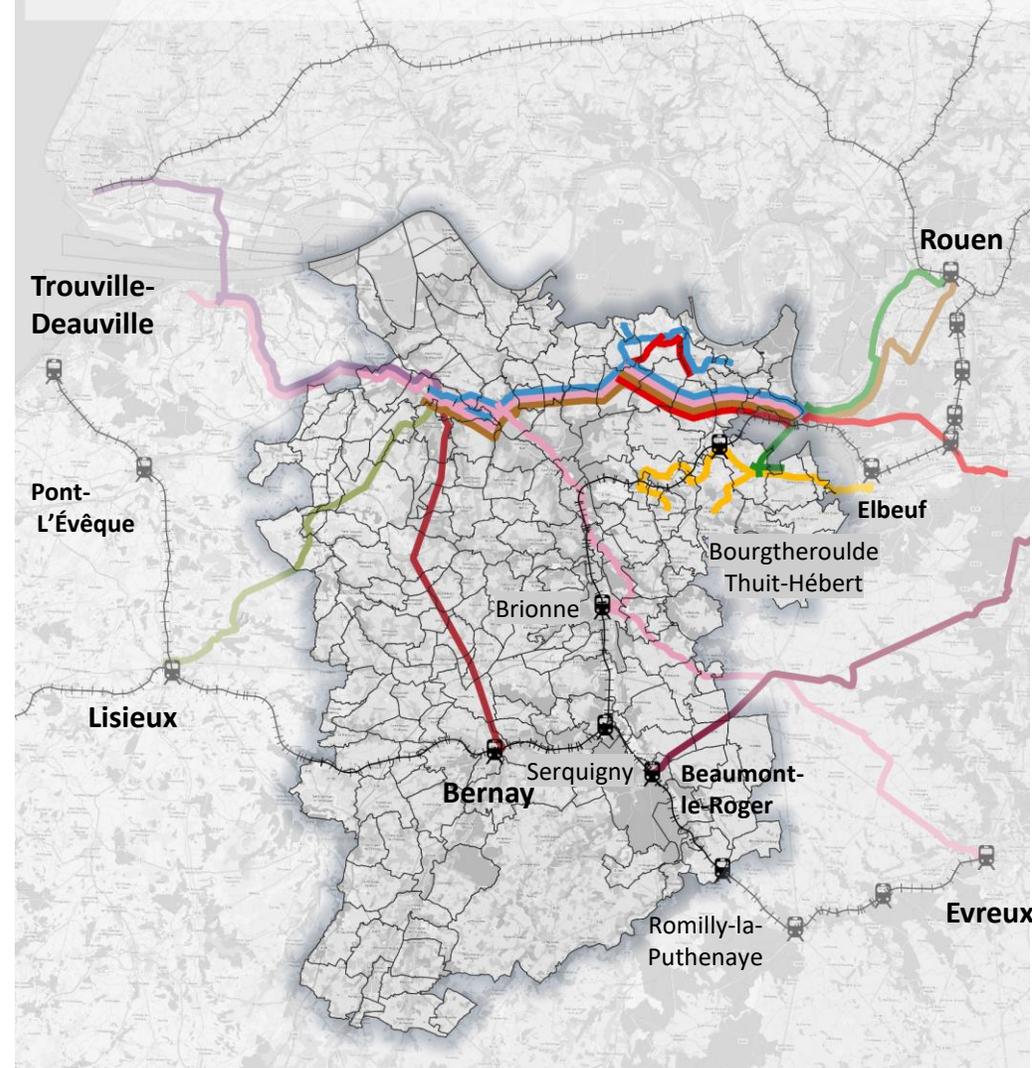


#### Les retours de la concertation

Expérimentation d'un car les jours de marchés : CCLPA <> Pont-Audemer

- Durée : 2 mois
- Raison de l'arrêt : offre ne correspondant pas aux besoins (horaires de retour) + service payant

## Plan de mobilité simplifié Offre en transports en commun



Réception par le préfet : 29/06/2023  
Affichage : 29/06/2023

## Transports en commun

### Cars interurbains – Projets de gares

#### Création d'une gare routière à Menneval

- Projet au stade d'étude ; réalisation en 2025
- **Contexte : refonte de l'offre en transport scolaire**
- Offre
  - ✓ Aire de covoiturage
  - ✓ 29 emplacements pour les cars interurbains

**ENJEU** - Développer l'accessibilité modes doux à ce projet de gare routière





« Il faudrait que prendre le bus soit plus simple que prendre la voiture » - Concertation

## Transports en commun

### Cars interurbains

#### ENJEUX

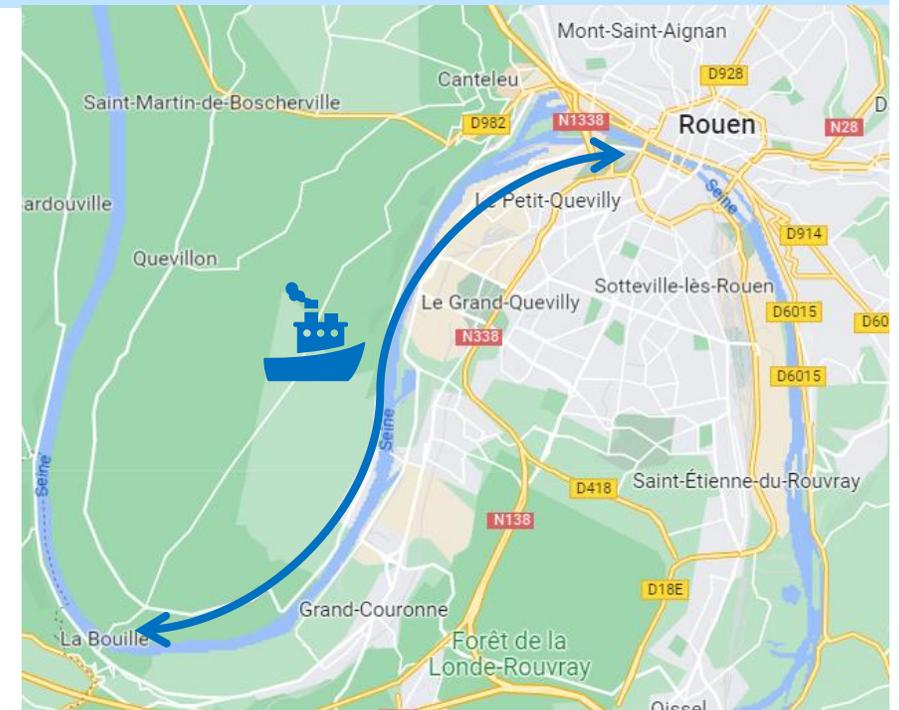
- Coordination globale de l'offre en transports en commun à l'échelle des 4 Communautés de Communes, du département, de la région
- Augmenter les fréquence du réseau actuel et développer des liaisons vers les zones actuellement non desservies
- Améliorer l'intermodalité avec le réseau de transports urbain de Rouen (tarification)
- Construire une offre cohérente de transports en commun en coordonnant les horaires des trains et des cars
- Permettre d'emporter les vélos à bord des cars

### Desserte fluviale

#### ENJEUX

Mise en place d'une liaison fluviale de la Bouille à Rouen via un bateau à hydrogène pour les déplacements domicile-travail ?

⚠ Potentiel de report modal et de voyageurs à déterminer



# Transports en commun

## Réseau de cars urbains

### Bernay

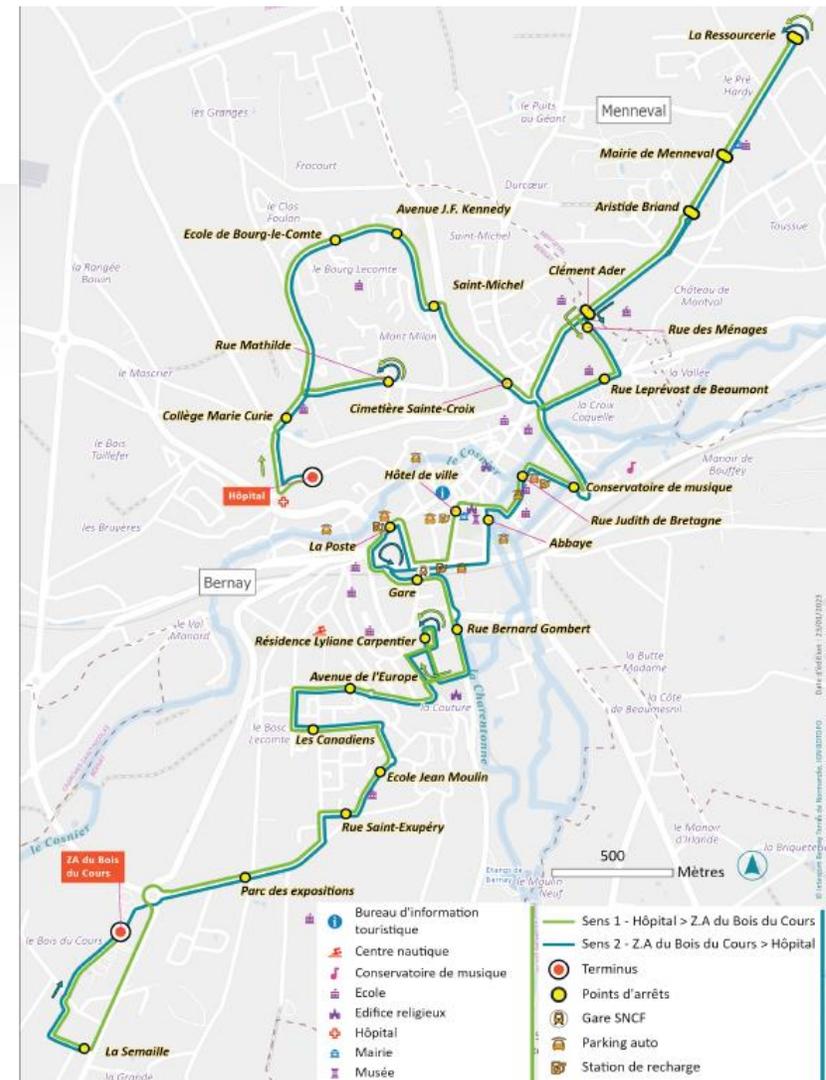
- Nouveau réseau depuis le 2 janvier 2023 :
  - ✓ Service gratuit
  - ✓ Un circuit desservant Bernay et Menneval
  - ✓ Du lundi au samedi - de 7h à 20h
  - ✓ Augmentation de la capacité du bus
  - ✓ Intermodalité avec REZO POUCE
  - ✓ Des zones de parking relais en lien avec le réseau de bus urbain pour éviter les flux de véhicules dans Bernay



### Pont-Audemer

- Service gratuit
- Circuit interne à Pont-Audemer
- Ligne régulière du lundi au vendredi (de 7h30 à 19h) et le samedi matin (de 8h30 à 12h30) avec un bus toutes les heures en heure de pointe

## PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ



Réception par le préfet : 29/06/2023  
 Affichage : 29/06/2023

# Transports en commun

## Transport scolaire

### CCLPA

#### Etablissements scolaires secondaires

- 2 collèges
- Aucun lycée
- secteur Nord : Pont-Audemer
- secteur Sud : Bernay

**Gestion du ramassage scolaire**  
 Service assuré par la région, avec plus d'une soixantaine de circuits sur le territoire

### CCPAVR

#### Etablissements scolaires secondaires

- 5 collèges
- 3 lycées



### Retour de la concertation

Difficultés de certains jeunes qui doivent se rendre à un lycée autre que leur lycée de secteur (options, etc.)  
*Ex : lycéens résidants au sud de la CCLPA et étant scolarisés à Pont-Audemer*

### IBTN

#### Etablissements scolaires secondaires

- 8 collèges
- 4 lycées

#### Gestion

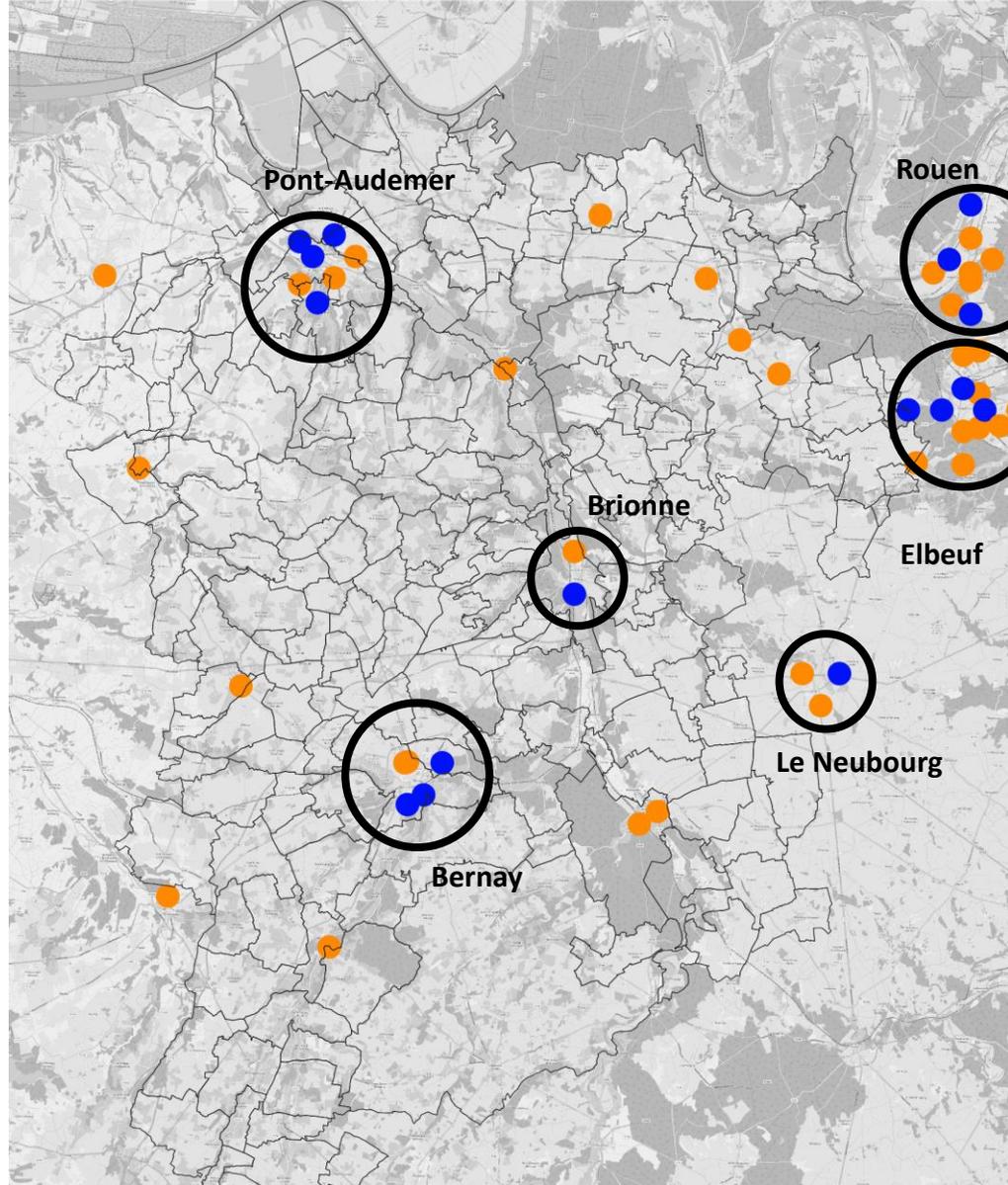
- Une partie du réseau géré en régie avec des moyens importants de transports scolaires (compétences, chauffeurs, bus, etc.)
- Autre partie exploitée par KEOLIS

### CCRS

#### Etablissements scolaires secondaires

- 2 collèges & projet du futur collège Louise Michel
- Lycée : aucun établissement sur le territoire mais projet de Lycée international à Bourg-Achard (rentrée 2024)

## Plan de mobilité simplifié Etablissements secondaires



#### Etablissements secondaires

- Collège
- Lycée





Reception par le préfet : 29/06/2023  
Affichage : 29/06/2023

# Transports en commun

## Transport à la demande et mobilité solidaire

- **Transport à la demande expérimenté** par le passé sur les 4 territoires de manière indépendante, sans pérennisation.

