

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

—
PLUi

1A. RAPPORT DE PRÉSENTATION – DIAGNOSTIC GÉNÉRAL

pièce n° **1** **2** **3** **4** **5**
ABC
DEF

**DOCUMENT DE TRAVAIL -
VERSION POUR ARRET -
MAI 2025**

 **géostudio**
URBANISME & CARTOGRAPHIE


Une approche environnementale
au service de vos projets

 **NOVASCOPIA**


ARCHITECTURE

**COMMUNAUTE DE COMMUNES
TERROIR DE CAUX**

Sommaire

Présentation du territoire intercommunal.....	7
I. Le contexte administratif	7
1.1. Limites administratives.....	7
1.2. Positionnement géographique en Seine-Maritime et en Normandie	8
II. L'organisation du territoire	9
III. Brève présentation historique	11
Les documents de rang supérieur.....	13
I. La Directive Territoriale d'Aménagement de l'estuaire de la Seine ...	13
II. Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires	15
III. Le Schéma de Cohérence Territoriale du Pays Dieppois Terroir de Caux.....	17
IV. Le Plan de Prévention des Risques Littoraux et d'inondation du bassin versant de la Scie	17
Diagnostic socio-démographique	20
I. Quelle répartition des habitants de la CCTC ?	20
II. Évolution de la population	24
2.1. Une population intercommunale en légère diminution	24
2.2. Le profil des habitants nouvellement installés.....	50
2.3. L'origine des habitants nouvellement installés.....	52
III. Densité de population	53
3.1. Analyse à l'échelle intercommunale.....	53
3.2. Analyse à l'échelle communale.....	54
IV. Age de la population	56
4.1. Une augmentation du nombre d'habitants qui se vérifie pour les tranches d'âge les plus âgées.....	56
4.2. La jeunesse toujours présente sur la CCTC	59
4.3. Un vieillissement de la population qui s'accroît.....	61
4.4. Analyse à l'échelle des communes de la CCTC : le nord du territoire plus âgé que le sud	62
V. Étude des ménages	66
5.1. Un nombre de ménages en augmentation	66
5.2. Des ménages toujours moins grands.....	67
5.3. Composition des familles.....	70
VI. Niveau de vie et taux de pauvreté.....	80
6.1. Niveau de vie	80
6.2. Taux de pauvreté.....	81
6.3. Ménages éligibles au logement locatif social	83
VII. Niveau de formation de la population	84
7.1. Niveau de scolarisation des jeunes de 2 à 17 ans.....	84
7.2. Niveau de scolarisation des 18-29 ans.....	85
7.3. Niveau de qualifications de la population.....	86

VIII. Synthèse – enjeux.....	89
8.1. Synthèse à l'échelle intercommunale	89
8.2. Zoom à l'échelle communale.....	90
8.3. Constats et enjeux issus du diagnostic socio-démographique.....	116
Diagnostic habitat	118
I. Caractéristiques du parc.....	118
1.1. Un parc de logements composé principalement de grandes maisons	118
1.2. Un rythme de construction neuve globalement à la baisse.....	119
1.3. Une zone rétro-littorale attractive pour les résidences secondaires	121
1.4. Un phénomène de transformation de résidences secondaires en résidences principales.....	122
1.5. Un taux de vacance modéré et concentré dans les bourgs	123
1.6. Une vacance en hausse sur certains secteurs du territoire	124
II. Structure de l'offre de logements	127
2.1. Une offre orientée vers l'accession et relativement peu diversifiée.....	127
2.2. Des structures d'offre contrastées selon les communes	128
2.3. Caractéristiques de l'offre et de la demande locative sociale.....	131
III. Besoins d'amélioration dans le parc existant	135
3.1. Des enjeux de rénovation en lien avec l'existence d'un parc ancien	135
3.2. Des besoins d'intervention sur le parc privé	136
IV. Tendances du marché immobilier local	140
4.1. Un positionnement attractif entre les agglomérations de Rouen et Dieppe.....	140
4.2. Des niveaux de prix qui restent accessibles et attractifs pour l'achat d'une maison.....	141
V. Les réponses apportées aux besoins des publics spécifiques	145
5.1. État des lieux des besoins et de l'offre dédiée aux jeunes	145
5.2. État des lieux des besoins et de l'offre dédiée aux seniors	146
5.3. Accès et maintien dans le logement des personnes défavorisées.....	148
5.4. Accueil et habitat des Gens du Voyage	149
VI. Constats et enjeux issus du diagnostic habitat.....	151
Diagnostic socio-économique.....	153
I. Caractéristiques et évolutions de l'emploi.....	153
1.1. Les caractéristiques de l'activité parmi la population du territoire en âge de travailler.	153
1.2. L'emploi sur la CCTC.....	166
1.3. Synthèse des caractéristiques de l'emploi pour la CCTC	174
II. Le tissu entrepreneurial	175
2.1. Typologie et dynamique de création des entreprises.....	175
2.2. Localisation des entreprises sur le territoire.....	182
2.3. Synthèse de l'analyse du tissu entrepreneurial.....	194
III. Étude de l'armature commerciale et des services à la population ..	195
3.1. Répartition des commerces et services sur la Communauté de Communes.....	195
3.2. Hiérarchie et armature de l'offre en commerces et services sur la CCTC..	223
3.3. Les produits commerciaux proposés à la population sur le territoire : une prédominance des produits d'alimentation.....	227
3.4. Synthèse de l'étude de l'armature commerciale et des services à la population.....	228

IV.	L'activité touristique.....	230
4.1.	Les hébergements touristiques existants sur la CCTC	230
4.2.	Les lieux d'intérêt touristique.....	235
4.3.	Les activités touristiques en présence	245
4.4.	Synthèse de l'activité touristique.....	250
V.	Synthèse – enjeux issus du diagnostic socio-économique	251
5.1.	Synthèse.....	251
5.2.	Constats et enjeux issus du diagnostic socio-économique	254
	Diagnostic urbain	256
I.	Études des entités urbaines	256
1.1.	La morphologie urbaine du territoire	256
1.2.	Hierarchisation des entités bâties sur le territoire de la CCTC.....	298
1.3.	L'application de la loi Littoral	313
II.	Étude des formes urbaines	338
2.1.	L'habitat et ses différentes formes.....	338
2.2.	Les constructions dédiées aux activités économiques et leurs différentes formes.....	366
2.3.	Les équipements et leurs différentes formes.....	370
III.	Etude architecturale et patrimoniale.....	375
3.1.	Introduction	375
3.2.	Le patrimoine du paysage cauchois.....	377
3.3.	Les caractéristiques architecturales	390
3.4.	Architectures contemporaines	395
IV.	Étude de la consommation foncière et des évolutions urbaines.	397
4.1.	Bilan de la consommation foncière entre 2011 et 2020 inclus.....	398
4.2.	Consommation foncière entre 2014 et 2024.....	398
4.3.	L'évolution récente des entités bâties.....	399
V.	L'analyse du foncier potentiellement mobilisable en densification urbaine	404
5.1.	Présentation	404
5.2.	L'évaluation du potentiel foncier mobilisable en zone bâtie constituée...	406
VI.	Synthèse – enjeux issus du diagnostic urbain	415
	Les équipements sur le territoire.....	673
I.	Les équipements administratifs	673
II.	Les salles communales – les salles de fêtes.....	674
III.	Les équipements scolaires.....	676
3.1.	Les écoles primaires	676
3.2.	Les collèges	682
3.3.	Les lycées.....	684
IV.	Les équipements sportifs	685
V.	Les équipements culturels.....	687
VI.	Le tissu associatif.....	688
VII.	La desserte du territoire par les communications numériques ...	690
VIII.	Constats et enjeux en matière d'équipements sur le territoire ...	697
	Mobilités.....	698

I. Infrastructures routières.....	698
1.1. Un territoire accessible et bien maillé	698
1.2. Les espaces de stationnement.....	700
II. Fréquentation	709
2.1. Réseau national et départemental tous types de véhicules.....	709
2.2. Réseau national et départemental poids lourd	709
III. Accidentologie.....	713
IV. Déplacements Domicile-Travail	717
4.1. Une répartition des flux inégale	717
4.2. Une majorité de flux sortants.....	718
4.3. Des flux entrants peu nombreux.....	720
4.4. Flux internes : Un territoire avec des emplois	722
4.5. Une dépendance à la voiture dans un contexte rural.....	724
V. Une offre de transports en commun existante mais inégale sur le territoire	725
5.1. Un axe ferroviaire structurant, à valoriser	725
5.2. Un réseau de bus en partie complémentaire	729
5.3. Temps de transport	731
VI. Les mobilités douces	734
6.1. Des aménagements tournés vers le tourisme et le loisir	734
6.2. Les déplacements du quotidien	737
VII. Les mobilités alternatives.....	738
7.1. Un parc électrique équipé.....	738
7.2. Des dispositifs à différentes échelles.....	738

Les équipements sur le territoire

Les données de ce chapitre sont pour beaucoup issues des premières rencontres réalisées dans chaque commune avec les équipes municipales durant l'été 2020. Elles ont été complétées par l'utilisation des données issues des recensements de population Insee, mais aussi via des recherches internet et des visites de terrain. Elles ne sont pas exhaustives mais ont vocation à l'être, grâce aux ajouts et corrections de chacun.

I. Les équipements administratifs

Le siège de la Communauté de Communes Terroir de Caux se situe sur la commune de Bacqueville-en-Caux. La question de la position géographique a été déterminante dans le choix du siège de la CCTC, puisqu'il ne s'agit pas de la commune la plus peuplée du territoire mais bel et bien de la 3^{ème}. Pour rappel, les deux communes les plus peuplées sont Luneray et Val-de-Scie, toutes deux respectivement situées aux extrémités ouest et est du territoire.



Siège de la CC Terroir de Caux
(Source : Géostudio & 2AD)

Lors de sa création en janvier 2017, la Communauté de communes Terroir de Caux comprenait 81 communes membres. Le 1^{er} janvier 2019, les communes d'Auffay, de Cressy et de Sévis fusionnent, pour laisser place à la commune nouvelle de Val-de-Scie. Le nombre de communes membres de Terroir de Caux passe désormais à 79. Ces communes sont toutes équipées d'une mairie.



Mairies de Varneville-Bretteville (en h. à g.), Longueil (en h. à d.), Beautot (en b. à g.) et Torcy-le-Grand (en b. à d.)
(Sources : Géostudio, 2AD & GAMA)

Trois gendarmeries sont implantées sur le territoire, à Bacqueville-en-Caux, Longueville-sur-Scie et Tôtes.



Gendarmerie de Tôtes
(Source : 2AD)

Cinq centres d'incendie et de secours sont présents sur Terroir de Caux, il s'agit des centres suivants (données issues du SDIS 76 – consultées sur le site internet en janvier 2021 - <http://www.sdis76.fr/sdis-76/cartographie>) :

- Bacqueville-en-Caux, qui regroupe 26 sapeurs-pompiers volontaires et ont réalisé 198 interventions en 2019.
- Longueville-sur-Scie, 36 sapeurs-pompiers volontaires pour 270 interventions en 2019.
- Luneray, qui regroupe 25 sapeurs-pompiers volontaires au 31 décembre 2019 pour 732 interventions en 2019.
- Auffay – commune nouvelle de Val-de-Scie : 27 sapeurs-pompiers volontaires pour 310 interventions en 2019.
- Tôtes, 35 sapeurs-pompiers volontaires pour 700 interventions en 2019.



Centre d'incendie et de secours de Val-de-Scie (haut) et Luneray (bas)
(Source : Géostudio, 2AD & GAMA)

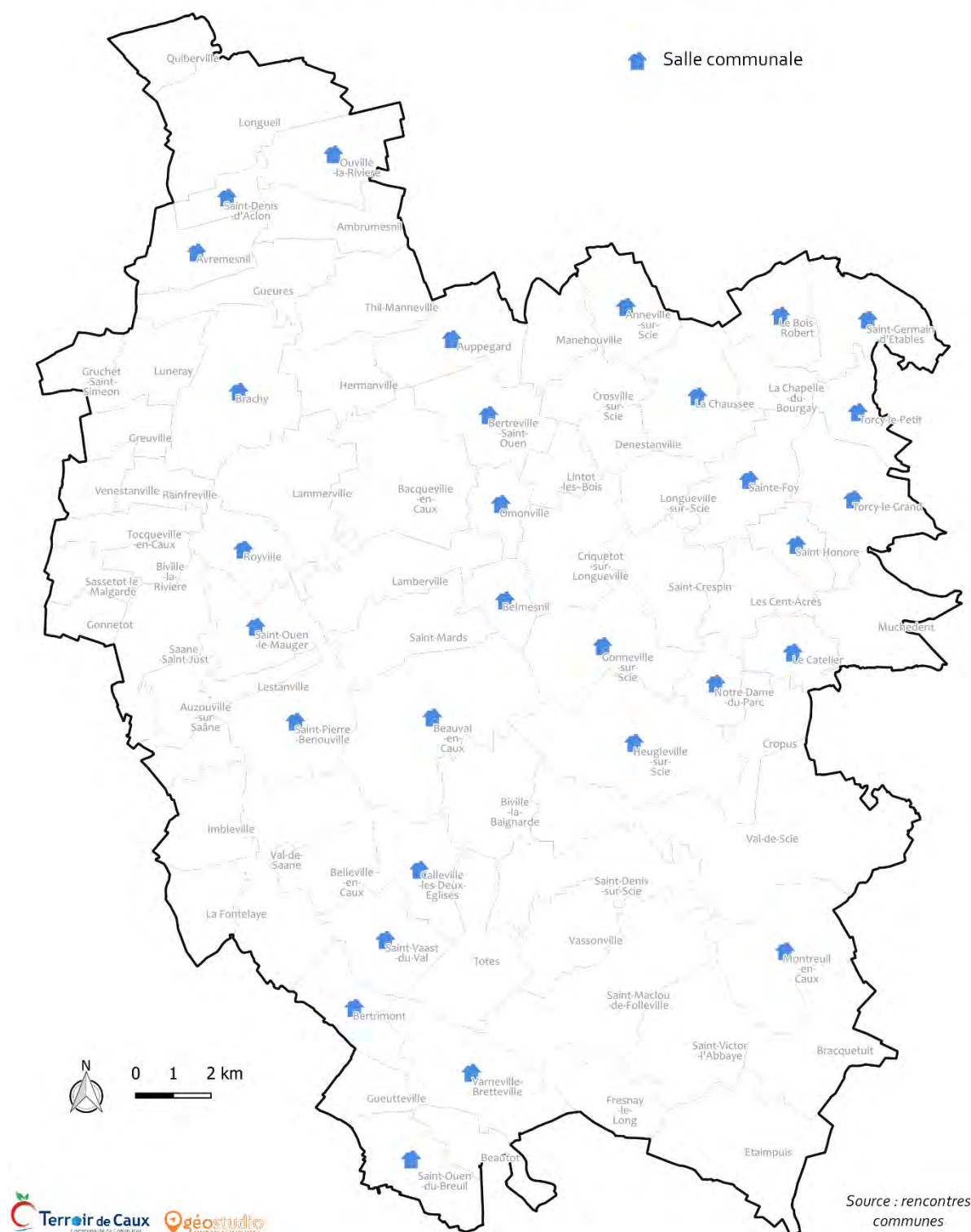
II. Les salles communales – les salles de fêtes

De nombreuses communes sont dotées d'une salle des fêtes communale, qui accueille tous types d'événements, la location pour des événements privés est également possible. Cette offre dense (une trentaine) est le reflet d'un territoire rural.



Salle communale de Vassonville (à gauche) et Torcy-le-Grand (à droite)
(Source : Géostudio, 2AD & GAMA)

Localisation des salles communales au 1er janvier 2021



III. Les équipements scolaires

3.1. Les écoles primaires

Vocabulaire : l'école primaire comprend l'école maternelle (petite, moyenne et grande sections) et l'école élémentaire (CP, CE1, CE2, CM1 et CM2).

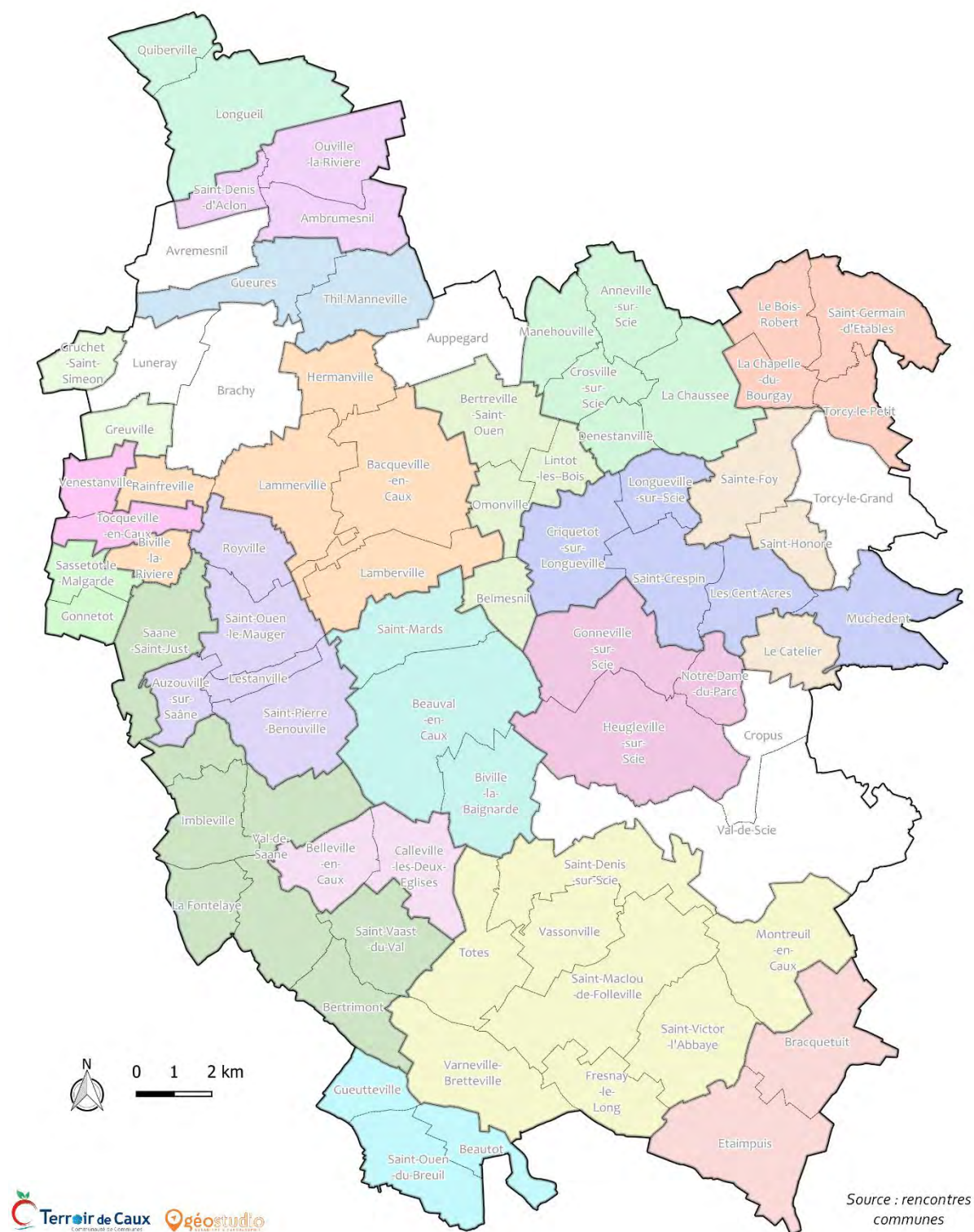
Il existe plusieurs possibilités pour une commune d'assurer l'apprentissage des enfants âgés de 3 à 10 ans : une école avec une classe unique ou plusieurs classes (ou des écoles en fonction du nombre d'enfants scolarisés) accueillant les enfants habitant sur la commune ou alors mettre en place un regroupement scolaire avec les communes limitrophes afin de mutualiser les coûts et les équipements.

