

Plan de Mobilité Simplifié de la Communauté de Communes d'Yvetot Normandie

SYNTHESE



La démarche d'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié

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 prédiagnostic 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 du réseau yvetotais Vikibus ;
- 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 », et en particulier : « **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 du regroupement de communes de la CCYN. Ses objectifs sont notamment les suivants :
 - « Promouvoir un territoire attractif », et en particulier : « **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 », et en particulier : « **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.

Les points clefs du diagnostic

Les points forts et points de vigilance du territoire

	POINTS FORTS	POINTS DE VIGILANCE
Structure du territoire	Un territoire composé d'une polarité urbaine : Yvetot ainsi qu'une partie des 2 communes frontalières : Sainte-Marie-des-Champs et Valliquerville	Un territoire vaste qui, au-delà de sa polarité urbaine, reste majoritairement constitué d'une zone rurale , sur laquelle des villages sont implantés sur chacune des communes rurales
Socio-démographie	Une activité humaine (population, emplois, polarités) concentrée sur la polarité d'Yvetot-Sainte-Marie-des-Champs-Valliquerville	Une population fortement motorisée avec un fort impact environnemental, social et qui pèse de plus en plus sur le budget des ménages
Flux domicile-travail	Un bassin d'emploi attractif au-delà de son propre territoire qui montre une balance attractivité/émission globalement équilibrée Parmi les flux internes à la CCYN, 75% des flux sont en lien avec la centralité d'Yvetot/Ste-Marie-des-Champs Une part tout de même notable des transports en commun dans les flux en échange avec l'extérieur de la CCYN, du fait de l'utilisation du train	Une forte dépendance à la voiture , y compris pour les déplacements de courte distance (internes à la polarité urbaine)
Voirie et circulation automobile	Un territoire traversé par l'A29 au Nord, assurant un lien avec Le Havre à l'Ouest et l'A150 sur sa frontière Est, assurant un lien avec Rouen Un contournement Sud d'Yvetot qui permet au transit Est-Ouest d'éviter le centre-ville Des congestions en entrée des grandes villes périphériques (Rouen, Le Havre), qui favorisent l'attractivité du train en période de pointe	Un schéma de voiries départementales en étoile autour d'Yvetot, qui constitue un point de transit pour les flux Nord-Sud de la partie Ouest du département Une circulation globalement fluide au sein de la CCYN, n'offrant pas de levier au report modal pour les déplacements notamment en lien avec les communes rurales

Réseau ferré	<p>La gare d'Yvetot représente une forte polarité à l'échelle de la CCYN avec une offre importante en lien avec Rouen, Le Havre, Paris, ce qui en fait un mode de transport concurrentiel face à la voiture</p>	<p>Une intermodalité avec le train aujourd'hui essentiellement portée par la voiture ce qui induit du trafic routier dans la centralité d'Yvetot</p> <p>Une saturation des parkings de la gare liée à une forte pression sur le stationnement en gare, pouvant impacter le stationnement public alentour</p>
Réseau de transport collectif (réseau urbain)	<p>Un réseau Vikibus qui couvre très bien le territoire</p> <p>Une tarification peu onéreuse permettant de rendre accessible au plus grand nombre le service</p>	<p>Des fréquences peu attractives pour des usagers non captifs</p> <p>Des tracés de lignes qui impliquent des temps de parcours longs et différents entre l'aller et le retour</p> <p>Une fréquentation modeste et en baisse</p> <p>Un poids prépondérant du versement mobilité dans les recettes et une modicité des recettes commerciales</p> <p>Un parc de véhicules ancien impliquant des coûts importants de réparation et de maintenance</p>
Réseau de transport collectif (réseau interurbain)	<p>Un réseau de cars interurbain permettant théoriquement de compléter l'offre de mobilité</p>	<p>Un réseau qui est néanmoins peu lisible</p> <p>Avec une offre peu attractive en termes d'horaires et d'itinéraires</p> <p>Certaines communes de la CCYN non desservies par ce réseau</p>
Modes actifs	<p>Un potentiel important sur la pratique du vélo avec un territoire à l'échelle de ce mode de transport</p> <p>Un Schéma Directeur Cyclable constitué en 2021 par la CCYN</p>	<p>Peu d'aménagements cyclables à l'échelle de la CCYN</p> <p>Des aménagements existants peu favorables à la pratique du vélo</p> <p>Une concrétisation du Schéma Directeur Cyclable fragilisée du fait d'une compétence voirie qui n'appartient pas à la CCYN</p>
Services à la mobilité	<p>Des services à la mobilité qui commencent à se développer sur le territoire, notamment avec la mise en place de la plateforme de covoiturage Klaxit (qui deviendra BlaBlaCar Daily)</p>	<p>Des services à la mobilité (autopartage, transport à la demande, transport solidaire...) encore peu développés sur le territoire</p>

Comment se déplace-t-on en lien avec la Communauté de Communes d'Yvetot Normandie ?

