



Projet réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO 3

SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE

Communauté de Communes Inter Caux Vexin

Phase 2 - Présentation d'un scénario et choix stratégiques

19 mai 2026



SOMMAIRE

- | | |
|----|-----------------------------------|
| 01 | Rappel des éléments du diagnostic |
| 02 | Présentation du maillage vélo |
| 03 | Présentation des actions vélo |
| 04 | Prochaines étapes |



RAPPELS DES OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

Le schéma directeur vélo est un outil de **programmation** et de **planification** qui permet de définir les **actions** à mettre en place à court, moyen et long terme pour améliorer et encourager la **pratique du vélo**. Il permet la programmation des **investissements** dans un plan pluriannuel.

Le schéma vise à répondre aux enjeux du territoire, à travers :

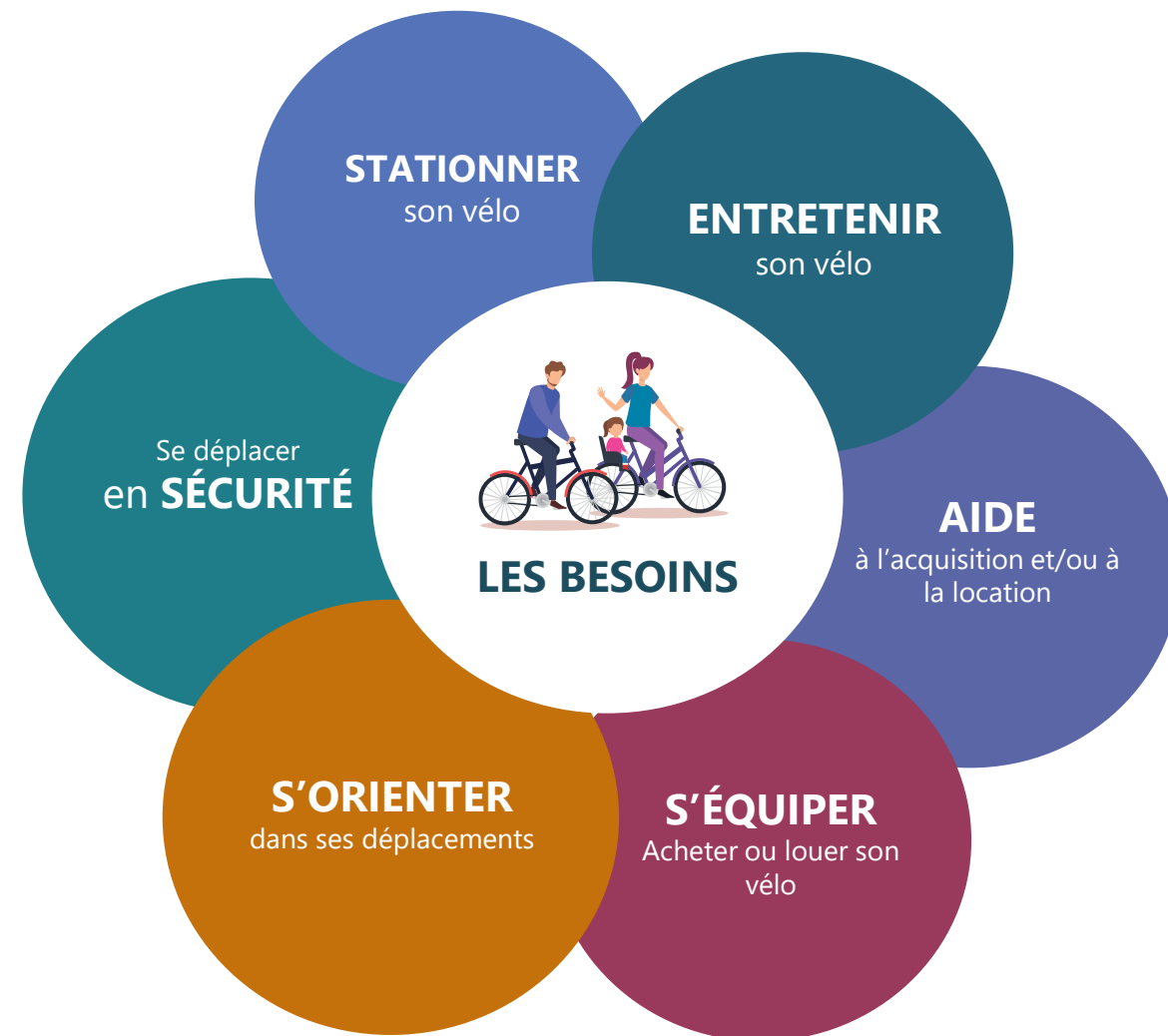
- Un travail approfondi sur **plusieurs secteurs importants** (pôles de proximité et éducatifs, gares, entreprises à fort potentiel)
- Une stratégie de développement des aménagements cyclables sur l'ensemble de la Communauté de Communes.
- Une articulation avec les différents projets et une **réflexion sur les interconnexions** avec les territoires voisins.
- Une prise en compte des **multiples usages** du territoire

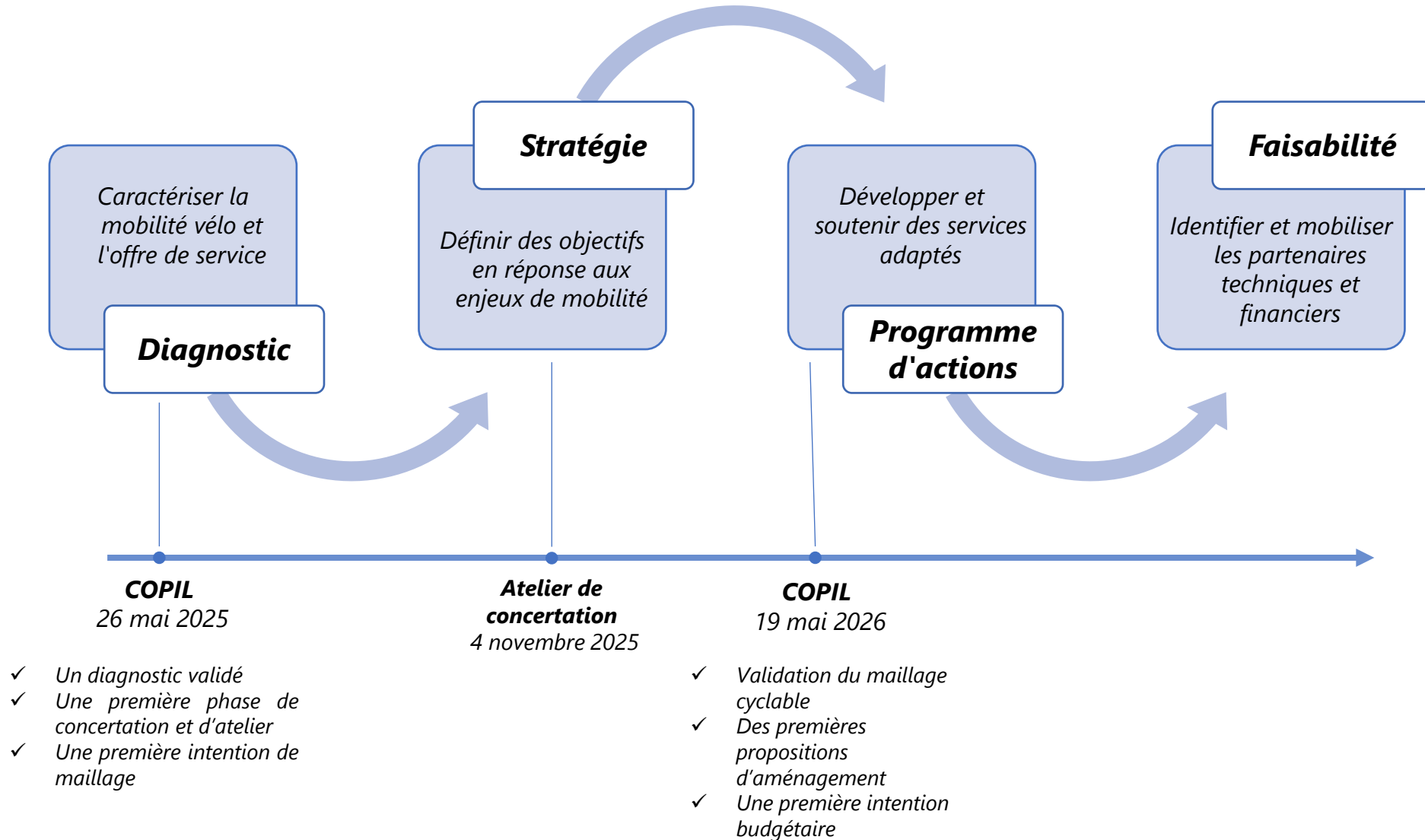
Déplacements utilitaires

Déplacements de loisir / balades

Déplacements touristiques

Déplacements sportifs





01.



RAPPEL DU DIAGNOSTIC

Comparatif des parts modales domicile-travail à différentes échelles

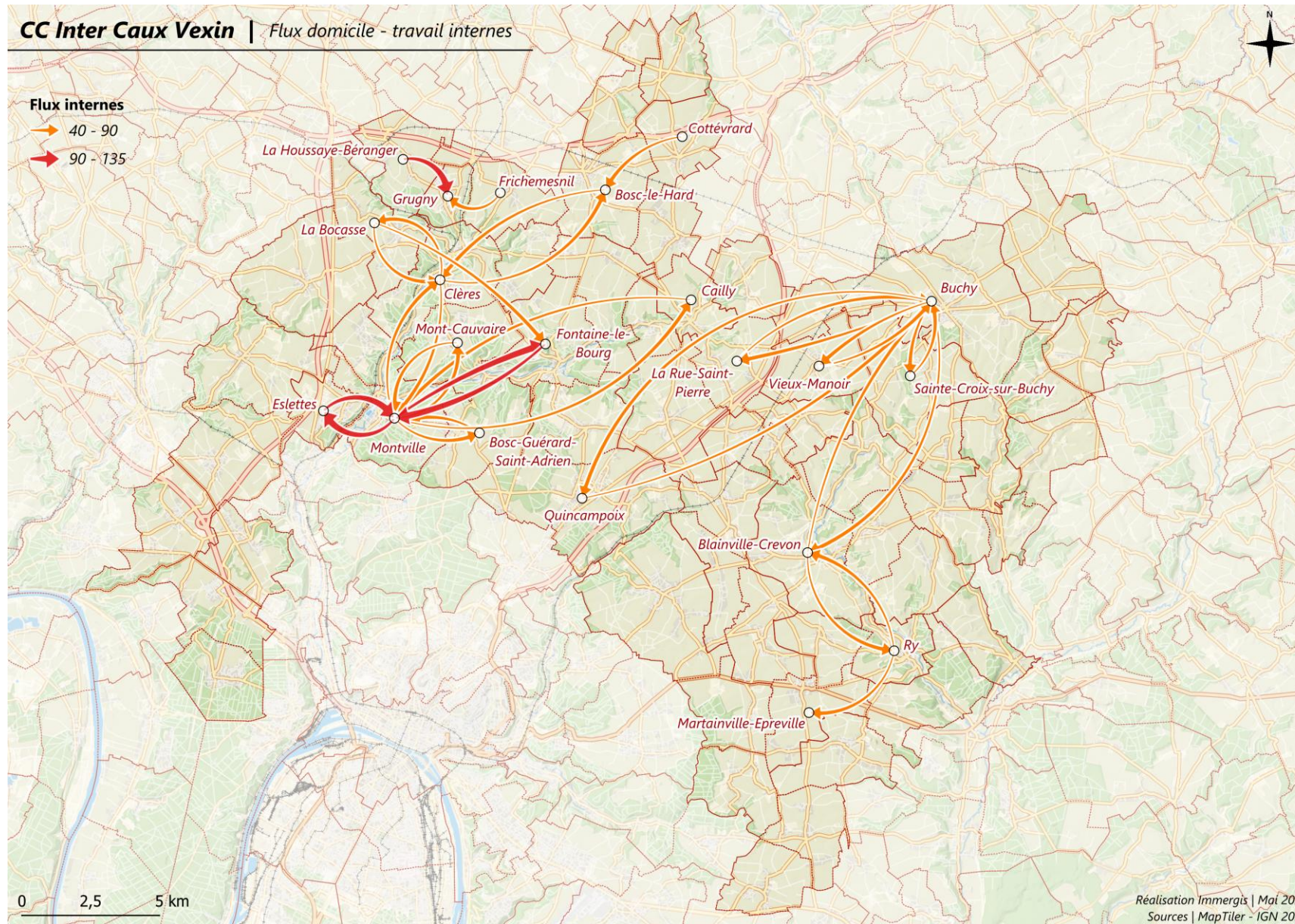
	CC Inter Caux Vexin	CC 4 rivières	CC Bray-Eawy	CC Caux Austreberthe	CC Plateau de Caux-Doudeville-Yerville	CC Terroir de Caux
Pas de déplacement	4	3,3	6,1	3,5	4,5	4,8
Marche à pied	2,2	2,4	5,3	3,4	2,6	2,7
Vélo	0,4	1	0,6	0,5	0,5	0,7
Deux-roues motorisé	1	2,2	1	1,1	1,6	0,9
Voiture, camion ou fourgonnette	89,1	89,4	85,1	86,6	87,9	88,2
Transports en commun	3,3	1,8	1,9	4,9	3	2,7

Source des données : [Insee Dossier Complet - 2021](#)

La typologie de déplacement de la Communauté de Communes est relativement similaire de celle des territoires voisins. ***La part des déplacements pendulaires effectués à vélo reste la plus faible, et celle de la voiture la deuxième plus élevée après la Communauté de Communes des 4 rivières.***