Les regroupements pédagogiques sont nombreux à Terroir de Caux, prenant la forme de Syndicat Intercommunal à Vocation Scolaire (SIVOS) ou de Regroupement Pédagogique Intercommunal (RPI) ou de Syndicat Intercommunal de Regroupement Pédagogique (SIRP) ou encore de Syndicat Mixte à Vocation Scolaire (SMVOS). On en dénombre 20 au 1^{er} janvier 2021 sur la CC Terroir de Caux, regroupant au total 72 communes.

Seules les communes d'Auppegard, Avremesnil, Brachy, Cropus, Luneray, Torcy-le-Grand et Val-de-Scie ne font pas partie d'un regroupement pédagogique.

Commune	École	Effectifs	Évolution
Auppegard	Primaire	Environ 50	
Avremesnil	Primaire		 Risque de fermeture de classe.
Brachy	Primaire (1 classe de maternelle et 3 élémentaires)		=  En 2021.
Cropus	L'école a fermé dans les années 2010.		
Luneray	Primaire (3 classes de maternelle et 6 classes d'élémentaire).		=
Torcy-le-Grand	Primaire	Environ 90	
Val-de-Scie	Primaire (6 classes)		

Organisation des écoles **Regroupement scolaire au 1er janvier 2021**

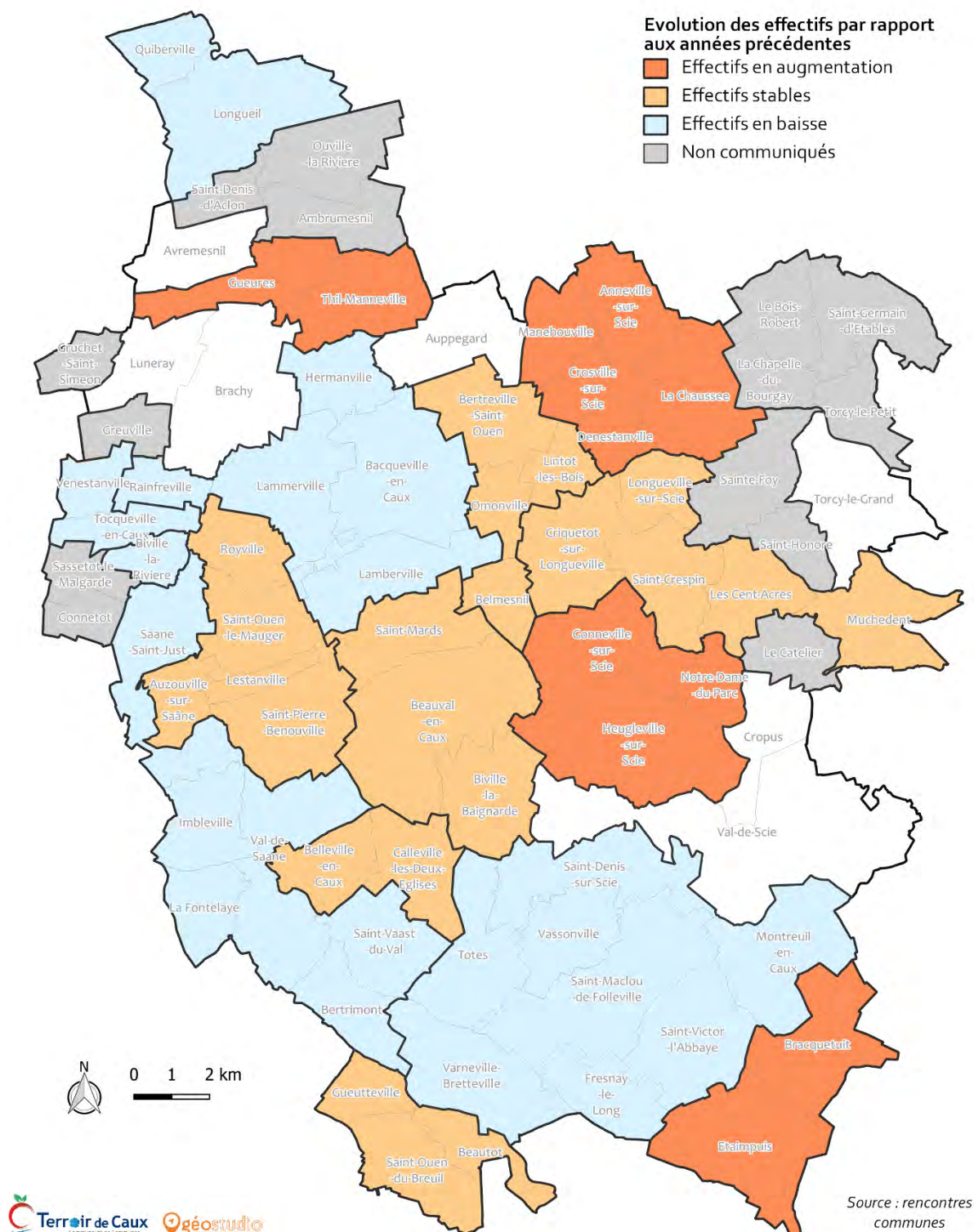


Regroupement scolaire					
Type	Nom	Communes	Organisation	Effectifs	Évolution
SIVOS		Beautot, Gueutteville, Saint-Ouen-du-Breuil.	École (2 maternelles et 5 d'élémentaire) à Saint-Ouen-du-Breuil.	Environ 116	=
SIVOS	5 villages	Auzouville-sur-Saône, Lestanville, Royville, Saint-Ouen-le-Mauger, Saint-Pierre-Bénouville.	Maternelle à Saint-Ouen-le-Mauger. 3 classes élémentaires à Saint-Pierre-Bénouville. 1 classe élémentaire à Auzouville-sur-Saône.		= <i>Légère hausse à Auzouville-sur-Saône et Saint-Ouen-le-Mauger.</i>
SIVOS		Beauval-en-Caux, Biville-la-Baignarde, Saint-Mards.	CE-CM à Biville-la-Baignarde. Maternelle et CP à Beauval-en-Caux.		CE-CM : = <i>Forte augmentation en 2021.</i> Maternelle et CP : = <i>Capacité à en accueillir plus.</i>
RPI		Belleville-en-Caux, Calleville-les-deux Eglises.	CP au CM2 à Calleville-les-deux Eglises (3 classes). Classes maternelles à Belleville-en-Caux.		Maternelle : = Élémentaire : 
SIVOS	Quatre Vents	Belmesnil, Bertreville-Saint-Ouen, Lintot-les-Bois, Omonville.	Maternelle à Omonville, Élémentaire à Lintot-les-Bois et Belmesnil.		=
SIVOS	Vallée de la Saône	Bertrimont, Imbleville, La Fontelaye, Saône-Saint-Just, Val-de-Saône.	Maternelle (4 classes) et élémentaire (5 à 6 classes) à Val-de-Saône.	Environ 200	 <i>Fermeture de classe évitée dernièrement.</i>
SIVOS		Bracquetuit, Etaimpuis, Grigneuseville (hors CCTC).	Maternelle à Etaimpuis. CM1 CM2 à Bracquetuit.		Maternelle :  Élémentaire : ?
SIRP	Des 5 communes	Anneville-sur-Scie, Crosville-sur-Scie, Dénestanville, La Chaussée, Manéhouville.	2 classes de maternelle et classe de CM1 à Anneville-sur-Scie. École élémentaire à La Chaussée. École élémentaire (CP-CE1) à Crosville-sur-Scie.		 <i>Pas de menace de fermeture de classe pour l'instant.</i>
SIVOS		Fresnay-le-Long, Montreuil-en-Caux, Saint-Denis-sur-Scie, Saint-Maclou-de-Folleville, Saint-Victor-l'Abbaye, Tôtes, Varneville-Bretteville, Vassonville.	Un ou deux classes à Saint-Maclou-de-Folleville. 1 groupe scolaire maternelle et élémentaire à Tôtes comprenant 10 classes élémentaires et 5 classes maternelles.		 <i>Une fermeture de classe.</i>

Regroupement scolaire					
Type	Nom	Communes	Organisation	Effectifs	Évolution
SIVOS	Pont Rouge	Gonneville-sur-Scie, Heugleville-sur-Scie, Notre-Dame-du-Parc.	École élémentaire à Heugleville-sur-Scie. École maternelle à Gonneville-sur-Scie.	Environ 160	 Ouverture de deux classes en 10 ans.
SIVOS		Greuville, Gruchet-Saint-Siméon.	École maternelle et CP à Gruchet-Saint-Siméon. CE à CM2 sur deux classes à Greuville.	Environ 100	
SIVOS		Bacqueville-en-Caux, Biville-la-Rivière, Hermanville, Lamberville, Lammerville, Rainfreville.	Une école maternelle et deux écoles élémentaires à Bacqueville-en-Caux.		 Fermeture de classe en 2020.
SIVOS	La Varenne	Le Bois-Robert, La Chapelle-du-Bourgay, Saint-Germain-d'Étables, Torcy-le-Petit.	École maternelle et élémentaire à Torcy-le-Petit.	Environ 100	
SIVOS	(Regroupement informel)	Criquetot-sur-Longueville, Les Cent-Acres Longueville-sur-Scie, Muchedent, Saint-Crespin.	École maternelle et élémentaire à Longueville-sur-Scie.	Environ 190 70 en maternelle, 120 en élémentaire	=
SIVOS		Longueil, Quiberville-sur-Mer, Sainte-Marguerite-sur-Mer (hors CCTC).	Une classe maternelle et une classe CP à Longueil. École élémentaire à Quiberville-sur-Mer.	Environ 120	 Après une forte hausse à la suite du dernier lotissement réalisé => ouverture de classe en 2016. Menace de fermeture de classe.
RPI		Ambrumesnil, Ouville-la-Rivière, Saint-Denis-d'Aclon.			
SMVOS		Brametot (hors CCTC), Crasville-la-Rocquefort (hors CCTC), Vénestanville, Tocqueville-en-Caux.	Maternelle à Tocqueville. CP-CE1 à Brametot. CE2, CM1, CM2 à Vénestanville.		CE2 –  CM : De nombreux maternels qui vont ensuite grossir l'effectif élémentaire.
SIVOS		Gueures, Thil-Manneville.	École maternelle à Gueures. École élémentaire à Thil-Manneville.	Environ 130	 Plafond atteint pour le SIVOS.
SIVOS		Gonnetot, Saint-Laurent-en-Caux (hors CCTC), Sassetot-le-Malgardé.			

Regroupement scolaire					
Type	Nom	Communes	Organisation	Effectifs	Évolution
RPI		Le Catelier, Saint Honoré, Sainte-Foy.			
SIVOS	La Source	Saint-Denis-sur- Scie, Saint-Maclou-de- Folleville, Saint-Victor- l'Abbaye, Vassonville.	Un ou deux classes à Saint-Maclou-de- Folleville. École élémentaire à Saint-Denis-sur-Scie.		

Evolution des effectifs par regroupement scolaire au 1er janvier 2021



3.2. Les collèges

Quatre collèges sont implantés sur le territoire :

- Le collège Guy de Maupassant à Bacqueville-en-Caux.
- Le collège Maurice Maeterlinck à Gruchet-Saint-Siméon accueille 370 élèves et comprend quatre classes de 6^{ème}, quatre classes de 5^{ème}, quatre classes de 4^{ème} et trois classes de 3^{ème}. Sa capacité est d'environ 390 élèves. (Source : site internet dédié - arsene76.fr – consulté en janvier 2021).
- Le collège Jean Malaurie à Longueville-sur-Scie, d'une capacité d'environ 400 élèves.
- Le collège René Coty à Val-de-Scie a la possibilité d'accueillir 720 collégiens.



Collèges de Guy de Maupassant, de Jean Malaurie
(Sources : Géostudio-2AD-GAMA)



Collèges de Maurice Maeterlinck et de René Coty
(Sources : Géostudio-2AD-GAMA & <https://renecoty.arsene76.fr/>)

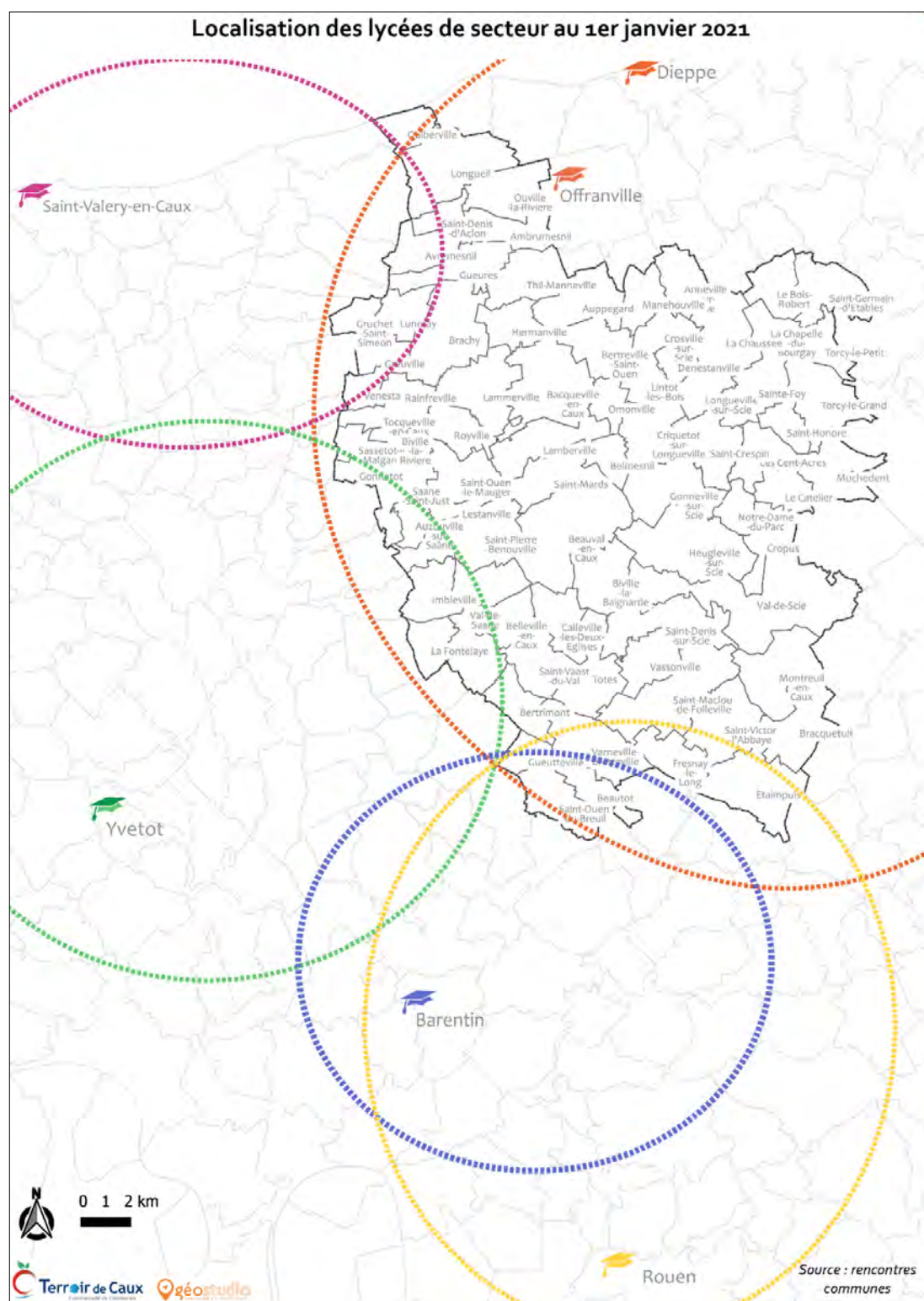
D'autres collèges situés hors de Terroir de Caux sont également fréquentés par des adolescents résidants sur le territoire :

- Le collège de Pavilly, pour les communes situées au sud-ouest de la Communauté de communes.
- Le collège d'Offranville, pour celles situées au nord de Terroir de Caux,
- Le collège de Yerville, pour celles situées au sud-ouest.

[illegible]

3.3. Les lycées

Aucun lycée n'est présent à Terroir de Caux. Les lycées généraux les plus proches sont ceux de Dieppe, de Barentin, d'Yvetot, de Saint-Valéry-en-Caux et de Rouen. Le lycée de Dieppe est celui qui attire le plus de lycéens habitant sur le territoire intercommunal. Le lycée professionnel d'Offranville est également fréquenté. Il n'y a par ailleurs pas d'établissement de formation supérieure sur la CCTC.

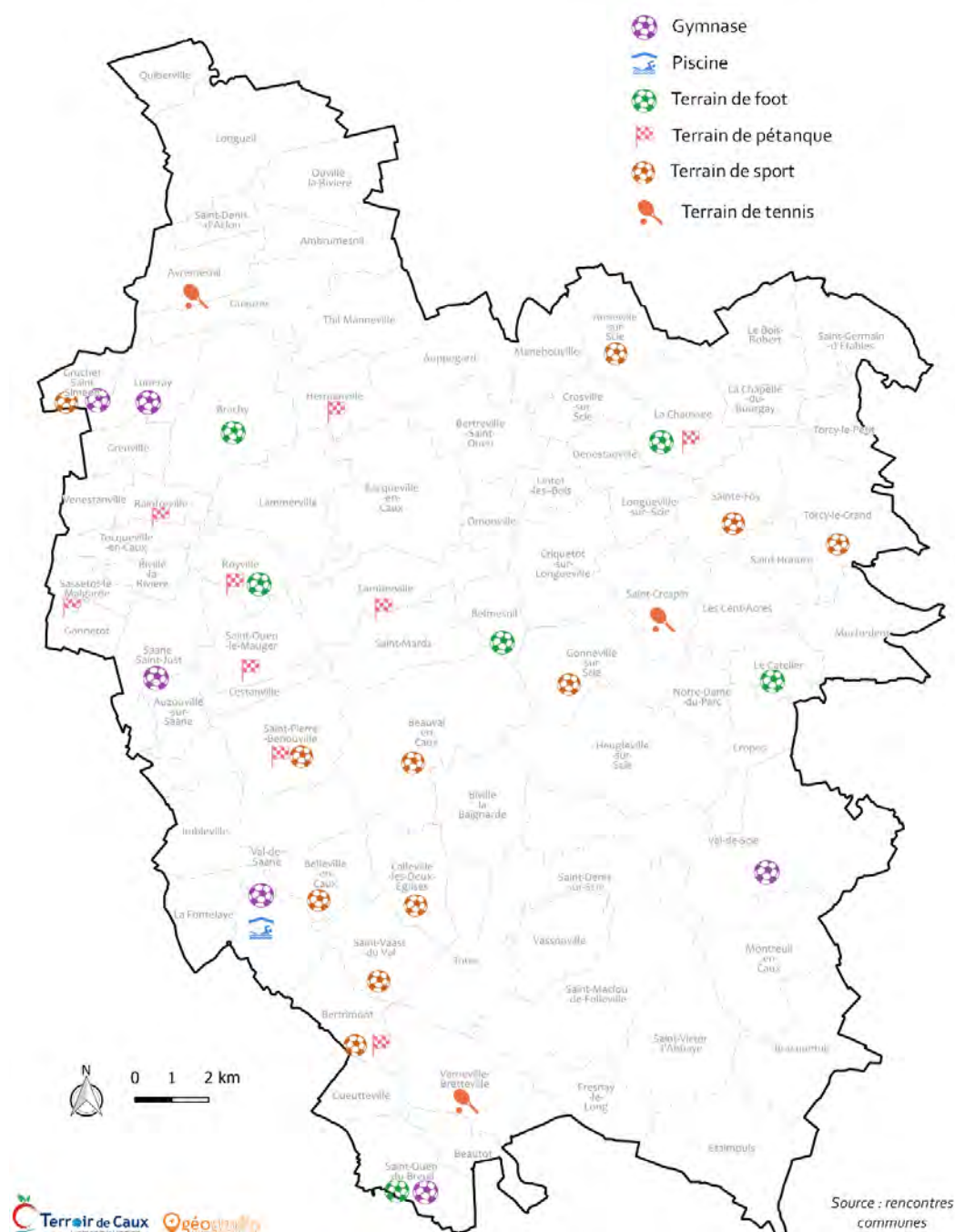


IV. Les équipements sportifs

Sur le territoire, sont recensés des équipements sportifs dont la fréquentation varie en fonction du type d'équipements :

- Une piscine intercommunale située à Val-de-Scie,
- Des gymnases et équipements couverts notamment à Gruchet-Saint-Siméon, Luneray, Saint-Ouen-du-Breuil, Tôtes, Val-de-Saône et Val-de-Scie,
- Des terrains de sport ou de football ou encore des terrains de pétanque, extérieurs, accessibles à tous.