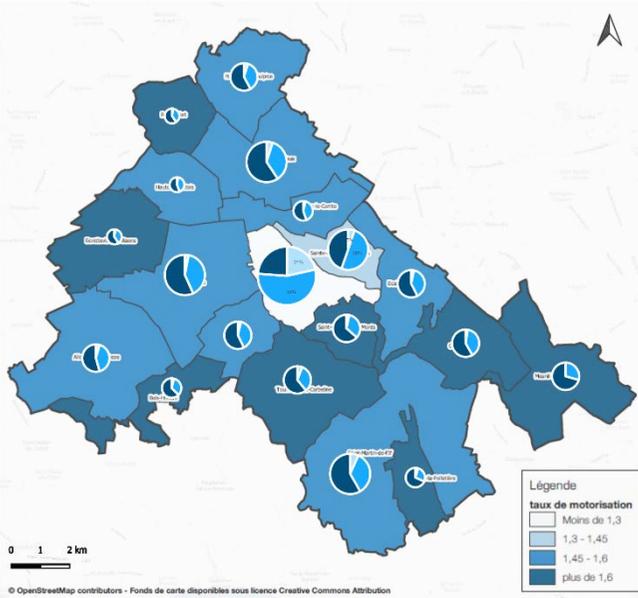


Figure 1 – Taux de motorisation des ménages

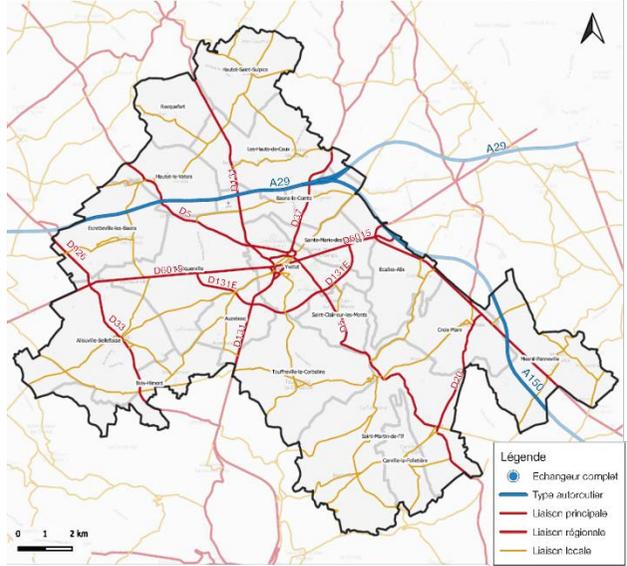


Figure 2 – Hiérarchie du réseau viaire

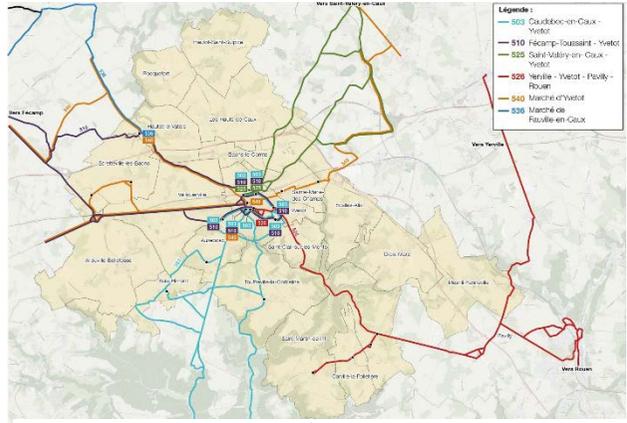


Figure 3 – Réseau de transports en commun régionaux