ANALYSE DES FLUX DE MOBILITÉ DOMICILE-TRAVAIL

Analyse des principaux flux internes



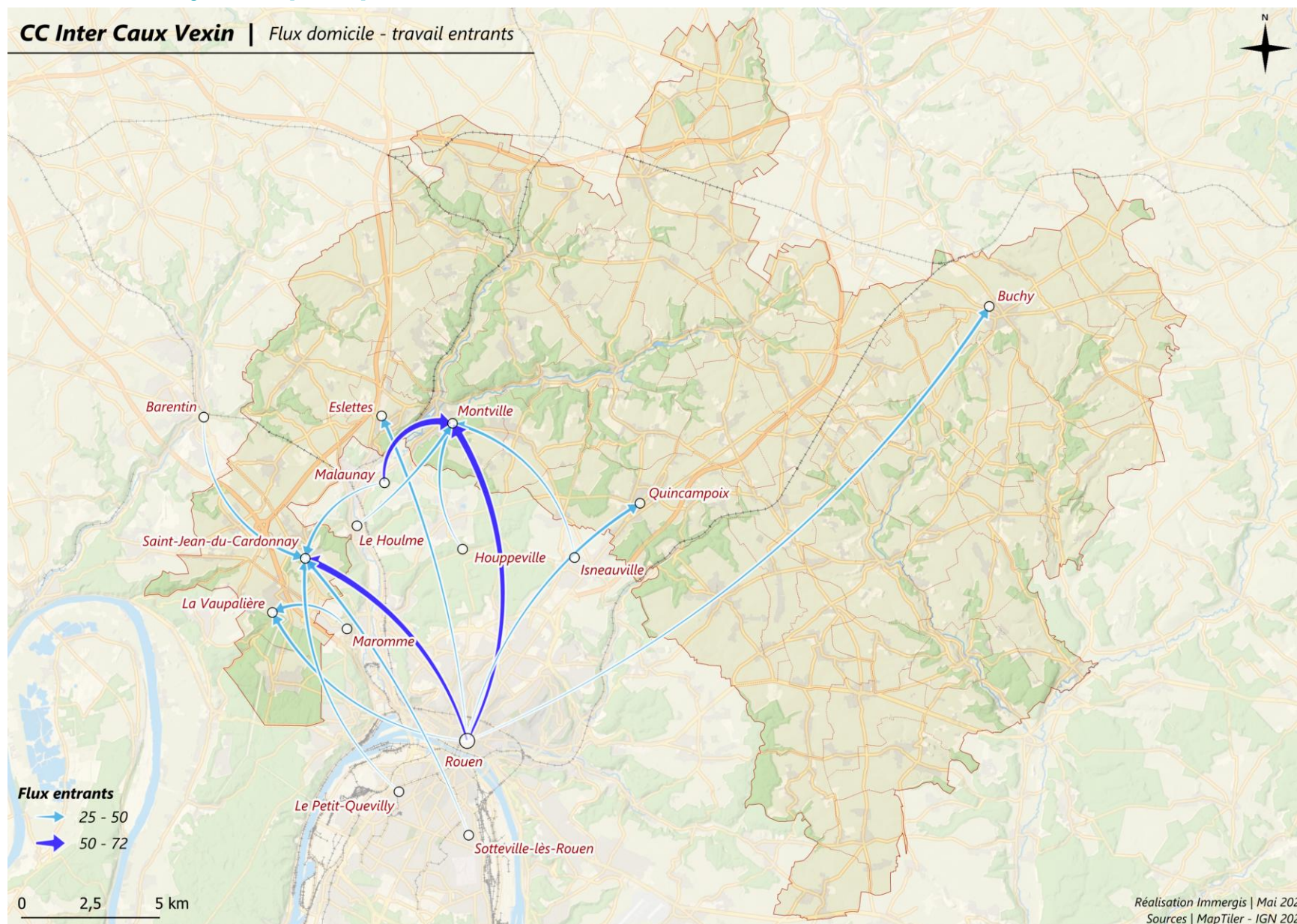
- Les flux internes s'effectuent principalement entre **Eslettes et Montville, Fontaine-le-Bourg et Montville**, ainsi que **La Houssaye-Béranger et Grugny**.
- Des flux secondaires depuis et vers les communes avoisinantes de **Buchy, Montville, Clères et Bosc-le-Hard et Ry**, renforçant l'intérêt des aménagements cyclables entre ces communes.

Il s'agit de déplacements de proximité (environ 5 km) et donc un véritable potentiel de report modal sur le vélo.

Certaines communes étant situées dans les vallées, la topographie du territoire sera prise en compte dans les préconisations.

ANALYSE DES FLUX DE MOBILITÉ DOMICILE-TRAVAIL

Analyse des principaux flux entrants

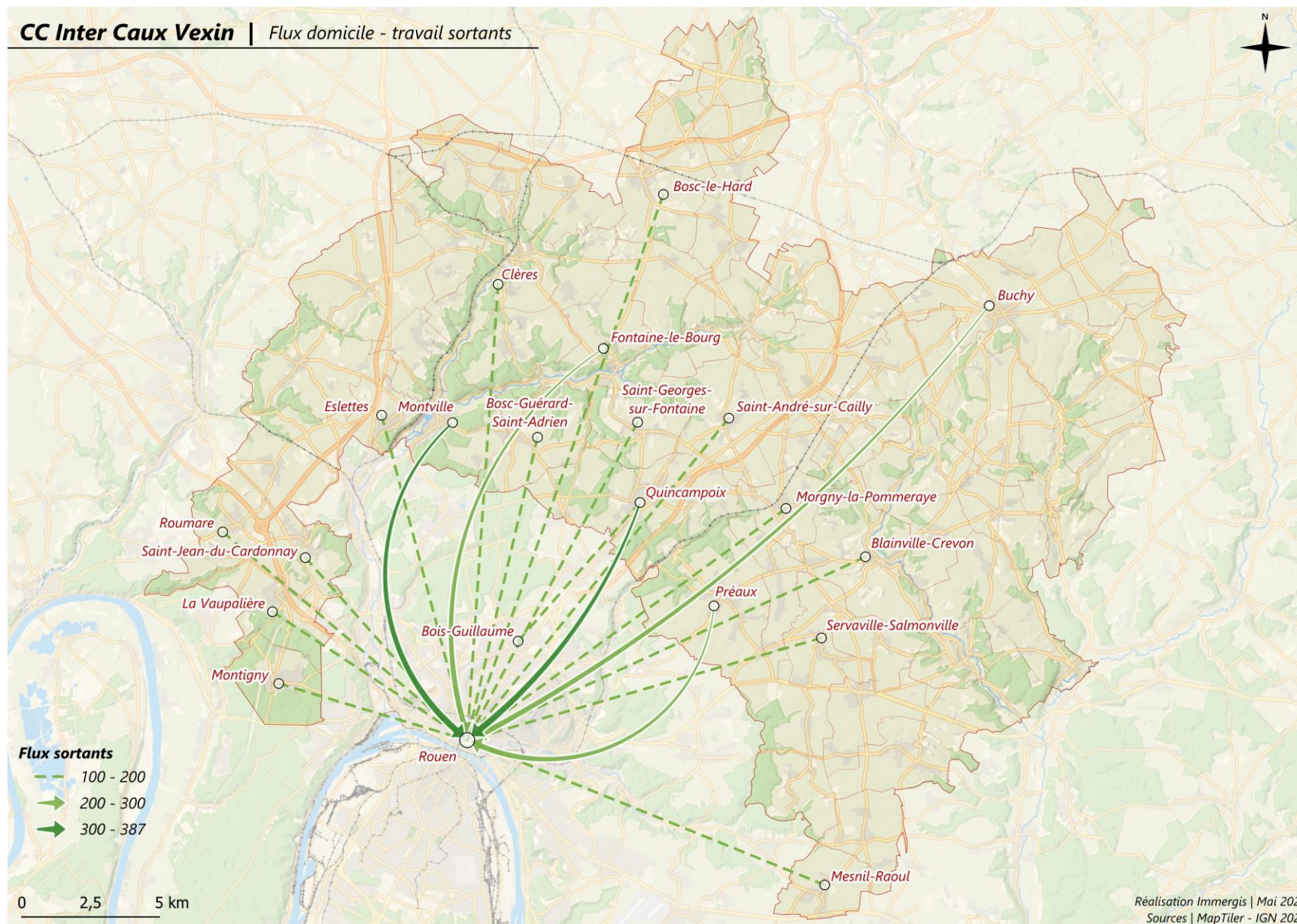


- Les flux entrants sont majoritairement en provenance de **Rouen** et en direction de **Montville** et **Saint-Jean-du-Cardonnay**. Des flux de **Malaunay à Montville** sont également notables.
- Des flux secondaires se dirigent vers La Vaupalière et Quincampoix.

Ces flux correspondent à **des déplacements de plus longue distance**. Il paraît donc important de travailler sur l'intermodalité (train, covoiturage).

Analyse des principaux flux sortants

CC Inter Caux Vexin | Flux domicile - travail sortants



- Les flux supérieurs à 100 ont été analysés
- Les flux sortants sont uniquement tournés vers Rouen.
- Les départs se font en particulier depuis les communes de **Montville**, **Quincampoix**, puis **Buchy**, **Préaux** et **Fontaine-le-Bourg**.

Tout comme les flux entrants, les flux sortants sont de longs déplacements. **L'intermodalité** apparaît, encore une fois, comme un enjeu essentiel.

Intermodalité train

La présence de deux lignes ferroviaires et quatre gares (Clères, Montville, Morgny-la-Pommeraye, Longuerue/Vieux-Manoir) représente une opportunité significative à saisir pour le travail autour de l'intermodalité en articulation avec le train. La gare de Montérolier-Buchy, bien que située sur le territoire voisin, représente également un enjeu majeur.

Intermodalité bus

Les 8 lignes de bus fonctionnelles desservent de nombreuses communes de la CCICV, mais certains arrêts sont à valoriser, notamment le Relais 31. Améliorer leur accessibilité et leur aménagement est indispensable afin d'encourager la pratique du vélo.

Intermodalité Covoiturage

Il existe trois aires officielles de covoiturage à Eslettes, Vieux-Manoir et Martainville-Epreville. Encourager cette pratique paraît stratégique, d'autant plus que le covoiturage est en augmentation sur le territoire. Le nombre de trajets mensuels est de 48 424 trajets mensuels en 2024, contre 31 194 trajets en 2022. Ils sont majoritairement en direction de Dieppe ou Rouen depuis Eslettes ou Vieux-Manoir.