Localisation des équipements sportifs au 1er janvier 2021



	Équipement sportif
Ambrumesnil	-
Anneville-sur-Scie	Terrain de sport
Auppegard	-
Auzouville-sur-Saône	-
Avremesnil	Terrain de tennis
Bacqueville-en-Caux	-
Beautot	-
Beauval-en-Caux	Terrain de sport (Beaunay – centre bourg)
Belleville-en-Caux	Terrain de sport
Belmesnil	Terrain de football
Bertreville-Saint-Ouen	-
Bertrimont	Terrain de sport, table de tennis de table et terrain de pétanque
Biville-la-Baignarde	-
Biville-la-Rivière	-
Brachy	Terrain de foot (mais bientôt plus d'équipe)
Bracquetuit	-
Calleville-les-Deux-Églises	Terrain de sport
Criquetot-sur-Longueville	-
Cropus	Aire de loisirs/jeux proche Mairie
Crosville-sur-Scie	-
Dénestanville	-
Étaimpuis	-
Fresnay-le-Long	-
Gonnetot	-
Gonneville-sur-Scie	Terrain de sport
Greuville	-
Gruchet-Saint-Siméon	Gymnase et équipements sportifs
Gueures	-
Gueutteville	-
Hermanville	Terrain de pétanque
Heugleville-sur-Scie	-
Imbleville	Terrain de pétanque
La Chapelle-du-Bourgay	-
La Chaussée	Terrain de football non homologué et terrains de pétanque
La Fontelaye	-
Lamberville	Terrain de pétanque
Lammerville	-
Le Bois-Robert	-
Le Catelier	Terrain de football (mais plus utilisé, commune en recherche du devenir de l'équipement)

	Équipement sportif
Les Cent-Acres	-
Lestanville	-
Lintot-les-Bois	-
Longueil	-
Longueville-sur-Scie	-
Luneray	Gymnase, salle de danse et salle d'activités
Manéhouville	-
Montreuil-en-Caux	-
Muchedent	-
Notre-Dame-du-Parc	-
Omonville	-
Ouville-la-Rivière	-
Quiberville-sur-Mer	-
Rainfreville	Terrain pétanque
Royville	Stade de football et terrain de pétanque
Saône-Saint-Just	Salle de sport
Saint-Crespin	Terrain de tennis et terrain de bi-cross
Saint-Denis-d'Aclon	-
Saint-Denis-sur-Scie	-
Sainte-Foy	Terrain de sport
Saint-Germain-d'Étables	-
Saint-Honoré	-
Saint-Maclou-de-Folleville	-
Saint-Mards	-
Saint-Ouen-du-Breuil	Gymnase et stade
Saint-Ouen-le-Mauger	Terrain de pétanque (x2),
Saint-Pierre-Bénouville	Terrain de tennis et deux terrains de pétanque
Saint-Vaast-du-Val	Terrain de sport
Saint-Victor-l'Abbaye	-
Sassetot-le-Malgardé	Terrain de pétanque
Thil-Manneville	-
Tocqueville-en-Caux	-
Torcy-le-Grand	Terrains de sport, vestiaires et skate-park récent
Torcy-le-Petit	-
Tôtes	Gymnase, terrain de tennis, terrain de pétanque et terrains de sport
Val-de-Saône	Piscine et gymnase
Val-de-Scie	Gymnase
Varneville-Bretteville	Terrain tennis
Vassonville	-
Vénestanville	-



Terrains de tennis à Bertrimont, stade à Saint-Ouen-du-Breuil et gymnase à Longueville-sur-Scie, (Sources : Géostudio-2AD-GAMA)

V. Les équipements culturels

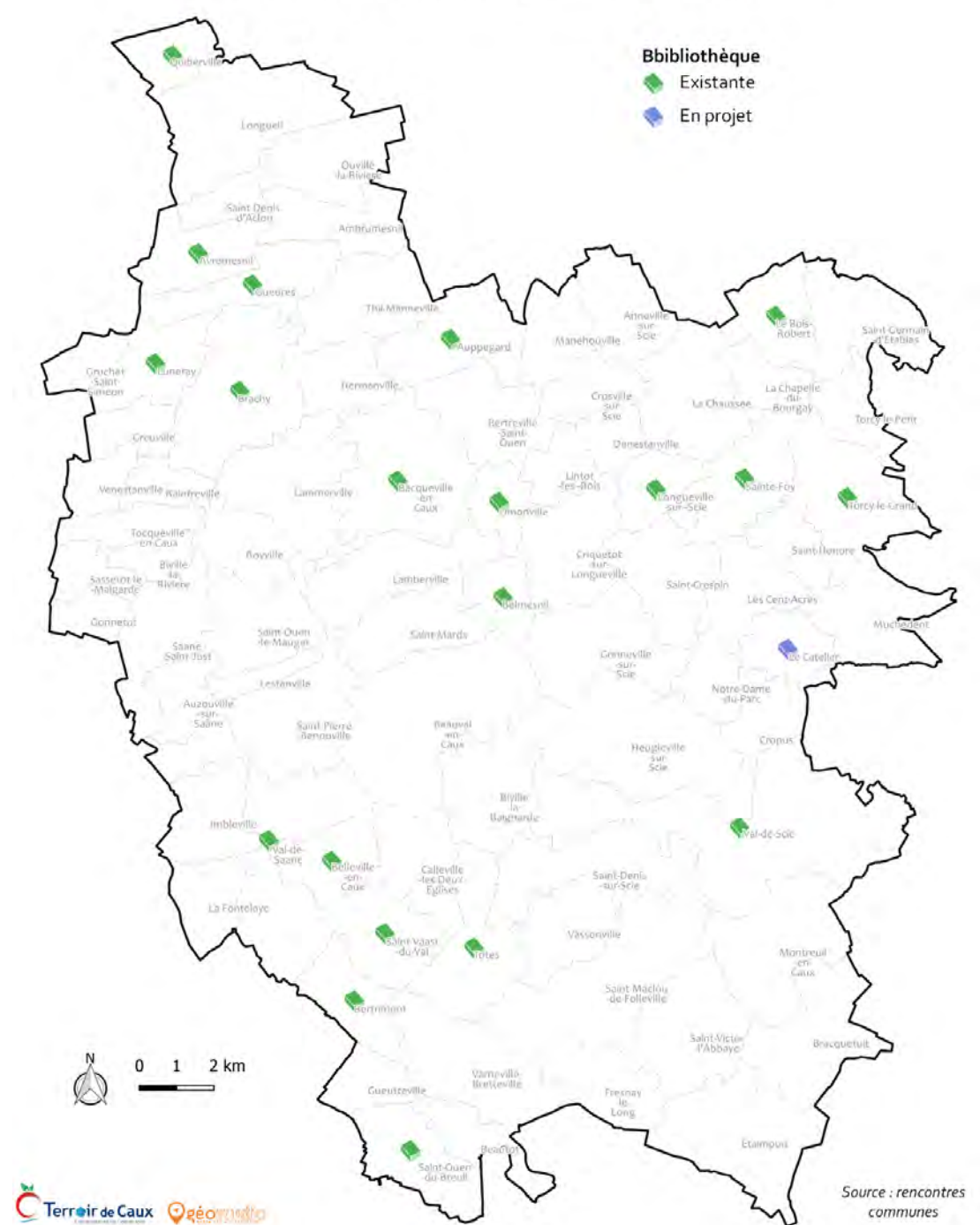
Terroir de Caux est un territoire à dominante rurale, cela a une conséquence sur les équipements culturels implantés. En effet, on y recense essentiellement des bibliothèques communales. Certains élus souhaitent une gestion en réseau à l'échelle intercommunale pour faciliter le partage des œuvres.

Sur le territoire, on recense 20 bibliothèques communales et une en projet. La répartition sur le territoire laisse apparaître des « zones blanches » de superficie assez importante



*Bibliothèque communale Val-de-Saône
(Sources : Géostudio-2AD)*

Localisation des bibliothèques au 1er janvier 2021



VI. Le tissu associatif

Les associations participent à la vie d'un territoire et à son dynamisme en organisant des activités ou des événements qu'ils soient quotidiens, hebdomadaires, mensuels ou annuels. Ces moments constituent des temps de rencontre et d'échange entre les habitants d'un territoire.

A Terroir de Caux, on recense au moins 255 associations actives, qui agissent dans de nombreux domaines : sport, culturel et art, jumelage, vie communale, club des anciens, défense d'opinion, etc.

Elles génèrent un dynamisme incontestable sur le territoire.

	Nombre associatio ns		Nombre associatio ns		Nombre associatio ns
Ambrumesnil	5	Imbleville	3	Saint-Mards	1
Anneville-sur-Scie	-	La Chapelle-du-Bourgay	-	Saint-Ouen-du-Breuil	10
Auppegard	1	La Chaussée	-	Saint-Ouen-le-Mauger	2
Auzouville-sur-Saône	3	La Fontelaye	-	Saint-Pierre-Bénouville	4
Avremesnil	3	Lamberville	1	Saint-Vaast-du-Val	-
Bacqueville-en-Caux	29	Lammerville	6	Saint-Victor-l'Abbaye	-
Beautot	1	Le Bois-Robert	1	Sassetot-le-Malgardé	-
Beauval-en-Caux	-	Le Catelier	1	Thil-Manneville	-
Belleville-en-Caux	4	Les Cent-Acres	-	Tocqueville-en-Caux	1
Belmesnil	-	Lestanville	-	Torcy-le-Grand	-
Bertreville-Saint-Ouen	2	Lintot-les-Bois	-	Torcy-le-Petit	4
Bertrimont	1	Longueil	-	Tôtes	27
Biville-la-Baignarde	6	Longueville-sur-Scie	22	Val-de-Saône	1
Biville-la-Rivière	-	Lunery	22	Val-de-Scie	43
Brachy	-	Manéhouville	-	Varneville-Bretteville	-
Bracquetuit	-	Montreuil-en-Caux	2	Vassonville	3
Calleville-les-Deux-Églises	-	Muchedent	-	Vénestanville	1
Criquetot-sur-Longueville	-	Notre-Dame-du-Parc	-	Total	255
Cropus	-	Omonville	3	* - = pas d'association sur la commune et/ou données non communiauéés.	
Crosville-sur-Scie	-	Ouville-la-Rivière	11		
Dénestanville	-	Quiberville-sur-Mer	-		
Étaimpuis	-	Rainfreville	-		
Fresnay-le-Long	-	Royville	4		
Gonnetot	-	Saône-Saint-Just	3		
Gonneville-sur-Scie	3	Saint-Crespin	-		
Greuville	2	Saint-Denis-d'Aclon	-		
Gruchet-Saint-Siméon	2	Saint-Denis-sur-Scie	-		
Gueures	1	Sainte-Foy	5		
Gueutteville	-	Saint-Germain-d'Étables	-		
Hermanville	-	Saint-Honoré	-		
Heugleville-sur-Scie	5	Saint-Maclou-de-Folleville	6		

Sources : <https://www.terroirdecaux.fr/les-associations> - site internet des communes pour compléter

VII. La desserte du territoire par les communications numériques

Deux indicateurs sont utilisés pour mesurer la connectivité d'un territoire, il s'agit de la répartition des logements d'une commune en fonction du débit internet, et du débit par entité bâtie d'une commune. Ces deux indicateurs témoignent de la dominante rurale de Terroir de Caux. En effet, une part importante des logements des villages n'est desservie que par une connexion internet inférieure à 3 Mbit/s, ce qui signifie que l'accès à internet est difficile, ce qui rend son utilisation limitée. Toutefois quelques communes sont desservies par la fibre optique :

- Crosville-sur-Scie,
- La Chapelle-du-Bourgay,
- Le Chaussée,
- Le Bois-Robert,
- Sainte-Foy,
- Saint-Germain-d'Étables,
- Saint Honoré,
- Et Torcy-le-Petit.

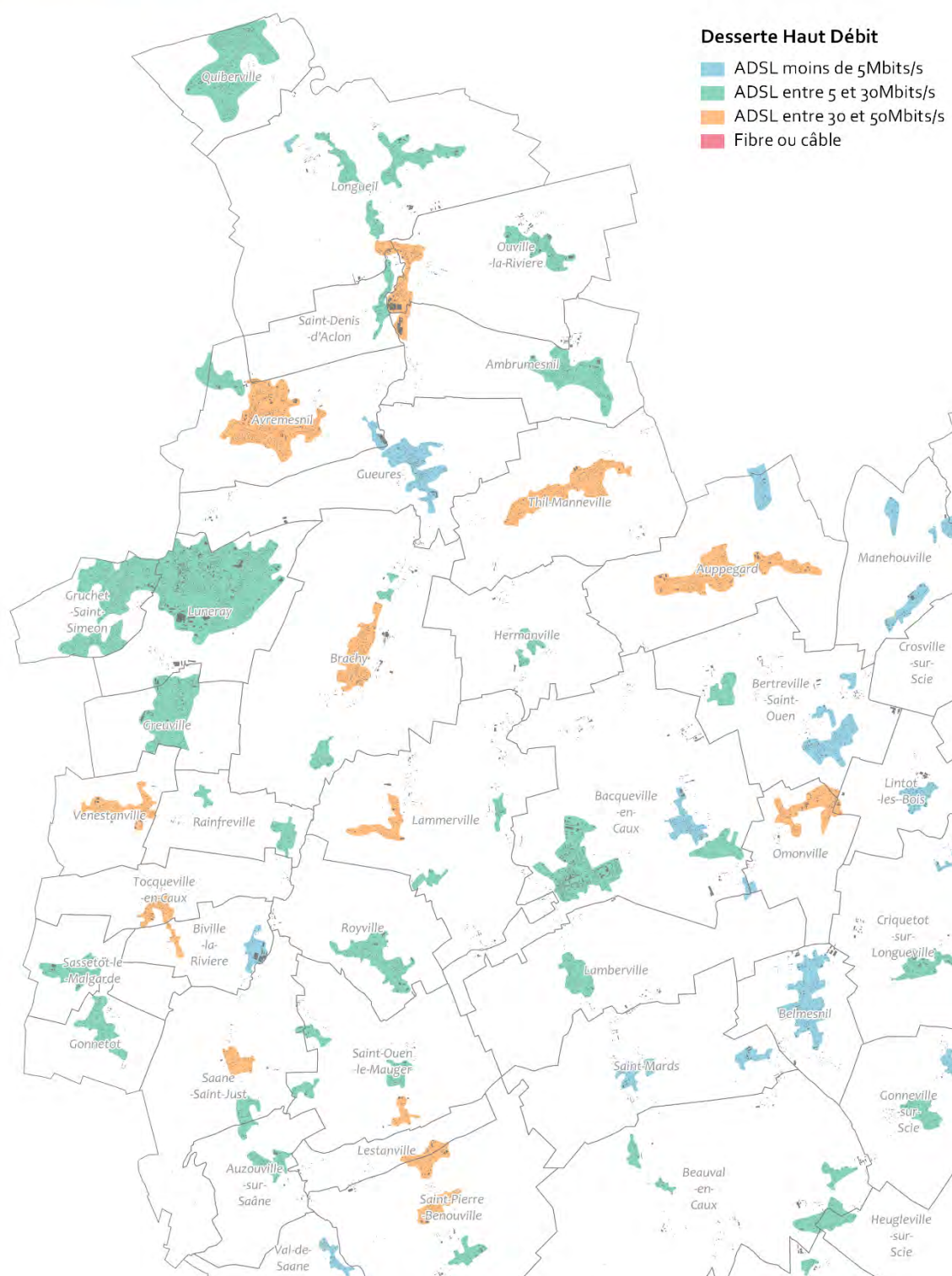
Débit	% des logements				
	< 3Mbit/s	3-8 Mbit/s	8-30 Mbit/s	30-100 Mbit/s	>100 Mbit/s
Signification	Difficulté d'accès		Haut débit	Très Haut Débit	
Ambrumesnil		2%	45%	53%	
Anneville-sur-Scie	69%	31%			
Auppegard	10%	4%	36%	50%	
Auzouville-sur-Saône	100%				
Avremesnil	3%	3%	23%	71%	
Bacqueville-en-Caux	2%	17%	54%	27%	
Beautot	100%				
Beauval-en-Caux	41%	9%	38%	12%	
Belleville-en-Caux	7%	20%	68%	5%	
Belmesnil	92%	8%			
Bertreville-Saint-Ouen	82%	3%	14%	1%	
Bertrimont	54%	46%			
Biville-la-Baignarde	38%	37%	21%	4%	
Biville-la-Rivière	2%	21%	53%	24%	
Brachy	1%		43%	56%	
Bracquetuit	84%	16%			
Calleville-les-Deux-Églises	100%				
Criquetot-sur-Longueville	29%	70%	1%		
Cropus	90%	1%	9%		
Crosville-sur-Scie	76%	24%			
Dénestanville	17%	58%	25%		

	% des logements				
Débit	< 3Mbit/s	3-8 Mbit/s	8-30 Mbit/s	30-100 Mbit/s	>100 Mbit/s
Signification	Difficulté d'accès		Haut débit	Très Haut Débit	
Étaimpuis	41%	26%	33%		
Fresnay-le-Long	97%	2%	1%		
Gonnetot		8%	92%		
Gonneville-sur-Scie	46%	52%	2%		
Greuville			55%	45%	
Gruchet-Saint-Siméon	6%	13%	78%	3%	
Gueures	46%	51%	2%	1%	
Gueutteville	96%	2%	2%		
Hermanville	1%	15%	68%	16%	
Heugleville-sur-Scie	20%	26%	43%	11%	
Imbleville	9%	31%	53%	7%	
La Chapelle-du-Bourgay	13%	59%	28%		
La Chaussée	71%	29%			
La Fontelaye	32%	16%	52%		
Lamberville	2%	23%	75%		
Lammerville	4%	18%	41%	37%	
Le Bois-Robert	87%	13%			
Le Catelier	11%	23%	66%		
Les Cent-Acres	3%		37%	60%	
Lestanville		7%	54%	49%	
Lintot-les-Bois	93%		2%	5%	
Longueil	11%	19%	63%	7%	
Longueville-sur-Scie	1%	7%	82%	10%	
Luneray		3%	60%	37%	
Manéhouville	98%	2%			
Montreuil-en-Caux	15%	45%	40%		
Muchedent	99%	1%			
Notre-Dame-du-Parc	93%	7%			
Omonville	1%	3%	7%	89%	
Ouville-la-Rivière	1%	30%	34%	35%	
Quiberville-sur-Mer	2%	1%	60%	37%	
Rainfreville		16%	79%	5%	
Royville	1%	5%	46%	48%	
Saâne-Saint-Just	3%	3%	21%	73%	
Saint-Crespin	1%	8%	49%	42%	
Saint-Denis-d'Aclon		5%	60%	35%	
Saint-Denis-sur-Scie	21%	32%	40%	7%	
Sainte-Foy	36%	62%	2%		
Saint-Germain-d'Étables	93%	5%	2%		
Saint-Honoré	100%				

	% des logements				
Débit	< 3Mbit/s	3-8 Mbit/s	8-30 Mbit/s	30-100 Mbit/s	>100 Mbit/s
Signification	Difficulté d'accès		Haut débit	Très Haut Débit	
Saint-Maclou-de-Folleville	20%	42%	37%	1%	
Saint-Mards	36%	63%	1%		
Saint-Ouen-du-Breuil	6%	2%	56%	36%	
Saint-Ouen-le-Mauger	6%	22%	64%	8%	
Saint-Pierre-Bénouville	1%	4%	73%	22%	
Saint-Vaast-du-Val	5%	45%	50%		
Saint-Victor-l'Abbaye	3%	7%	22%	68%	
Sassetot-le-Malgardé		3%	97%		
Thil-Manneville	3%		53%	44%	
Tocqueville-en-Caux		4%	8%	88%	
Torcy-le-Grand	2%	1%	84%	13%	
Torcy-le-Petit	2%	6%	62%	30%	
Tôtes	1%	3%	62%	34%	
Val-de-Saône	10%	14%	43%	33%	
Val-de-Scie	21%	8%	38%	33%	
Varneville-Bretteville	35%	33%	32%		
Vassonville	24%	34%	42%		
Vénestanville			15%	85%	

Les secteurs dotés d'une meilleure connexion internet, notamment par la fibre, sont situés aux portes de l'agglomération dieppoise, dans la partie nord-est du territoire.