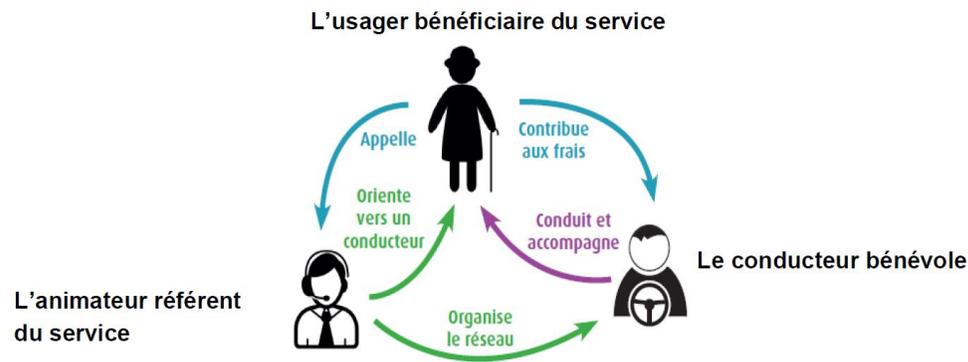
Cause : services gratuits donc coûts trop élevés pour les collectivités + usagers jugeant le service trop contraignant

- **Plusieurs services de transport à la demande disponibles actuellement**

- Ville de Brionne les jours de marchés
- EURE MOBILITE
- FILOR, service de la Métropole Rouen Normandie

- **Un fort potentiel de développement de la mobilité solidaire sur le territoire**

- **Des associations actives sur le territoire pour l'aide à la mobilité : Pôle Mobilité Risle Pays d'Auge, Accès** (location de véhicules, diagnostics mobilité, aide au permis...)



Organisation d'un service de transport d'utilité sociale



Exemple de transport à la demande mis en place sur la CC Falaises du Talou (Seine-Maritime)



### ENJEUX

- **Développer une offre de transport à la demande à l'échelle des 4 Communautés de Communes moyennant une faible participation financière des usagers, ou d'un transport d'utilité sociale, notamment pour répondre aux besoins des publics captifs (personnes âgées, jeunes, précaires)**



Reception par le préfet : 29/06/2023  
 Affichage : 29/06/2023

# Atoumod

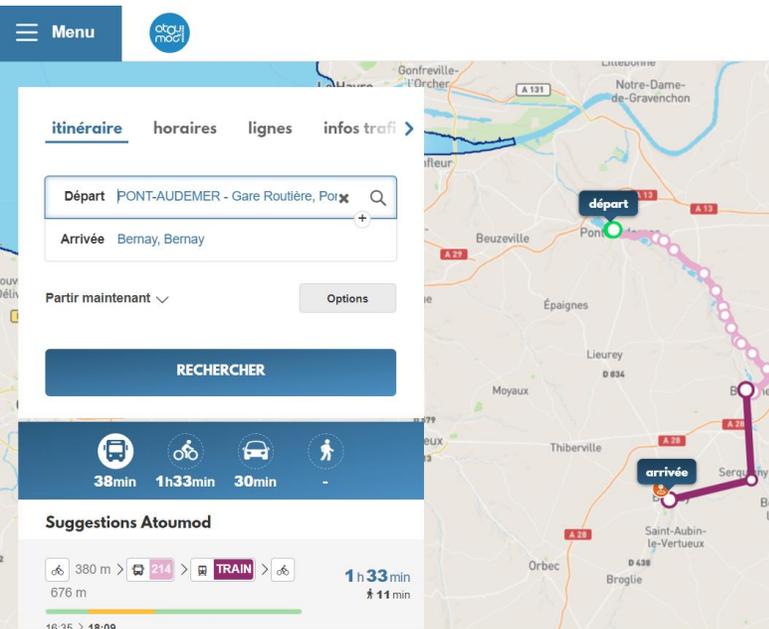


**Service de multimodalité développé par la région Normandie** permettant de :

- ✓ Connaître les lignes et leurs horaires
- ✓ Accéder aux infos trafic en temps réel
- ✓ Calculer un itinéraire
- ✓ Accéder à un service de billetterie multimodale (un seul ticket pour l'ensemble des modes de transport)

**Quels sont les moyens de transports concernés ?**

Bus - car région - train (TER) – métro – tramway - vélo



Téléchargez l'application Atoumod m-ticket et achetez vos billets sur l'appli



Source : Illustration extraites du site internet Atoumod.fr



*Retour de la concertation*

Des solutions de transport alternatives à la voiture individuelle existantes mais peu connues sur le territoire



De nombreux projets en cours et à venir avec le PMS

**Des efforts à mener pour faciliter l'intermodalité (billet unique, etc.) et communiquer sur les moyens de transports disponibles**







Réception par le préfet : 29/06/2023  
 Affichage : 29/06/2023

# Mobilités actives

 Des aménagements existants... plutôt tournés vers les loisirs / le tourisme  
 Voie verte sur les berges de la Risle      Voie verte entre Pont-Authou et Evreux



Source : reportage vidéo



Source : photos INGETEC

Voie verte entre Bernay et Broglie



Source : photos INGETEC

Itinéraire la Seine à Vélo



Source : site internet de la CC Saint-Germain Boucles de Seine

Réception par le préfet : 29/06/2023  
Affichage : 29/06/2023

# Mobilités actives

## Cycles – Aménagements cyclables



### Mais peu d'aménagements pour les déplacements du quotidien

Des aménagements réalisés ces dernières années dans les centres-bourgs



Beaumont



Pont-Audemer



Brionne



Bernay

Source : photos INGETEC, octobre 2022

Réception par le préfet : 29/06/2023  
 Affichage : 29/06/2023

# Mobilités actives

## Cycles – Aménagements cyclables

De nombreux projets en interne pour développer le réseau cyclable

### 1. CCRS : Schéma directeur des Modes Actifs élaboré en 2020

Volonté de créer un réseau cyclable structurant, et notamment :

- Une armature principale entre Bourg-Achard, Grand Bourgtheroulde, Le Thuit de l’Oison
- Des liaisons entre pôles relais et pôles structurants :
  - Bourg-Achard - Maison-Brûlée
  - Grand-Bourgtheroulde - Saint-Ouen-du-Tilleul
  - Boissy-le-Châtel – Grand Bourgtheroulde
  - Bourneville Sainte-Croix

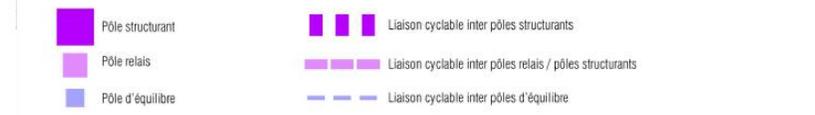
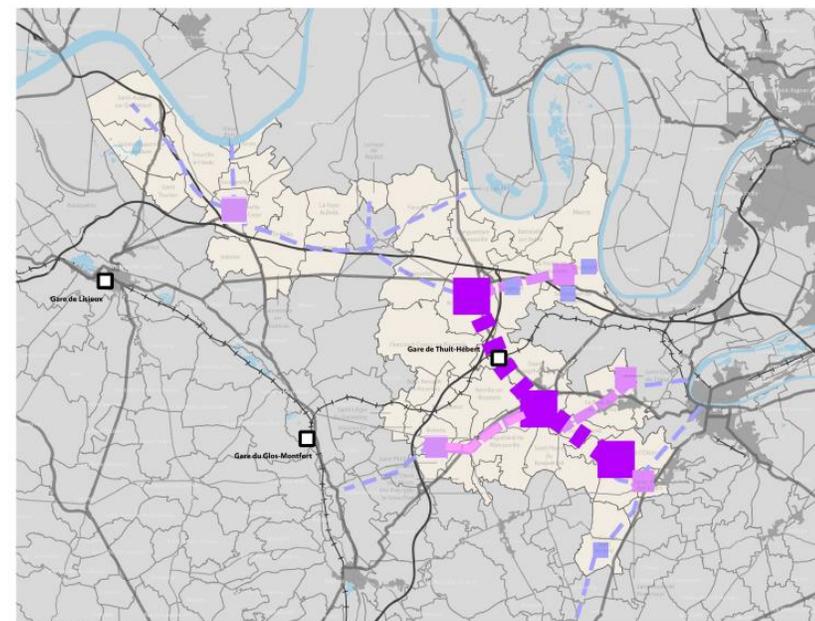
➤ Tracé de la liaison Bourg-Achard / Maison-Brûlée en cours d'étude

### 2. CCRS : Etude en cours avec le CEREMA pour déployer un réseau cyclable dans le centre-ville de Bourg-Achard

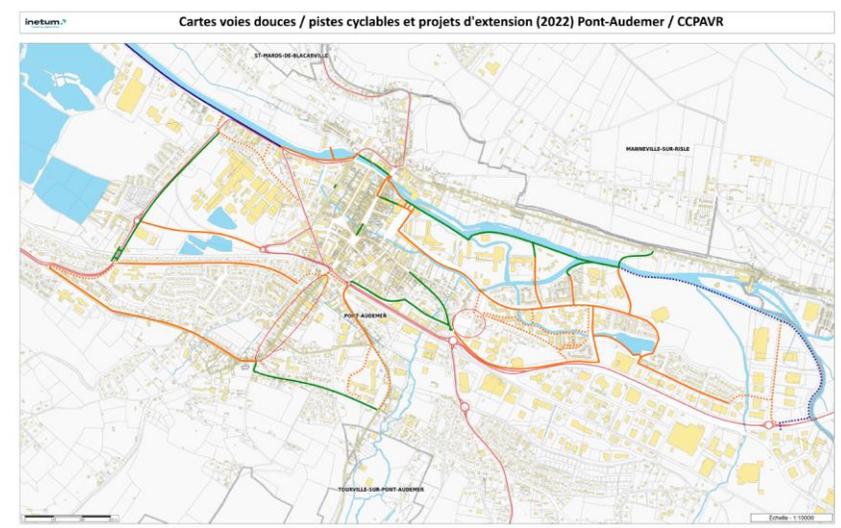
### 3. CCPAVR : Nombreux projets d'aménagements cyclables en cours à Pont-Audemer

### 4. CCLPA : projet de liaison cyclable entre Saint-Pierre-de-Cormeilles, Cormeilles et Saint-Sylvestre de Cormeilles

### 5. IBTN : Schéma directeur cyclable en cours d'élaboration



Source : données accidentologie : DOTM27, 2013 - mars 2019 / réseau routier : OSM, 2019 analyse Vinea / réseau ferroviaire et gares : SNCF, 2019 / réseau hydrographique : IGN, 2015 / réseau VVV futur : NSV, 2019



Les informations contenues sur les cartes ne sont pas contractuelles, elles ne peuvent en aucun cas engager la responsabilité de la collectivité.

<span style="color: green;">—</span> Voies douces / Pistes cyclables existantes	<span style="color: orange;">—</span> Projets de pistes cyclables ville Pont-Audemer
<span style="color: blue;">—</span> Projets de pistes cyclables C027	<span style="color: red;">- - -</span> Proposition de connexions ville Pont-Audemer
	<span style="color: red;">○</span> Points bloquants



Réception par le préfet : 29/06/2023  
Affichage : 29/06/2023

# Mobilités actives

## Cycles – Services

### SERVICES POUR LES DEPLACEMENTS DE LOISIRS & TOURISME

- **Très peu de loueurs de vélo sur le territoire pour la pratique du cyclotourisme ou du VTT**



- **Haltes vélo**

- Projet porté par le Pôle Métropolitain de l'Estuaire de la Seine (dont fait partie la CCRS)
- Premier schéma de principe d'implantation des haltes vélos : 2 haltes nature sur la CCRS (à Caumont et à Vieux-Port)



- **Géovélo** - Projet de déploiement de l'application sur le territoire pour développer le cyclotourisme sur l'IBTN

De nombreux services autour de la pratique du vélo, principalement tournés vers les loisirs et le tourisme



### SERVICE POUR LES DEPLACEMENTS DU QUOTIDIEN

- **Service de location de vélos électriques *Les Vélos du Leader* du Pôle Mobilité Risle Pays d'Auge**



- Service proposé par le Pôle Mobilité Risle Pays d'Auge, en partenariat avec l'ESAT (Établissement et service d'aide par le travail) de Pont-Audemer, réservé aux résidents de la CCPAVR

- Objectif : sensibiliser les habitants à l'usage du vélo électrique pour les trajets domicile travail ou études

- Véhicules financés par les fonds européens Leader

- Parc de 10 véhicules équipés de lumières, sacoches, portes bagages et antivol

- Tarif : 50 € pour 15 jours / 90 € pour 1 mois





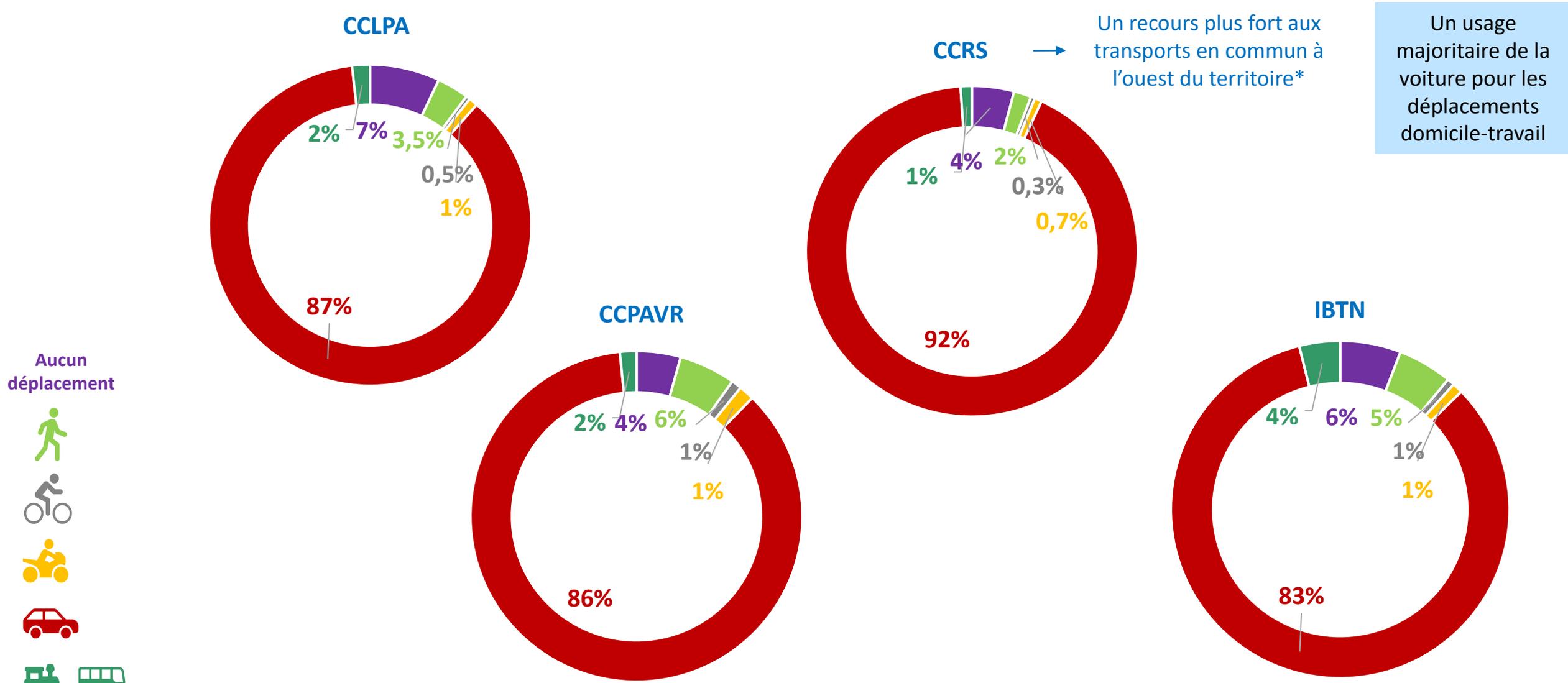
# 05

## Les pratiques de mobilité

Réception par le préfet : 29/06/2023  
 Affichage : 29/06/2023

# Pratiques de mobilité sur le territoire

## Déplacement domicile-travail - Parts modales



Source : Insee, RP2008, RP2013 et RP2019, exploitations principales, géographie au 01/01/2022.