Source : Observatoire Nationale du Covoiturage



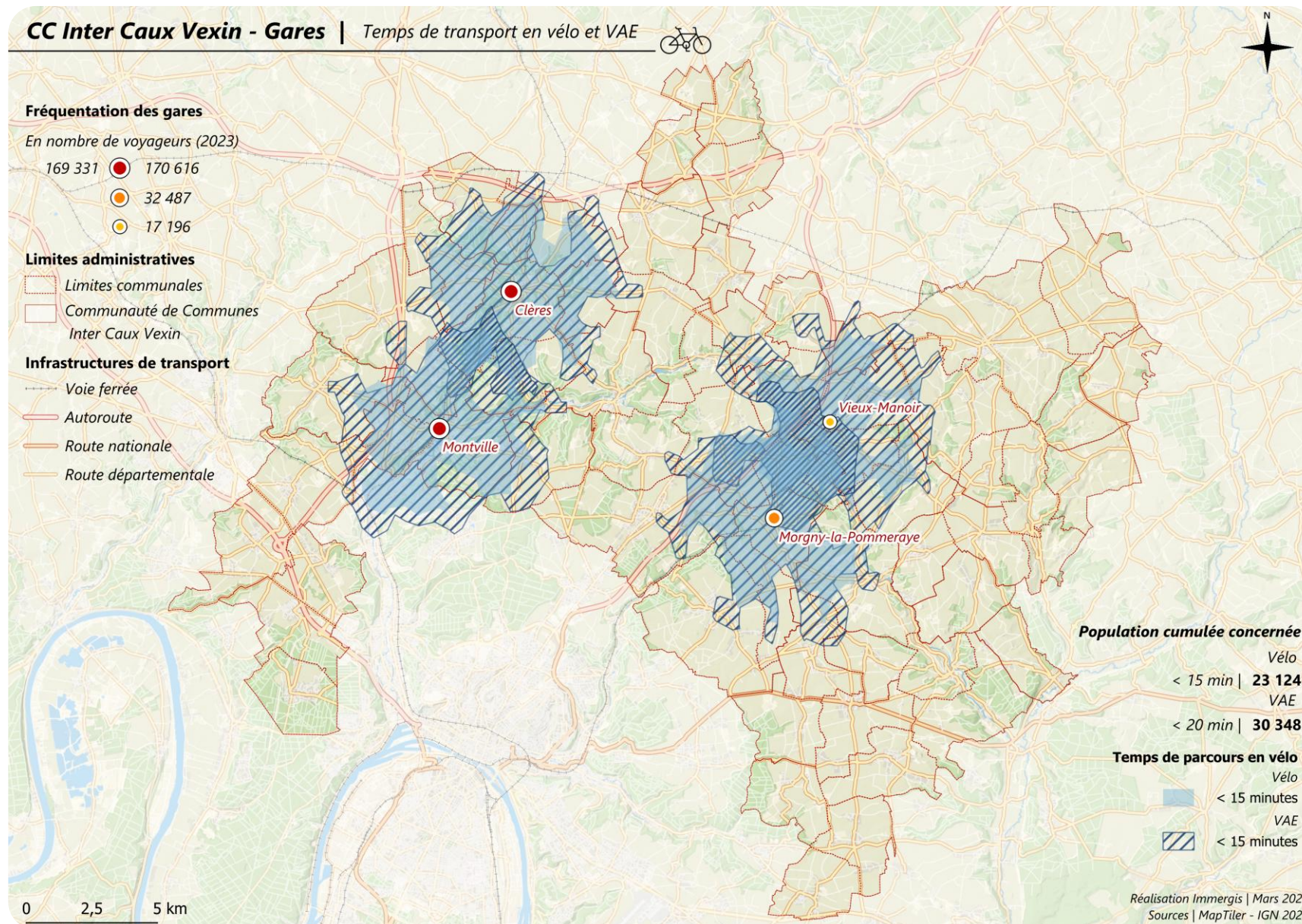
Gare Longuerue – Vieux-Manoir



Aire de covoiturage - Eslettes

FAVORISER LA MOBILITÉ CYCLABLE EN DIRECTION DES GARES

Analyse de l'accessibilité des sites d'intermodalité



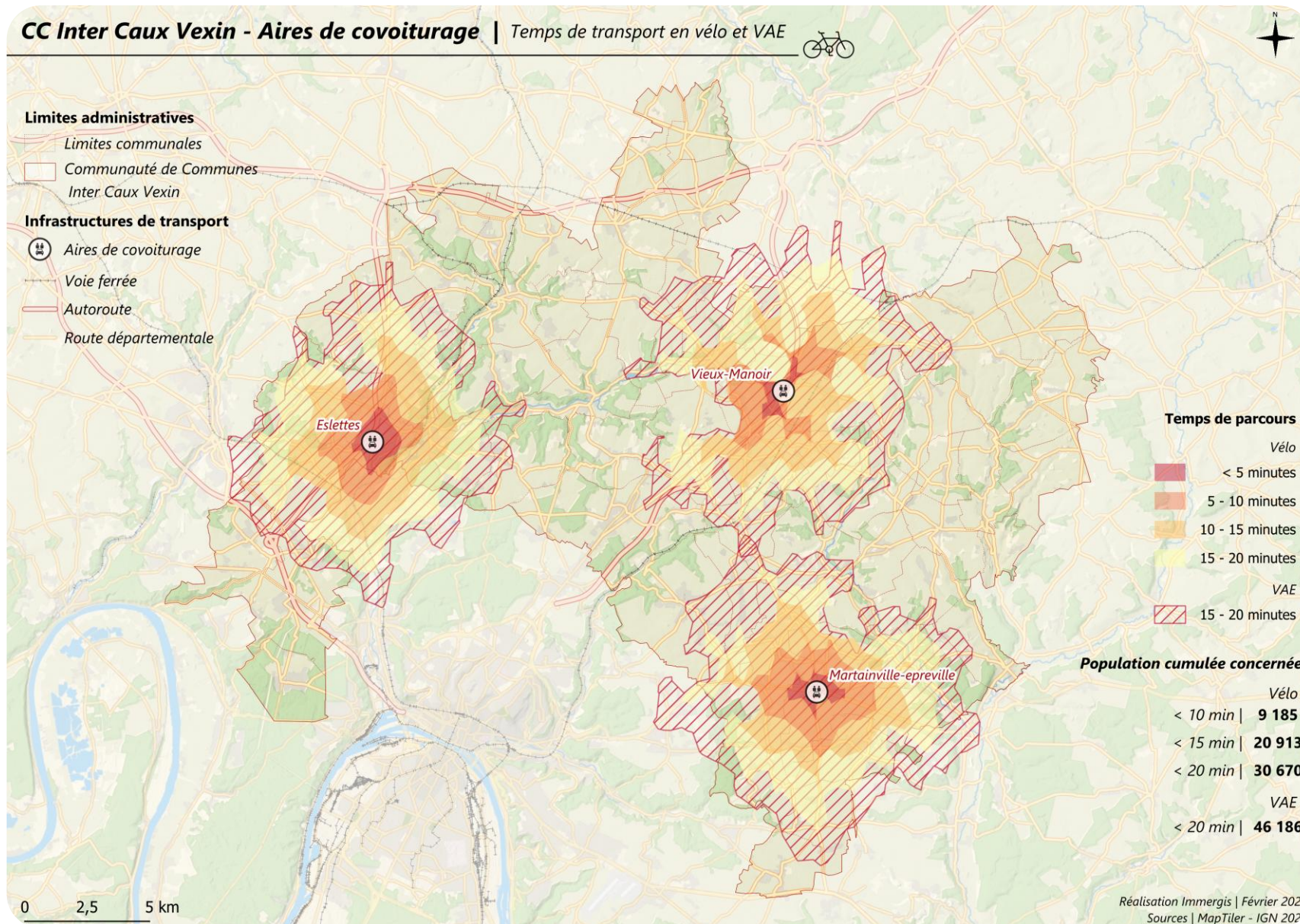
Travailler sur l'accès de ces gares paraît essentiel : **23 124 personnes sont à moins de 15 min d'une gare**, temps généralement adapté à un déplacement intermodal, **soit 40% de la population**.

On note alors l'importance de développer des liaisons cyclables entre ces gares et les communes voisines, ainsi que de développer les services et stationnements vélos aux abords des gares les moins équipées.

Les gares de Vieux-Manoir et Morgny-la-Pommeraye sont intégrées dans les réflexions du SERM Rouen, permettant d'augmenter leur fréquentation.

Analyse de l'accessibilité des sites d'intermodalité

CC Inter Caux Vexin - Aires de covoiturage | Temps de transport en vélo et VAE



Pour les déplacements ne pouvant pas être assurés par le réseau ferroviaire, il est stratégique d'envisager une intermodalité avec les aires de covoiturage à proximité.

Celle aménagée à **Eslettes**, la plus fréquentée, est accessible en VAE en moins de 20 min par **25 803 habitants** de la CCICV, mais également de la Métropole Rouen Normandie.

Travailler les connexions avec ces aires, ainsi que leur équipement et leur sécurisation, paraît cohérent au vu des enjeux identifiés.



CRÉER UN RÉSEAU CYCLABLE CONTINU ET SÉCURISÉ

- ❖ Développer des liaisons sécurisées entre communes et pôles de proximité
- ❖ S'appuyer sur le réseau de la métropole de Rouen pour créer des connexions avec le territoire
- ❖ Sécuriser les points d'arrêt stratégiques (gares, écoles, zones d'activité)



FAVORISER L'USAGE DES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES

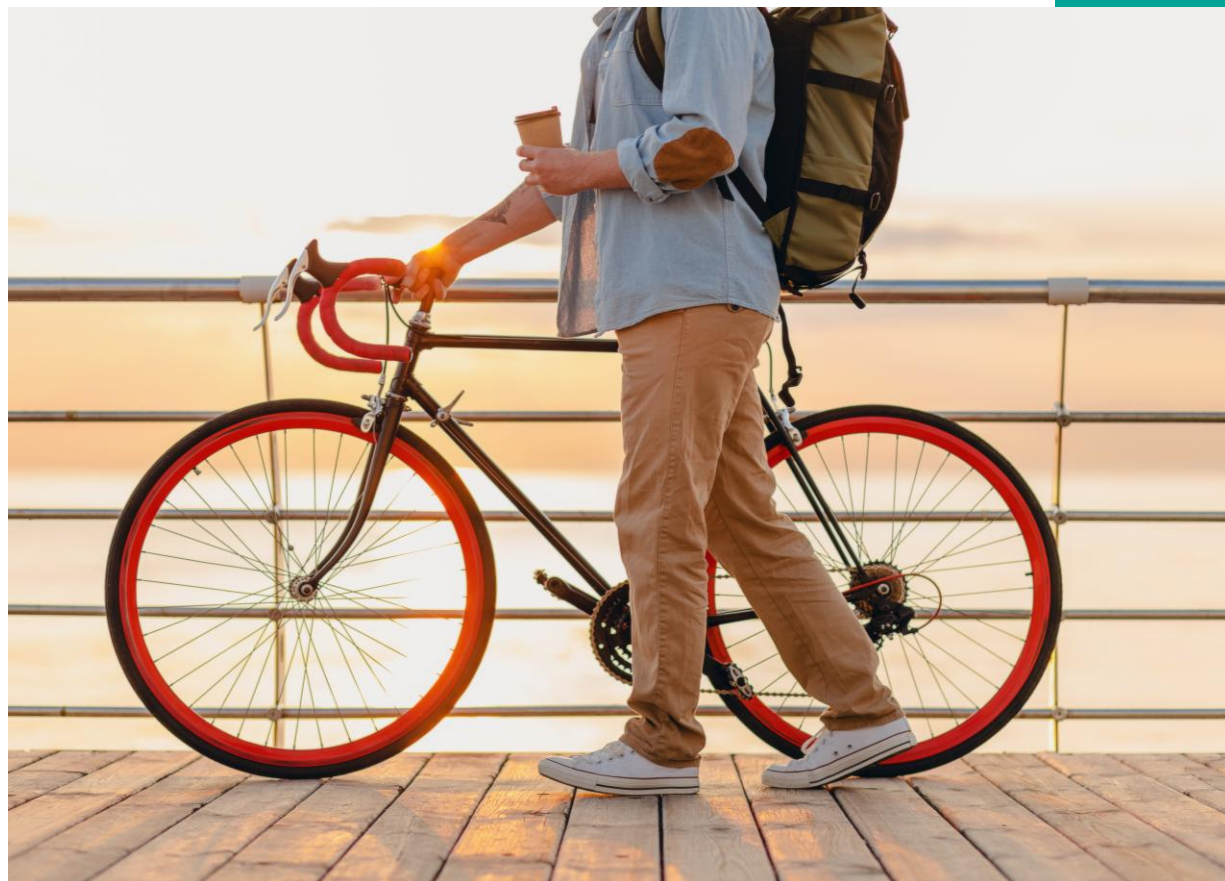
- ❖ Renforcer les services vélos à destination pour les usagers des sites d'intermodalités, d'enseignements de loisirs et touristiques (stationnements vélos, aide à l'acquisition de VAE, service de location / de réparation)



ACCOMPAGNER AU CHANGEMENT ET À LA CULTURE VÉLO

- ❖ Accompagner le jeune public pour leur permettre de disposer d'une autonomie de déplacement, notamment dès le plus jeune âge avec le SRAV.
- ❖ Communiquer et sensibiliser sur les mobilités sur le territoire pour accompagner la population au changement de mobilités (ateliers remise en selle. Bourses aux vélos)

02.



PRÉSENTATION DU MAILLAGE VÉLO

LE RÉSEAU RETENU EST DÉCLINÉ EN TROIS NIVEAUX DE HIÉRARCHIE

LE RÉSEAU STRUCTURANT:

Il fait la jonction entre les différentes communes du territoire et lie la communauté de communes aux principaux enjeux territoriaux.

Il permet de **se déplacer assez rapidement sur des distances relativement longues**, à l'image de réseau de départementales pour les véhicules motorisés.

LE RÉSEAU SECONDAIRE :

Il dessert les **enjeux d'importance intercommunale** et fait la jonction entre les différents axes du réseau de classe 1.

Ce niveau de réseau ne nécessite que rarement du site propre, des aménagements de partage de chaussée y sont généralement favorisés (bandes cyclables, chaussée à voie centrale banalisée...). Des aménagements d'apaisement de circulation tels que des zones de rencontre ou des zones 30 peuvent compléter ces préconisations.

LE RÉSEAU TERTIAIRE:

Il **intervient de manière locale** ou correspond plutôt à des **enjeux locaux** tel que des bassins de vies, commerces, écoles, équipements sportifs... ou des connexions intercommunales de loisir. Du jalonnement est généralement préconisé sur ces itinéraires.

À noter que la hiérarchie se différencie du phasage : la priorisation des travaux (phasage) dépend de l'importance que l'on donne aux axes (hiérarchie) mais s'appuie sur d'autres aspects qui contraignent la réalisation des travaux, comme le coût des travaux ou l'acquisition foncière...

À court terme, un itinéraire efficace mais peu coûteux pourra être privilégié à son alternative très efficace mais très coûteuse.

LE RÉSEAU RETENU

CC Inter Caux Vexin | Maillage cyclable hiérarchisé

Proposition de maillage hiérarchisé

- Structurant
- Secondaire
- Tertiaire

Limites administratives

- Limites communales
- Communauté de Communes Inter Caux Vexin

Infrastructures de transport

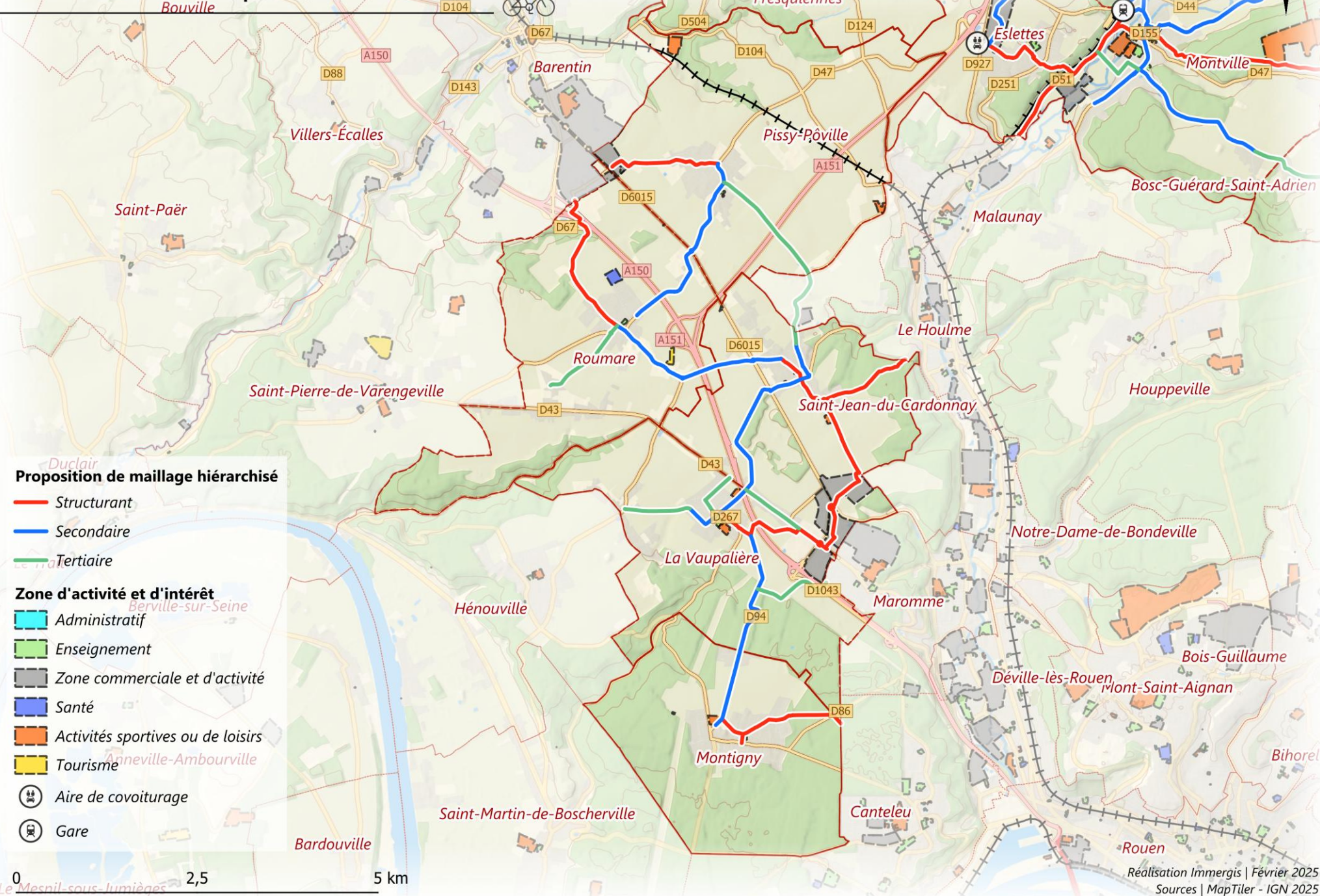
- Voie ferrée
- Type autoroutier
- Route départementale