Qualité de la desserte numérique sur la CCTC - secteur Bacqueville - Luneray



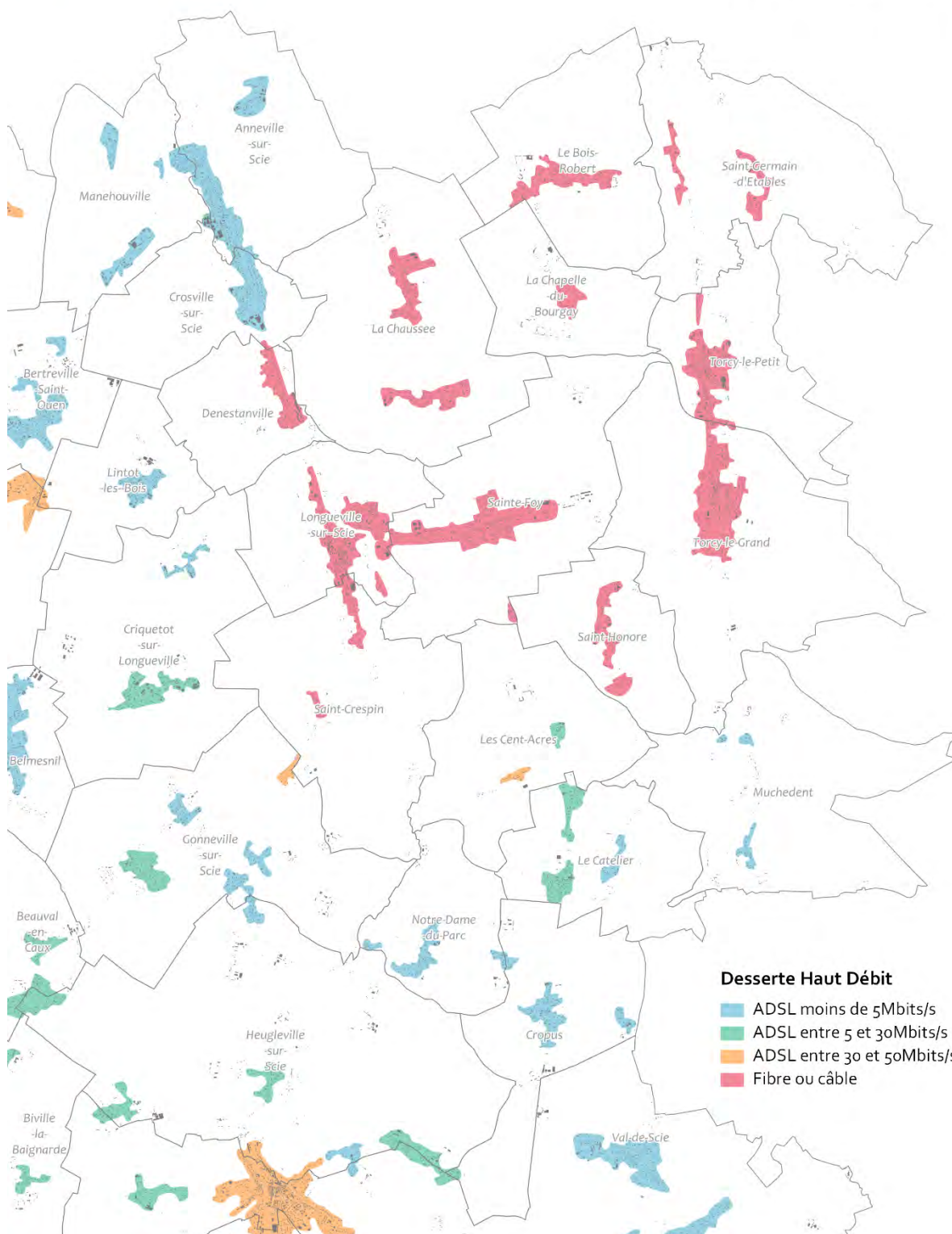
Qualité de la desserte numérique sur la CCTC - secteur Longueville



0

1

2 km



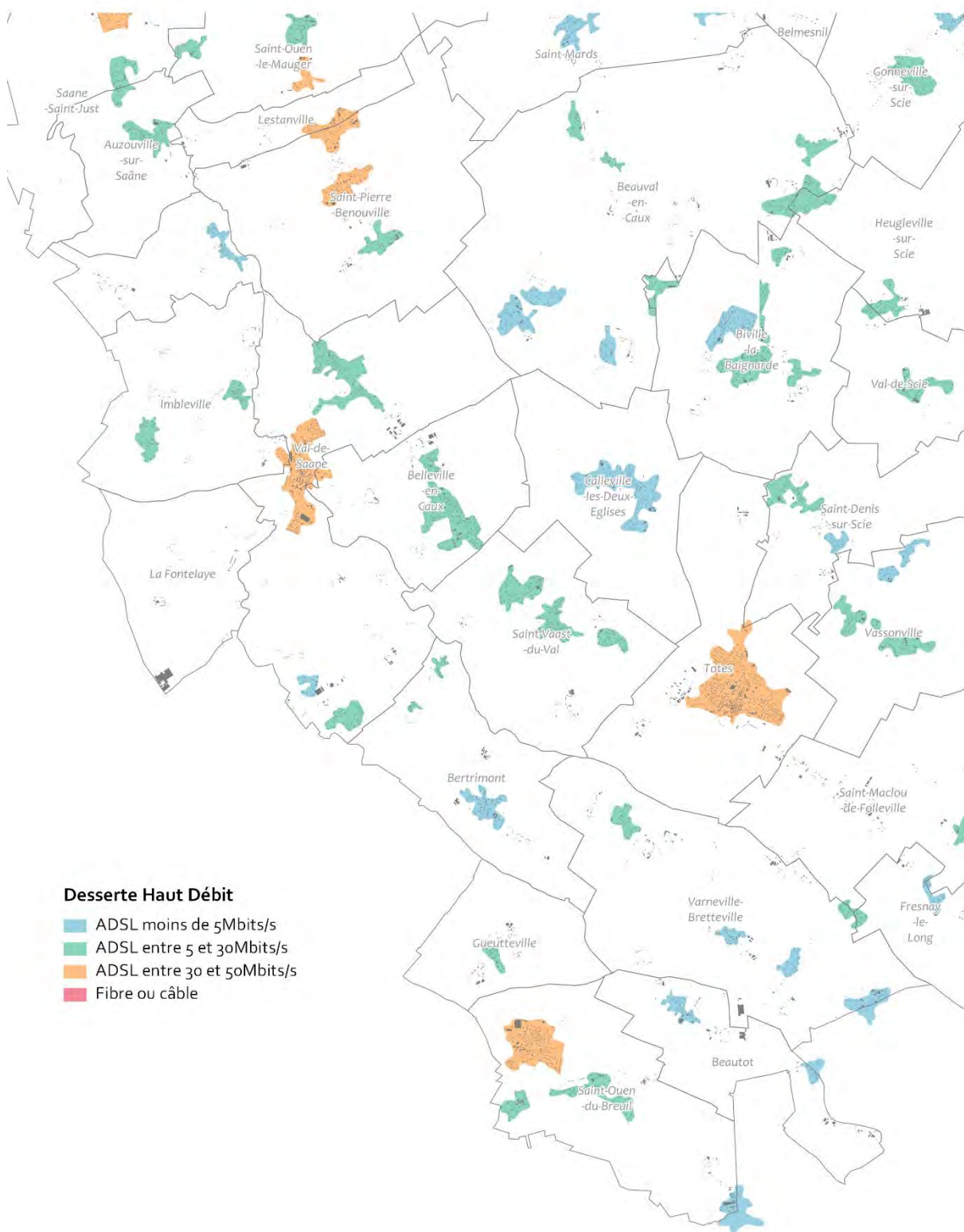
Qualité de la desserte numérique sur la CCTC - secteur Tôtes - Val-de-Saône



0

1

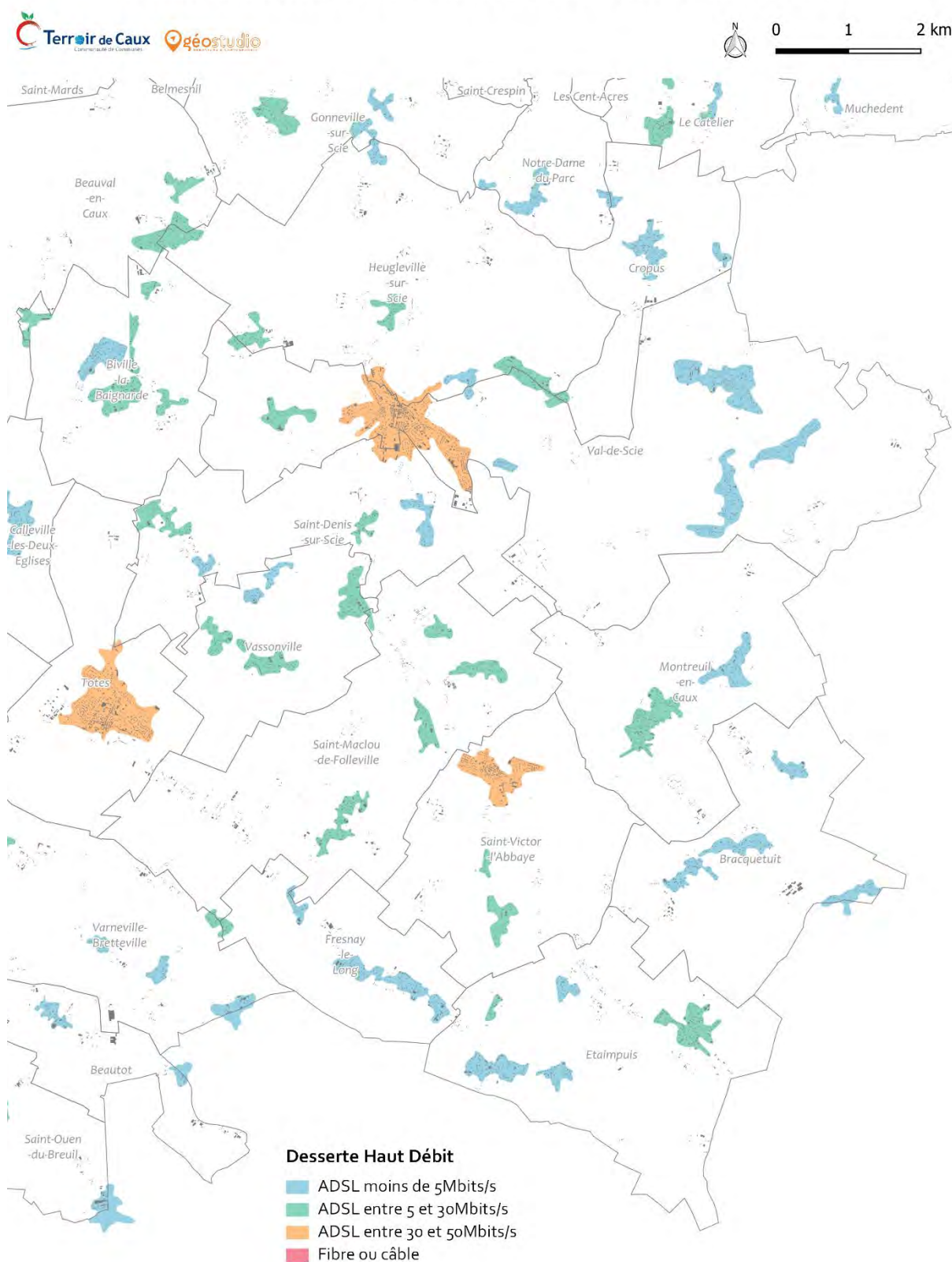
2 km



Desserte Haut Débit

- ADSL moins de 5Mbps/s
- ADSL entre 5 et 30Mbps/s
- ADSL entre 30 et 50Mbps/s
- Fibre ou câble

Qualité de la desserte numérique sur la CCTC - secteur Val-de-Scie



VIII. Constats et enjeux en matière d'équipements sur le territoire

Atouts	Points de vigilance
- o Présence d'équipement d'urgence et de secours : trois gendarmeries et cinq centres d'incendie et de secours. - o Offre dense en salle communale / salle des fêtes, pour accueillir des événements publics ou privés. - o Un maillage d'écoles primaires organisé sous la forme de regroupement pédagogique ou syndicat intercommunal à vocation scolaire, en capacité d'accueillir de nouveaux écoliers. - o Des collèges implantés sur le territoire et fréquentés par les jeunes du territoire. - o Des équipements sportifs offerts par les communes et l'intercommunalité, ouverts à tous ou bien couverts, adaptés aux pratiques sportives actuelles. - o Un tissu associatif riche dont les domaines sont variés (sport, culture, défense d'opinion, vie communale, etc.) - o Des communes au nord-est desservies par la fibre.	- o Des regroupements pédagogiques enregistrant une baisse de fréquentation. - o Pas de lycée ni d'établissement de formation supérieure entraînant une migration des étudiants et des jeunes de 18 à 25 ans. - o Quelques équipements sportifs sous-utilisés, dont le devenir pose question. - o Une offre culturelle limitée aux bibliothèques municipales : une vingtaine sur le territoire mais des zones blanches importantes. - o Une desserte en communications numériques inégale sur le territoire, avec des zones mal desservies.
ENJEUX ▪ Maintenir ce bon niveau d'équipement global. ▪ Veiller à opter pour un scénario démographique et une déclinaison spatiale qui soient en adéquation avec les capacités des équipements scolaires selon les secteurs géographiques. ▪ Réfléchir à l'avenir de certains équipements sous ou non utilisés (ex : le terrain de sport au Catelier). ▪ Se questionner sur l'opportunité de mailler les bibliothèques municipales.	

Mobilités

I. Infrastructures routières

Le terme d'infrastructure routière désigne l'ensemble des ouvrages et des installations nécessaires à la circulation des véhicules. Généralement organisées en réseau, ces infrastructures permettent le déplacement des biens et des personnes afin de garantir la stabilité et le développement du territoire.

1.1. Un territoire accessible et bien maillé

La Communauté de Communes Terroir de Caux dispose d'un réseau routier dense permettant d'y accéder facilement et de mailler efficacement l'ensemble du territoire.

Ce réseau s'organise autour d'un axe principal nord-sud qui traverse le territoire en son centre, matérialisé par la RN 27 reliant l'A151 (Roumare - Tôtes) en direction de Rouen (via l'A150). Cette route permet une liaison directe entre Rouen et le littoral (Dieppe) en 1 heure en passant notamment par Tôtes, Biville-la-Baignarde, Criquetot-sur-Longueville, Manéhouville... Au Sud du territoire, l'A151 croise l'A 29 (Le Havre- Amiens) au niveau de la commune de Beautot.



Photo 1 : Vue sur la RN 27 qui traverse le territoire

D'autre part, le réseau de routes départementales est important. Celui-ci permet de desservir et de mettre en relation l'ensemble des bourgs. On dénombre une trentaine de routes départementales reliant les différentes entités urbaines. Le réseau est articulé par la RD 2 / RD 152 à l'Ouest, la RD 925 au Nord, la RD 915 à l'Est et par la RD 929 au Sud.

Un maillage « tertiaire » de routes communales et de chemins arpente les vallées et les plateaux, en complément des routes départementales pour accéder aux hameaux et entités bâties plus isolés.

Située entre deux pôles majeurs que sont Dieppe et Rouen, la Communauté de Communes Terroir de Caux se voit desservie par un axe ferroviaire Nord-Sud reliant ces deux pôles urbains. Au Nord du territoire, une ancienne ligne ferroviaire est désormais utilisée comme un itinéraire multirandonnée constitutif de la véloroute du Lin (cf. *mobilités douces ci-après*).

Par conséquent, l'ensemble de ces voies de circulation irriguent la totalité du territoire. Certaines voies donnent à voir le territoire et participent à sa mise en valeur avec des points de vue à préserver sur la campagne ouverte, les vallées et le littoral.

Un projet important est également en cours sur le territoire visant au prolongement de 7 kilomètres de la RN 27 permettant un gain de temps de 10 minutes environ sur le trajet Dieppe – Rouen. Ce projet comprend l'enjambement de la vallée de la Scie grâce au viaduc de la Scie (cf. photo ci-dessous).