# Pratiques de mobilité sur le territoire

## Déplacements domicile-travail - CCPAVR

- Environ 15 000 actifs parmi les 15-64 ans
- Lieu de travail des actifs

Plus de la moitié des actifs de la CCPAVR travaillent sur le territoire

Des interactions fortes avec les communautés de communes voisines, dont celles du PMS

### ORIGINE DES ACTIFS N'HABITANT PAS L'EPCI ET Y TRAVAILLANT



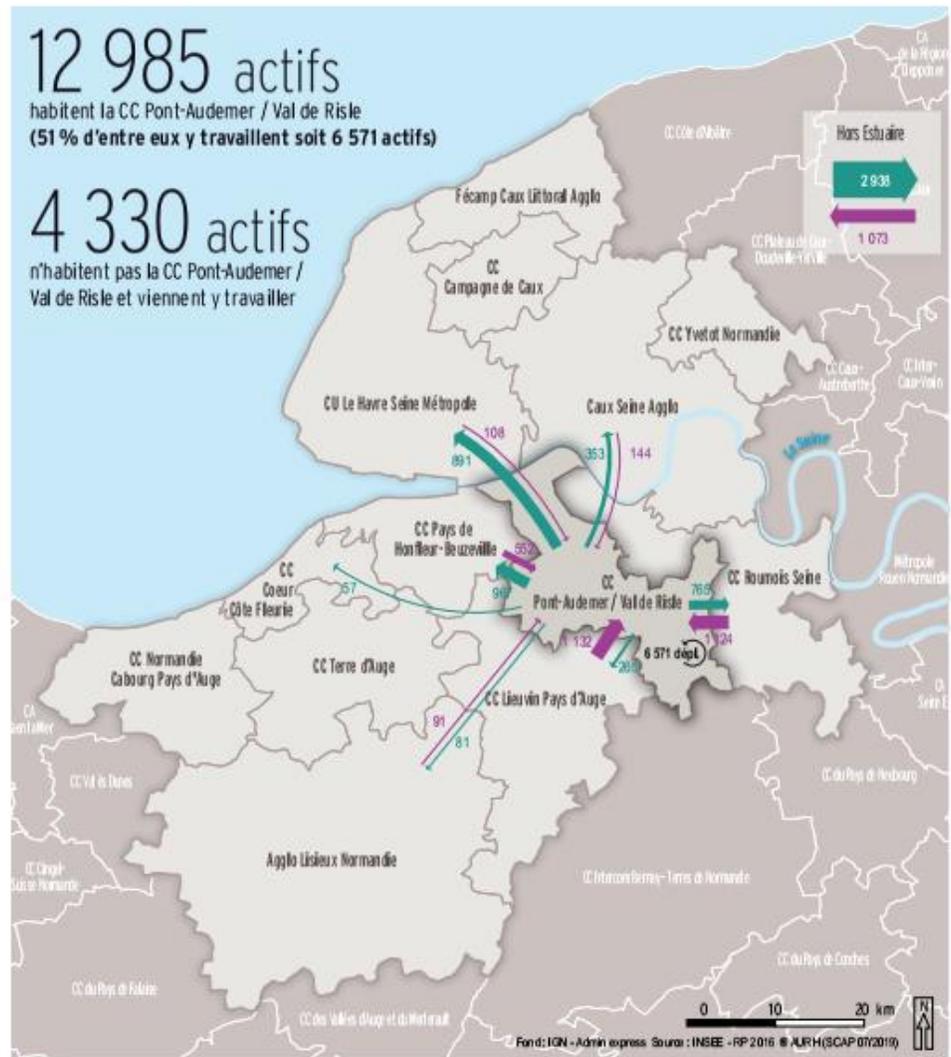
- 8 % CC Intercom Bernay Terres de Normandie
- 6 % Métropole Rouen Normandie
- 8 % Autres Normandie
- 2 % Autres régions
- 26 % CC Lieuvin Pays d'Auge
- 26 % CC Roumois Seine
- 13 % CC du Pays de Honfleur-Beuzeville
- 10 % Autres Estuaire

### DESTINATION DES ACTIFS HABITANT L'EPCI ET TRAVAILLANT À L'EXTERIEUR



- 24 % Métropole Rouen Normandie
- 8 % CC Intercom Bernay Terres de Normandie
- 9 % Autres Normandie
- 6 % Autres régions
- 15 % CC du Pays de Honfleur-Beuzeville
- 14 % CU Le Havre Seine Métropole
- 12 % CC Roumois Seine
- 6 % Caux Seine Agglo
- 8 % Autres Estuaire

Source : PCAET de la CCPAVR



- ➔ Actifs habitant la CC Pont-Audemer / Val de Risle et travaillant à l'extérieur (y compris hors de l'Estuaire)
  - ➔ Actifs n'habitant pas la CC Pont-Audemer / Val de Risle (y compris hors de l'Estuaire) et venant y travailler
  - ↻ Actifs habitant et travaillant dans la CC Pont-Audemer / Val de Risle
  - Limites du territoire de l'Estuaire
  - ▭ CC Pont-Audemer / Val de Risle
  - ▭ Autres EPCI de l'Estuaire de la Seine
- \* Seuls les flux supérieurs à 50 ont été représentés

# Pratiques de mobilité sur le territoire

## Déplacements domicile-travail - CCRS

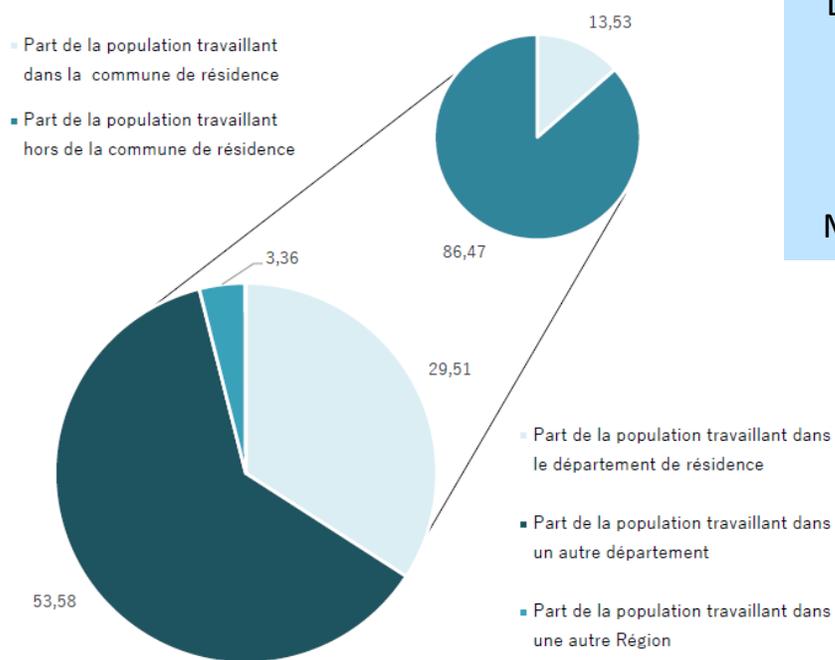
➤ Environ 19 300 actifs parmi les 15-64 ans



*Retours de la concertation*  
 La communauté de communes est le premier employeur sur le territoire

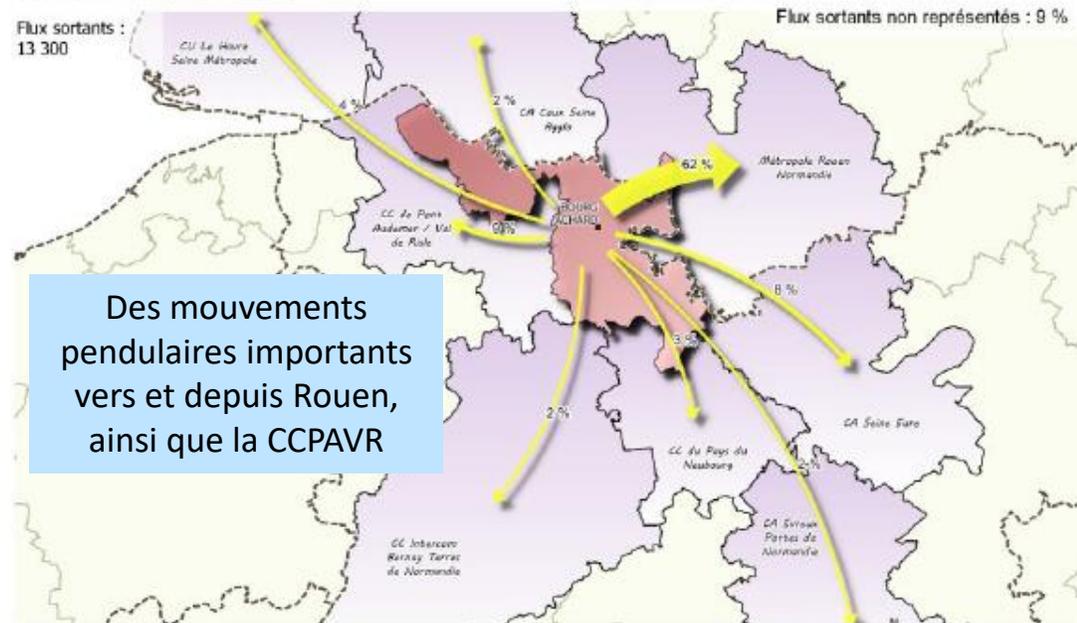
➤ Lieu de travail des actifs

Déplacements domicile-travail de la population de 15 ans ou plus ayant un emploi en 2017 en %

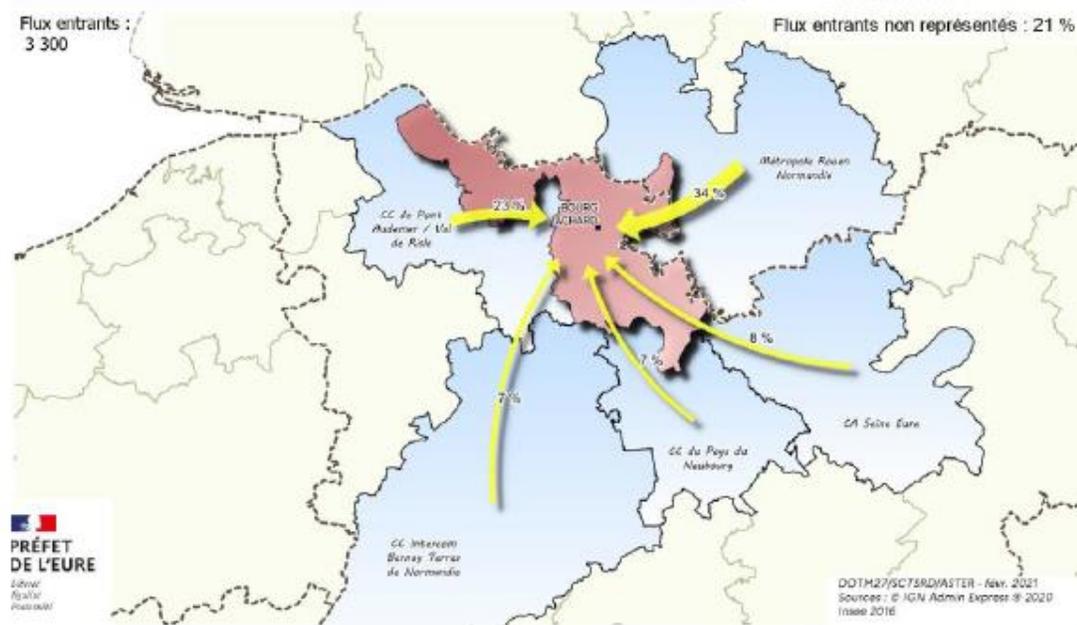


La majorité des actifs travaille hors de leur commune de résidence (proximité du territoire avec deux pôles extérieurs majeurs : la Métropole Rouen Normandie)

Principaux flux domicile-travail des actifs habitant la CC Roumois Seine et travaillant dans un autre EPCI



Principaux flux domicile-travail des actifs travaillant dans la CC Roumois Seine et habitant dans un autre EPCI



Réception par le préfet : 29/06/2023  
 Affichage : 29/06/2023

# Pratiques de mobilité sur le territoire

## Déplacements domicile-travail - IBTN

- Environ 24 500 actifs parmi les 15-64 ans
- Lieu de travail des actifs

3 centralités qui attirent les actifs venant travailler sur le territoire de l'IBTN (résidents ou extérieurs) :