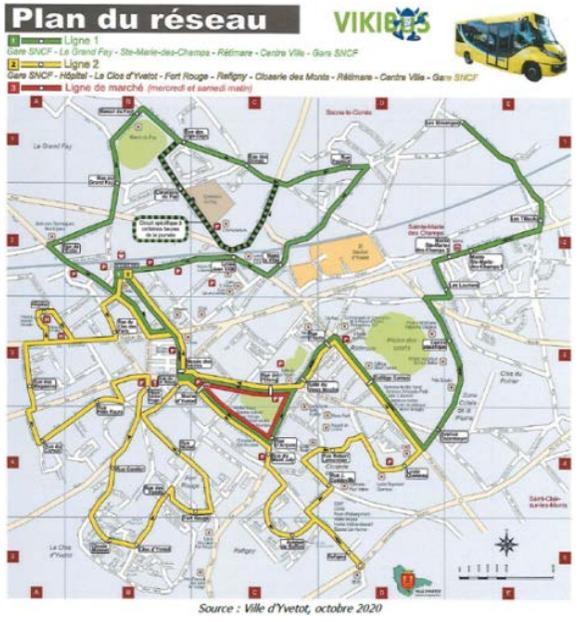


Figure 4 – Réseau de transports en commun urbain VIKIBUS

Une approche des flux de déplacement à travers la mobilité professionnelle

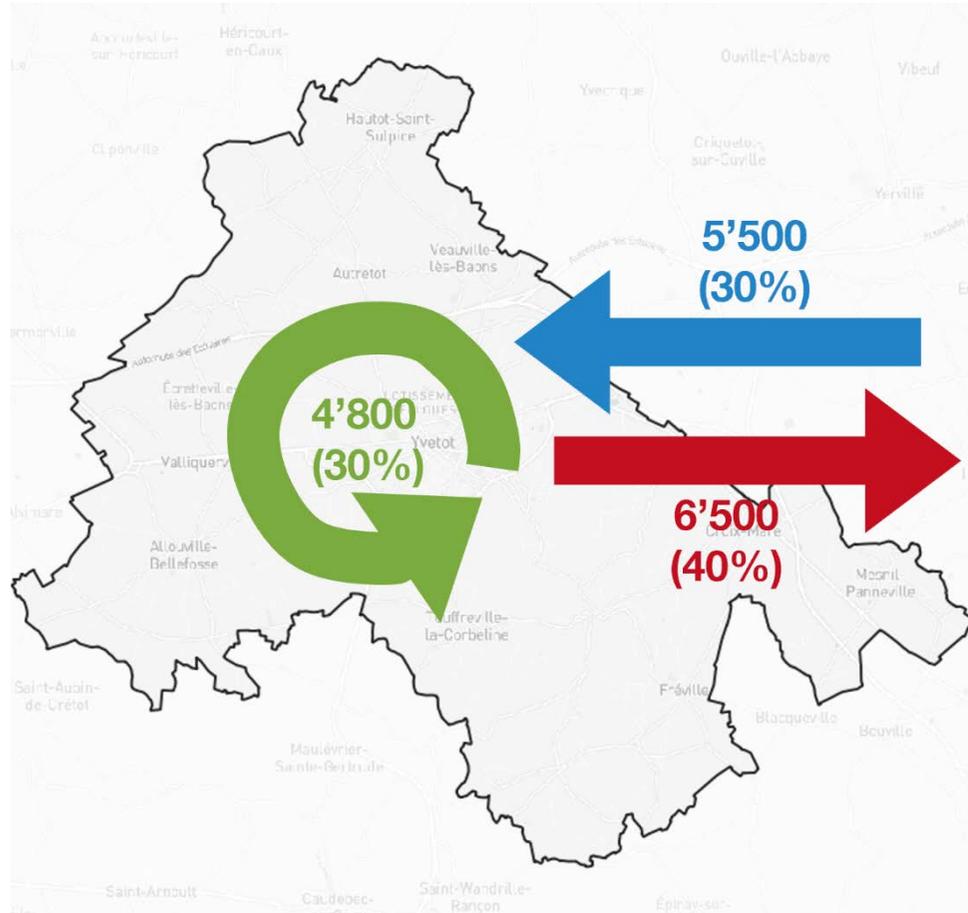


Figure 5 – Répartition des déplacements domicile-travail (interne et échanges)