Photo 2 : Viaduc de la Scie vu de la RD 3

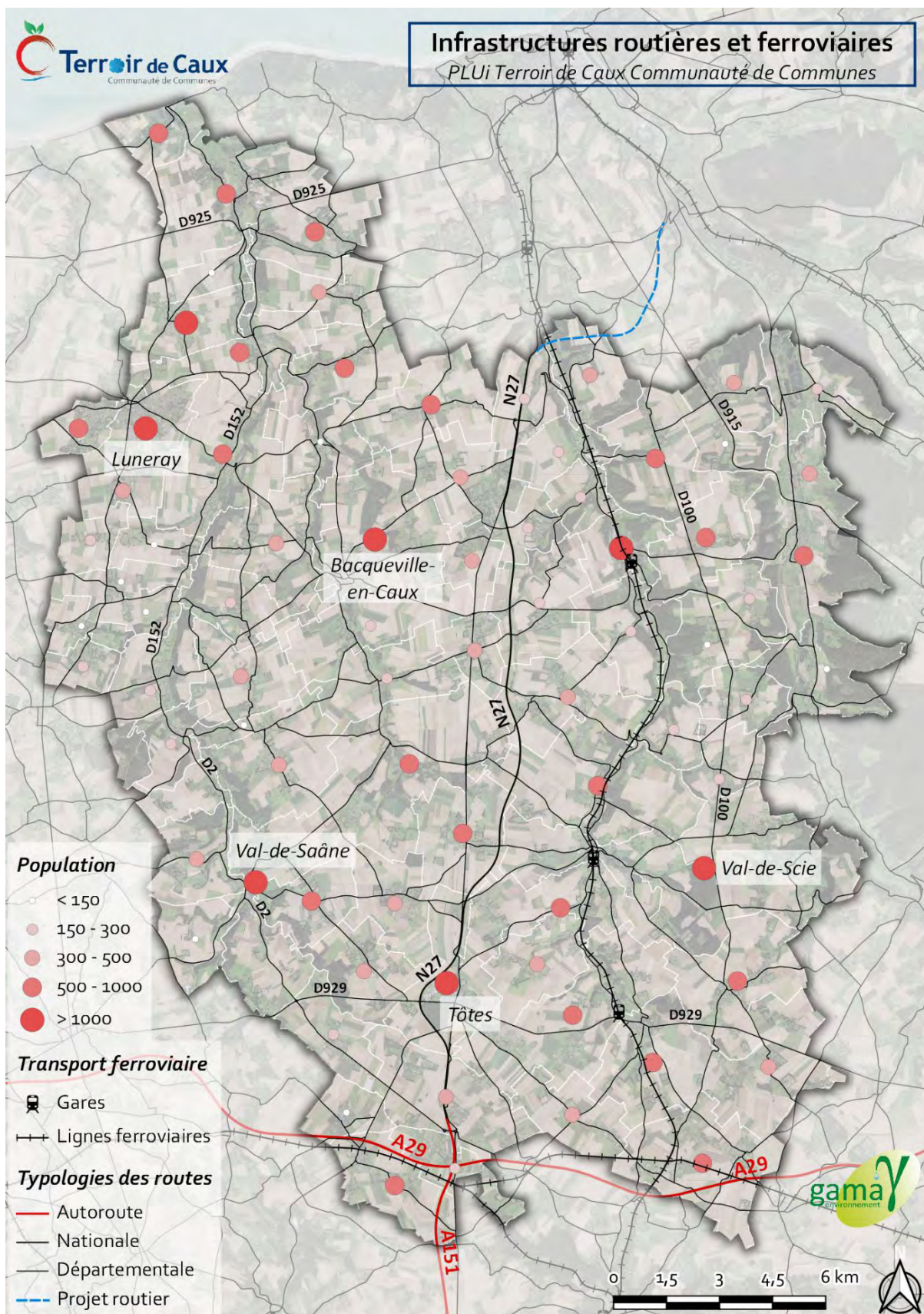


Figure 1 : Infrastructures routières et ferroviaires sur Terroir de Caux

1.2. Les espaces de stationnement

La Loi Alur impose d'établir un inventaire des capacités de stationnement ouvertes au public et des possibilités de mutualisation de ces espaces. Dans ce cadre, une enquête stationnement a été réalisée sur les 7 pôles de proximité de la Communauté de communes Terroir de Caux.

Quiberville-sur-Mer :

Tableau 1 : Description des parkings publics à Quiberville-sur-Mer

Numéro du parking	Nom du parking	Parking vélo	Place PMR	Type de revêtement du parking	Nombre de places	Saturation	Sous utilisé
1	Parking de la Mairie	Non	0	Enrobé	5	Ponctuellement lors des cérémonies	Non
2	Parking du Foyer des Jeunes	Non	0	Gravier et herbe	Une vingtaine	Ponctuellement lors d'évènements	Non
3	Parking du terrain de tennis	Non	1	Enrobé	20	Oui	Non
4	Parking à proximité de l'ancien camping	Non	Pas de définie mais possible	Champ enherbé	Une centaine	Oui l'été	Non – Fermé une partie de l'année



Figure 2 : Localisation des parkings publics à Quiberville-sur-Mer

Luneray :

Tableau 2 : Description des parkings publics à Luneray

Numéro du parking	Nom du parking	Parking vélo	Place PMR	Type de revêtement du parking	Nombre de places	Saturation	Sous utilisé
1	Place du Marché	Non	2	Enrobé	44	Oui	Non
2	Chemin des Hortensias	Non	0	Enrobé	Environ 45	Oui	Non
3	Parking du tennis	Non	1	Enrobé	9	Oui	Non
4	Parking du cimetière	Non	1	Enrobé	7	Ponctuellement	Oui
5	Parking du parc d'enfants	Non	0	Enrobé	14	Non	Non
6	Parking de l'école	Non	1	Enrobé	55	Ponctuellement aux entrées et sorties d'école	Non
7	Parking du stade	Non	0	Enrobé	Environ 77	Ponctuellement	Non



Figure 3 : Localisation des parkings publics à Luneray

Bacqueville-en-Caux :

Tableau 3 : Description des parkings publics à Bacqueville-en-Caux

Numéro du parking	Nom du parking	Parking vélo	Place PMR	Type de revêtement du parking	Nombre de places	Saturation	Sous utilisé
1	Place du Général de Gaulle	Oui	4	Enrobé	108	Non	Non
2	Parking arrière de la mairie	Non	0	Enrobé	Environ 30	Non	Non
3	Parking poste	Oui	1	Enrobé	Environ 30	Oui	Non
4	Parking public Communauté de communes Terroir de Caux	Non	0	Enrobé	Environ 17	Oui	Non
5	Parking de l'église	Non	0	Enrobé	Environ 15 places	Non	Non
6	Parking de l'école primaire	Non	1	Enrobé	16	Ponctuellement aux entrées et sorties d'école	Non
7	Mairie Pierreville	Non	0	Enrobé	Environ 15	Non	Oui



Figure 4 : Localisation des parkings publics à Bacqueville-en-Caux

Val-de-Saône :

Tableau 4 : Description des parkings publics à Val-de-Saône

Numéro du parking	Nom du parking	Parking vélo	Place PMR	Type de revêtement du parking	Nombre de places	Saturation	Sous utilisé
1	Parking mairie	Oui	0	Enrobé	6	Oui	Non
2	Parking école / piscine	Non	1	Enrobé	8	Oui	Non
3	Parking du foyer rural	Non	1	Enrobé	Environ 15	Oui	Non



Figure 5 : Localisation des parkings publics à Val-de-Saône

Tôtes :

Tableau 5 : Description des parkings publics à Tôtes

Numéro du parking	Nom du parking	Parking vélo	Place PMR	Type de revêtement du parking	Nombre de places	Saturation	Sous utilisé
1	Parking de la mairie	Oui	0	Enrobé	35	Oui	Non
2	Parking du centre médico-social / club de foot	Oui	2	Enrobé	20	Non	Non
3	Parking salle de sports	Non	2	Enrobé	58	Non	Non
4	Parking école	Non	1	Enrobé	25	Ponctuellement aux entrées et sorties d'école	Non



Figure 6 : Localisation des parkings publics à Tôtes

Val-de-Scie :

Tableau 6 : Description des parkings publics à Val-de-Scie

Numéro du parking	Nom du parking	Parking vélo	Place PMR	Type de revêtement du parking	Nombre de places	Saturation	Sous utilisé
1	Parking de la mairie	Oui	0	Enrobé	14	Oui	Non
2	Parking Place de la République	Non	2	Enrobé	Environ 40	Oui	Non
3	Place du Général de Gaulle	Non	0	Enrobé	Environ 20	Oui	Non
4	Place Michel Hollard	Non	0	Dalles béton	8	Ponctuellement aux entrées et sorties d'école	Non
5	Parking de la Gare	Oui	6	Dalles enherbées	Environ 215	Oui de manière ponctuelle en semaine	Non
6	Gymnase	Non	1	Enrobé	28	Oui ponctuellement	Non
7	Salle des fêtes	Non	1	Enrobé	25	Oui ponctuellement	Non
8	Parking du Collège	Non	0	Enrobé	Environ 35	Oui	Non
9	Parking mairie de Cressy	Oui	2	Enrobé	13	Non	Oui



Figure 7 : Localisation des parkings publics à Val-de-Scie

Longueville-sur-Scie :

Tableau 7 : Description des parkings public à Longueville-sur-Scie

Numéro du parking	Nom du parking	Parking vélo	Place PMR	Type de revêtement du parking	Nombre de places	Saturation	Sous utilisé
1	Parking de la mairie	Non	0	Enrobé	Environ 10	Non	Non
2	Parking de la gare	Oui	0	Gravier	Environ 15	Non	Non
3	Parking école	Non	0	Enrobé	Environ 20	Ponctuellement aux entrées et sorties d'école	Non
4	Parking salle des fêtes	Non	2	Enrobé	15	Ponctuellement aux entrées et sorties d'école	Non
5	Parking du collège	Non	0	Enherbé	Environ 30	Ponctuellement aux entrées et	Non

						sorties de collège	
6	Parking du gymnase	Non	0	Enrobé	13	Ponctuellement	Non
7	Parking finances publiques	Non	1	Enrobé	6	Non	Non



Figure 8 : Localisation des parkings publics à Longueville-sur-Scie

Le recensement communal des aires de stationnements souligne que :

- Chaque pôle dispose d'aires de stationnement importantes, exceptées Val-de-Saône et Longueville-sur-Scie, pour lesquelles les aires sont plus restreintes,
- Les aires de stationnement sont situées principalement dans le cœur de bourg et sont liées à des activités et des services (mairies, commerces, équipements, gares...), facilitant leur accessibilité en voiture,
- Le revêtement des parkings est majoritairement en enrobé. Si ce type de revêtement peut être justifié par la présence de marché chaque semaine pour certaines aires, d'autres pourraient faire l'objet d'une désimperméabilisation,
- Il existe peu de parkings vélos en comparaison des aires de stationnement dédiées aux voitures. Néanmoins, on peut constater que chaque commune dispose d'un parking vélo au sein du centre-bourg. Concernant, Quiberville-sur-Mer et Luneray, les parkings vélos n'apparaissent pas dans les tableaux car ils sont installés en dehors des parkings voiture. En effet, pour Quiberville-sur-Mer, des racks vélos sont

- disponibles devant l'Hôtel de la Plage et pour Luneray, à proximité du Passage de la Porte Rouge,
- Des besoins en stationnement peuvent être identifiés notamment pour la gare de Val-de-Scie qui connaît un engorgement récurrent mais aussi pour la place de la mairie de Luneray. Cet engorgement est maintenant limité grâce à la mise en place d'une zone bleue sur le parking et la présence d'un garde champêtre, limitant les voitures tampon,
 - Peu d'espaces de parkings pourraient être réemployés, exceptés les parkings des mairies déléguées. Néanmoins, leur superficie reste limitée, questionnant les réelles possibilités de réemploi.

II. Fréquentation

2.1. Réseau national et départemental tous types de véhicules

L'analyse du trafic routier permet de comprendre les dynamiques de déplacements journaliers sur la CdC Terroir de Caux. La RN27 apparait comme le faisceau principal avec une fréquentation journalière de 18 213 véhicules au Sud (A151 devient N27) et 13 909 véhicules au Nord. Ces chiffres s'expliquent à la fois par :

- Des échanges entre les deux pôles de Rouen et Dieppe, transitant par le territoire
- Les flux (professionnels notamment) émanant du territoire en direction des agglomérations rouennaise et dieppoise (*cf. analyse de la mobilité professionnelle ci-après*).

Concernant l'autoroute A151, située à l'extrême Sud du territoire et passant sur les communes de Saint-Ouen-du-Breuil et Varneville-Bretteville, ce sont entre 12 000 et 15 000 véhicules qui transitent sur cet axe. Cet axe fait notamment le lien entre Rouen (autoroute au sud) et Dieppe (RN 27 au nord).

Sur le réseau départemental, la RD 27 (traversant Luneray, Avremesnil, Ouville-la-Rivière, Greuville, Venestanville, Tocqueville-en-Caux, Sassetot-le-Malgardé), la RD 149 (entre Bacqueville en Caux et Belmesnil) et la RD 915 (passant par Torcy-le-Petit, le Bois Robert, la Chapelle-du-Bourgay) enregistrent le plus grand nombre de véhicules, entre 4 000 et 8 000 véhicules par jour. Globalement, les voies les plus fréquentées desservent les communes les plus peuplées de la CdC (Bacqueville-en-Caux, Luneray, Auffay, Val-de-Scie, Tôtes) et les échangeurs faisant le lien entre l'A29, l'A151 et la RN 27. Ceci s'explique notamment par les déplacements pendulaires « Domicile-Travail » avec le matin des actifs qui convergent vers le réseau national pour se rendre sur les pôles d'activités extérieurs au territoire, et inversement le soir.

2.2. Réseau national et départemental poids lourd

L'analyse du trafic poids lourds (PL) permet d'identifier les principaux axes empruntés pour le fret, de manière à appréhender à la fois les nuisances induites et les éventuelles portions où des aménagements dédiés sont ou peuvent être prévus, en lien avec les services du département.

Au regard du Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) des poids lourds (PL), on s'aperçoit que le territoire est assez fréquenté par ceux-ci. Environ 10 % du trafic global sur les voies nationales concernent les poids lourds (1 110 véhicules) tandis que la part de ces véhicules sur les routes départementales se situe autour des 5 %. Ces moyennes masquent des situations locales diverses avec des nuisances plus ou moins fortes subies ou ressenties par les riverains ou les habitants. Notons par exemple les cas de la RD 929 au niveau de Tôtes, sur laquelle se décharge une partie du trafic PL de l'A 29 (parallèle). A cet endroit, le trafic est élevé et masque par ailleurs un flux significatif de convois exceptionnels qui transitent par le bourg, avec les nuisances que cela suppose. En effet le bourg de Tôtes se situe au carrefour de deux grands axes que sont les anciennes nationales 27 et 29 (désormais RD927 et RD 929) et sur lesquelles transitent de nombreux poids lourds. La commune a notamment indiqué que les fondations de l'église, située juste à côté de ce carrefour routier (cf. photo ci-après) sont fortement fragilisées par ces passages.

L'autoroute voit quant à elle passer entre 2 600 et 3 200 poids lourds quotidiennement.



Photo 3 : Passage d'un convoi exceptionnel en cœur de bourg à Tôtes au carrefour entre les RD 927 et RD 929

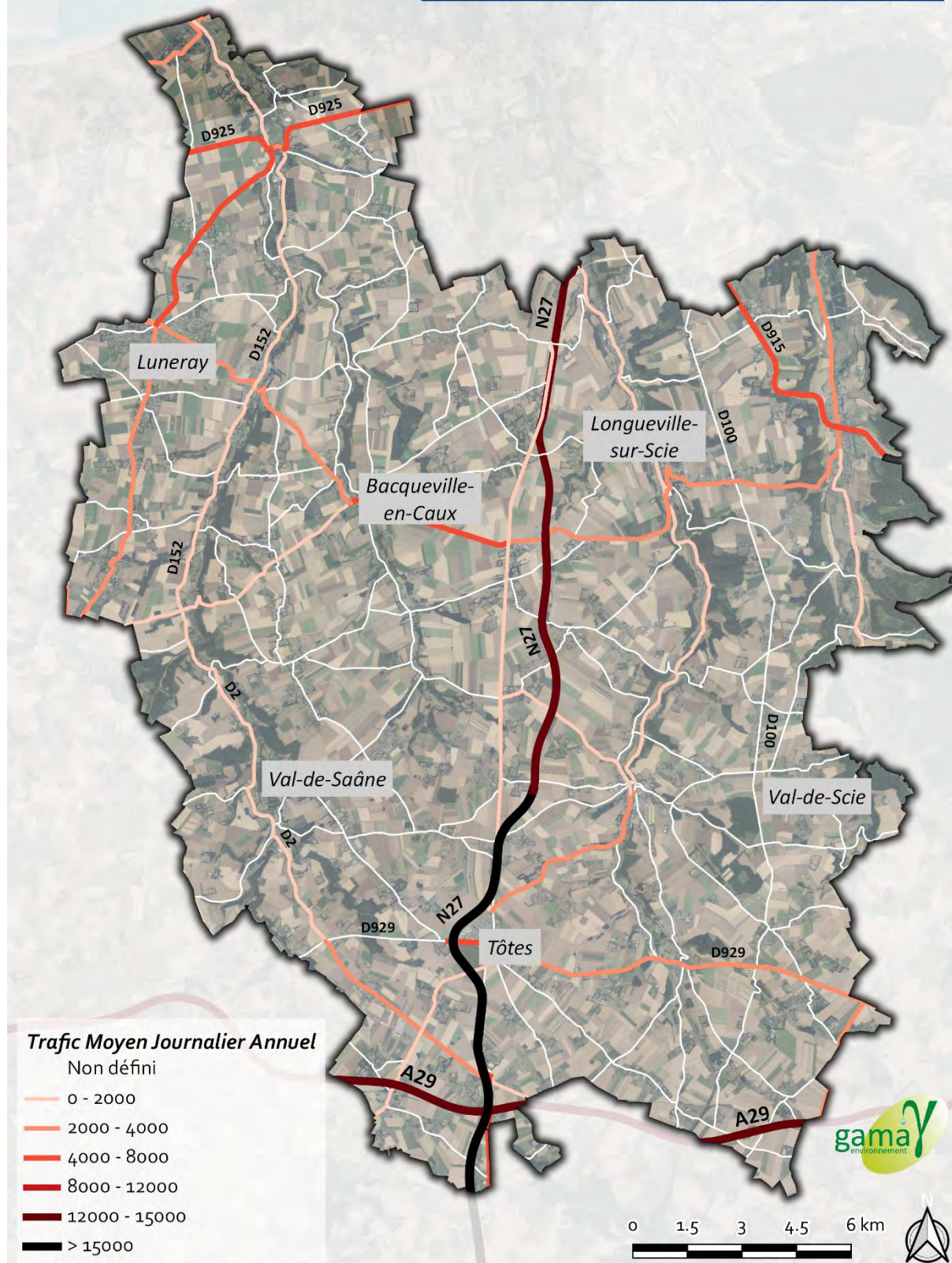


Figure 9 : Trafic routier tous types de véhicules

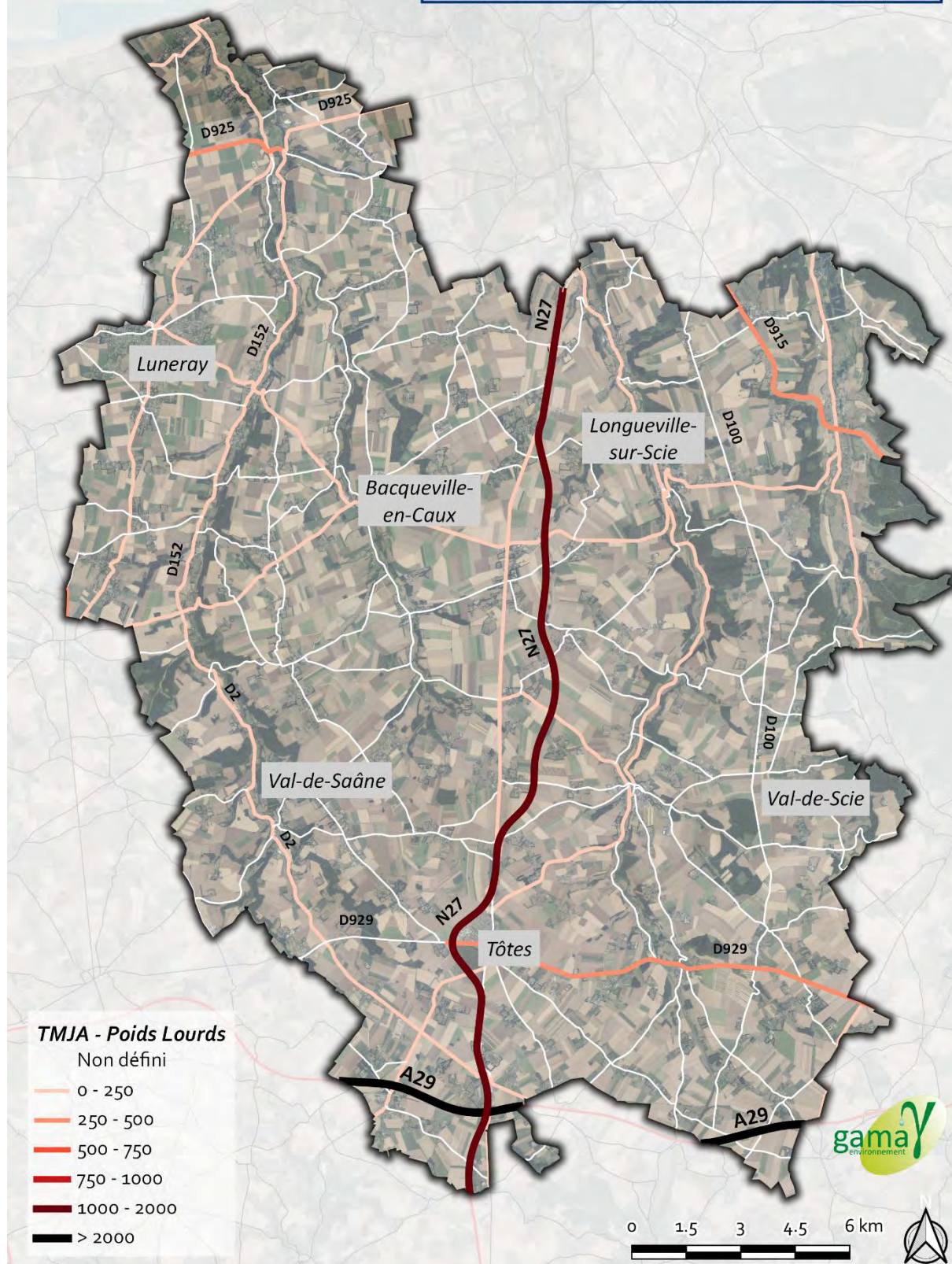


Figure 10 : Trafic routier poids lourds

III. Accidentologie

En 2019, on enregistre une baisse du nombre d'accidents par rapport à l'année précédente. 11 accidents sont recensés en 2019, contre 16 en 2018 sur la Communauté de Communes Terroir de Caux. En 2017, ce nombre était de 11 unités également. Dans la majorité des cas, ces accidents font entre un et deux blessés (50 au total dont 33 hospitalisés). Ces accidents ont causé la mort de 5 personnes entre 2017 et 2019.