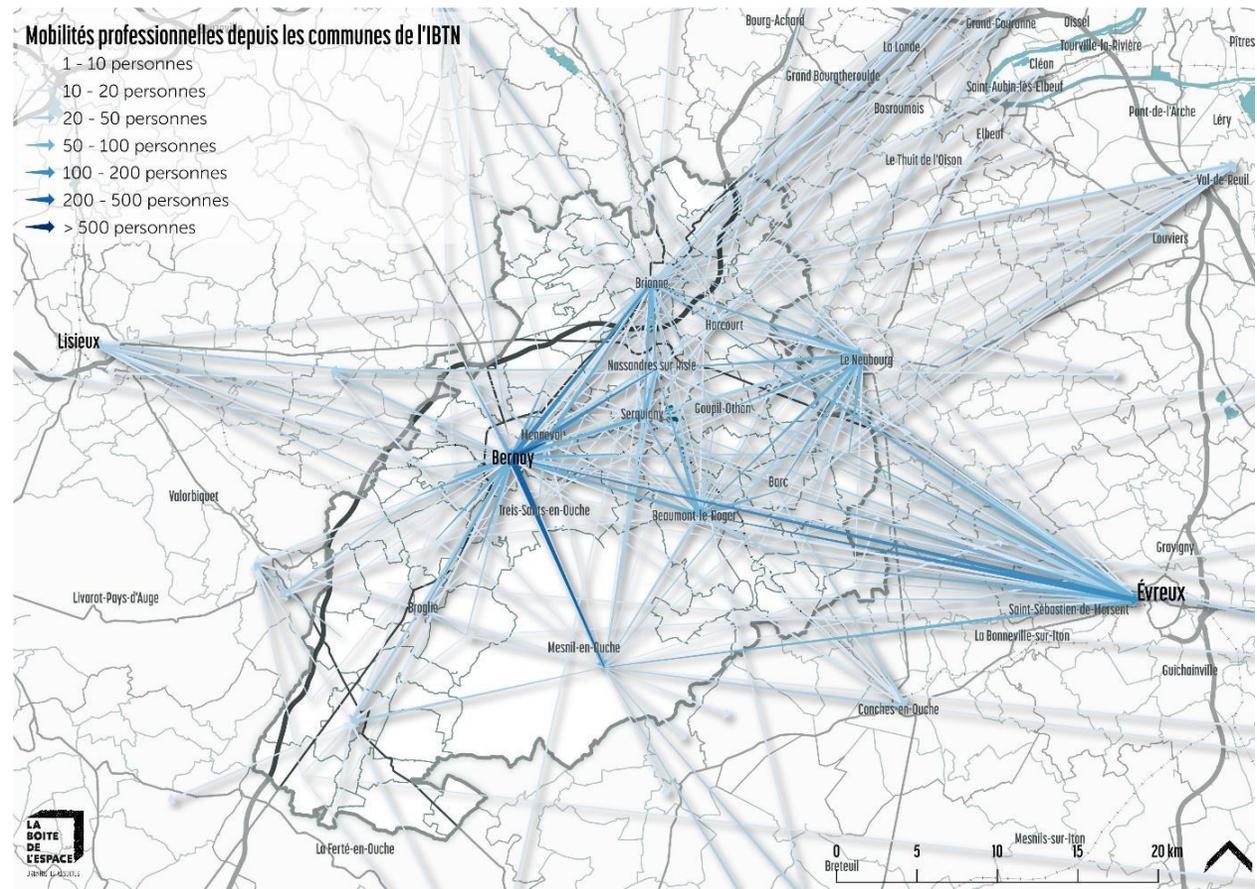
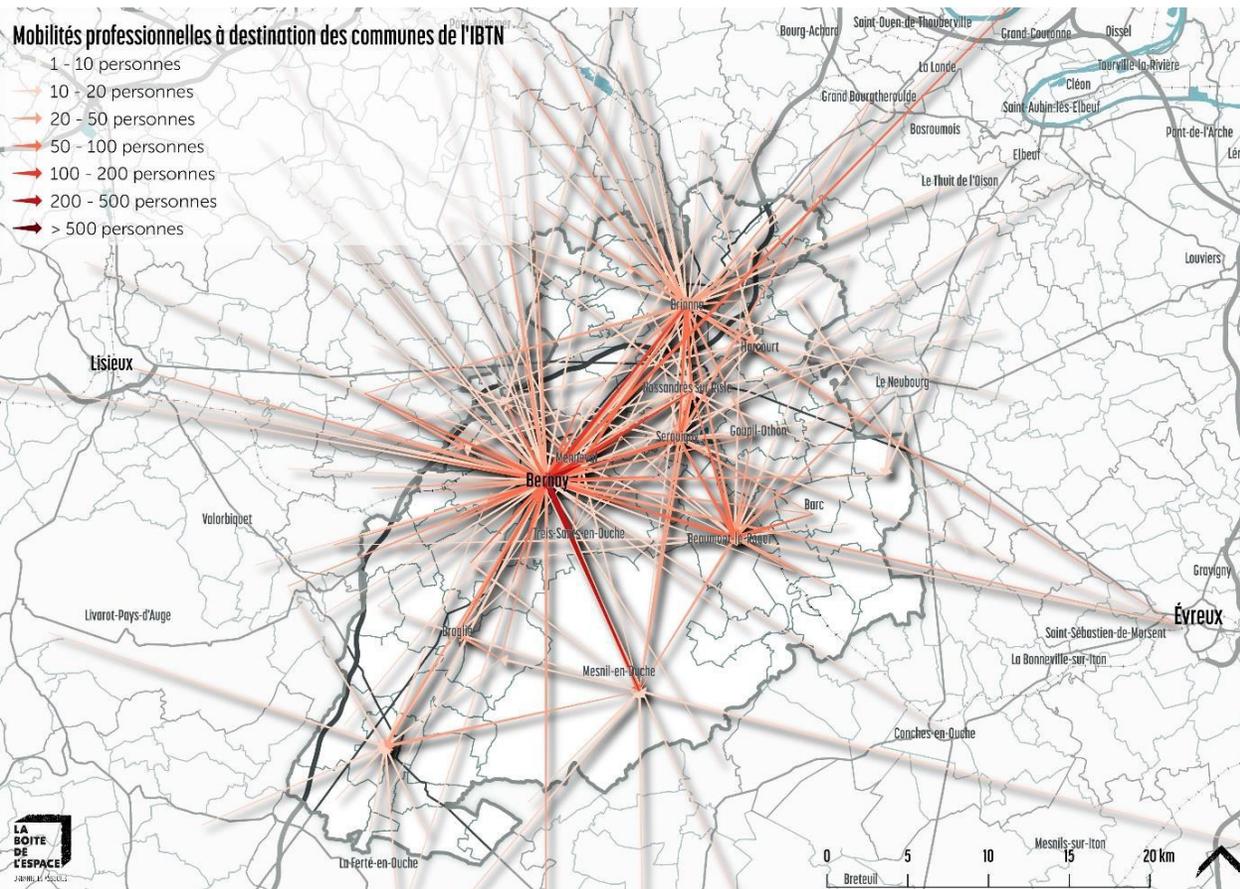
1. Bernay
2. Brionne
3. Beaumont-le-Roger

3 centralités extérieures qui attirent les actifs résidant sur l'IBTN :

1. Rouen
2. Lisieux
3. Val-de-Reuil
4. Le Neubourg
5. Evreux

3 centralités internes au territoire qui attirent les actifs résidant sur l'IBTN :

1. Rouen
2. Lisieux
3. Val-de-Reuil
4. Le Neubourg
5. Evreux



# Pratiques de mobilité sur le territoire

## Véhicules motorisés - Equipement

### ➤ Taux de permis

**84 % des répondants possèdent le permis de conduire (8% de mineurs)\***

### ➤ Taux de motorisation des ménages

CCPAVR	IBTN	CCLPA	CCRS	4 CC*
87 %	88 %	93 %	95 %	94 %

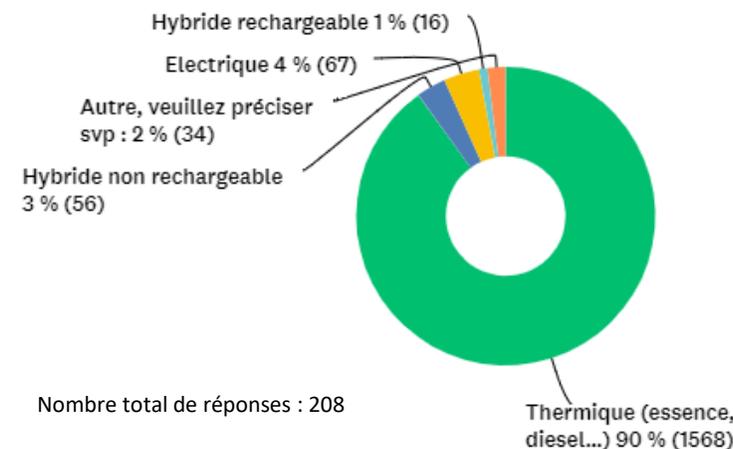
	CCPAVR	IBTN	CCLPA	CCRS
	46 %	47 %	44 %	38 %
	41%	41 %	49 %	57 %
	69 %	71 %	78 %	84 %

### ➤ Possibilité de garer sa voiture

### ➤ Type de véhicule

**Une part de véhicules « sobres » (7%)\* plus élevée que la moyenne nationale**

Au niveau national, 98% du parc automobile est motorisé à l'essence/gazole contre 0,6 pour l'électrique/hydrogène, 0,4% hybride rechargeable et 0,4% au gaz. Source : SDES-RSVERO

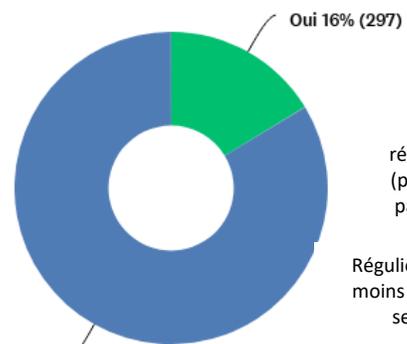


Données issues de l'enquête mobilité menée par INGETEC  
 (décembre 2022 – janvier 2023)

# Pratiques de mobilité sur le territoire

## Véhicules motorisés - Covoiturage

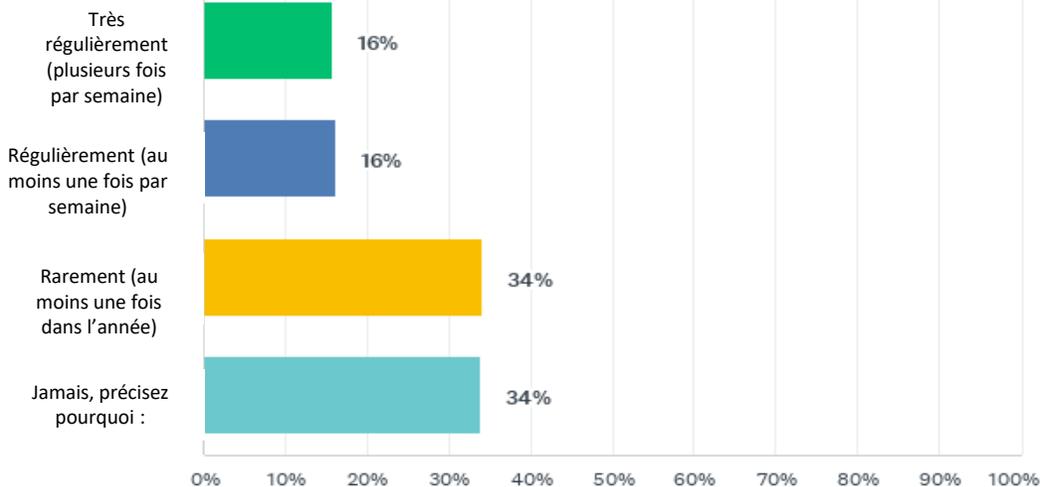
### Pratiquez-vous le covoiturage ?



Nombre total de réponses : 1820

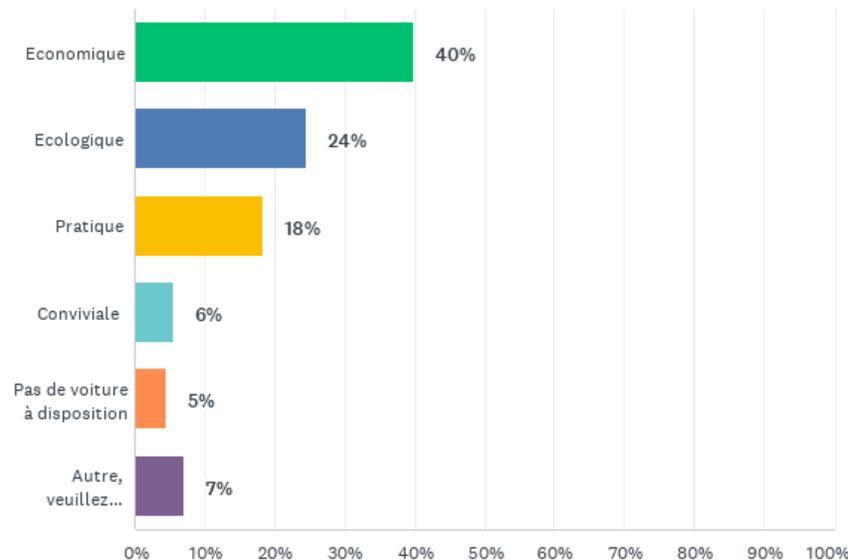
### À quelle fréquence pratiquez-vous le covoiturage ?

Nombre total de réponses : 266



### Quelle motivation principale vous incite à covoiturer ?

Nombre total de réponses : 266



**32 % de ceux qui pratiquent le covoiturage le font de manière régulière (au moins une fois par semaine)**

**La plateforme la plus utilisée est Blablacar (49%) devant Klaxit (4%) et Karos (2%). 59% des personnes covoiturent avec des personnes qu'elles connaissent.**

**57% des personnes seraient intéressées pour pratiquer le covoiturage via le dispositif Rézo Pouce.**

**Le covoiturage est principalement utilisé pour se rendre au travail / sur le lieu d'étude (48%) et pour les loisirs (52%)**



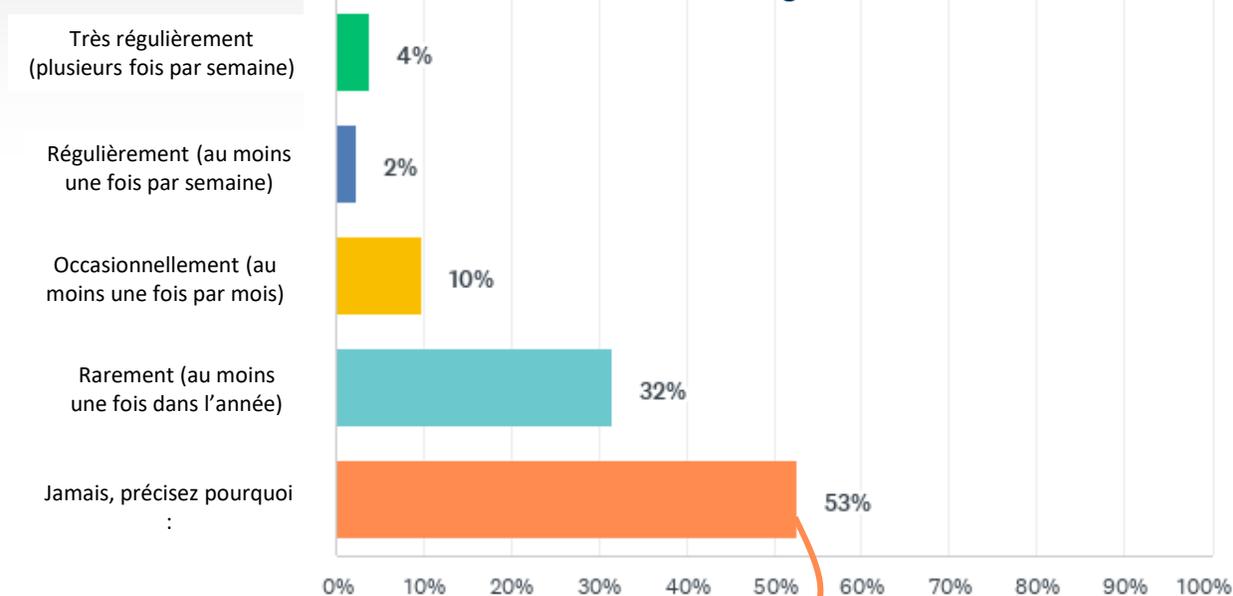


Données issues de l'enquête mobilité menée par INGETEC (décembre 2022 – janvier 2023)

# Pratiques de mobilité sur le territoire

## Transport ferroviaire

Utilisez-vous le service de trains régionaux?



Nombre total de réponses : 1599

Trop peu fiable (pannes, grèves, retards...)