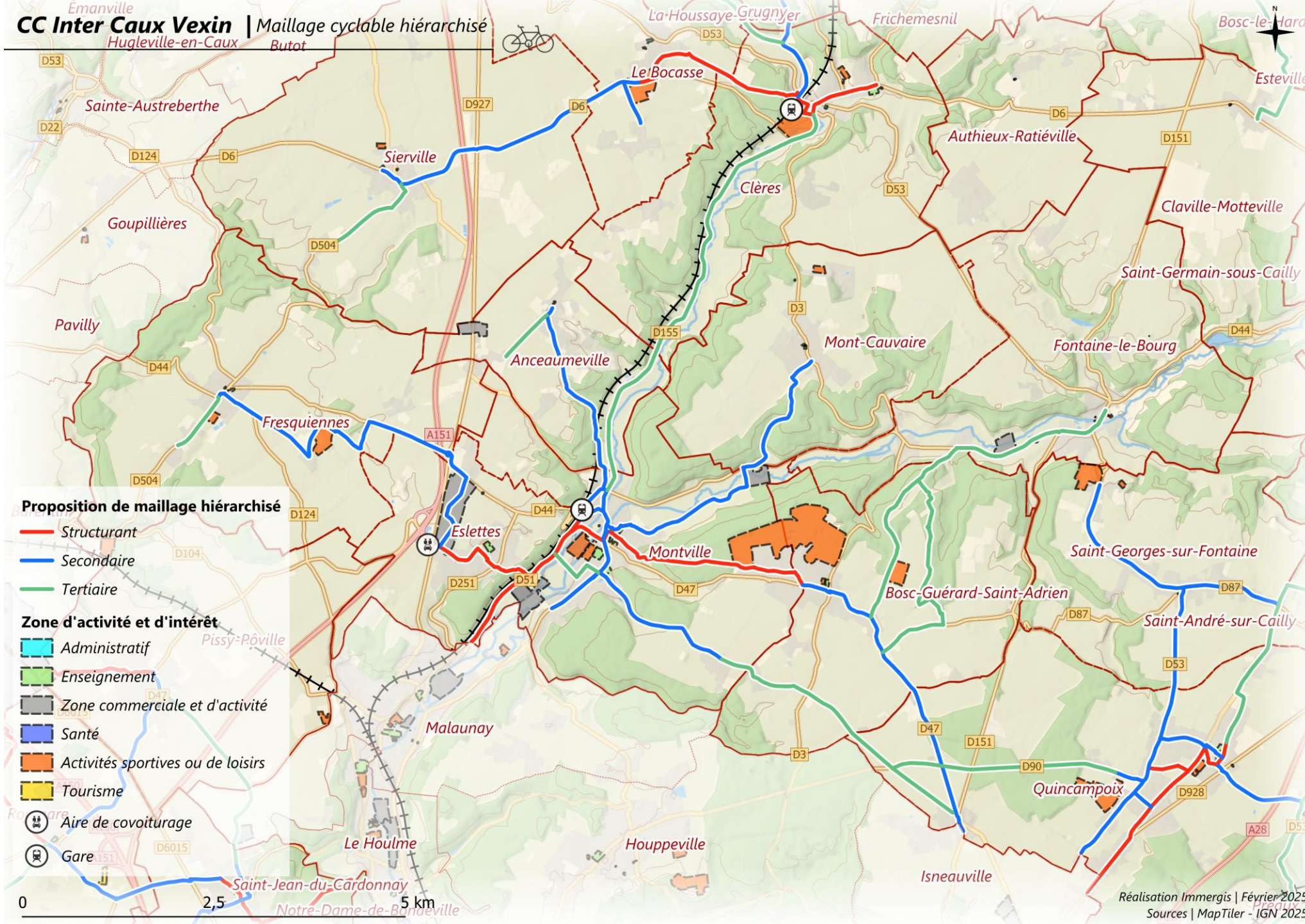
0 2,5 5 km

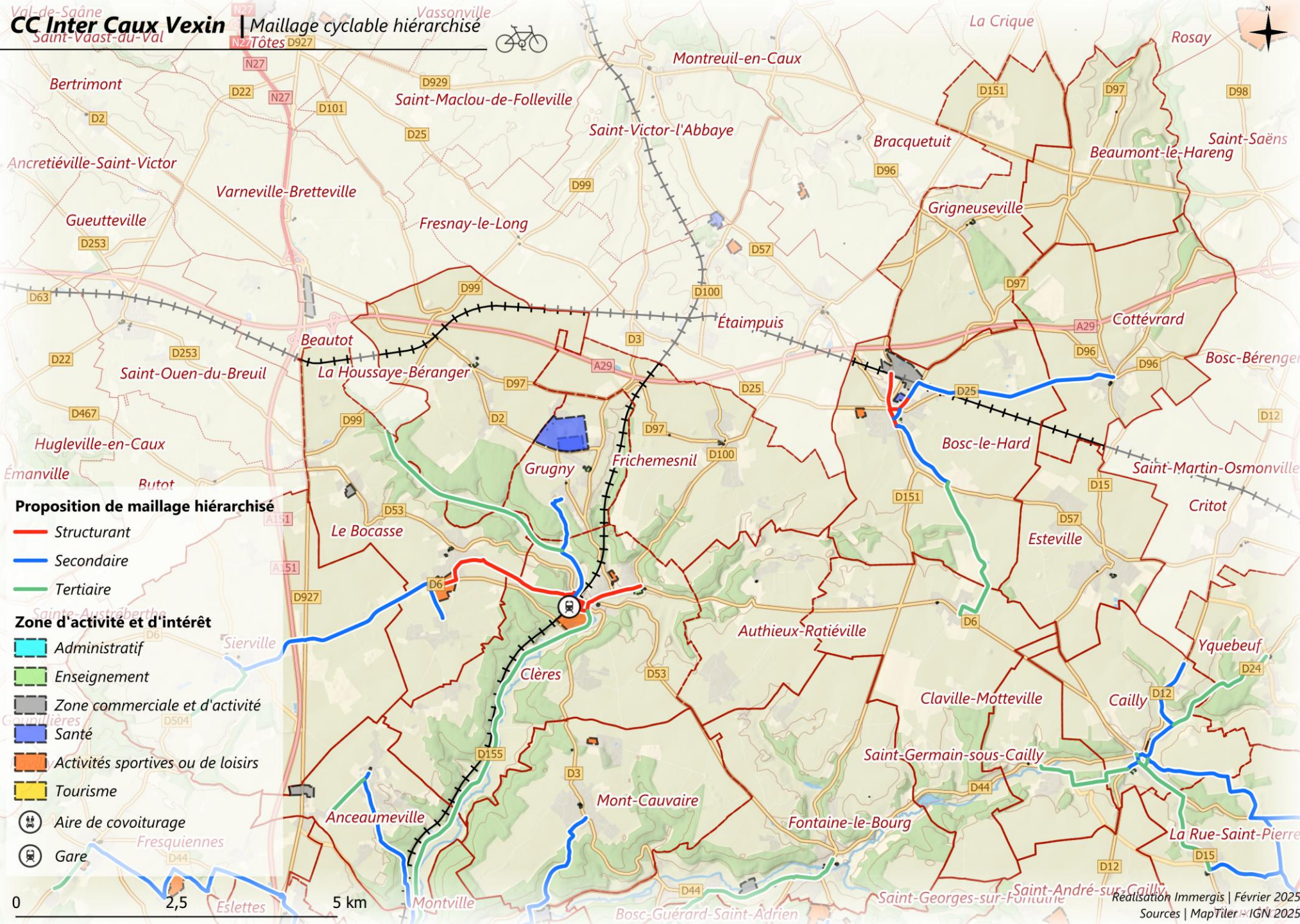
Réalisation Immergis | Février 2025
Sources | MapTiler - IGN 2025

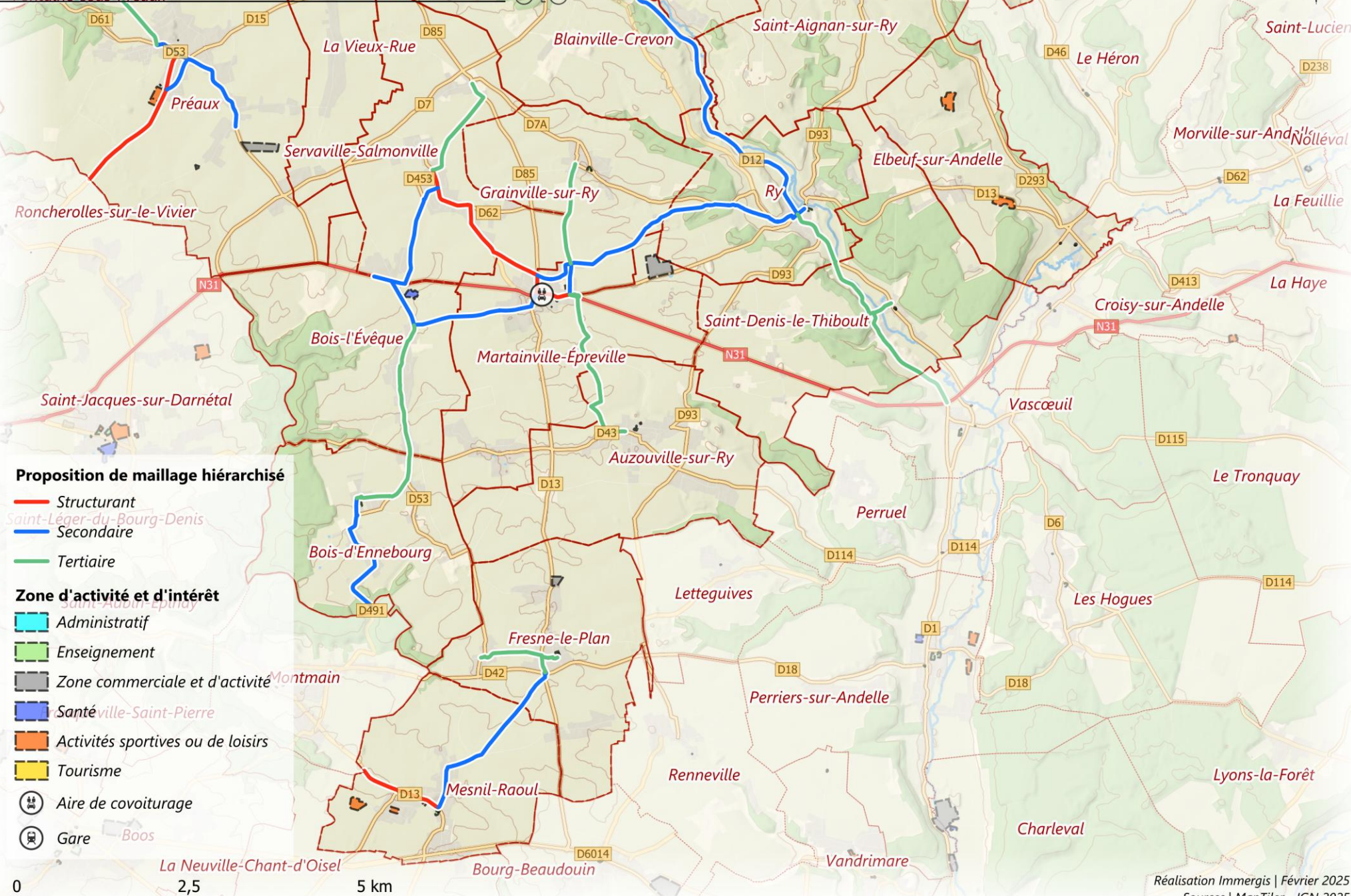
Les ateliers menés avec les élus et les citoyens ont permis d'affiner ce maillage, afin de prendre en compte les enjeux du territoire :

- Les polarités ayant une **forte densité de population** et leur **connexion avec les territoires voisins**;
- Les **lieux d'intermodalité**, notamment des liaisons vers les gares de **Montville, Clères, Morgny-la-Pommeraye, Longuerue-Vieux Manoir, Montérolier-Buchy** et les aires de covoiturage de **Eslettes, Vieux-Manoir et Martainville-Epreville** ;
- Les **établissements de scolarités**, principalement collège;
- Les **zones d'activité, industrielle et commerciale**;
- **L'offre de santé**;
- **Les itinéraires touristiques existants**;