Tableau 8 : Répartition des accidents par commune entre 2017 et 2019

	Commune	Nb Accidents	Tués	Blessés	Blessés hospitalisés
76018	Val-de-Saône	3	1	5	3
76036	Auppegard	1	0	1	1
76047	Auzouville-sur-Saône	1	0	1	1
76051	Bacqueville-en-Caux	2	0	2	2
76063	Beauval-en-Caux	2	0	6	4
76072	Belleville-en-Caux	1	0	1	1
76085	Bertreville-Saint-Ouen	3	2	1	1
76138	Bracquetuit	2	0	4	1
76197	Criquetot-sur-Longueville	3	1	5	2
76249	Étaimpuis	1	0	1	1
76308	Gonneville-sur-Scie	1	0	1	1
76334	Gueures	2	0	2	2
76335	Gueutteville	1	0	2	1
76356	Hermanville	1	0	1	1
76360	Heugleville-sur-Scie	2	0	2	2
76400	Luneray	1	0	1	1
76458	Muchedent	1	0	2	1
76492	Ouville-la-Rivière	1	0	2	1
76570	Saint-Crespin	2	0	2	2
76572	Saint-Denis-d'Aclon	1	0	1	0
76574	Saint-Denis-sur-Scie	1	0	1	1
76628	Saint-Ouen-du-Breuil	1	1	2	0
76654	Saint-Vaast-du-Val	1	0	1	1
76700	Tôtes	2	0	2	1
76723	Vassonville	1	0	1	1
	TOTAL	38	5	50	33

Les accidents recensés entre 2017 et 2019 sont répartis sur l'ensemble du territoire. Environ 80 % des accidents se passent en dehors des agglomérations. Généralement, ils impliquent seulement des voitures, même si les piétons ou les cyclistes ne sont pas épargnés.

Cette analyse peut permettre d'identifier des secteurs accidentogènes sur lesquels une action est souhaitable. Pour autant, la survenue d'un accident est multifactorielle et ne présage pas nécessairement d'un secteur dangereux. A ce titre, les entretiens en communes ont également permis de cibler avec les élus des secteurs jugés problématiques, notamment autour de D3, au Nord du territoire où un regroupement de secteurs accidentogènes ou problématiques a été pointé.

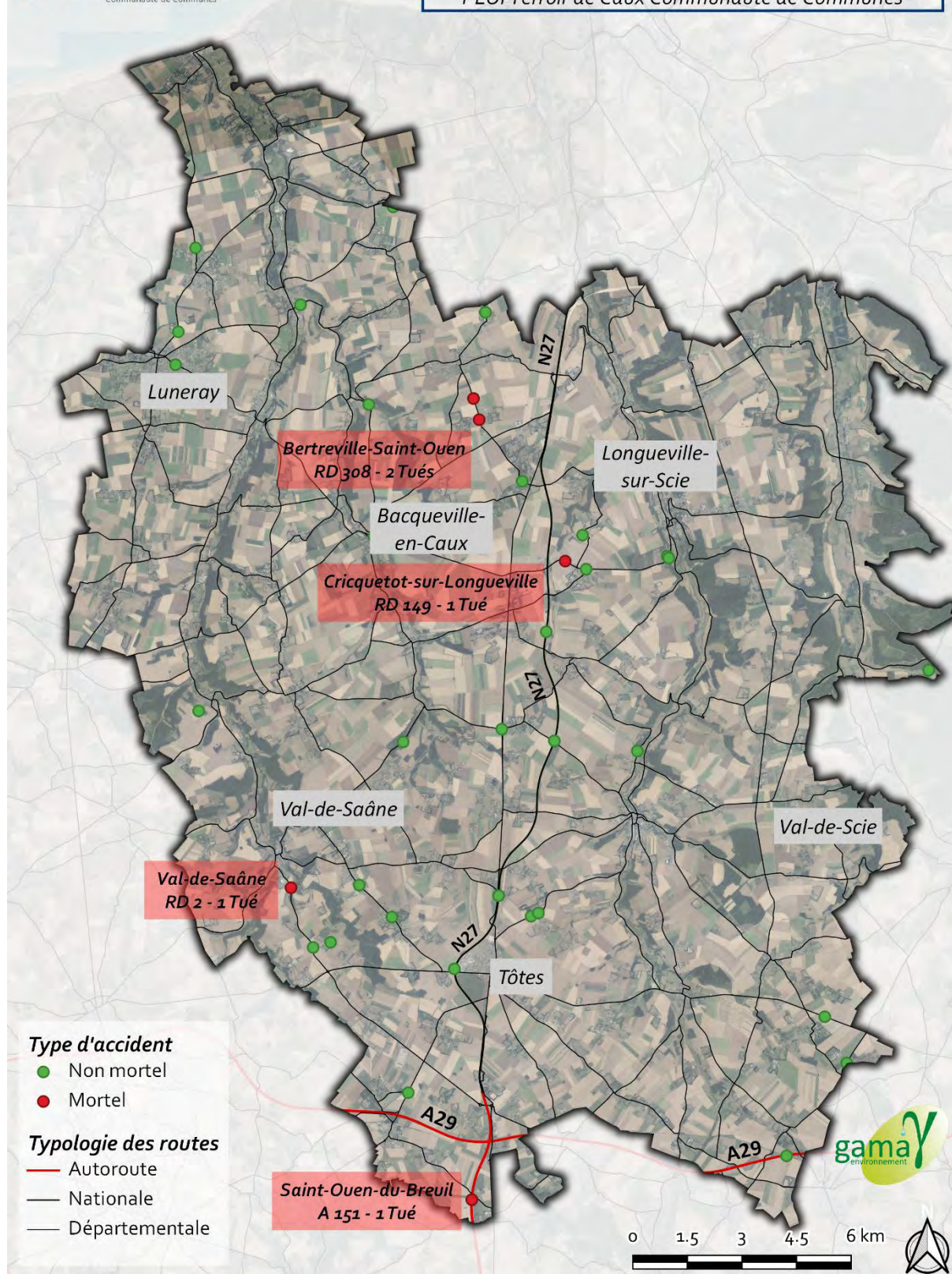


Figure 11 : Les accidents corporels sur le CdC entre 2017 et 2019

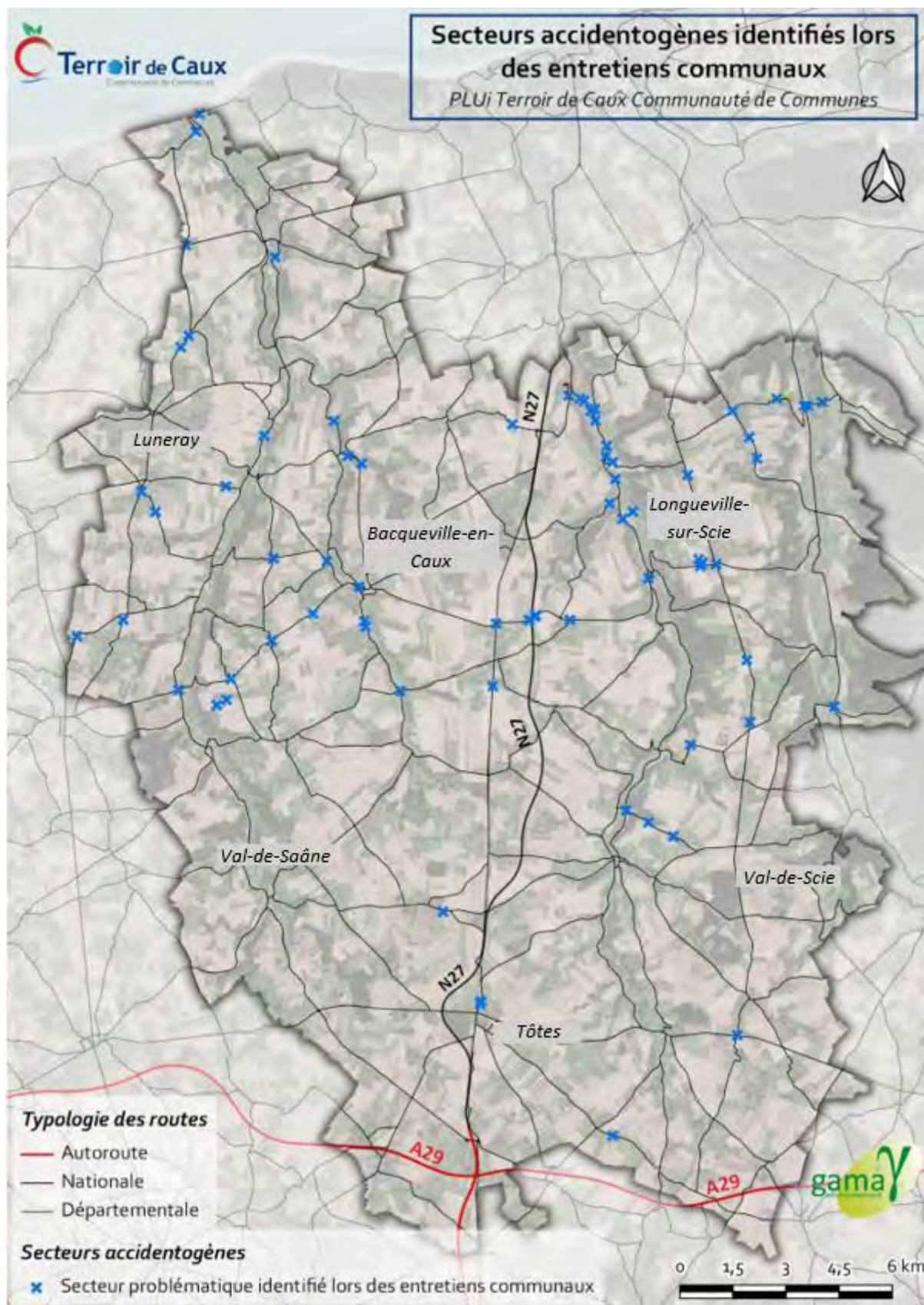


Figure 12 : Les accidents corporels sur le CdC entre 2017 et 2019

IV. Déplacements Domicile-Travail

Les déplacements « domicile-travail » sont également appelés « migrations alternantes » ou « migrations pendulaires » ou « navettes ». L'analyse de la mobilité professionnelle permet :

- D'identifier les flux de déplacements et les principaux pôles générateurs. Ces données sont à mettre en lien avec le réseau routier et les chiffres relatifs au trafic pour hiérarchiser les interventions prioritaires à mener sur certaines voies ou portions de voies (par exemple)
- D'appréhender le fonctionnement du territoire et notamment les relations entre les communes du territoire, mais aussi les interrelations (ou interdépendances) avec les territoires voisins
- De comprendre les déplacements des actifs pour essayer d'apporter des solutions alternatives ou complémentaires à la voiture (moindre dépendance, lutte contre précarité énergétique, ...)

Sont ici analysés 3 types de flux :

- Flux sortants : Actifs résidants sur le territoire et travaillant à l'extérieur
- Flux entrants : Actifs résidants en dehors de la CdC et travaillant sur le territoire
- Flux internes : Actifs résidants et travaillant sur le territoire

4.1. Une répartition des flux inégale

Sur la CCTC, 52 % des flux professionnels sont sortants, faisant état d'un territoire pour partie résidentiel. Parallèlement, les flux entrants ne représentent que 14 % des déplacements pendulaires.

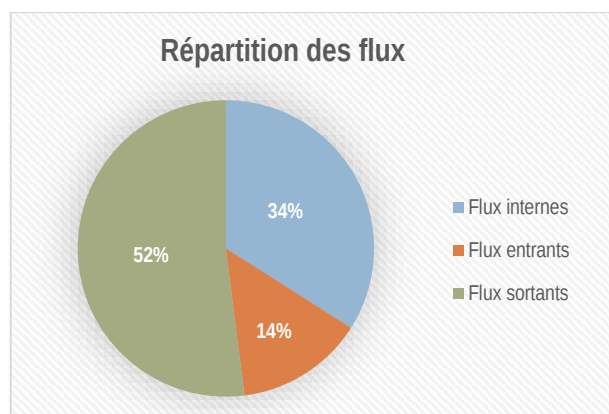


Figure 13 : Répartition de l'ensemble des flux

En 2016, seulement 17 % des actifs de la CCTC travaillaient sur leur commune d'habitation. Il s'agit d'un pourcentage faible, nettement inférieur à celui des autres territoires de comparaison : 29 % pour le Pays Dieppois, 31 % pour la Seine-Maritime et 35 % en France (métropole et Outre-mer).

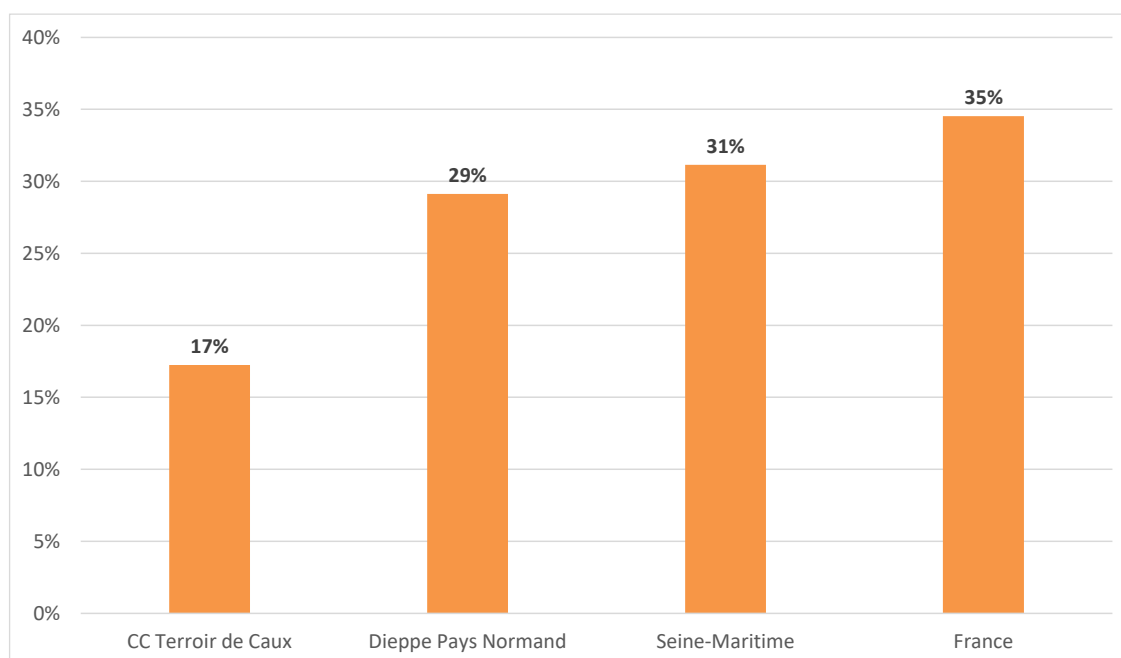


Figure 14 : Comparaison de la part d'actifs travaillant dans leur commune de résidence en 2016

Les chiffres ci-dessus tendent à illustrer le caractère « dortoir » ou « résidentiel » du territoire. Le diagnostic socio-démographique a démontré une augmentation du nombre d'habitants sur les dernières années. De nouveaux ménages sont venus s'installer pour profiter d'un cadre de vie agréable et calme, mais aussi d'un foncier moins onéreux. Pour autant, ces nouveaux habitants n'ont en réalité que très peu renforcé le nombre d'actifs travaillant sur le territoire et ce, pour deux raisons principales. La première tient de la relative proximité des cœurs urbains et bassins d'emplois voisins que sont Dieppe et Rouen (*cf. analyse spatiale des flux sortant ci-dessous*) et qui aspirent un grand nombre des actifs résidents de la CCTC. La seconde raison est que le nombre d'emplois proposés sur le territoire n'a pas augmenté en même temps que le nombre d'habitants, ce qui induit forcément que ces derniers se retrouvent pour une large partie d'entre eux obligés de travailler ailleurs.

Néanmoins, la Communauté de Communes ne peut être réduite à un territoire « dortoir ». En effet, plus d'un tiers des flux professionnels sont internes ce qui rend compte d'un territoire disposant d'emplois en local, occupés notamment par les habitants de la CdC.

Par ailleurs, les chiffres globaux tendent à masquer des réalités locales avec des parties de territoire au fonctionnement différents (*cf. analyse des flux interne ci-après*).

4.2. Une majorité de flux sortants

La Communauté de Communes Terroir de Caux se situe entre deux territoires attractifs puisque 71 % des flux sortant sont dirigés vers la Métropole Rouen Normandie au Sud (36,4% soit 3286 actifs) et la Communauté d'Agglomérations de la Région Dieppoise au Nord (34,6% soit 3125 actifs). Les 29% restant sont dirigés vers les territoires et EPCI localisés autour de Terroir de Caux.