Gare trop éloignée de mon lieu de domicile / travail

Problèmes de santé

Pas besoin: J'ai (ou je préfère) ma voiture

Horaires non compatibles

Manque d'information

Trop cher pour toute la famille

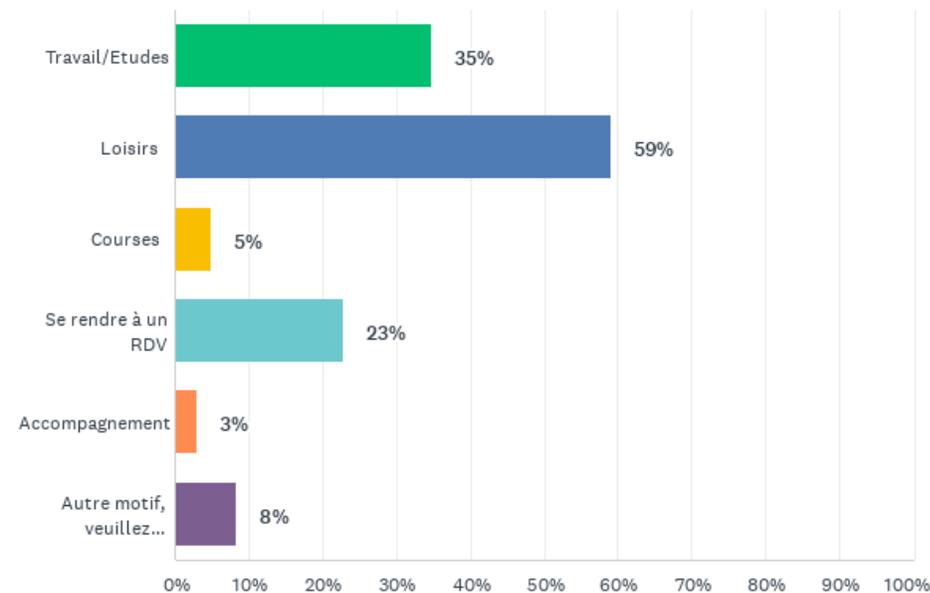
Réponses collectées auprès des habitants

**Le TER est surtout utilisé pour se rendre vers les pôles extérieurs du territoire (Rouen, Evreux, Caen..)**

Le train est principalement utilisé pour les loisirs, notamment les vacances, pour se rendre sur le lieu de travail / d'étude et pour se rendre à un RDV.

Les déplacements quotidiens représentent une faible part: 4%

Pour quel(s) motifs utilisez-vous ce mode de transport?



L'éloignement des gares pour certaines parties du territoire explique une utilisation faible pour les déplacements du quotidien

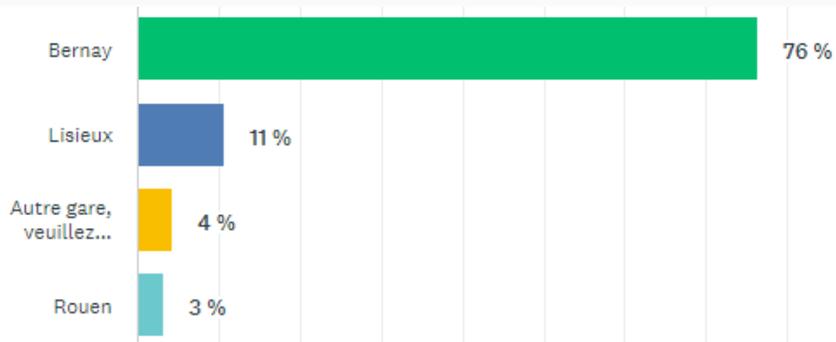
Données issues de l'enquête mobilité menée par INGETEC (décembre 2022 – janvier 2023)

# Pratiques de mobilité sur le territoire

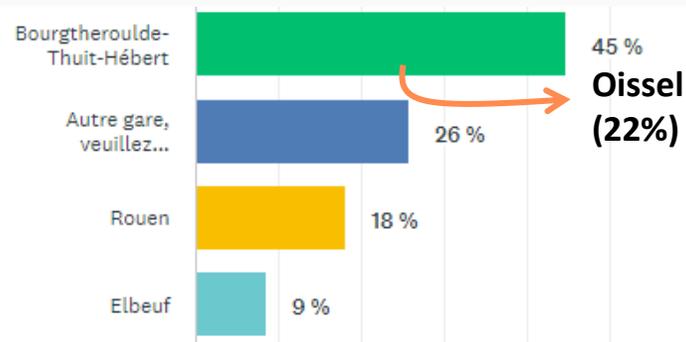
## Transport ferroviaire

Gares de départ selon la communauté de communes

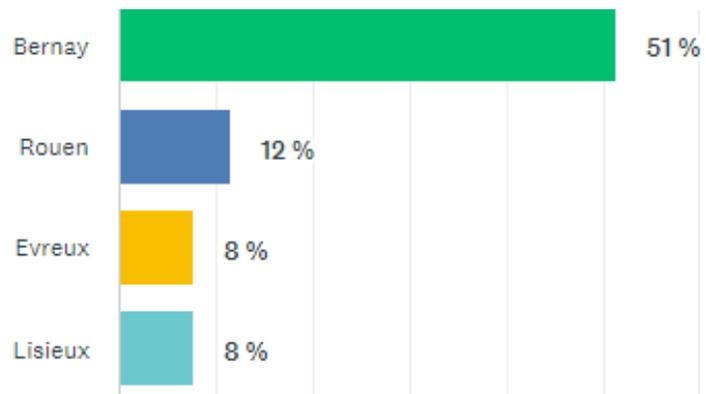
CC Lieuvin Pays d'Auge



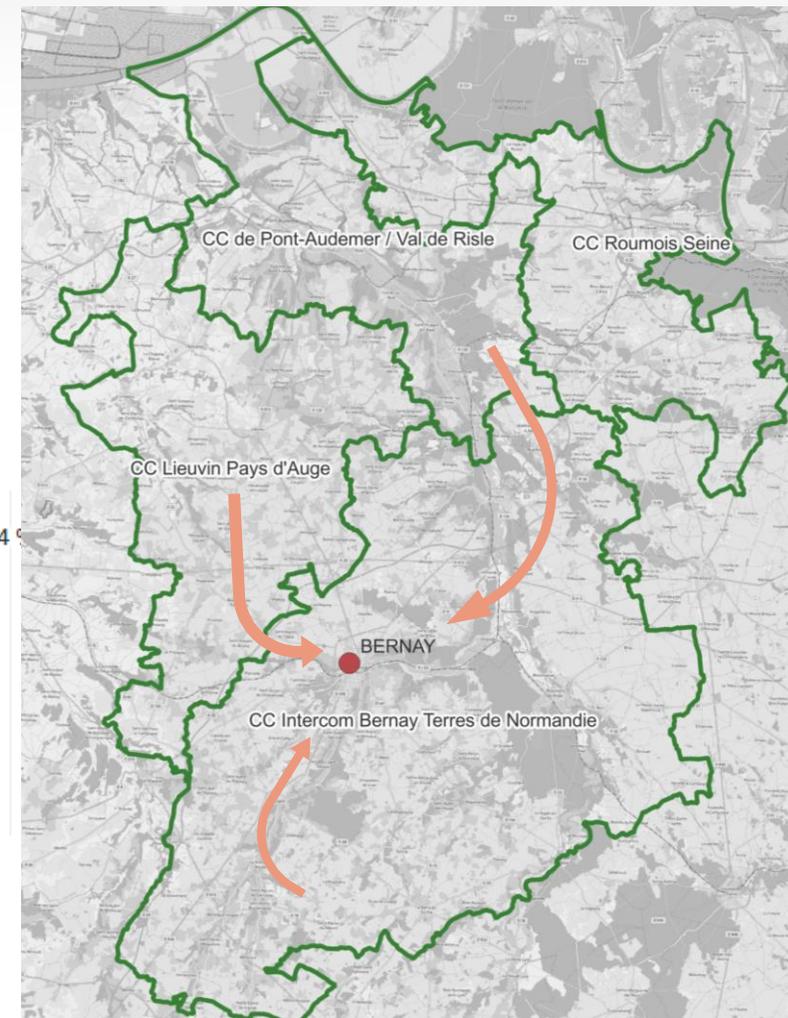
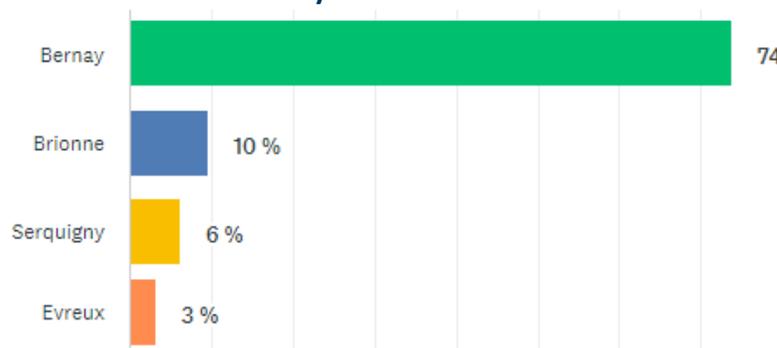
CC Roumois Seine



CC Pont-Audemer Val de Risle



Intercom Bernay Terre de Normandie



La gare de Bernay est la gare principale du territoire, notamment pour IBTN, la CCLPA et la CCPAVR.

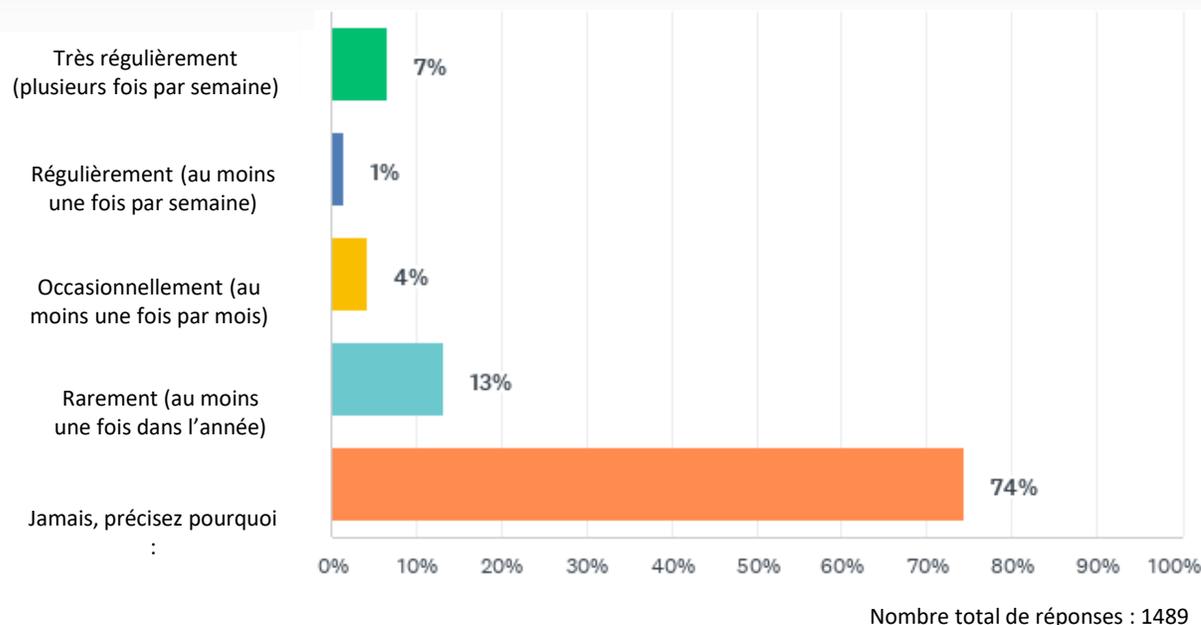
Les habitants de la CCRS utilisent davantage la gare de Bourgtheroulde-Thuit-Hébert, puis la gare de Oissel (extérieure au territoire).

Données issues de l'enquête mobilité menée par INGETEC  
(décembre 2022 – janvier 2023)

# Pratiques de mobilité sur le territoire

## Réseau de cars interurbains NOMAD

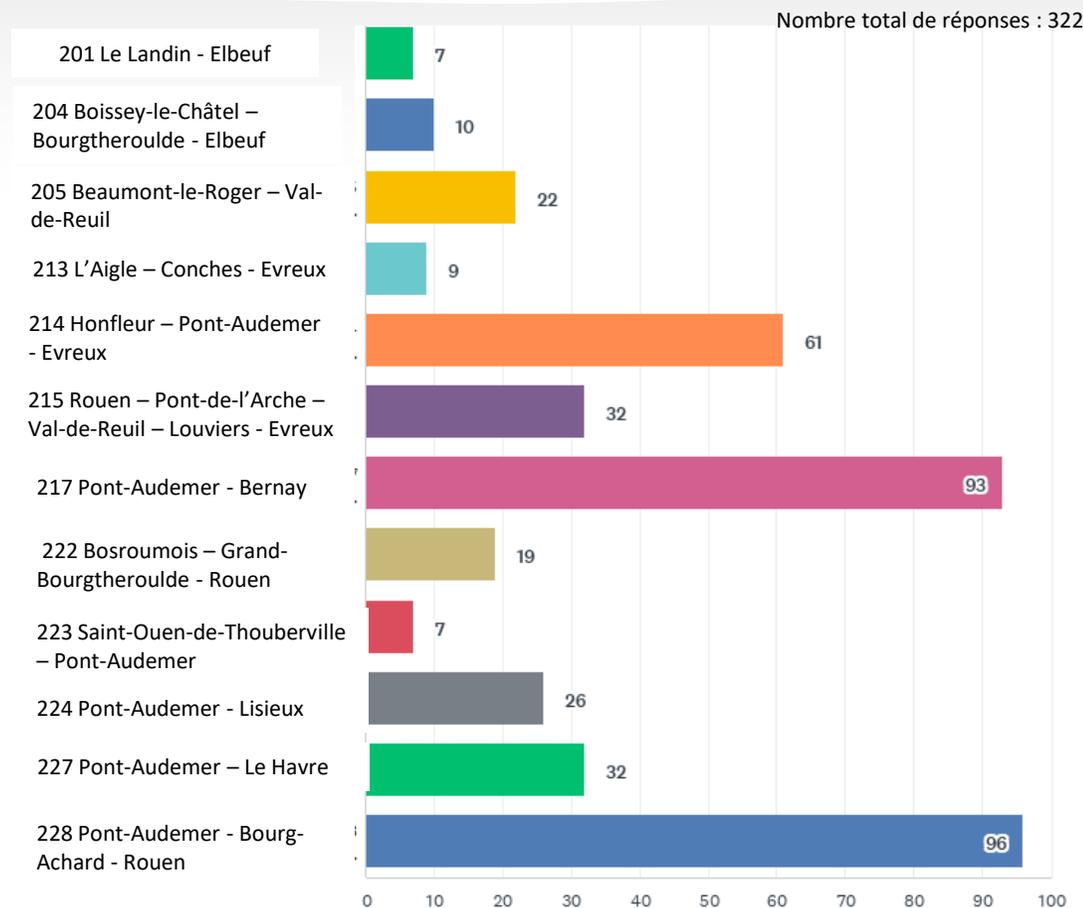
### Utilisez-vous le réseau NOMAD Car, service régional de car interurbains ?