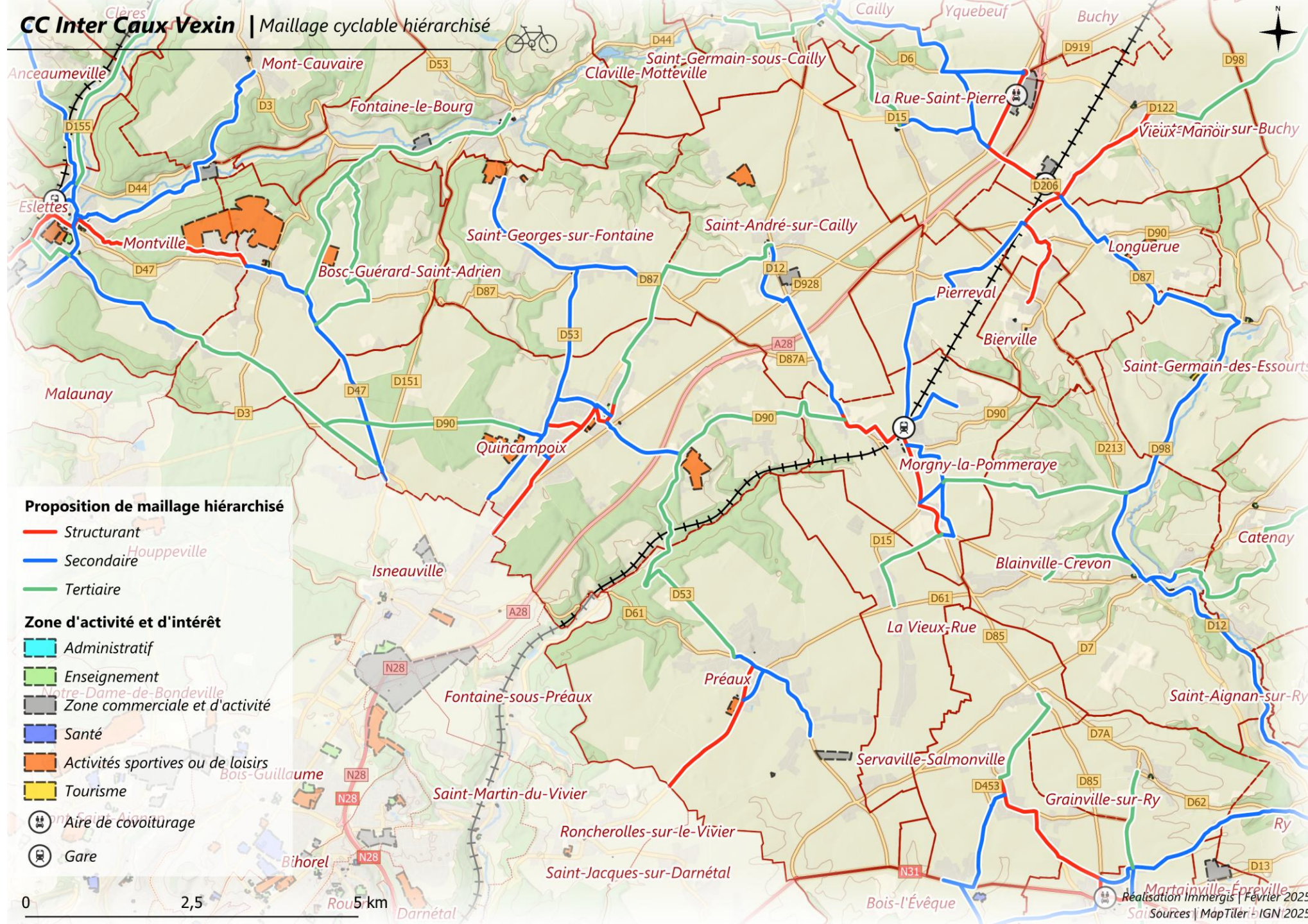


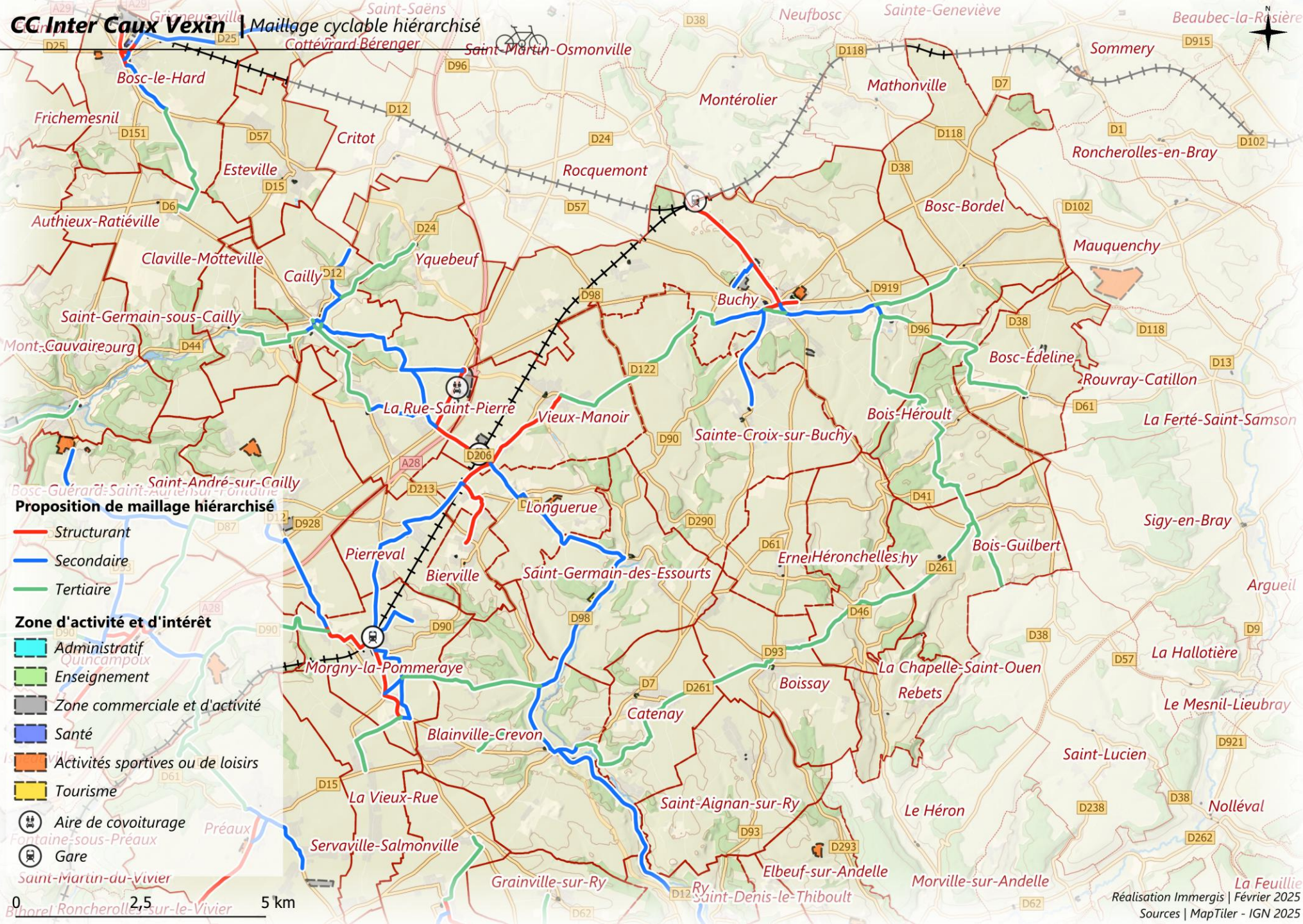






CC Inter Caux Vexin | Maillage cyclable hiérarchisé





LE MAILLAGE HIÉRARCHISÉ EN CHIFFRES

 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)			
		 RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	 RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	 RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)	
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable	
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable	
	> 4000	Piste ou bande cyclable			
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable	
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable			
	> 6000				
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable	
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte		

La définition du maillage hiérarchisé est une étape préalable à la préconisation d'aménagements cyclables. IMMERGIS s'appuie sur les recommandations du CEREMA pour cadrer le dimensionnement des aménagements cyclables.

Le tableau ci-après illustre quelques de ces recommandations.

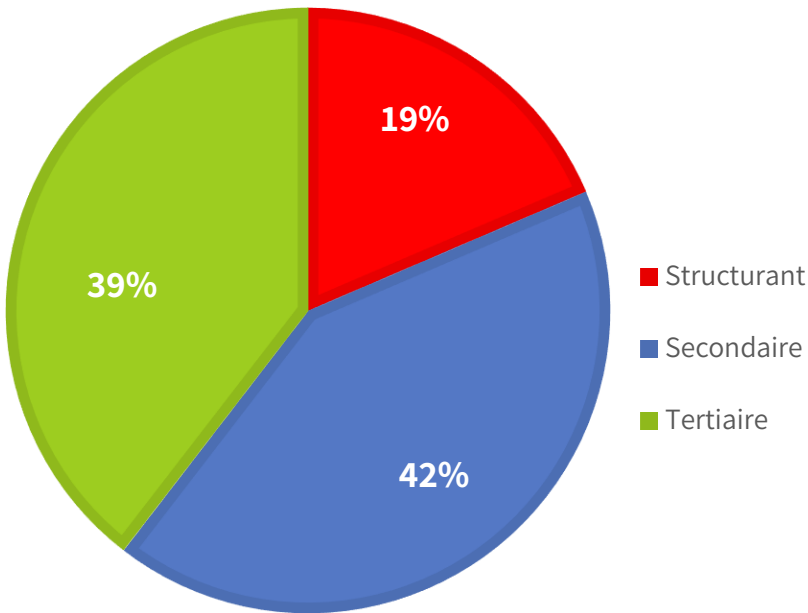
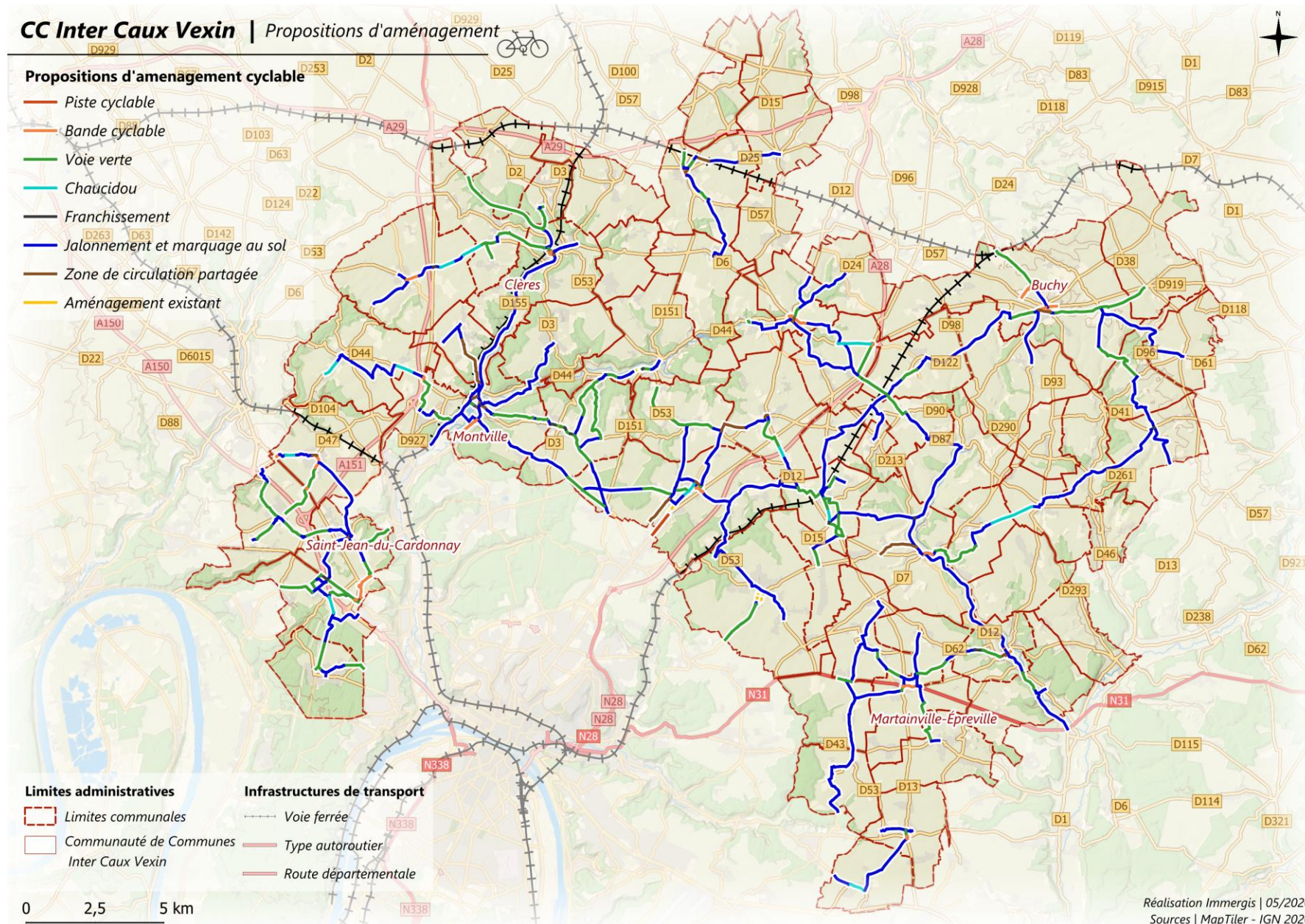


Tableau du CEREMA (2020) inspiré des recommandations néerlandaises du CROW (Design Manual for bicycle traffic – 2016).

Une première projection des préconisations d'aménagements sur le territoire nous permet d'illustrer ce à quoi pourrait ressembler le maillage cyclable à terme :

- Quelques grands projets potentiels émergent en **site propre** (liaison gares, vers la **Isneauville depuis Quicampoix**).
- Par opposition et associée à une signalétique adaptée, le **partage de chaussée** peut s'envisager sur une grande partie du territoire : jalonnement ou bande cyclable
- L'expérimentation de la **chaussée à voie centrale banalisée** trouve un intérêt sur quelques sections pertinentes : entre **Sierville et Le Bocasse, Vieux-Manoir et Cailly, Boissay et Catenay, hameaux Morgny-la-Pommeraye**.
- **L'amélioration de cheminement** sur des axes agricoles / forestiers structurants est également une option à explorer (liaison **Montigny/ Canteleu, Montville / Bosc-Guéard...**)