Flux sortants

PLUi Terroir de Caux Communauté de Communes

Répartition des flux

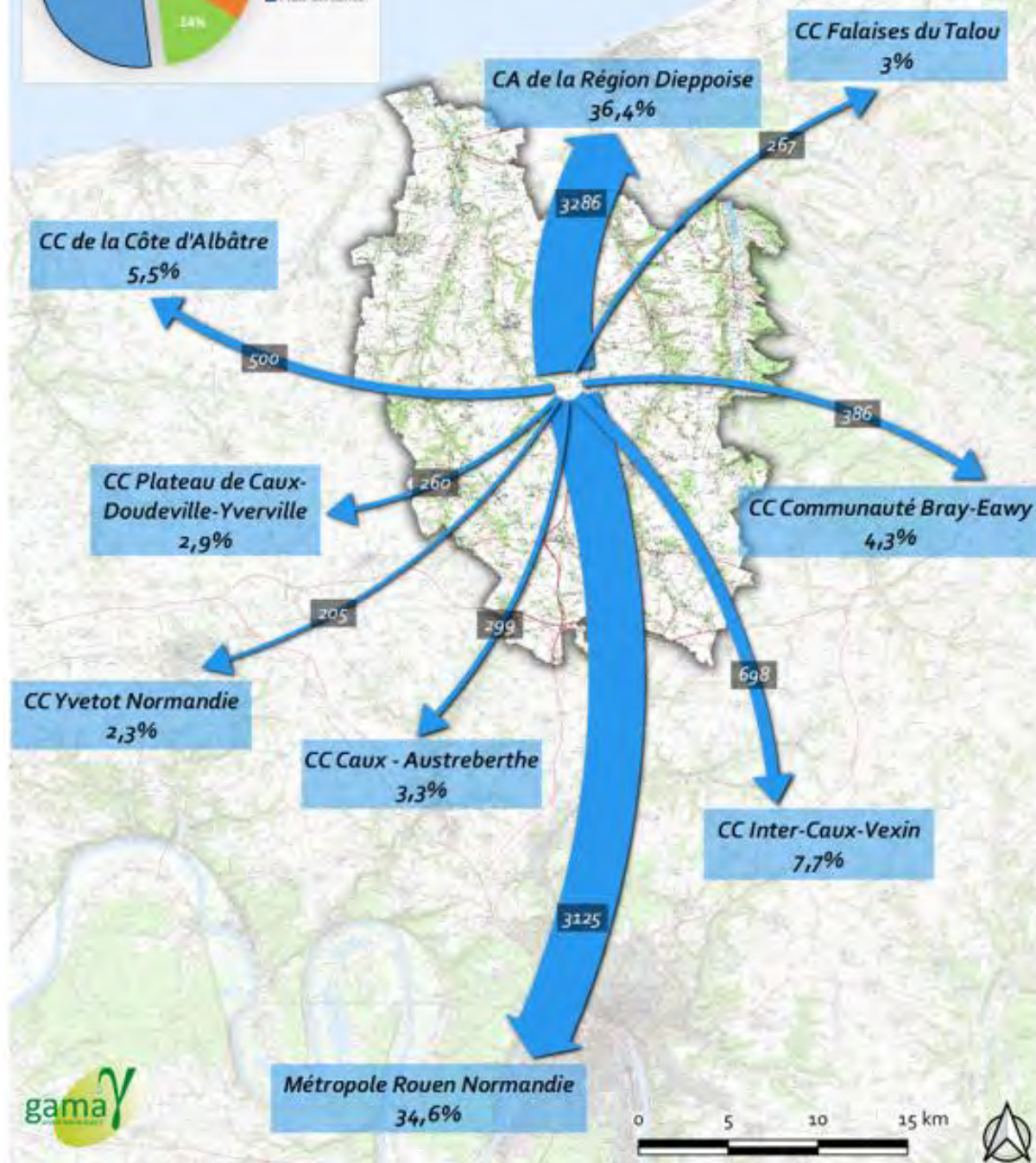
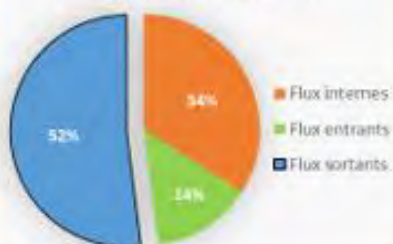


Figure 15 : Répartition des flux sortants

La totalité des flux sortants représente de plus de 9 000 actifs. À noter un faible pourcentage de déplacements « longue distance » (environ 1 %), jusqu'à Paris par exemple. En 2016, les actifs habitant sur le territoire de Terroir de Caux travaillent pour 96 % d'entre eux en Seine-Maritime. Néanmoins, le développement du télétravail (accéléré par l'épidémie de la COVID 19) et l'attractivité résidentielle du territoire (de par le cadre de vie proposé), font qu'une part des actifs seront probablement moins dépendants de la distance par rapport à leur lieu de travail. Rappelons ici que les données utilisées datent de 2016.

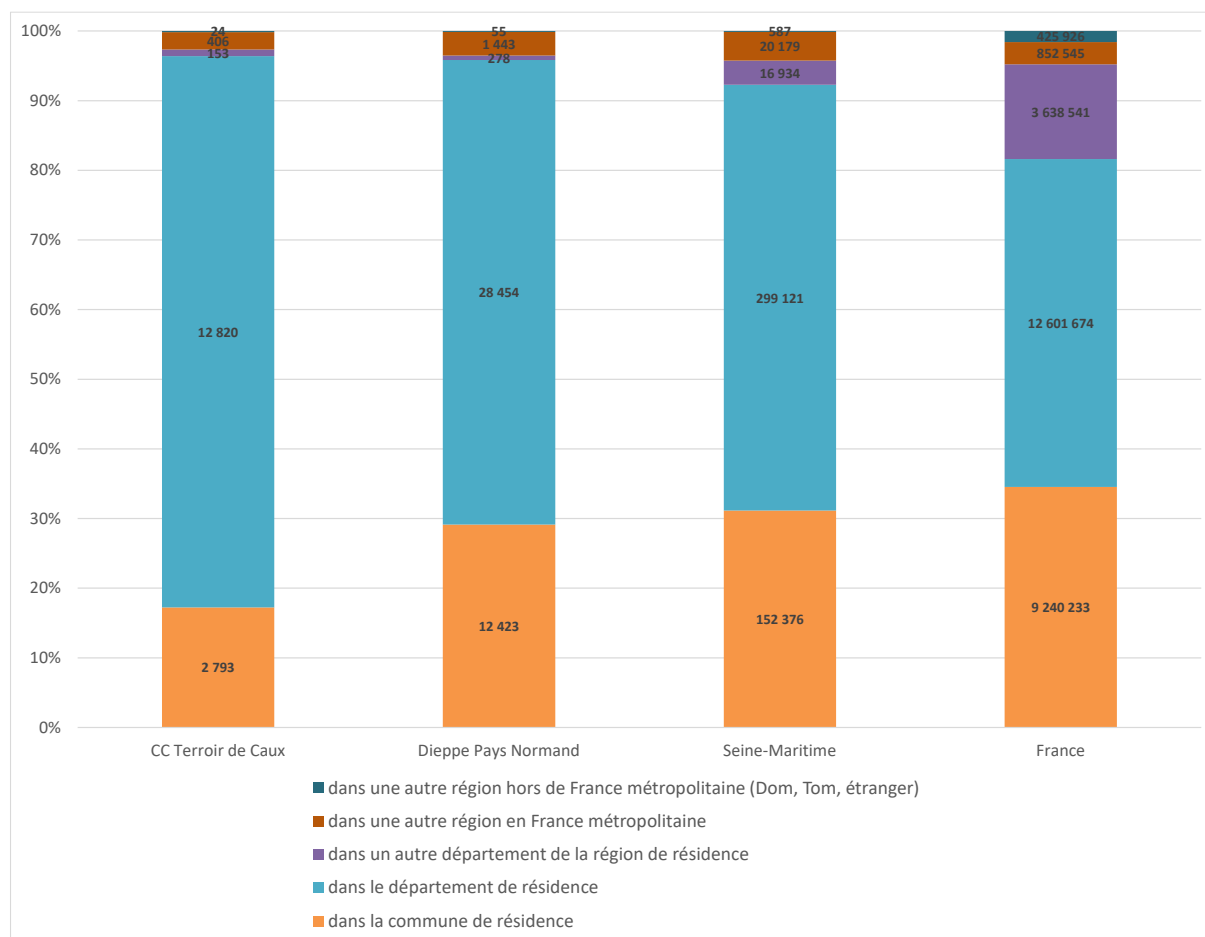


Figure 16 : Comparaison par territoire de la commune de résidence et du lieu d'emploi en 2016

4.3. Des flux entrants peu nombreux

Représentant moins de 14%, les flux entrants viennent de l'ensemble des intercommunalités situées autour de Terroir de Caux. On distingue tout de même un axe majoritaire venant de la CA de la Région Dieppoise (33,5 %), liée à la proximité de cette agglomération et à sa population importante.

Au total, ce sont environ 2 500 actifs qui entrent chaque jour sur le territoire pour y travailler.

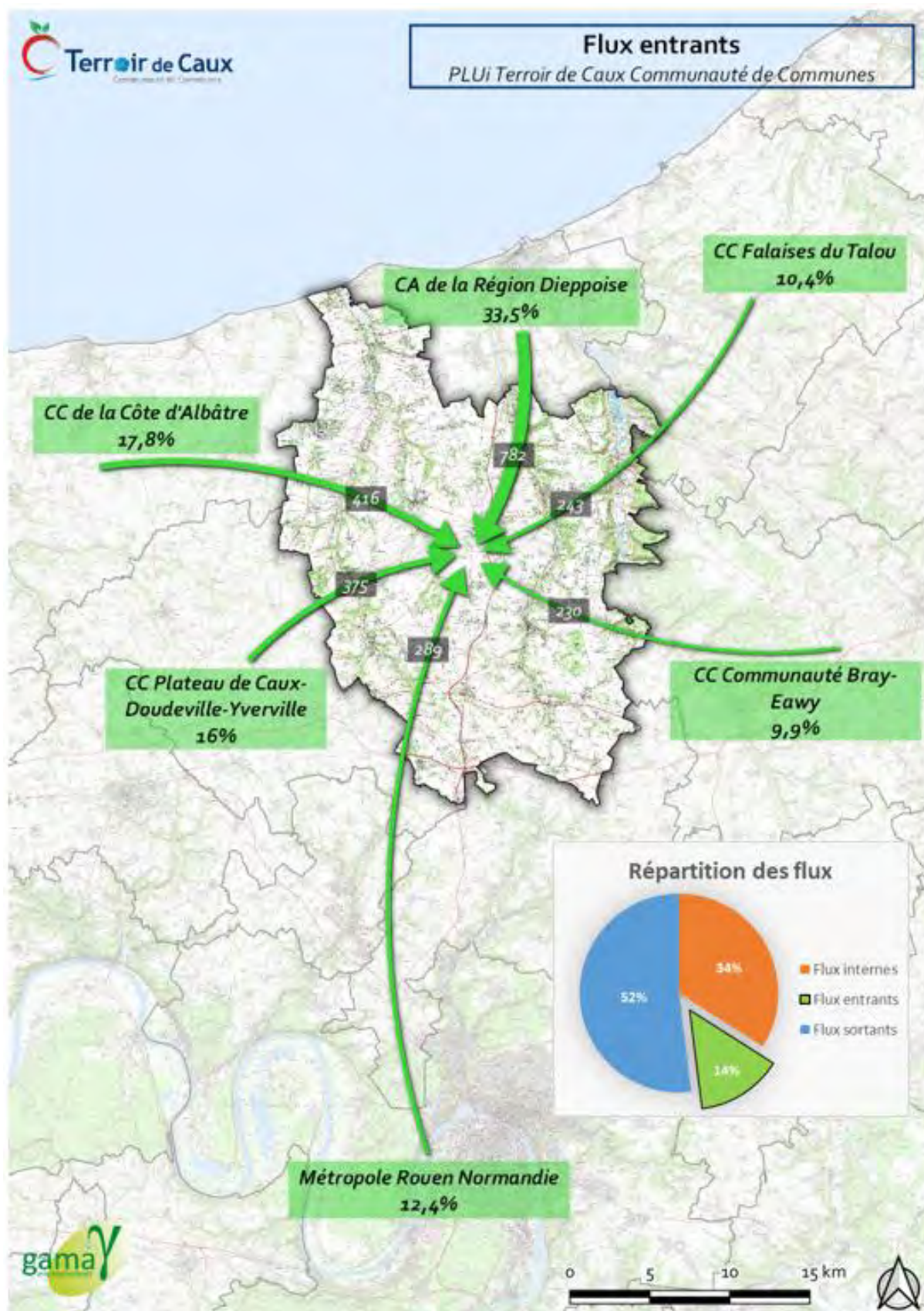


Figure 17 : Répartition des flux entrants

4.4. Flux internes : Un territoire avec des emplois

L'observation des mobilités internes permet d'identifier les flux de déplacement domicile-travail à l'intérieur même de la Communauté de Communes Terroir de Caux. La part des flux internes est de 34%, soit 6 000 actifs environ. En effet, le territoire abrite des entreprises pourvoyeuses d'emplois (cf. *Diagnostic socio-économique*).

La lecture de la carte page suivante fait ressortir un fonctionnement différent selon les zones géographiques composant le territoire intercommunal. Les principaux flux de mobilités internes sont localisés dans la partie Nord-Ouest. Bacqueville-en Caux (430 actifs) et surtout Luneray (358 actifs) sont les communes qui se distinguent et bénéficient des flux internes les plus élevés.

A l'inverse, les zones sud et sud-est, sous influence de Rouen et de Dieppe car drainées par la RN 27 et par la voie ferrée, ont un profil un peu plus « résidentiel ». Les flux internes y sont moindres, laissant une part probablement plus importante aux flux sortants dont il a été fait mention précédemment.

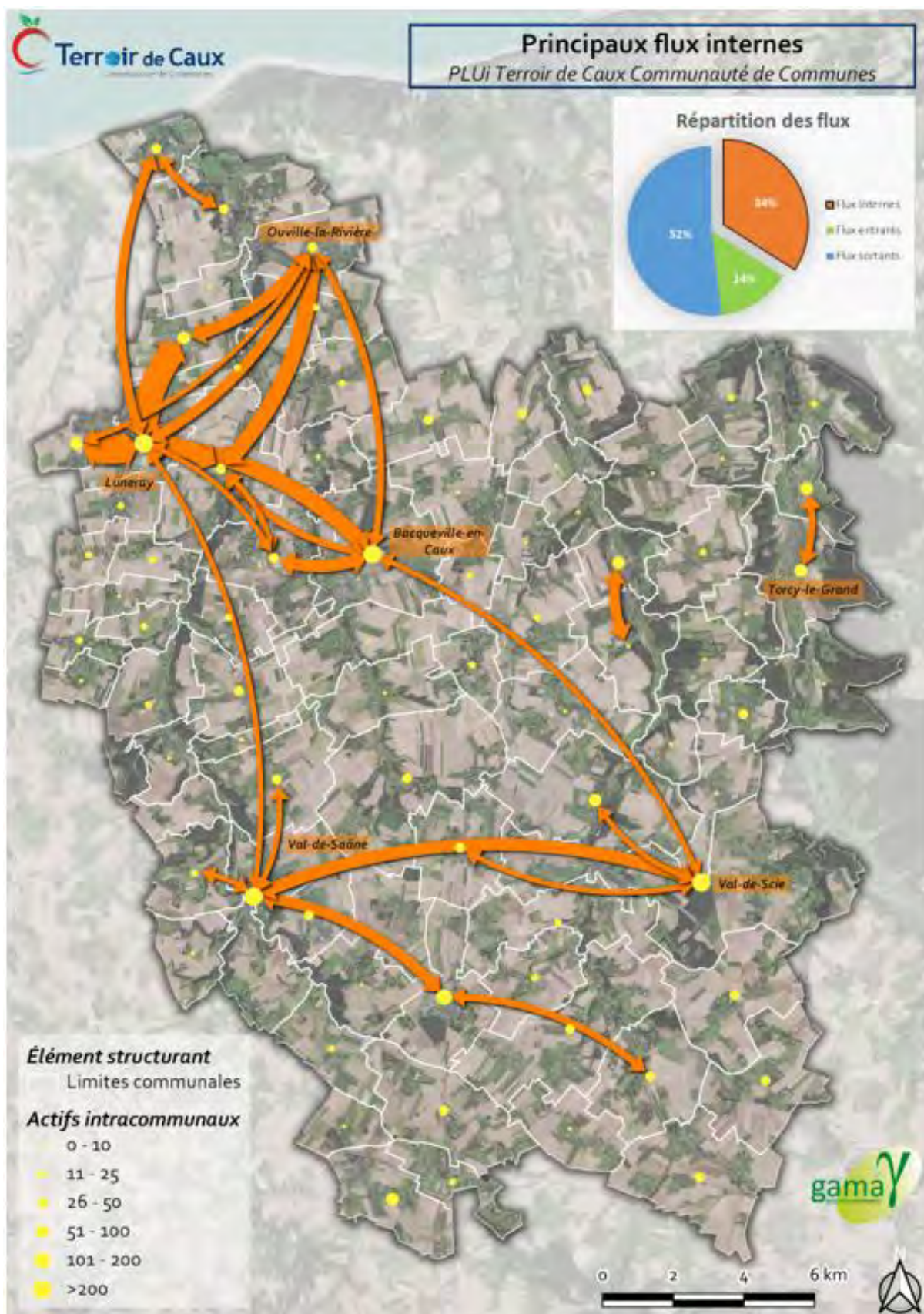


Figure 18 : Répartition des principaux flux internes avec un facteur 10 de largeur des flèches

4.5. Une dépendance à la voiture dans un contexte rural

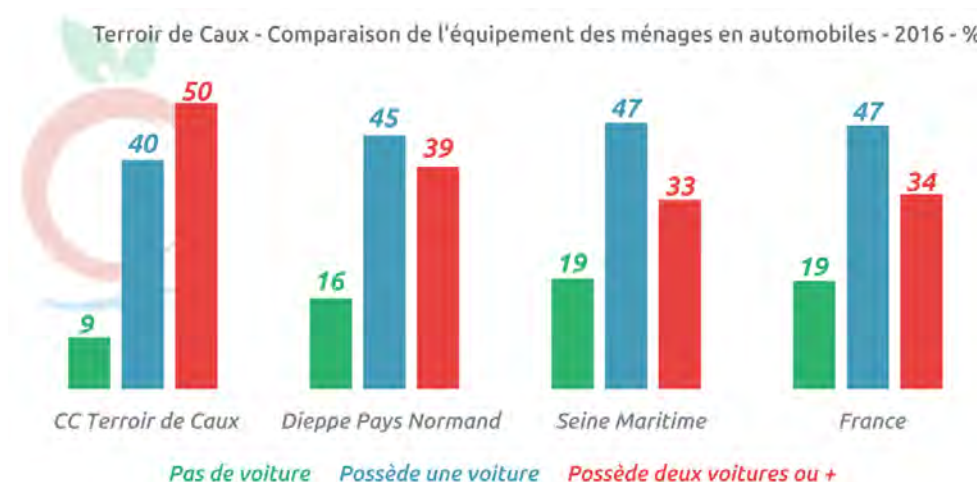
L'analyse des mobilités professionnelles fait état dans la majorité des cas d'une déconnexion entre le lieu d'habitation et le lieu de travail, avec des besoins relativement diffus, sur un territoire rural proposant une offre limitée d'alternatives à la voiture. La ligne ferroviaire Rouen-Dieppe qui dessert le territoire à Auffay (Val-de-Scie), Longueville-sur-Scie et Saint-Victor-l'Abbaye (gare de Saint-Maclou-de-Folleville) constitue un axe de déplacements important, mais trop limité par rapport à la superficie totale du territoire pour vraiment drainer un nombre conséquent d'usagers et d'actifs. La dorsale constituée par la RN27, à laquelle s'ajoute un réseau routier en partie tourné vers Dieppe et les autoroutes voisines (A28, A29), encouragent en quelque sorte à utiliser un véhicule automobile qui permet une plus grande souplesse et une meilleure efficacité dans ses déplacements. La majeure partie des ménages étant constitués de deux actifs, cela explique que l'on retrouve une forte proportion d'au moins deux voitures par foyer d'habitation.