**63%** des utilisateurs prennent le réseau Autocar **pour se déplacer vers les pôles voisins** (Evreux, Elbeuf, Rouen, Honfleur, Le Havre, Lisieux, etc.) et **37%** l'utilisent **pour se déplacer au sein des 4 intercommunalités.**

*Une utilisation du réseau tournée vers l'extérieur du territoire*

### Quelle ligne utilisez-vous?



Les lignes les plus fréquentées sont la 228 - Pont-Audemer - Bourg-Achard - Rouen, la 217- Pont-Audemer - Bernay ainsi que la 214 - Honfleur - Pont-Audemer - Evreux



# Les pratiques de mobilité - Synthèse



Un territoire où l'usage de la voiture pour les déplacements domicile-travail est majoritaire



Des tendances contrastées sur les déplacements domicile-travail selon les collectivités

- CCLPA : 1 actif sur 5 travaillent dans sa commune de résidence
- CCPAVR : la moitié des actifs du territoire travaillent sur celui-ci ; de fortes interactions avec les Communautés de Communes voisines, sauf l'IBTN
- CCRS : de part la proximité de la Métropole Rouen Normandie, celle du Havre et Pont-Audemer, la plupart des actifs de la collectivité ne travaillent pas dans leur commune de résidence et de fort mouvements pendulaires à destination des pôles sont observés
- IBTN : une concentration des flux internes, depuis et vers le territoire sur le secteur nord



Une population avec un fort taux de motorisation (94% d'après l'enquête INGETEC) présentant cependant une part de véhicules « sobres » supérieure à la moyenne



Une pratique du covoiturage encore à la marge et le service d'autopartage peu connu sur le territoire



Moins de 5% de la population utilise le réseau NOMAD TER et moins de 10% le réseau NOMAD cars comme mode de déplacement régulier ; les usagers des transports en commun ont pour destinations principales des pôles extérieurs au territoire



Une pratique du vélo principalement pour le loisirs (88%)

# 06

## Zoom sur le transport de marchandises

# Zoom sur le transport de marchandises

## Transport routier

**A13 – A131** : axes supportant un fort trafic de poids lourds (en lien avec la zone portuaire du Havre)

Les axes départementaux supportant les trafics poids-lourds les plus importants (pourcentages du trafic motorisé):

- **D6178** – 800 à 1 500 PL/j
- **D438** – 400 à 1400 PL/j
- **D613** – 900 à 1300 PL/j
- **D834** – 1 100 PL/j
- **D27** – 1 000 PL/j
- **D675** – 400 à 850 PL/j
- **D89** – 250 à 850 PL/j
- **D313** – 350 à 650 PL/j

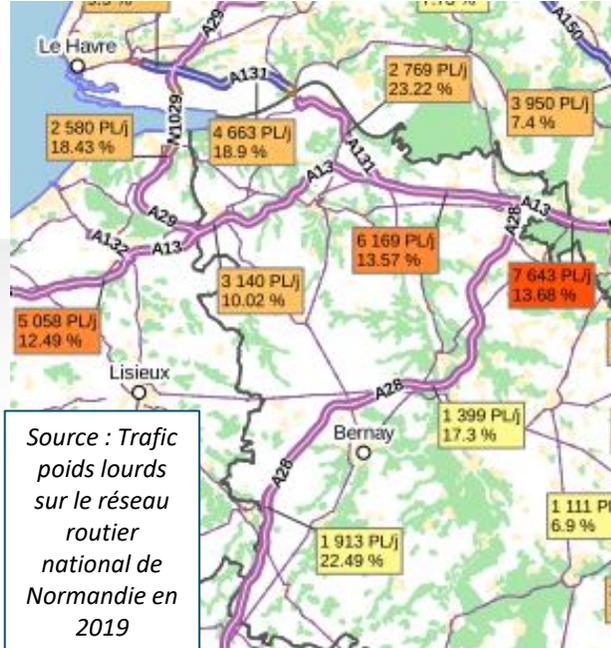
### Quels sont les problèmes de ce système ?

- Le développement de plateformes logistiques en bordure nord du territoire et le phénomène d'étalement urbain, pourrait contribuer à augmenter respectivement le transport routier de marchandises et les déplacements motorisés des personnes,

- la forte dépendance de ce secteur aux hydrocarbures rend les particuliers et les services de transports particulièrement vulnérables à l'augmentation du prix des carburants.

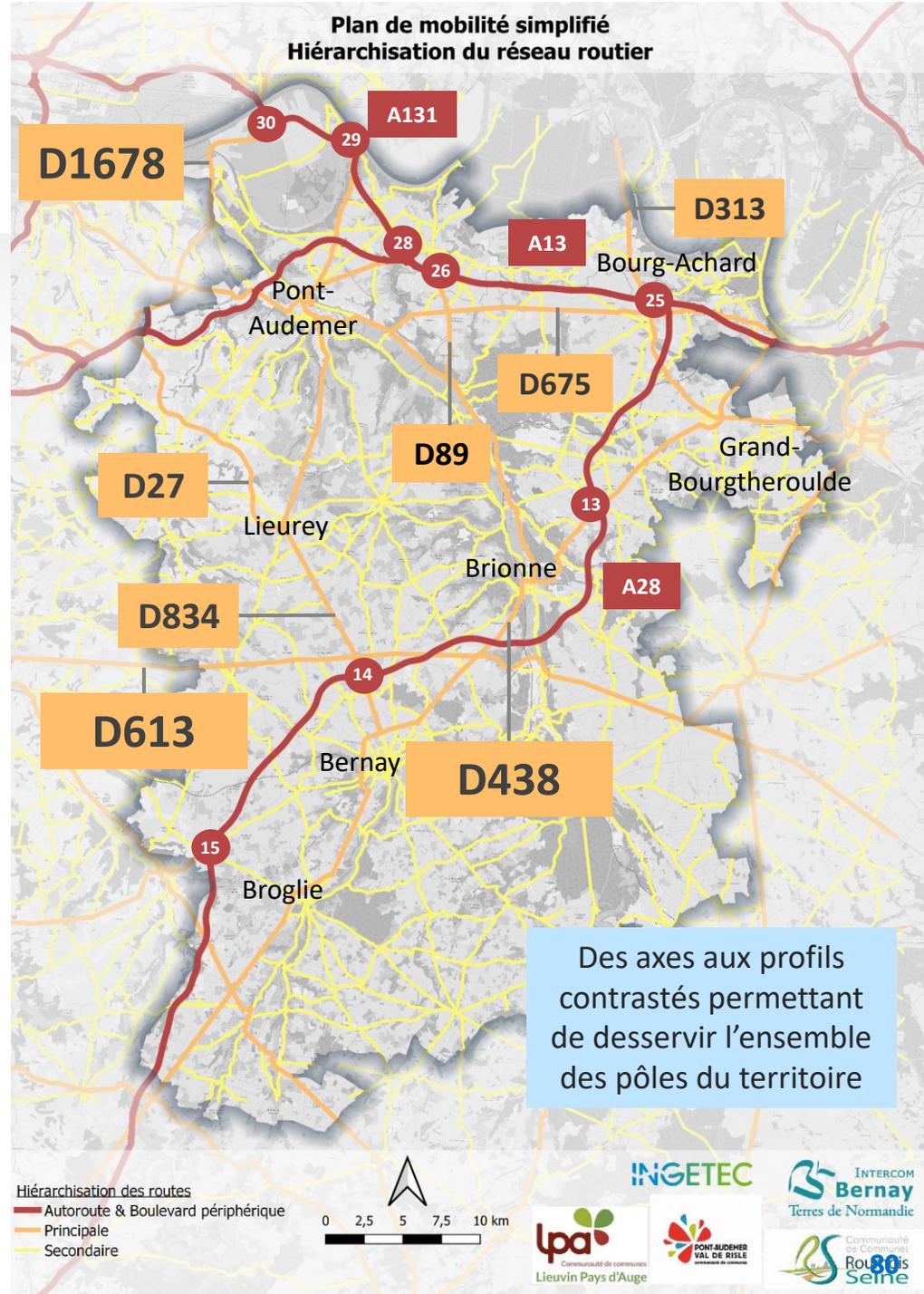
En parallèle, les transports représentent la principale source de dégradation de la qualité de l'air. Un enjeu fort du territoire réside donc dans le développement d'offre de mobilité alternative.

Source : Extrait du PCAET Roumois Seine



Source : Trafic poids lourds sur le réseau routier national de Normandie en 2019

**ENJEU**  
 Faciliter le report modal vers le transport de marchandises ferroviaire et fluvial



Des axes aux profils contrastés permettant de desservir l'ensemble des pôles du territoire

## IBTN

Extrait des objectifs fixés dans le SRADDET, cités dans le PCAET :  
 « Encourager des systèmes de logistique et de transport des marchandises plus sobres énergétiquement »

## CCPAVR

### Extrait des ateliers PLUiH-PADD - Mobilités

**Constat** : trafic de poids-lourds est considérable sur les quatre départementales : la D130, la D139, la D675 et la D810 = trafic de transit majoritairement la majorité d'entre eux empruntent ces axes pour rejoindre l'autoroute A13 et les ponts de la Seine en direction du Havre, afin de réduire les coûts de péage et la durée du trajet depuis l'A28.

**Conséquences** : pollution, insécurité, dégradations, aménagements non adaptés, nuisances auditives, impact sur la tranquillité et le cadre de vie, etc. De plus, la desserte locale représente une part minime de ce trafic poids-lourds : en effet, Pour réduire ces impacts négatifs, les élus ont

OBJECTIF

ETAT DES LIEUX

### Propositions

- Créer des parcs de stationnement poids lourds en fonction de la demande.
- Aménager des carrefours ou certaines voies afin de réduire la vitesse des poids lourds.
- Réfléchir à un Plan de Déplacements poids lourds pour limiter leur circulation (hors desserte locale) (hors réglementation PLUi-H).

# Etude du transport de marchandises

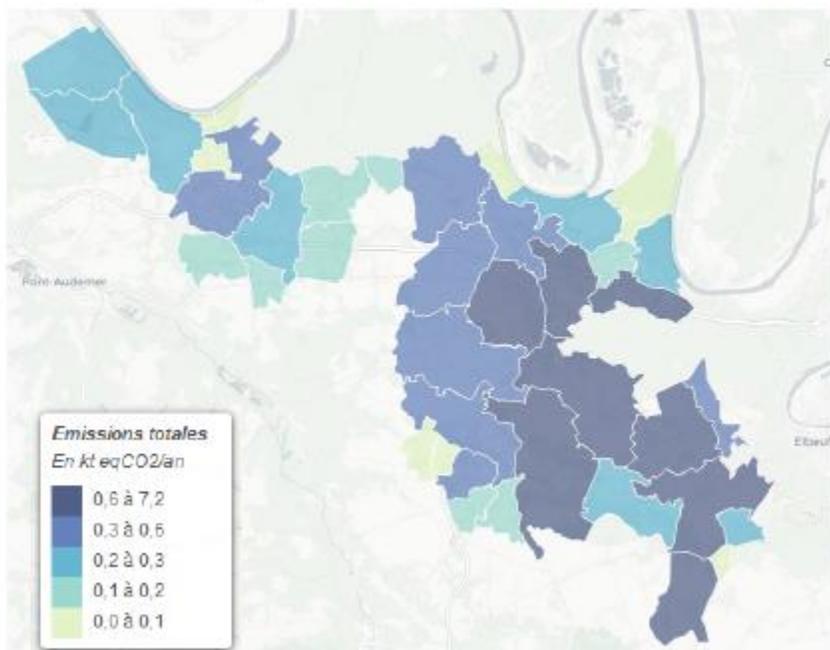
## Transport routier

### CCRS

Des émissions de CO2 liées au transport de marchandises - donc des flux - plus importants sur la partie ouest du territoire

⇒ Secteur où se concentrent les pôles générateurs de déplacement et présentant de forte interactions avec la Métropole Rouen Normandie

(a) Emissions totales de gaz à effet de serre (GES) liées au transport de marchandises en 2020



Source : PCAET Roumois Seine

# 07

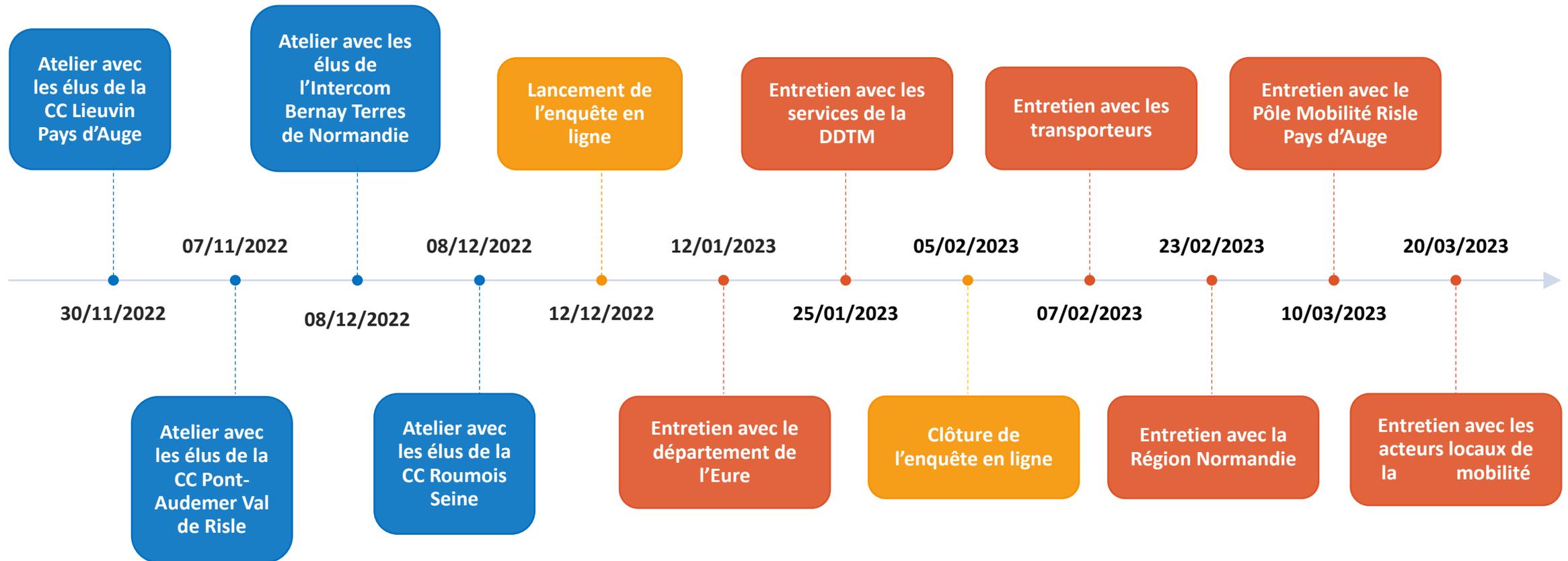
## Concertation

Réception par le préfet : 29/06/2023  
 Affichage : 29/06/2023

# Démarche de concertation

Afin de co-construire le Plan de Mobilité Simplifié avec l'ensemble des acteurs et de profiter de leur « expertise d'usage », trois actions ont été menées dans le cadre de la concertation :

1. Un atelier pour chaque Communauté de Communes avec les élus
2. Un enquête en ligne
3. Des entretiens avec les collectivités voisines / acteurs locaux de la mobilité