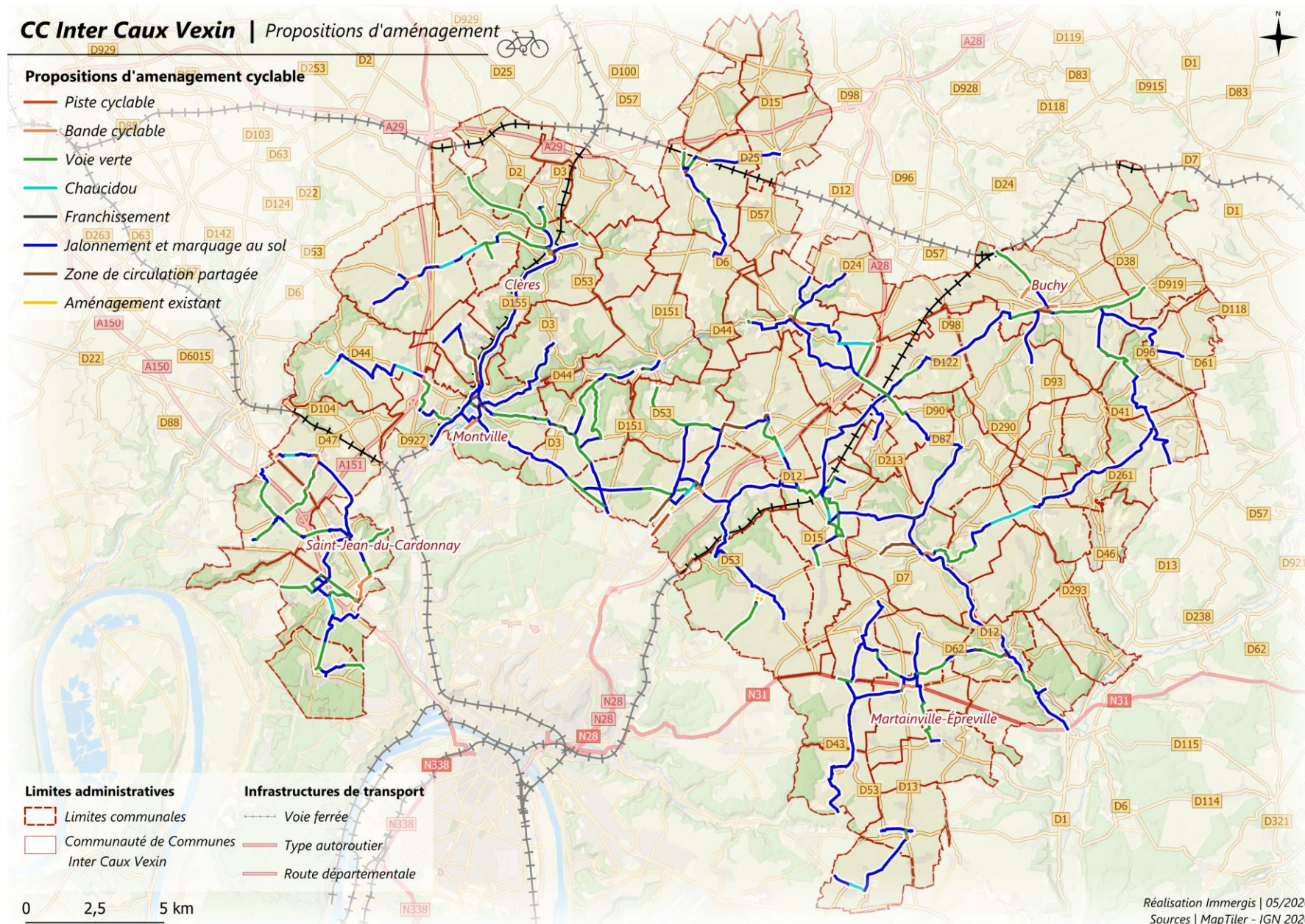
La prise de mesures d'apaisement

(Mise en place de zones 30, zones de rencontre, limitations de vitesses) peut permettre d'améliorer la sécurité des usagers en :

- Baissant les vitesses pratiquées
- Accroissant la vigilance des automobilistes sur les sections à risques.

Ces mesures sont souvent **complémentaires à des préconisations d'aménagement.**

Les préconisations d'apaisement et d'aménagement ne sont pas figées. Chacune des communes pourra proposer des modifications à lui apporter.



	Linéaire de réseau concerné (en ml)	Coût total estimé (€HT)	Coût des aménagements cyclables (€HT)	Coût des régimes de circulation (€HT)	% des coûts
RESEAU STRUCTURANT	49 917	5 492 068 €	4 974 563 €	517 505 €	40 %
RESEAU SECONDAIRE	112 602	4 737 941 €	4 179 850 €	558 091 €	34 %
RESEAU TERTIAIRE	106 321	3 415 695 €	3 001 330 €	414 365 €	25 %
TOTAL GÉNÉRAL	268 840	13 645 704 €	12 155 743 €	1 489 961 €	100%

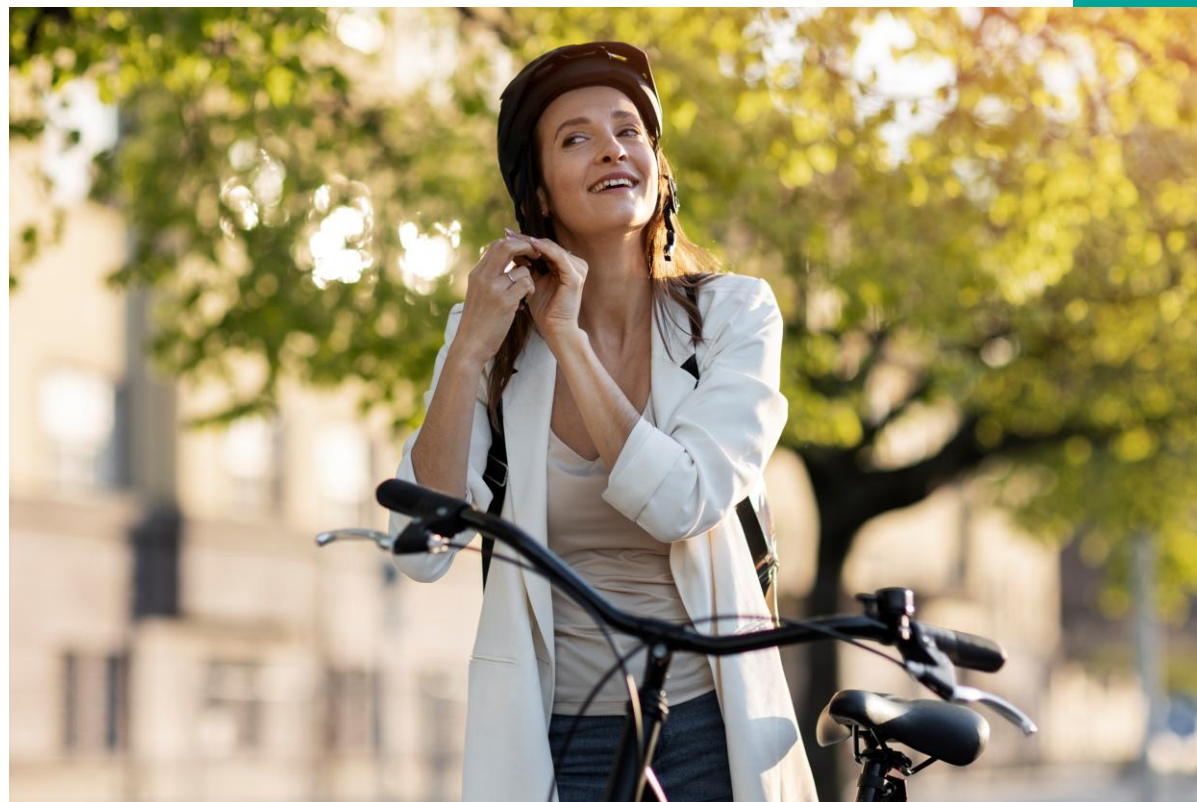
COÛTS ESTIMÉS PAR TYPOLOGIE D'AMENAGEMENT

AMENAGEMENTS CYCLABLES PROPOSES		
	Linéaire de réseau concerné (en ml)	Coût des aménagements cyclables (€HT)
AMELIORATION DE CHEMIN AGRICOLE EN VOIE VERTE ENROBE	10 009	1 301 224 €
AMELIORATION DE SENTIER EN VOIE VERTE	18 920	1 419 039 €
AMELIORATION DU REVETEMENT	11 774	1 177 433 €
AMENAGEMENT MIXTE PIETON VELO HORS VOIE VERTE	16 244	2 436 561 €
BANDE CYCLABLE AVEC REPRISE TROTTOIR	1 621	405 140 €
BANDE CYCLABLE UNIDIRECTIONNELLE	2 801	50 421 €
BANDES CYCLABLES DOUBLE	4 988	174 598 €
CIRCULATION RESTREINTE SAUF CYCLES	470	7 200 €
CVCB	8 595	300 823 €
DOUBLE-SENS CYCLABLE BANDE	6 567	118 212 €
DOUBLE-SENS CYCLABLE MARQUAGE	605	9 078 €
IMPASSE SAUF PIETON & CYCLES	1 453	1 800 €
MARQUAGE AU SOL	163 332	196 026 €
MARQUAGE AU SOL RENFORCE	70	167 €
PIED A TERRE CYCLISTE	131	900 €
PISTE CYCLABLE BIDI	908	317 783 €
REHABILITATION DE VOIE FERREE EN VOIE VERTE	3 495	401 885 €
SIGNALETIQUE UNIQUEMENT	5 820	2 871 267 €
TRAVERSEE RENFORCEE	1 358	450 000 €
VOIE VERTE	9 678	3 387 453 €
Total des aménagements	268 840	12 155 743 €

APAISEMENT DE LA CIRCULATION		
REGIME INITIAL AVEC DISPOSITIF DE REDUCTION DE VITESSE	1 785	83 920 €
REDUCTION DE VITESSE (30)	596	1 800 €
REDUCTION DE VITESSE (50)	775	3 600 €
REDUCTION DE VITESSE (70)	2 663	9 000 €
ZONE 30 AVEC DISPOSITIF DE REDUCTION DE VITESSE	24 006	1 196 270 €
ZONE DE RENCONTRE AVEC DISPOSITIF DE REDUCTION DE VITESSE	2 791	195 371 €
Total de l'apaisement	32 616	1 489 961 €

TOTAL	268 840	13 645 704 €
--------------	----------------	---------------------

03.



PRÉSENTATION DES ACTIONS VÉLO

LE PLAN D'ACTION

Les 3 axes retenus sont complémentaires et nécessaires à l'organisation d'un « écosystème vélo » fonctionnel. Chacune des actions est hiérarchisée à l'image du maillage cyclable. Ces actions seront détaillées dans des fiches actions, qui définissent les modalités de mise en œuvre de l'action.

Le plan d'action doit être considéré comme une boîte à outils à mobiliser à plusieurs échelles (communes, communauté de communes) afin d'assurer un déploiement efficace de l'écosystème vélo à travers le territoire de la communauté de communes Inter Caux Vexin dans son ensemble.



AXE 1 : CRÉER UN RÉSEAU CYCLABLE CONTINU ET SÉCURISÉ

- PRIORITAIRE** – Identifier et aménager des itinéraires à fort potentiel
- PRIORITAIRE** – Sécuriser et assurer l'accessibilité des pôles d'intermodalité et de services
- PRIORITAIRE** – Guider les cyclistes dans leur déplacement
- SECONDAIRE** – Apaiser la circulation en cœurs de bourgs
- SECONDAIRE** – Encourager la découverte du territoire à vélo en valorisant les itinéraires touristiques

AXE 2 : FAVORISER L'USAGE DES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES

- PRIORITAIRE** – Renforcer l'offre de stationnement en lien avec l'offre de transport, les lieux de vie et de loisirs
- PRIORITAIRE** – Proposer des aides à l'achat de VAE
- SECONDAIRE** – Mettre en place des aires de repos
- SECONDAIRE** – Généraliser les sites accueil vélo
- SECONDAIRE** – Proposer une offre de location longue durée

AXE 3 : ACCOMPAGNER AU CHANGEMENT ET À LA CULTURE VÉLO

- PRIORITAIRE** – Renforcer la lisibilité de l'offre de mobilité cyclable
- PRIORITAIRE** – Développer les actions évenementielles en faveur de la mobilité active
- PRIORITAIRE** – Sensibiliser et former les publics aux nouvelles mobilités
- SECONDAIRE** – Mobiliser les entreprises dans le déploiement d'une offre de services

Liaisons et maillage territorial

Itinéraires entre commune

-  **St Jean Cardonnay - Barentin** : Site propre D0015.
-  **Anceaumeville** : Aménagement mixte vélo/piéton.
-  **Roumare - Barentin** : Réfection du passage sous l'A150 vers zone commerciale et l'aire de covoiturage
-  **Clères - Bocasse** : Aménagement du chemin du Mouchel.

Opportunités touristiques

-  **L'ancienne Voie ferrée** : Réhabilitation de la voie ferrée entre Clères, Le Bocasse et La Houssaye-Béranger.

Cet itinéraire offrira un itinéraire sécurisé et une connexion avec les territoires voisins.
-  **Liaison vers la Seine à Vélo** : Connexions possibles depuis Roumare

Primordial de développer des liaisons de loisirs, empruntable pour les trajets domicile-travail



Urgences Identifiées

La Hémaudière : Aménagement complet de l'arrêt de bus (stationnement vélo, éclairage absent, sécurisation).

Montérolier-Buchy : Aménager le passage des vélos au niveau des escaliers (goulottes de portage).

En direction de Barentin : Revoir la liaison sous-autoroutière pour supprimer les ruptures.

Typologie des panneaux de signalétique



LA SIGNALÉTIQUE DE POLICE

Rôle : réguler la circulation et garantir la sécurité des usagers. Codifiée par le Code de la route, elle est obligatoire et normalisée.

Fonctions principales :

- ❖ Interdictions / Obligations
- ❖ Alerte de danger
- ❖ Priorité / Réglementation



LA SIGNALÉTIQUE DIRECTIONNELLE

Rôle : orienter les cyclistes sur les itinéraires et rassurer sur leur position. Elle peut être adaptée au territoire avec une charte visuelle (couleurs, pictos, logo).