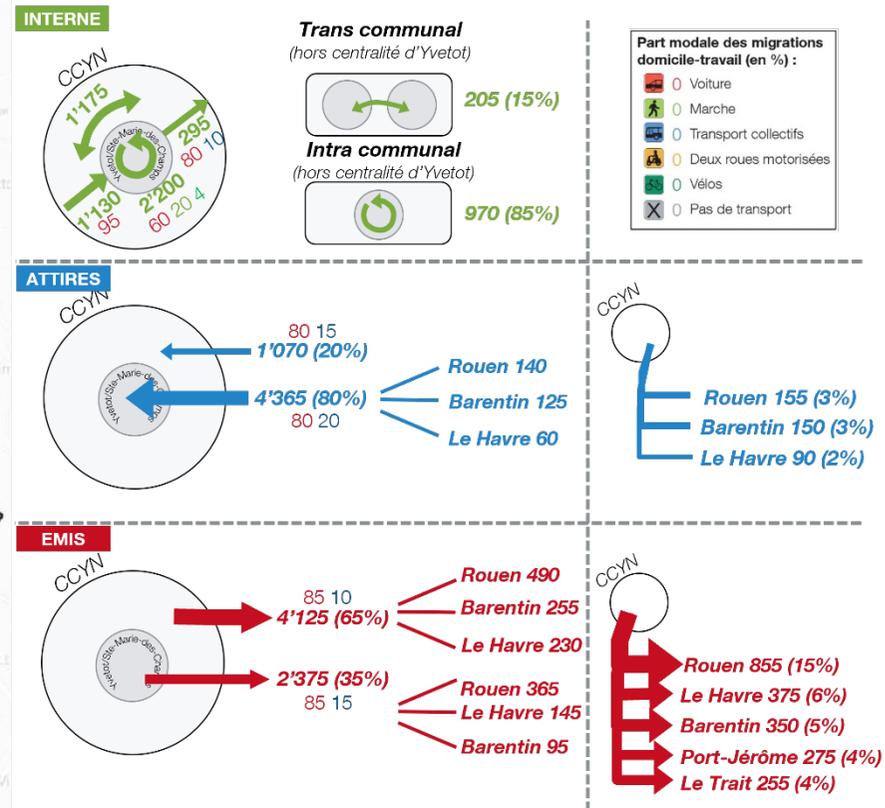


Figure 6 – Analyse des déplacements domicile-travail (interne et échanges)

Le projet

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. En synthèse, le diagnostic a fait ressortir :

■ **Un territoire dépendant à 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 ;

■ Avec peu d'alternatives à l'autosolisme :

- Un **réseau urbain Vikibus** concentré sur 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 en termes d'horaires, d'itinéraires et de points d'arrêt ;
- Un **réseau ferré** attractif mais dont l'accessibilité à la gare reste dépendante de l'automobile et est fragilisée par la saturation du stationnement en gare ;
- 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.

Trois axes stratégiques émanent des enjeux issus du diagnostic et forment **la vision stratégie 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

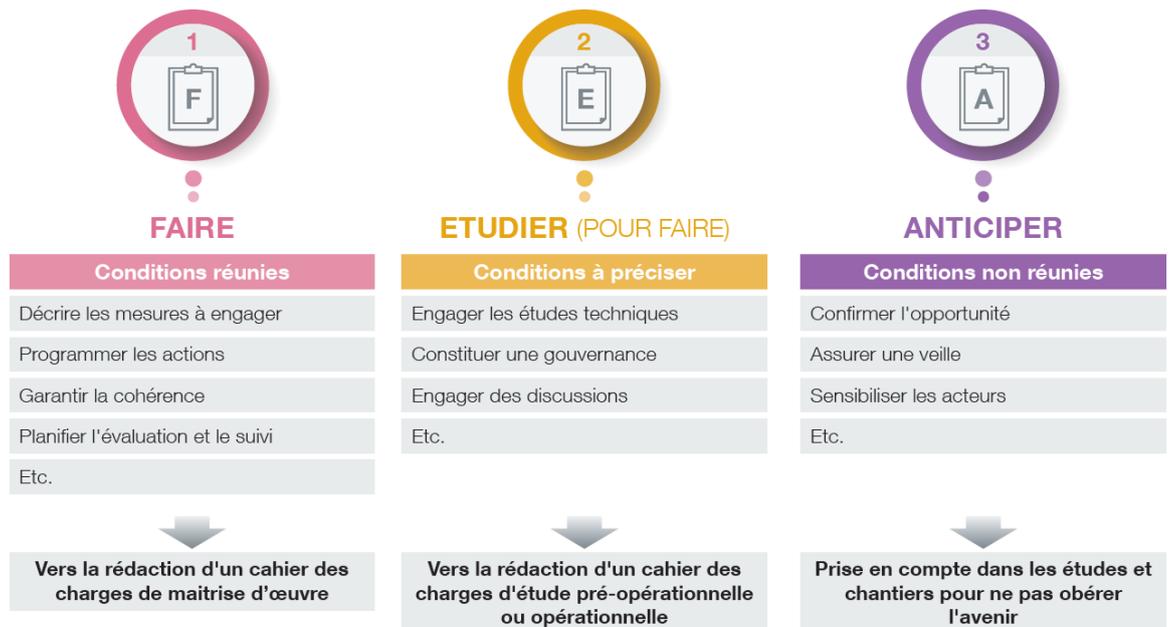
La construction du projet de Plan de Mobilité Simplifié traduit la volonté du territoire de disposer d'une méthode pragmatique qui permette d'intéresser l'ensemble des acteurs, usagers, élus et partenaires institutionnels aux problématiques de la mobilité durable. Le Plan de Mobilité Simplifié ainsi 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)	<i>Enveloppe communale</i>	<i>Enveloppe communale</i>	<i>Enveloppe communale</i>
		<i>Sous-total</i>	160 450 €	160 450 €	160 450 €
Total			679 450 €	1 422 100 €	1 048 100 €