# Synthèse des entretiens

## Département de l'Eure



### Projets :

- **Projets d'aménagements cyclables** ; voie verte entre Pont-Audemer en Toutainville, à Beaumont-le-Roger, jalonnement le long de la vallée de la Risle et de la Charentonne, prolongement de la voie verte jusqu'au centre-ville de Pont-Authou, projet Seine à Vélo...)
- Pas de projet covoiturage mais ouvert à supporter les projets des EPCI en tant que financeur / maître d'ouvrage

### Accompagnement

- Via l'ingénierie interne INGE27 que les collectivités peuvent solliciter
- **Dispositifs de financement** :
  - Amendes de police sur les aménagements de sécurisation (50 % subventionnable sur un max de 40 000 € HT)
  - Mobilités alternatives : objectif de sécuriser les RD pour réduire les déplacements automobiles et favoriser les mobilités douces
    - Financement à hauteur de 50 % du montant HT des travaux avec un plafond de 200 000 € par projet
    - Pour des projets hors ou en agglomération
    - Hors agglomération, possibilité d'aménagement une voie ou un chemin parallèle à une distance de moins de 50 m

### Autres points

- Réflexions en cours sur la sécurisation des axes majeurs (RD675 entre Saint-Ouen(de)Thouberville et Pont-Audemer, RD113...) visant à limiter le trafic poids-lourds

## Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM)

### Accompagnement

- **Covoiturage** : actions finançables via le fonds vert. Le financement est alloué par les préfetures, et la DDTM instruit les dossiers. 5 axes d'actions sont finançables :
  - Etudes et conception de schémas directeurs
  - Infrastructures
  - Outils et actions de communication
  - Incitation financière
- **Aménagements cyclables** :
  - Appel à projet continuités cyclables de l'Etat (renouvelé tous les ans) : la DREAL instruit les projets (en 2022 la liaison cyclable entre Toutainville et Pont-Audemer a été lauréate)

### Transporteurs

- Fort enjeu sur le manque de conducteurs et l'attractivité du métier : intérêt de pouvoir proposer des journées continues aux conducteurs (circuits cantines, autres circuits etc.) et de mutualiser les ressources entre collectivités et transporteurs ?
- Les marchés de transports sont à échéance en 2025 pour Bernay et 2026 pour les autres CC (cohérent avec la modification du schéma de transports)
- Keolis peut être force de proposition sur les services de transport à la demande
- Forte demande sur les déplacements ponctuels qui ne sont pas assurés actuellement faute de conducteurs



- Réseau NOMAD (trains et cars interurbains)
- Transport scolaires

# Synthèse des entretiens

## Région Normandie

### Transports routiers

- Etude en cours avec la CCPHB pour étudier une desserte sur l'axe Rouen-Honfleur : marché d'AMO en cours pour étudier la desserte par cars, notamment pour optimiser la ligne 214 qui n'est généralement pas utilisée de bout en bout mais sur des trajets locaux).
- Bernay : schéma de transports revu en lien avec les travaux de la gare. Le schéma de transports sera entièrement remis à plat après les travaux
- Un nouveau schéma de transports routiers sera également proposé à la gare de Bourgtheroulde-Thuit-Hébert à horizon de l'ouverture du nouveau campus international, mais les études ne sont pas encore lancées (manque de données à ce stade)
- A court terme, le point d'arrêt de la ligne 204 sera déplacé pour s'insérer dans le nouveau PEM
- Il existe une desserte estivale une Evreux, Pont-Audemer et Honfleur avec des cars supplémentaires le dimanche : possibilité de la pérenniser ?

### Transports ferroviaires

- A fin 2023 est prévu un renforcement de la desserte sur l'axe Rouen-Caen, avec 10 allers-retours quotidien du lundi au vendredi depuis toutes les gares, soit 6 arrêts supplémentaires par sens pour Bourgtheroulde, Brionne et Serquigny et 2 de plus pour Bernay

### Vélo et mobilités douces

- La Région dispose d'une compétence pour le développement du vélo du quotidien et pour le cyclotourisme
- Une aide peut être apportée aux collectivités qui souhaitent réaliser des aménagements
- Le dispositif d'aide actuel va évoluer dans les 6 prochains mois. **Les aides seront liées au contrat de territoire Région / EPCI pour la période 2023-2027 : les collectivités doivent donc y intégrer les projets cyclables qu'elles souhaitent réaliser.**
- Subventions à hauteur de 60 euros du mètre linéaire, et 30 % pour les études de maîtrise d'œuvre avec un plafond de 35 000 € HT d'étude.
- Stationnement : La Région prévoit de renforcer le nombre de places de stationnement dans les 37 gares de Normandie d'ici à 2024, et travaille sur l'uniformisation des modes d'accès aux consignes.
- Intermodalité : une offre renforcée pour emporter les vélos dans le train (aide à l'emport avec une équipe dédiée existe l'été sur les axes Caen-Granville-Rennes et Caen-Le Mans-Tours (sur la Vélomaritime). L'été 2022 fut un très grand succès (6000 embarquements) : à développer sur les autres axes ?)
- La question de l'emport des vélos dans les cars n'a pas été tranché par la Région.



# Synthèse des entretiens

## Pôle Mobilité Risle Pays d'Auge

### Création du pôle

- Un sujet très prégnant pour les habitants, surtout en rural, mais peu porté politiquement -> création d'une association pour proposer des **solutions concrètes** aux habitants
- Association de préfiguration d'une SCIC (Société Coopérative d'Intérêt Collectif), dans lequel pourront rentrer au capital, à terme : acteurs privés, collectivités, associations, auto-écoles

### Actions menées

- Incuber des projets, être force de propositions : déploiement de Rézo Pouce, mutualisation des ressources pour proposer de nouveaux services, projet de plateforme d'autopartage...
- Proposer des solutions de mobilités : locations de vélos à assistance électrique de longue durée, diagnostics mobilité auprès de demandeurs d'emplois...

### Moyens :

- Humains : un chargé de mission à mi-temps
- Financiers : subventions CCPAVR, fonds MACIF, LEADER, conventionnement avec Pôle Emploi...

***Philosophie portée par le pôle Mobilité : multiplier les expérimentations et les projets pour faire aboutir des solutions qui fonctionnent auprès des habitants, en développant plusieurs solutions en parallèle pour créer des alternatives personnalisées***



# 08

## Enjeux et orientations

# Enjeux généraux – communs aux 4 territoires

Réception par le préfet : 29/06/2023  
 Affichage : 29/06/2023

## FORCES

- ✓ Des contraintes géographiques relatives et surmontables
- ✓ Une **culture de l'associatif** et de la solidarité bien développées à mettre au service de la mobilité
- ✓ Service de multimodalité développé par la région Normandie

## FAIBLESSES

- ✓ Les jeunes, les personnes âgées et les actifs précaires : une population présentant des difficultés à se déplacer,
  - ⇒ Privées de l'accès à certains emplois/services/activités
- ✓ Un territoire rural avec des distances importantes à parcourir pour rallier les différents pôles
  - ⇒ **Forte dépendance à la voiture**
- ✓ Des **bassins de mobilité divers et difficiles à appréhender avec des logiques de déplacements propres à chacun** ; cependant, une forte interdépendance des bassins de mobilité entre eux
- ✓ Des RD très fréquentées avec des vitesses élevées
  - ⇒ Conflits avec les modes actifs dans les centres-bourgs
- ✓ Une multiplicité des services de covoiturage : une offre peu lisible, empêchant d'atteindre une masse critique nécessaire à l'essor de la pratique
- ✓ Des tentatives de TAD (Transport à la demande) non-pérennes
- ✓ Très peu d'aménagements cyclables du quotidien

## OPPORTUNITES

- ✓ Un projet de **PMS commun** aux 4 CC visant une stratégie commune
- ✓ Opportunités de développement de lignes de covoiturage sur les RD les plus fréquentées
- ✓ Système de covoiturage REZO POUCE en cours de déploiement : un **premier projet commun**
- ✓ Un fort potentiel de développement du vélo autour des pôles structurants et des gares

## MENACES

- ✓ Augmentation du coût de l'essence, dans un contexte de forte dépendance à la voiture
- ✓ Difficultés à recruter des chauffeurs pour les transports en commun

Réception par le préfet : 29/06/2023  
 Affichage : 29/06/2023

# Enjeux territorialisés – CCLPA

<p><b>FORCES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Action d'ACCES (aides à la mobilité) sur une partie du territoire</li> </ul>	<p><b>FAIBLESSES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Pôles concentrés au nord du territoire, tandis que le sud constitue une zone très rurale</li> <li>✓ Territoire présentant des petits pôles entraînant une dépendance de celui-ci aux pôles extérieurs (Lisieux – Bernay – Pont-Audemer)             <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Des <b>flux diffus vers les territoires voisins</b></li> </ul> </li> <li>✓ Une pratique du covoiturage encore marginale</li> <li>✓ Aucune desserte ferroviaire – Nord du territoire particulièrement touché car éloigné des gares des territoires voisins</li> <li>✓ Seulement 2 lignes de cars – selon un axe Nord-Sud – avec très peu de fréquences</li> </ul>
<p><b>OPPORTUNITES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <b>Réseau associatif très développé</b> (environ 250 associations cantonales)</li> </ul>	<p><b>MENACES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Territoire présentant des petits pôles entraînant une dépendance de celui-ci aux pôles extérieurs (Lisieux – Bernay – Pont-Audemer)             <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Risque de fragilisation de l'offre de transport interne au territoire au vu des flux importants vers l'extérieur du territoire</li> </ul> </li> </ul>

Réception par le préfet : 29/06/2023  
Affichage : 29/06/2023

<p><b>FORCES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Un territoire très facilement accessible en voiture, desservi par un réseau routier dense : A13 ; RD structurantes, etc.</li> <li>✓ 1<sup>er</sup> territoire sur lequel Rézo Pouce a été lancé – des usagers familiers</li> <li>✓ 6 lignes de cars traversent le territoire, dont une express vers Rouen</li> <li>✓ Transport en commun urbain à Pont-Audemer</li> <li>✓ Nombreux établissements scolaires secondaires : un territoire dynamique</li> <li>✓ Présence du Pôle Mobilité Val de Risle (location de VAE pour les déplacements du quotidien et services de mobilité solidaire)</li> <li>✓ Présence d’espaces naturels remarquables (dont le Marais Vernier) et de nombreux sites touristiques</li> <li>✓ Traversée du territoire par la Seine à Vélo, rejoignant l’Eurovélo 4</li> </ul>	<p><b>FAIBLESSES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Concentration des pôles autour de Pont-Audemer ⇒ Concentration des flux dans la Vallée de la Risle</li> </ul>
<p><b>OPPORTUNITES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Un projet de station d’autopartage et vélopartage a déjà été étudié</li> <li>✓ Rétablissement de la ligne Glos-sur-Risle – Honfleur à l’étude pour apporter une nouvelle offre de mobilité (transport en commun ou mobilité douce)</li> <li>✓ Restructuration de la ligne de car régulière Evreux – Pont-Audemer – Honfleur à l’étude par la région</li> <li>✓ Des circuits complémentaires à ceux du transport scolaire ont été étudiés pour développer une offre de transport à la demande</li> <li>✓ Nombreux projets d’aménagements cyclables à l’étude à Pont-Audemer et vers les villes voisines</li> </ul>	<p><b>MENACES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Augmentation du coût de l’essence, dans un contexte de forte dépendance à la voiture</li> </ul>

Réception par le préfet : 29/06/2023  
Affichage : 29/06/2023

<p><b>FORCES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Un territoire <b>facilement accessible</b> en voiture desservi par un réseau routier dense (présence de l'A13, l'A131 et de RD structurantes)</li> <li>✓ <b>Une offre développée pour le covoiturage</b> et des pratiques bien ancrées (aires saturées – nombreux utilisateurs de KLAXIT &amp; KAROS)</li> <li>✓ Présence d'une <b>gare sur le territoire (Bourgtheroulde – Thuit-Hébert), dont l'offre de transports va être renforcée fin 2023</b></li> <li>✓ <b>6 lignes régulières de cars interurbains</b>, dont une express vers Rouen</li> <li>✓ Traversée du territoire par la Seine à Vélo, rejoignant l'Eurovélo 4</li> <li>✓ Existence d'espaces naturels remarquables (dont le Parc National des Boucles de la Seine) et de nombreux sites touristiques</li> </ul>	<p><b>FAIBLESSES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Concentration des commerces / services / équipements à l'Est (zone périurbaine de Rouen)</li> <li>✓ Un territoire divisé en 2 zones distinctes (Est tourné vers Rouen et Ouest vers Pont-Audemer)</li> <li>✓ Proximité de la Métropole Rouen Normandie entraînant de <b>flux importants de mouvements pendulaires</b> effectués majoritairement en voiture individuelle</li> </ul>
<p><b>OPPORTUNITES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Passage de la Seine au nord du territoire, pouvant être le support d'un transport fluvial innovant</li> <li>✓ Proximité de la Métropole Rouen Normandie et de son offre de transport bien développée jusqu'aux portes de la CCRS</li> <li>✓ Ouverture du futur lycée international de Bourg-Achard &amp; du futur collège Louise Michel à Bourneville             <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Création de nouvelles polarités attractives sur le territoire &amp; réduction du temps de trajet pour les résidents</li> </ul> </li> <li>✓ Réalisation d'un SDMA et une première liaison issue de celui-ci à l'étude</li> <li>✓ Appartenance au Pôle Métropolitain de l'Estuaire de la Seine : projets de pistes et haltes cyclables à l'étude</li> </ul>	<p><b>MENACES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ La gare de Oissel à proximité est plus attractive que celle de Bourgtheroulde – Thuit-Hébert</li> <li>✓ Ouverture du futur lycée international de Bourg-Achard &amp; du futur collège Louise Michel à Bourneville             <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Risque d'augmentation des flux motorisés sur le territoire</li> </ul> </li> <li>✓ <b>Mise en place d'une ZFE sur la Métropole Rouen Normandie : quelles alternatives aux déplacements en voiture individuelle ?</b></li> </ul>



# Orientations



## COVOITURAGE



*Objectif : développer l'usage du covoiturage au quotidien, une alternative efficace en milieu rural pour réduire les coûts et les émissions de GES, mais aussi proposer une solution de mobilité aux personnes non motorisées*

- Adapter le type de covoiturage proposé en fonction du potentiel : du covoiturage spontané au covoiturage dynamique
- Augmenter la masse de conducteurs pour atteindre une masse critique nécessaire au développement efficace du système



### Axes d'actions possibles

1. Mise en place du système REZO POUCE & création des aires de covoiturage ou amélioration des aires existantes en aires de services (uniformisation en intégrant les aires de covoiturage dans le système REZO POUCE?)
2. Développement du système via une rémunération des conducteurs, en lien avec le plan national covoiturage
3. Création de lignes de covoiturage sur les axes où le potentiel est le plus important (par exemple Bourg-Achard – Rouen)

# Orientations



## TRANSPORTS EN COMMUN

### Objectifs



- Favoriser le report modal
- Optimiser l'usage des lignes et les faire correspondre aux besoins du quotidien

### Axes d'actions possibles



1. Améliorer les correspondances trains – cars inter-urbains (tarification, horaires)
2. Favoriser l'intermodalité autour des gares : vélo, covoiturage, autopartage etc.
3. Développer l'offre en fonction des opportunités locales, et en lien avec les projets de développement locaux
4. Optimiser / mutualiser les ressources (matérielles et humaines) pour proposer une offre plus développée



## MOBILITE SCOLAIRE

### Objectifs



- Développer de nouvelles formes de mobilité scolaire

### Axes d'actions possibles



1. Améliorer l'intermodalité transports en commun – vélo (par exemple avec la mise en place de consignes sécurisées aux arrêts de cars)
2. Développer l'éco-mobilité scolaire (en particulier pour les primaires)
3. Permettre le report des cars vers le rail (pour l'IBTN, la CCRS et la CCPAVR)
4. S'appuyer sur le covoiturage pour la desserte des établissements hors secteur

# Orientations

## MOBILITES ACTIVES



### Objectifs

- Rendre possible une mobilité des courtes distances
- Développer l'utilisation de la marche et du vélo pour les déplacements du quotidien de courte distance : un enjeu environnemental et de santé publique



### Axes d'actions possibles

1. Développer l'usage du vélo dans son domaine de pertinence : création de liaisons cyclables sécurisées dans un périmètre de 5 à 10 km autour des pôles de vie du territoire où sont concentrés commerces, services, emplois et équipements publics
2. Apaiser les centres-bourgs pour favoriser la marche et le vélo
3. Offrir des services permettant aux usagers de « tester » la solution vélo dans leur quotidien : aide à l'achat de vélo, location de vélos à assistance électrique ou spéciaux de longue durée (3 à 6 mois), vélo-écoles...
4. Permettre l'intermodalité vélo + train ou car pour les derniers kilomètres : emport des vélos, stationnements sécurisés
5. Développer l'usage du vélo chez les jeunes, pour l'autonomie et la santé : stationnement sécurisé dans les établissements, déploiement du « Savoir Rouler » à l'école...