Fonctions principales :

- ❖ Indiquer une direction
- ❖ Confirmer le bon chemin
- ❖ Faire découvrir un itinéraire
- ❖ Indiquer les équipements, services et points d'intérêt

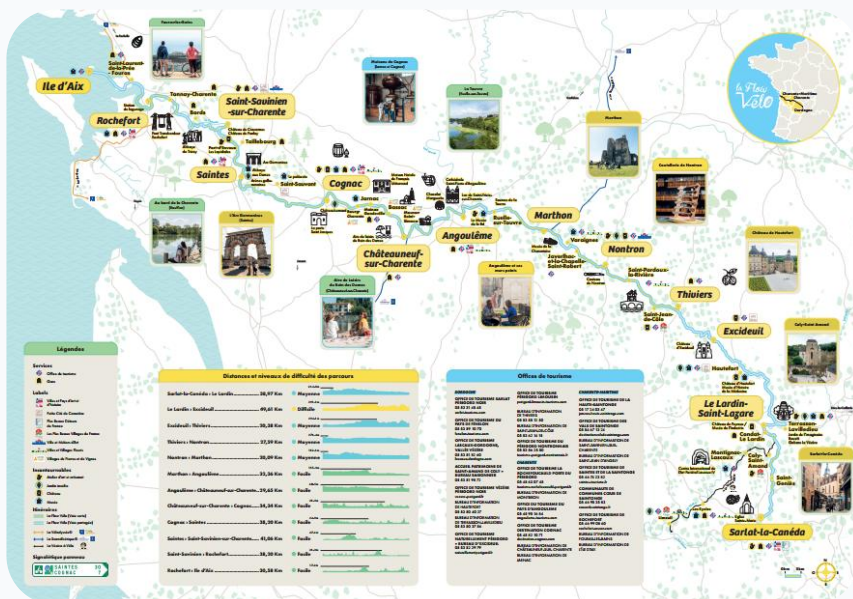
DIMENSIONNEMENT DES ACTIONS

Valoriser les itinéraires touristiques

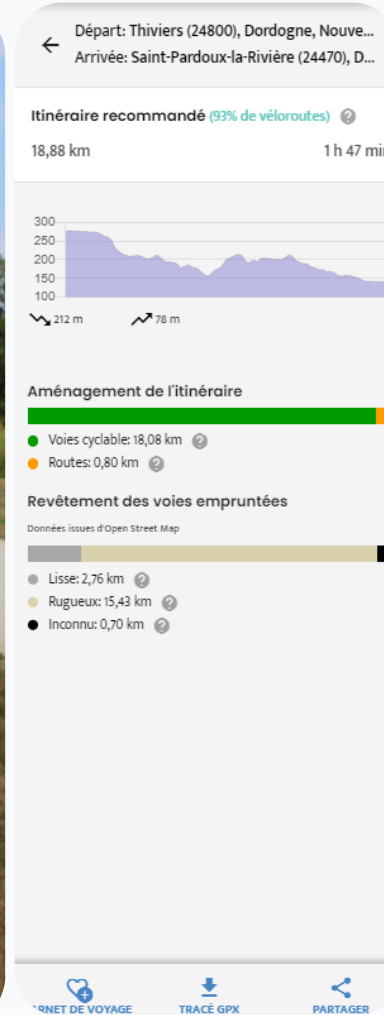
• Une charte graphique



• Une carte de l'itinéraire et des lieux à visiter



• Une signalétique chartée et des tracés téléchargeables



• Une forte communication



Typologie des stationnements et lieux d'implantation

	Durée de stationnement	Lieux d'implantation	Distance admise entre le stationnement et le lieu d'intérêt	
Stationnement de courte durée	Inférieur à 1 h	Commerces, services publics...	Entre 10 et 20 m	Arceau Peu coûteux et peu encombrant 
Stationnement de moyenne durée	Entre 1 h et une demi-journée	Lieux de travail, loisirs, parcs, établissements scolaires...	Entre 30 et 50 m	Abri Protège des intempéries 
Stationnement de longue durée	1 jour et plus	Aux abords des pôles d'échanges multimodaux et parking relais	Jusqu'à 70 m	Box Sécurisée par contrôle d'accès 

TYPE DE SITE	LOCALISATIONS IDENTIFIÉES LORS DES ATELIERS
Mobilité / Intermodalité	Gares de Buchy, Aire de covoiturage de Vieux-Manoir
Pôles Économiques	Zone d'activité de Buchy, ZAE de Saint-Jean du Cardonnay, La Vaupalière
Équipements Publics	Château de Martainville-Epreville, Poste de Martainville, centres-bourg de Ry, Auzouville-sur-Ry et Longuerue
Points de Transit	La Hémaudière (arrêt de bus à aménager)

Développer les établissements labélisés Accueil Vélo

Un Accueil Vélo c'est ...

- Des **indications claires** pour rejoindre facilement tous les Accueil Vélos de France !
- Un **accueil** avec des informations et des conseils adaptés aux cyclistes
- Un **stationnement sécurisé** et **gratuit** pour le vélo
- Une consigne à bagage avec possibilité de **laisser les sacoches** / bagages
- Des **prises** à disposition pour **recharger le téléphone** ou **GPS**
- La possibilité de **recharger la batterie** de votre **vélo électrique (VAE)**
- Un **kit de réparation complet** à portée de main en cas de pépin



Déploiement des aires de repos

	Aire de service	Aire de repos	Coûts
Répartition	20-30km	10km	H.T
Tables	XXX	XXX	300 à 1000 €
Stationnement vélo	XXX	XXX	180 € / arceaux
Point d'eau potable	XXX	X	50 €/m linéaire
Sanitaire	XXX	X	6 000 à 14 500 €
Relais Information Services	XX	X	1 390 €
Table abritée	XX	X	3000 €
Poubelles	XX	X	180 à 600 €
Borne de réparation	X	X	1 700 €
Borne de recharge	X	X	2 000 €
Aire de jeux	X	X	8 000 €
Banc	X	X	415 €

Equipement indispensable : XXX
Equipement recommandé : XX
Equipement facultatif : X



Aires de Repos : Création de haltes à Morgny-la-Pomméraie, Clères, Martainville-Epreville et sur les axes structurants.

Offre de location

PRÊT DE VÉLOS À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE
**AUX ENTREPRISES
DU TERRITOIRE**



**FAITES DÉCOUVRIR UNE MOBILITÉ ACTIVE
À VOTRE ENTREPRISE ET VOS SALARIÉS**



Sur une période de **15 jours** à **1 mois** maximum.
Mise à disposition gratuite de vélos à assistance électrique et d'un vélo pliant pour les entreprises du territoire.

Contactez-nous !



COMMUNAUTÉ DE COMMUNES
ENTRE BEAUCE ET PERCHE
15 RUE PHILEBERT POULAIN,
28120 ILLIERS-COMBRAY
mobilite@entrebeauceetperche.fr
Tél : 02.37.23.25.72

WWW.ENTREBEAUCEETPERCHE.FR



ADOPTER un VéloSITAC
à assistance électrique



À partir de **10€06** par mois*

REMBOURSEMENT EMPLOYEUR
Plus d'infos sur sitac.net

*hors abonnement SITAC sur 12 mois d'un vélo électrique



Abonnement Vélo classique Vélo pliant	Non abonnés SITAC	Abonnés SITAC*
3 mois	23,30 €	17,90 €
10 mois	46,50 €	29,00 €
1 an	55,70 €	34,50 €

Abonnement Vélo à assistance électrique	Non abonnés SITAC	Abonnés SITAC*
3 mois	68,90 €	46,40 €
10 mois	137,70 € 13,77 € / mois**	103,00 € 10,30 € / mois**
1 an	166,10 € 13,84 € / mois**	120,80 € 10,06 € / mois**

* Titulaire d'un abonnement bus en cours de validité.

** possibilité de mensualiser son abonnement grâce au prélèvement automatique. Renseignement et mise en place en Agence Mobilités SITAC.

Type et points de location

Gratuité : À destination des salaires des entreprises

Abonnement : pour 3, 6 mois, 1ans

Points de location identifiés :

- ❖ Buchy (vélociste existant)
- ❖ Ry (ouvert depuis Janvier 2026)
- ❖ Clères et Martainville-Epreville (synergie avec le château et le parc)

Développer la « culture vélo » et incitations financières

 **Programme SRAV** : Généraliser le "Savoir Rouler À Vélo" dans les écoles du territoire.



 **Sensibilisation** : Campagnes sur les bienfaits du vélo (santé et environnement)

> **Fête du vélo** organisée fin mai avec de **nombreuses animations**



 **Accompagnement** : Ateliers pour rassurer les néo-pratiquants sur les trajets quotidiens.

 Journées entretien et réparation.

 Bourses aux vélos annuelles.

VAE

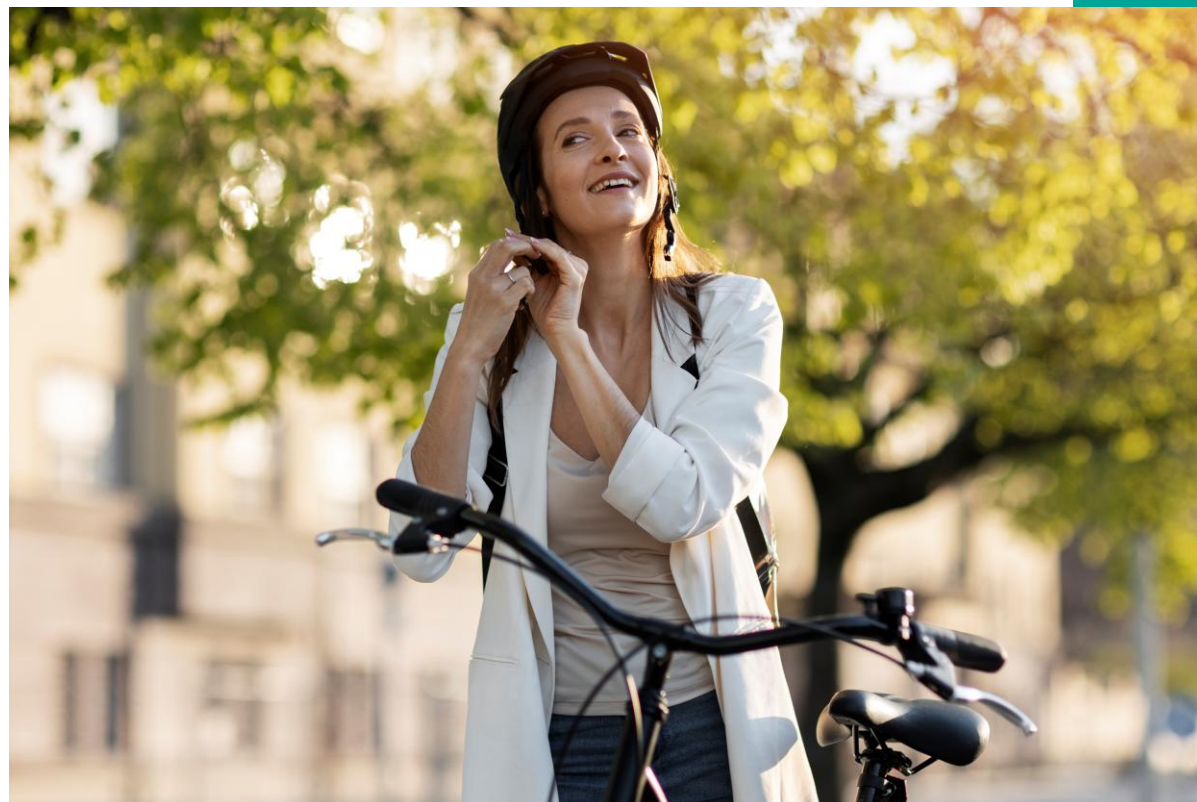
Faciliter l'acquisition

Mise en place d'un dispositif d'aide à l'achat pour les

Vélos à Assistance Électrique.

Objectif : Limiter le frein du relief dans les trajets et encourager la transition vers une mobilité douce.

05.



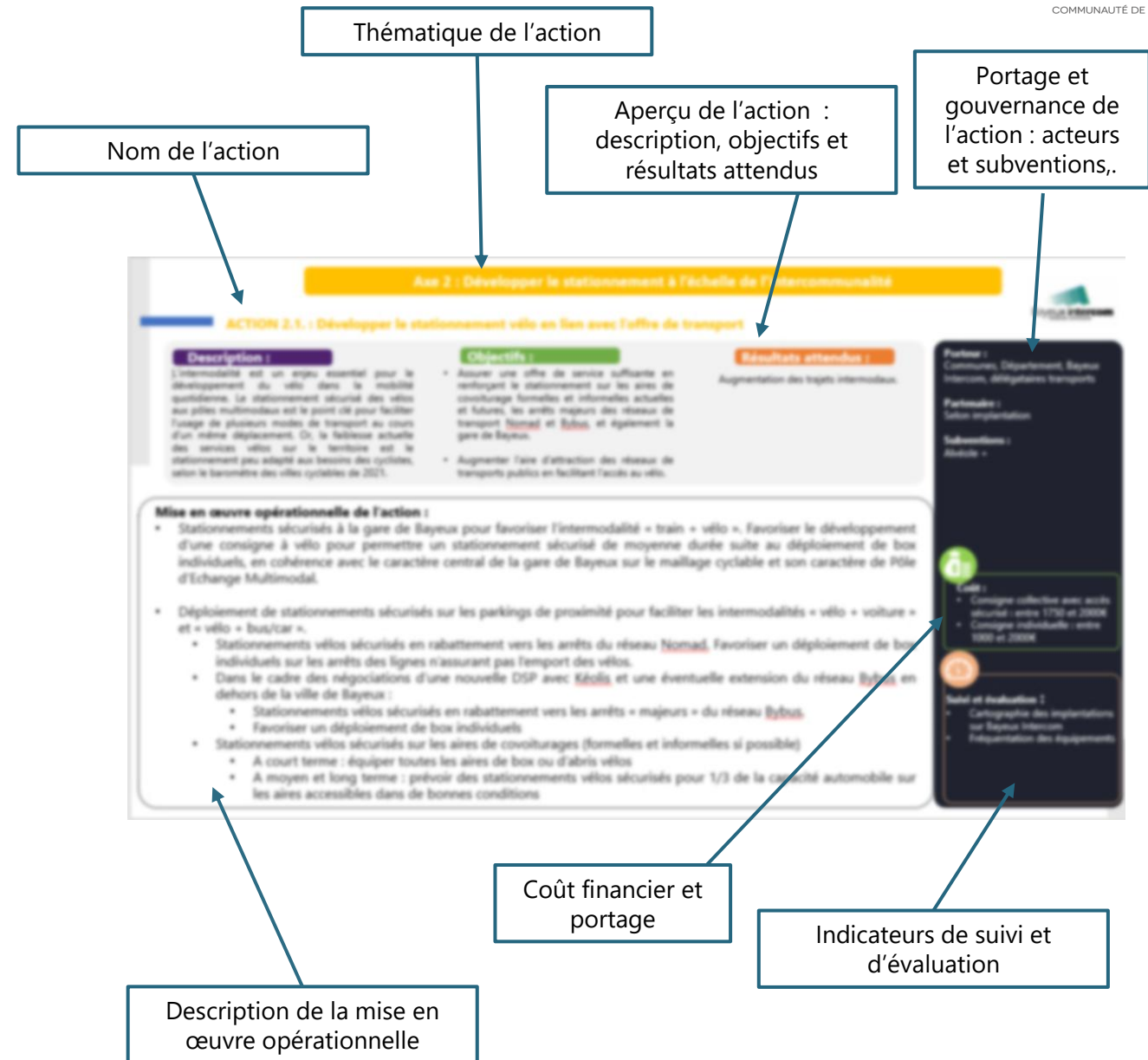
PROCHAINES ETAPES

LA PLANIFICATION DU SCHÉMA :

Sur la base de la phase 2, la dernière phase vise avant tout à **programmer la réalisation du schéma** :

- La transmission de **cartographies des aménagements** par commune associées à un **tableau des coûts de réalisation (phases)** recensant l'ensemble des axes travaillés
- Un plan de **stationnement et services**
- Un plan de **signalétique et jalonnement**
- Un plan d'actions et des fiches pré-opérationnelles pour chacun des tronçons identifiés

L'ensemble de ces travaux permettront l'élaboration d'un **plan pluriannuel d'investissement (PPI)** à l'échelle intercommunale.