# Orientations



## TOURISME



### Objectifs

- Proposer de nouvelles formes de mobilité alternatives à la voiture individuelle motorisée

### Axes d'actions possibles



1. Implanter des bornes de recharge électrique sur les sites touristiques
2. Améliorer l'intermodalité transports en commun – vélo
3. Aménager des itinéraires cyclables sécurisés desservant les points d'intérêts locaux
4. Déployer des services vélo (location, etc.)



## MOBILITE SOLIDAIRE POUR LES PERSONNES NON-MOTORISEES (ou avec un accès difficile à la voiture)



### Objectifs

- Offrir des possibilités de déplacement aux personnes non-(peu) motorisées, y compris en zone rurale



### Axes d'actions possibles

1. Développer une offre de transport d'utilité sociale, s'appuyant sur un réseau associatif
2. Déployer un système de transport à la demande à l'échelle des 4 collectivités
3. Optimiser l'usage des lignes régulières en proposant des circuits en journée
4. Implanter des stations de partage de véhicules (auto, vélo, etc.) à mettre en réseau

Réception par le préfet : 29/06/2023  
 Affichage : 29/06/2023

# Enjeux et orientations - CCLPA

**Schéma d'intention CCLPA**

**Offrir des alternatives à la voiture particulière**

- ↔ Développement du covoiturage
- ⊙ Développement des aires de mobilité en lien avec les autoroutes
- Ouverture d'une station de mobilité partagée
- ⊙ Périmètre d'action d'ACCES à étendre

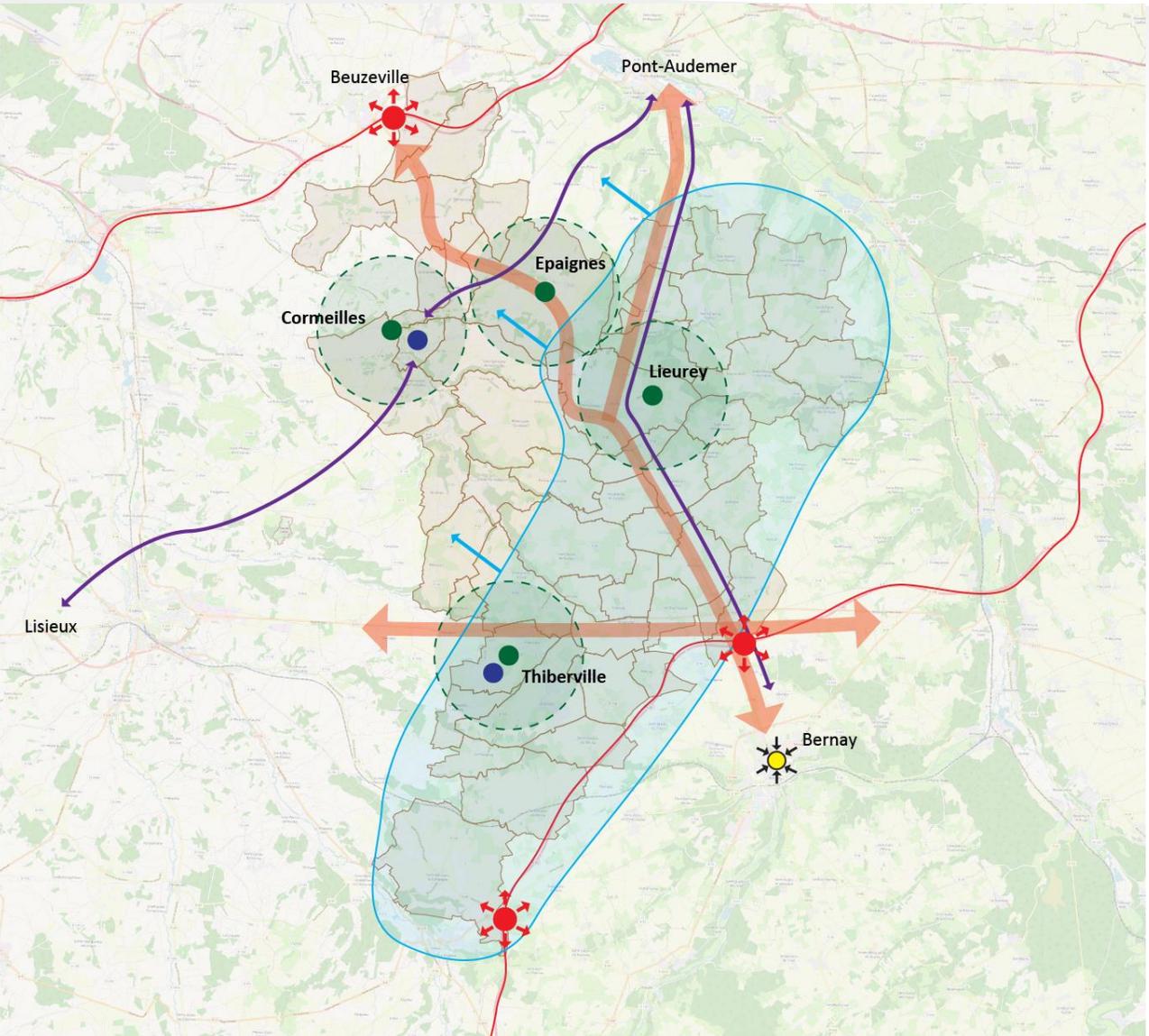
**Améliorer l'offre de transport en commun**

- ↔ Renforcement des lignes de transport en commun  
Coordination avec l'offre ferroviaire
- ☀ Rabattement tous modes vers la gare

**Favoriser les modes actifs**

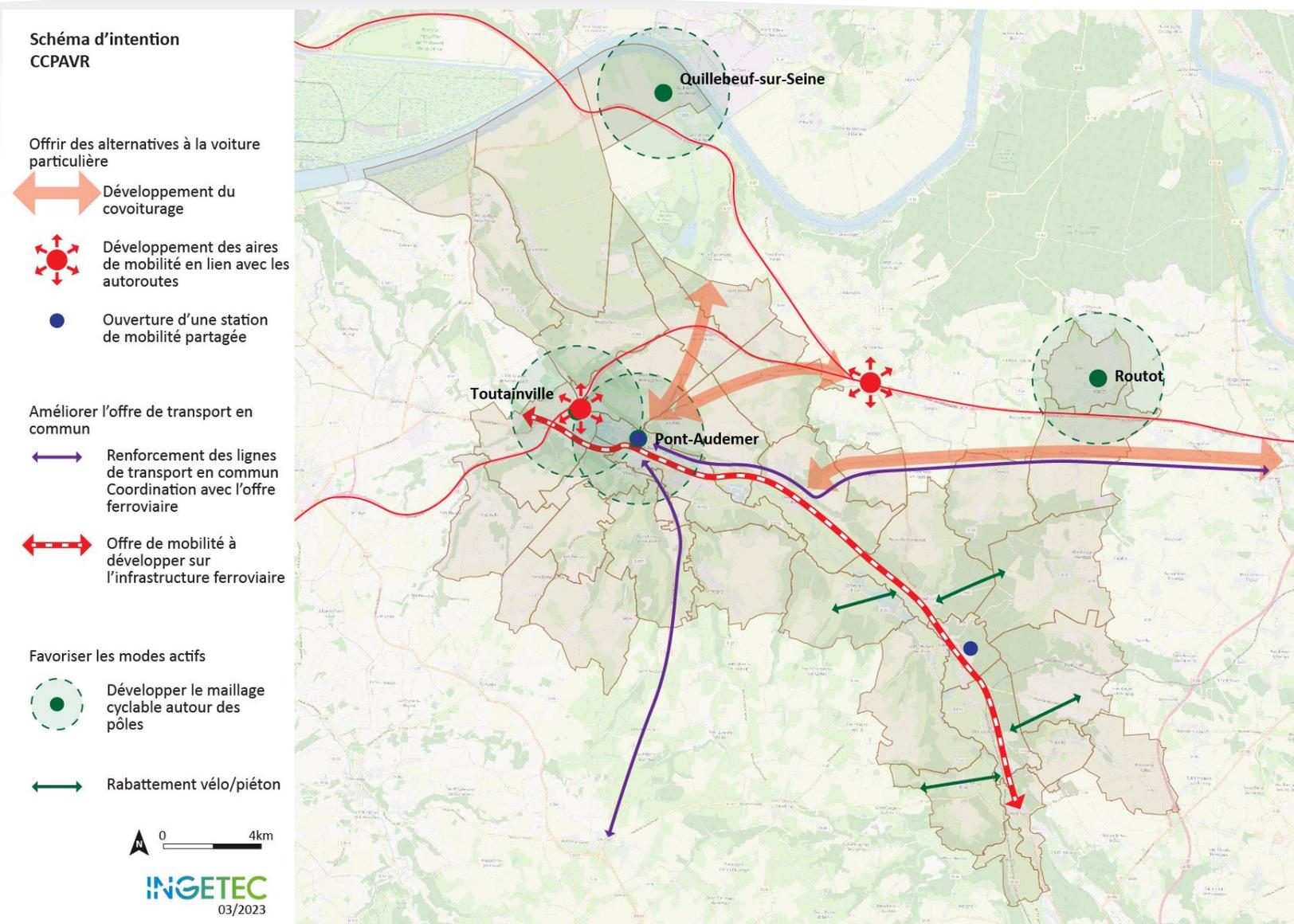
- ⊙ Développer le maillage cyclable autour des pôles

0 4km  
**INGETEC**  
 03/2023



Réception par le préfet : 29/06/2023  
 Affichage : 29/06/2023

# Enjeux et orientations - CCPAVR





Réception par le préfet : 29/06/2023  
 Affichage : 29/06/2023

# Enjeux et orientations - IBTN

## Schéma d'intention IBTN

Offrir des alternatives à la voiture particulière

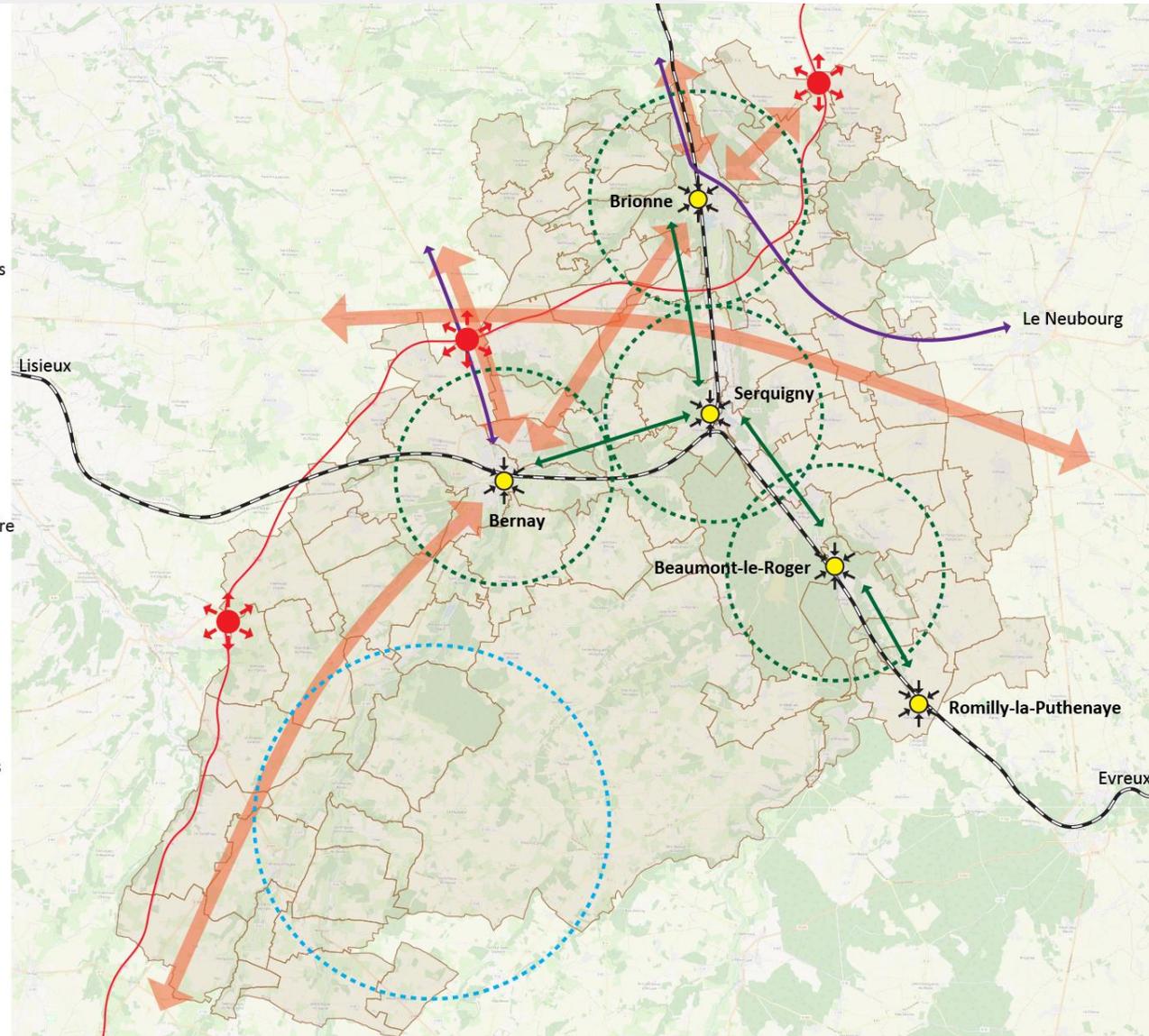
-  Développement du covoiturage
-  Développement des aires de mobilité en lien avec les autoroutes

Améliorer l'offre de transport en commun

-  Renforcement des lignes de transport en commun  
Coordination avec l'offre ferroviaire
-  Développement d'une offre de mobilité via le TAD ou une ligne régulière
-  Rabattement tous modes vers la gare

Favoriser les modes actifs

-  Liaisons cyclables prévues dans le SDC (Schéma Directeur Cyclable)
-  Développer le maillage cyclable autour des pôles



# 08

## Suites de l'étude