FICHE AMÉNAGEMENT

Propositions d'aménagements réalisées par Immergis sur les axes du maillage mode actif.

Identification rapide de plusieurs éléments :

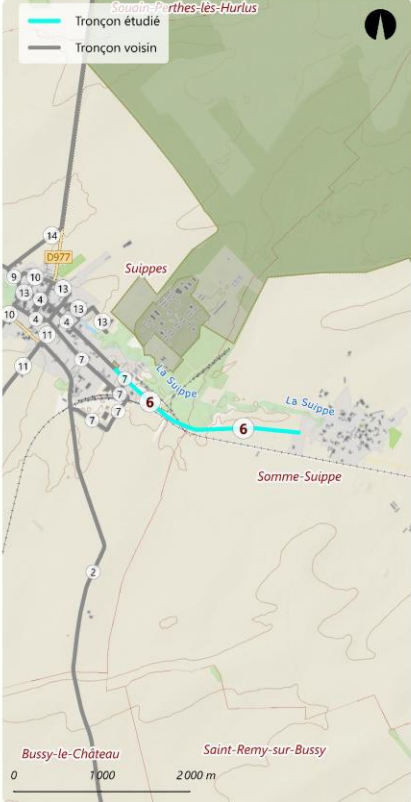
- Coûts de création
- Phasage proposé
- Gouvernance de l'axe
- Pôles générateurs de déplacement à proximité
- Nom de la rue concernée
- Typologie d'aménagement proposée

L'ensemble des fiches sont à retrouver dans le document « Fiches techniques ».

Communauté de Communes de la Région Suippes

IMMERGIS

De Somme-Suippe à Suippes



Zone d'activité ou d'intérêt

Administratif

 Enseignement

 Zone commerciale et d'activité

 Santé

 Activités sportives ou de loisirs

Propositions d'aménagement

 Amélioration de chemin

Réseau mode actif hiérarchisé

 Structurant

Priorité	Communes concernées	Rues concernées
1	Somme-Suippe	D931
-	Suippes	D931

Aménagement à prévoir	Apaisement de circulation	Coût par tronçon	Longueur	Numéro de tronçon
PISTE CYCLABLE BIDI	SANS PROPOSITION	443100 €	1 266	70
PISTE CYCLABLE BIDI	SANS PROPOSITION	369950 €	1 057	22

INFORMATIONS GENERALES

Commune.s

Suippes - Somme-Suippe

Maîtrise d'ouvrage

Communale

Longueur de l'itinéraire

2 325 ml

Coût général

813 050 €

Hiérarchie

Structurant

La carte de gauche permet de situer géographiquement les tronçons de la fiche inscrites dans le tableau. Les nombres de la colonne "Numéro de tronçon" sont ainsi reportés sur la carte.

La carte de droite situe la fiche aménagement concernée (fiche n°6).

N° 6

FICHE JALONNEMENT

Propositions de jalonnement réalisées par Immergis pour s'orienter sur les itinéraires du maillage mode actif.

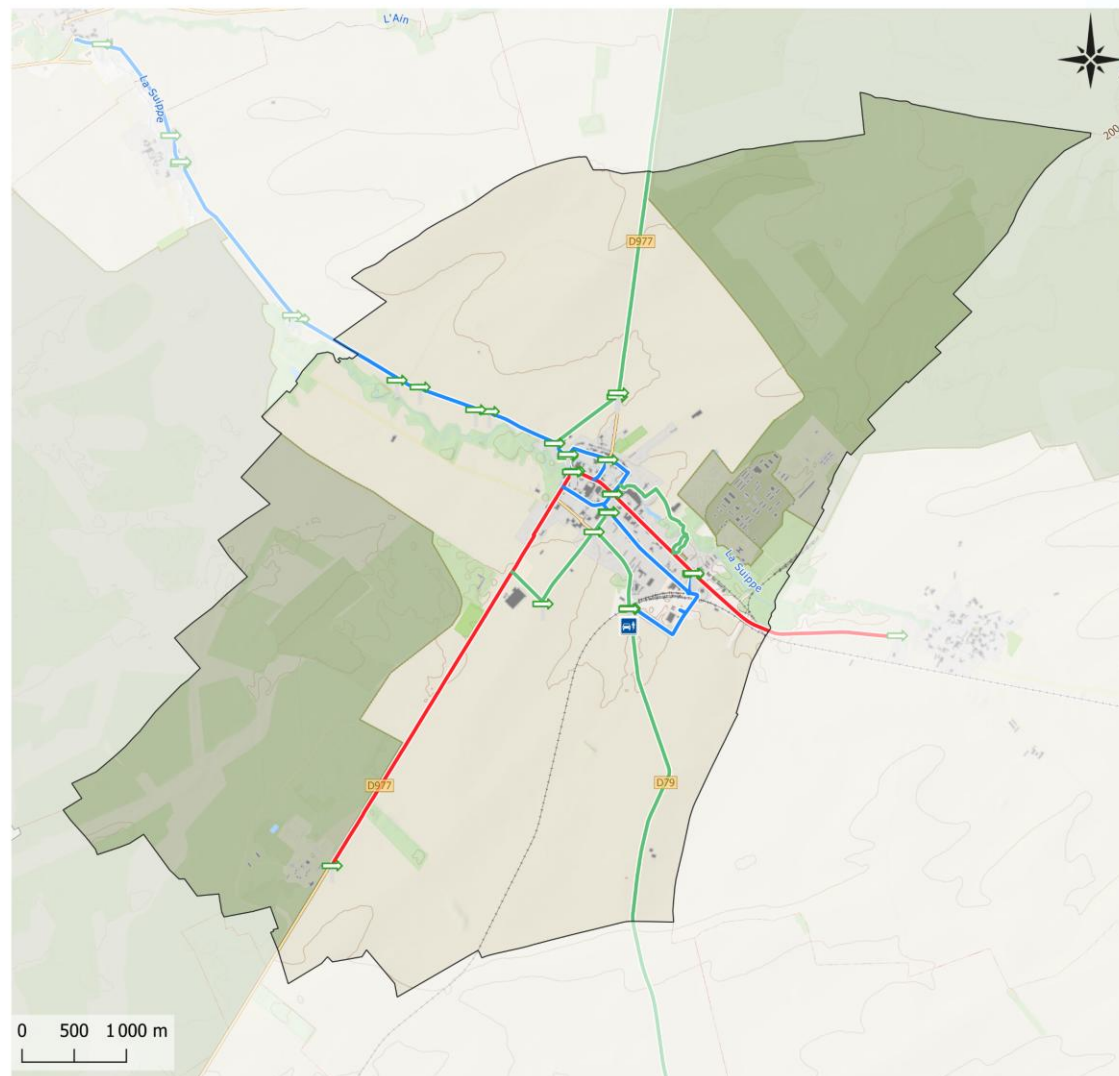
Identification rapide de plusieurs éléments :

- Type de panneau
- Nombre de lames
- Nombre de mâts
- Nom de la commune concernée
- Coût de jalonnement

L'ensemble des fiches sont à retrouver dans le document « Fiches techniques ».

IMMERGIS

Jalonnement - Suippes



Réseau mode actif hiérarchisé

- Structurant
- Secondaire
- Tertiaire

Typologie de jalonnement

- ▲ Panneaux A21A
- Panneaux Partageons la route
- ➡ Jalonnement proposé avec mât

INFORMATIONS GENERALES

Nombre d'implantation Dv :

28

Nombre de lames Dv à accrocher :

38

Nombre de panneaux A21A à accrocher :

0

Nombre de panneaux Partage de la route à accrocher :

1

Nombre de mâts nécessaires :

28

Estimation HT des lames Dv :

7530 €

Estimation HT des panneaux de police :

400€

Estimation totale HT :

7930 €

Les coûts associés aux mâts sont intégrés au sein des "Coût des lames". Le prix unitaire d'un mât est de 100 €.

FICHE STATIONNEMENT

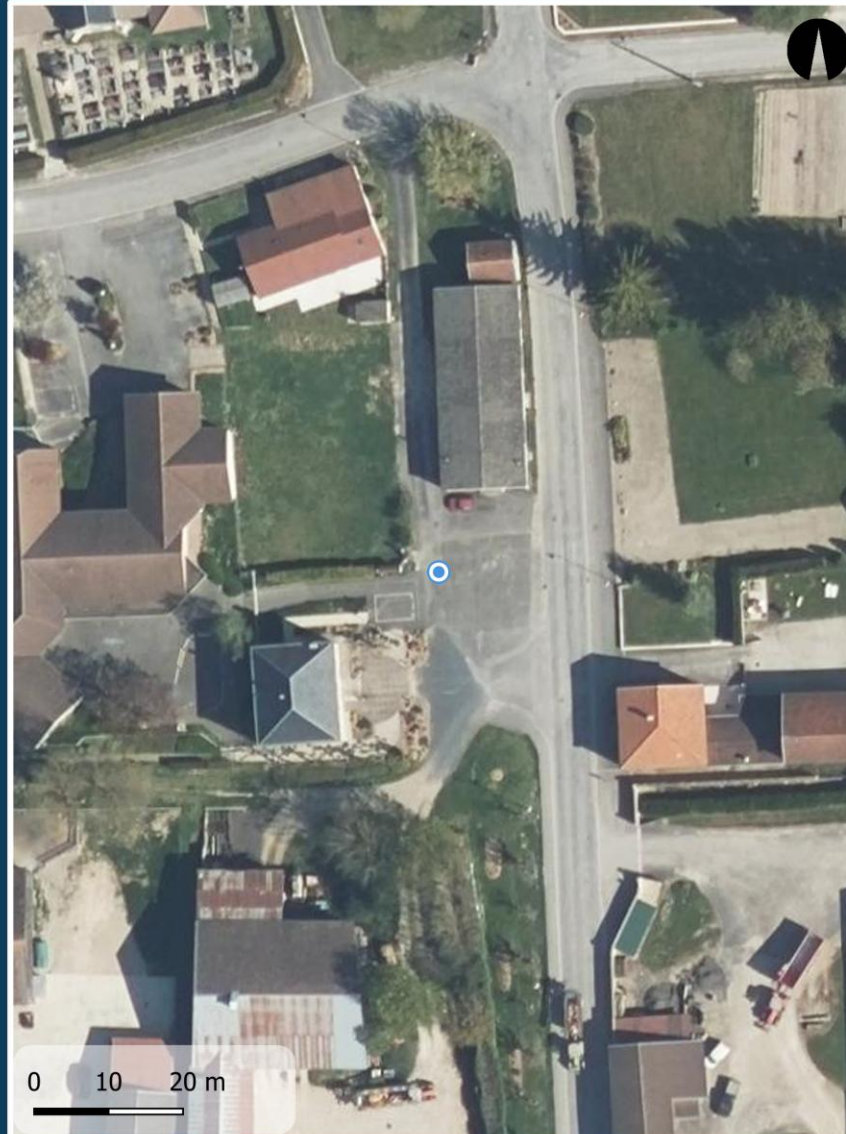
Propositions de stationnement réalisées par Immergis.

Identification rapide de plusieurs éléments :

- Type de mobilier
- Capacité de stationnement
- Lieu d'implantation
- Coût de mise en œuvre

L'ensemble des fiches sont à retrouver dans le document « Fiches techniques ».

Stationnement • Implantation n° 9 • Saint-Remy-sur-Bussy



Type de mobilier

- Arceau
- ◆ Abri vélo
- ◆ Box individuel

Informations générales

Mobilier : Arceau

Capacité de stationnement : 10 places

Type d'accroche : Roue et cadre

Lieu d'implantation : Mairie

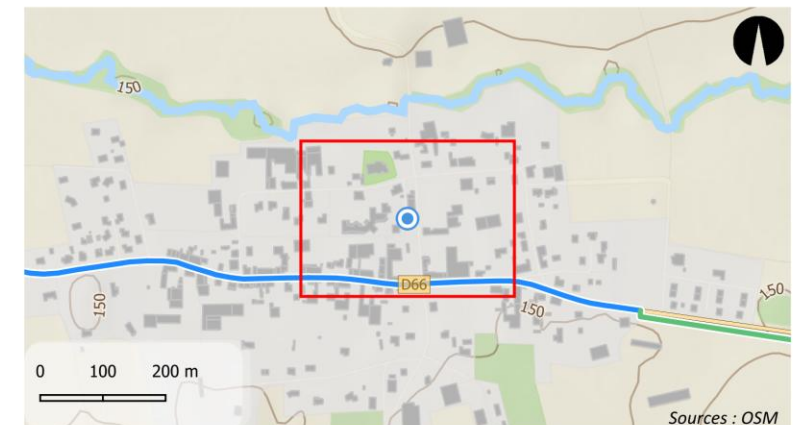
Accès : Libre

Latitude : 6885270

Longitude : 815592

(EPSG : 2154)

Estimation HT : 1500€



LA PLANIFICATION DU SCHÉMA : *le Plan Pluriannuel d'Investissement*

Sur la base validée des propositions d'aménagements sera élaboré un **Plan Pluriannuel d'Investissement**. La phase 3 devra permettre de définir les règles de participation des différents partenaires dans le financement du schéma. Le **plan pluriannuel d'investissement** doit permettre d'apporter des indications claires sur les montants à prévoir pour la réalisation des différentes phases du schéma.

Commune	Phasage			Total Aménagements	Total Services	Total Signalétique et Jalonnement	Total Général
	0 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 15 ans				
Commune 1	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Commune 2	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Commune 3	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Commune 4	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Commune 5	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Commune 6	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Commune 7	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Commune 8	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Commune 9	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Commune 10	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Commune 11	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Commune 12	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Commune 13	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Commune 14	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Commune 15	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Commune 16	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Commune 17	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Total Communes	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Communauté de Communes	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Département	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Total Général	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €

Exemple de tableau synthétique du plan pluriannuel d'investissement



IMMERGIS

METTEZ DE LA RÉALITÉ DANS VOS DONNÉES

SUIVEZ NOTRE ACTUALITÉ