Il en résulte une dépendance à la voiture caractéristique des territoires ruraux et/ou périurbains, qui s'exprime notamment par une large majorité de ménages disposant d'une ou deux voitures.

En 2017, 91,3 % des ménages possèdent une ou deux voitures, respectivement 40,7 % une voiture et 50,6 % deux voitures. Cette tendance tend à se renforcer puisque 81 % des ménages possédait au moins un véhicule en 2007, soit une hausse de plus de 10 % en 10 ans, plus particulièrement entre 2012 et 2017.

Tableau 9 : Équipement automobile des ménages sur la CdC Terroir de Caux (INSEE)

	2007	%	2012	%	2017	%
Ensemble	13 258	100,0	14 516	100,0	15 404	100,0
Au moins une voiture	11 752	81,0	13 095	90,2	14 061	91,3
1 voiture	5 865	44,2	6 017	41,5	6 267	40,7
2 voitures ou plus	5 887	44,4	7 078	48,8	7 793	50,6



Sources : Insee, RP2016 exploitations principales.
Réalisation : gèostudio 2020

Il ne faut pour autant pas en conclure que neuf personnes sur 10 utilisent systématiquement ou uniquement la voiture pour se déplacer. Les modes de déplacements varient en fonction des besoins et peuvent être multiples sur un même trajet (multimodalité). Ainsi, nombre d'habitants du territoire utilisent le covoiturage ou se rabattent sur les gares ferroviaires pour aller travailler, par exemple.

V. Une offre de transports en commun existante mais inégale sur le territoire

Afin de réunir tous les transports régionaux non urbains et scolaires : trains, cars, transport à la demande..., la Région a créé un réseau de mobilité nommé « Nomad » et présent à l'échelle de toute la Normandie, ceci avec comme objectifs de faciliter les déplacements dans la Région et les voyages depuis et vers Paris.

5.1. Un axe ferroviaire structurant, à valoriser

Selon le type de service Nomad choisi, les arrêts ne sont pas les mêmes. Pour le service « Krono », la ligne Rouen-Dieppe fait seulement un arrêt à Val-de-Scie (anciennement Auffay). Tandis que le service « Proxi » dessert les gares de Saint-Maclou-de-Folleville, Val-de-Scie et Longueville-sur-Scie. Le réseau de train établi sur la CdC est utilisé toute la journée à hauteur d'un trajet par heure dans les deux sens. Le service « Proxi » assure des trajets matin et soir tandis que « Krono » réalise des trajets tout au long de la journée. Par conséquent, le territoire de Terroir de Caux demeure desservi en train toute la semaine même en période de vacances scolaire.



Photo 4 : Voie ferrée au niveau de la gare de Longueville-sur-Scie

Depuis 2015, la fréquentation des gares évolue très peu. Une hétérogénéité est constatée entre les différentes gares du territoire :

- **La gare Saint-Victor à Saint-Maclou-de-Folleville** est l'une des gares les moins fréquentées de l'axe Rouen<>Dieppe, mais également la moins desservie. Située en dehors du bourg, elle se positionne non loin de la gare d'Auffay. De plus, la gare voisine de Clères se situe à la convergence

d'axes routiers (RD2, RD6, RD155) la reliant avec une multitude de bourgs ruraux et absorbe ainsi une large partie du trafic de voyageurs (162 020 voyageurs en 2018). La gare de Saint-Victor est fréquentée par un peu moins de 15 000 voyageurs par an. L'absence d'un guichet et surtout d'un distributeur de titres de transport n'aident pas non plus à améliorer cette fréquentation.

- **La gare d'Auffay à Val-de-Scie** est beaucoup plus fréquentée car elle est systématiquement desservie par les TER qui transitent sur la ligne. La principale gare de la CdC accueille près de 250 000 personnes par an (voyageurs et non voyageurs) et environ 197 000 voyageurs. Située en centre-ville, cette gare dispose de plus de 200 places de parking et se trouve au point de convergence de nombreux bourgs situés non loin. De ce fait, elle est également accessible en modes doux (à pied et à vélo) pour nombre d'habitants.
- **La gare de Longueville-sur-Scie** est elle aussi une des gares les moins fréquentées de la ligne (25 000 voyageurs environ en 2018). Malgré un positionnement en centre-bourg, qui lui permet d'avoir un peu plus d'utilisateurs, cette gare est peu desservie comparée à la gare d'Auffay. Comme pour la gare de Saint-Victor, seuls les TER du service « Proxi » s'y arrêtent.

Les gares du territoire ont connu des variations notables de fréquentation depuis 2015 et notamment la gare d'Auffay, dont le poids s'est renforcé par rapport aux deux autres gares du territoire entre 2017 et 2018.

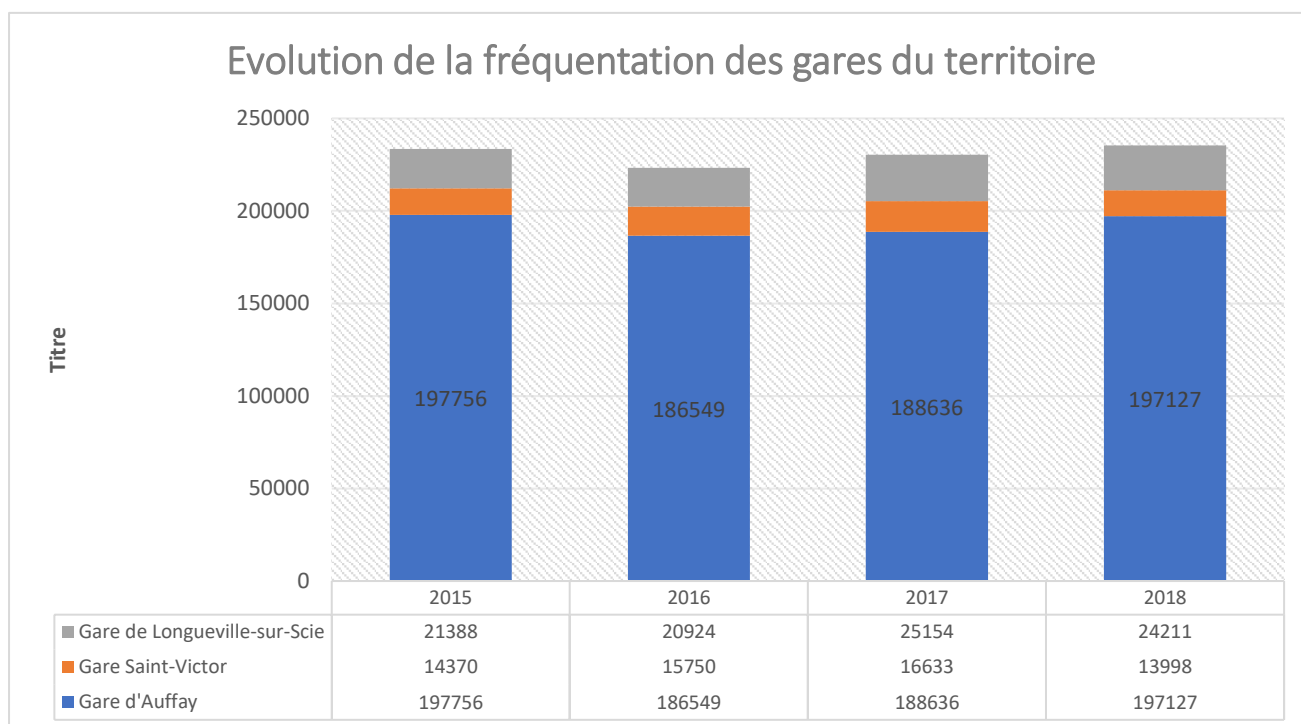




Photo 5 : Abri vélo au niveau de la gare d'Auffay & Parking voiture au niveau de la gare d'Auffay



Photo 6 : Distributeur de titres de transport (gare d'Auffay)

Les trois gares du territoire sont accessibles en moins de 10 minutes en voiture pour une large partie du territoire, hors vallée de la Saône (cf. cartes page suivante), mais restent tout de même éloignées de certains pôles comme Luneray ou Val-de-Saône. Les gares sont également accessibles en vélo et à pied sur un périmètre plus restreint, mais qui incluent des zones bâties relativement importantes (bourg de Val-de-Scie, Longueville/Saint-Crespin).

Il en résulte que l'offre ferroviaire constitue une alternative ou un complément crédible à la voiture sur une bonne partie du territoire, comme le montre le nombre total de voyageurs en hausse entre 2017 et 2018 (passant de 230 000 à 235 000 environ). La carte page suivante figure les parties de territoire depuis lesquelles les gares sont accessibles en 5 ou 10 minutes selon le mode de transport (voiture, vélo, marche à pied). L'idée est de visualiser les aires de rabattement possibles vers les gares de manière à orienter les choix d'aménagement à venir en lien avec la desserte ferroviaire, de façon à :

- Conforter la ligne SNCF
- Réduire l'impact carbone des transports et notamment des déplacements quotidiens entre le domicile et le lieu de travail

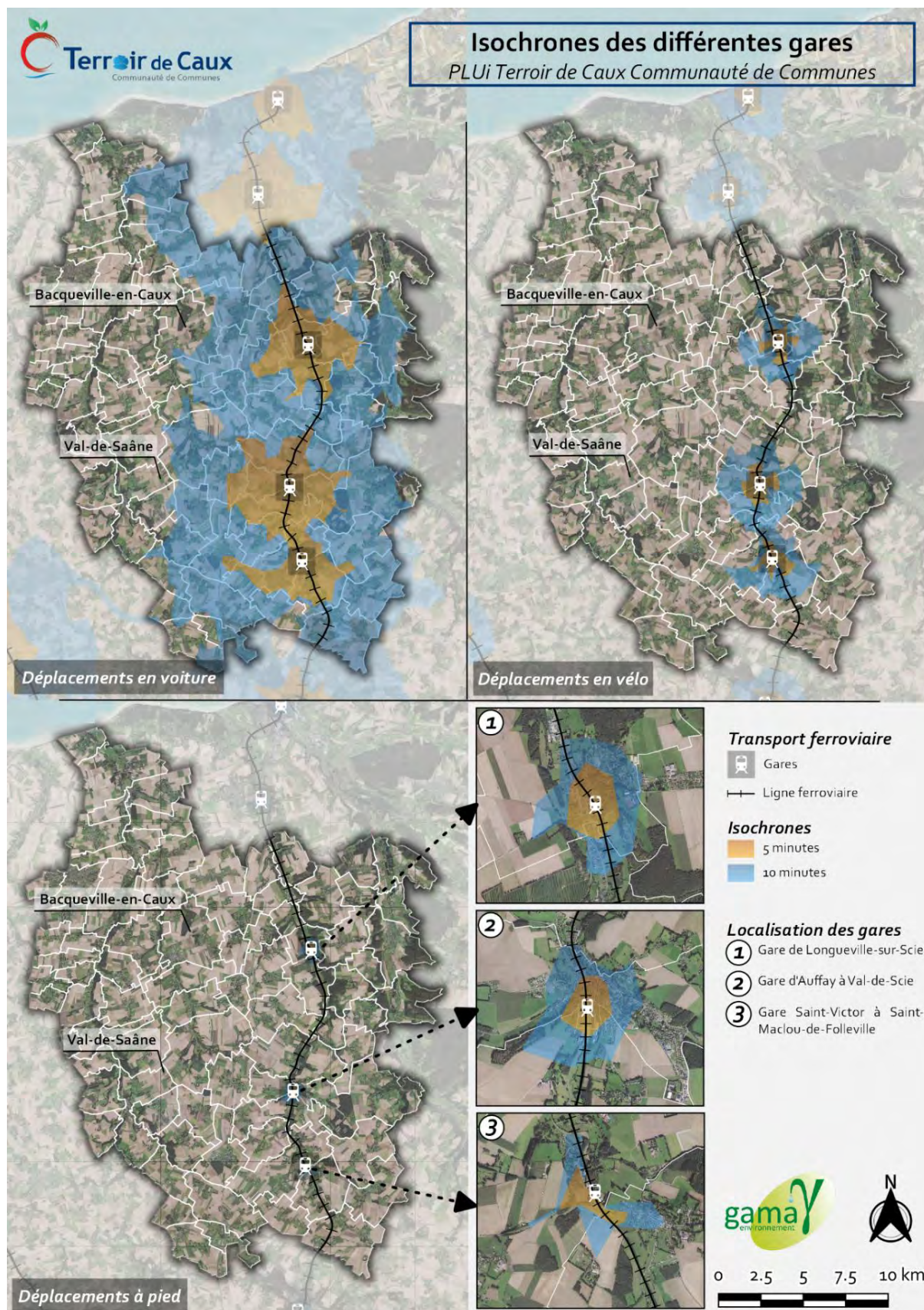


Figure 19 : Accessibilité des gares

5.2. Un réseau de bus en partie complémentaire

Cinq lignes de bus sont recensées et permettent toutes de rallier le cœur de l'agglomération dieppoise :

- Ligne 1 : La Gaillarde <> Dieppe
- Ligne 61 : Saint-Valéry-en-Caux <> Dieppe
- Ligne 63 : Bellencombre <> Dieppe
- Ligne 75 : Tôtes <> Dieppe
- Ligne 76 : Belmesnil <> Dieppe

Il n'existe ainsi pas de ligne directe reliant le territoire à la métropole de Rouen. Ceci pour 2 raisons :

- Les principaux secteurs émetteurs de déplacements en direction de Rouen disposent d'une offre ferroviaire (cf. ci-dessus)
- Sur les secteurs non desservis par le train (vallée de la Saône), une offre de bus vers Rouen ne serait, à priori, pas suffisamment concurrentielle avec la voiture

Sur la partie Nord-ouest du territoire (Luneray, Bacqueville-en-Caux) et dans une moindre mesure depuis Tôtes, l'offre de bus apparaît comme une alternative crédible à la voiture, notamment pour les flux professionnels sortants orientés vers Dieppe.

A contrario, la volonté de favoriser le rabattement sur Dieppe, sans interconnexion des différentes lignes concernées, ne permet pas de répondre à des besoins plus locaux et internes au territoire (entre Luneray et Bacqueville par exemple).

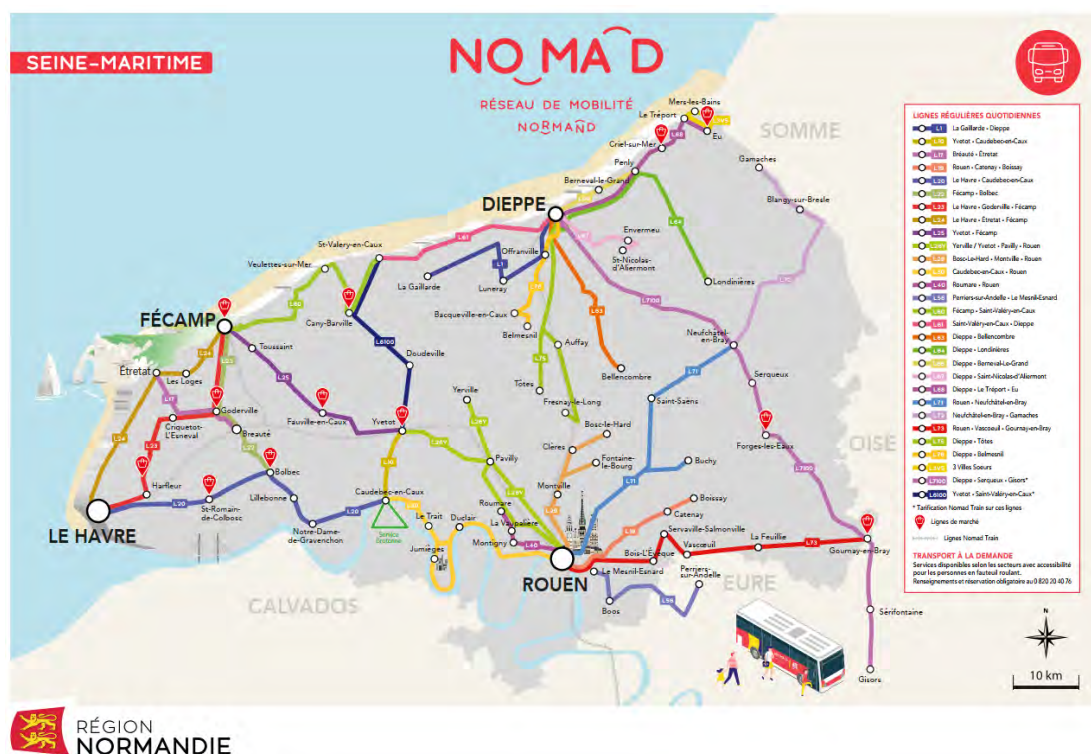


Figure 20 : Réseau de bus en Seine-Maritime

Au regard des données de fréquentation, deux types de lignes apparaissent (cf. tableau ci-dessous). Les lignes 75 et 76 semblent essentiellement scolaires tandis que les lignes 1, 61 et 63 sont davantage mixtes. Les liaisons 75 et 76 ont accueilli respectivement 42 571 et 22 014 passagers en 2019, dont environ 95 % de scolaires.

Les trois autres lignes sont quant à elles utilisées aussi dans le cadre de déplacement « Domicile-Travail » ou autres déplacements utilitaires. A titre d'exemple, plus de 60 % des 38 637 passagers transportés par la ligne 1 en 2019 étaient des utilisateurs dits « commerciaux » (non scolaires).

A titre de comparaison, la ligne 63 qui compte le plus de voyageurs parmi celles circulant sur le territoire, n'arrive qu'en 11^{ème} position des lignes du département.

	2018 SCOLAIRES	2018 COMMERCIAUX	TOTAL	2019 SCOLAIRES	2019 COMMERCIAUX	TOTAL
LR01	19142	24232	43374	14960	23677	38637
LR61	26192	9208	35400	23073	9318	32391
LR63	36449	26088	62537	41054	28097	69151
LR75	37094	1581	38675	40202	2369	42571
LR76	23992	1236	25228	20579	1435	22014

Par conséquent l'étude de la fréquentation du réseau de bus permet de mettre en exergue quelques observations :

- Comparée à 2018, l'utilisation du bus reste sensiblement la même.
- Le réseau de bus est globalement peu utilisé par les habitants (hors scolaires) pour réaliser leur trajet quotidien
- En revanche, il est utilisé quotidiennement par les élèves scolarisés à Dieppe.
- En comparaison aux autres lignes de Seine-Maritime, celles de la CdC sont dans la moyenne inférieure en termes de fréquentation, ce qui ne remet aucunement en cause leur utilité



Photo 7 : Arrêt de bus recouvrant un enjeu patrimonial sur le territoire

Le département de Seine-Maritime met également à disposition un service complémentaire de transport à la demande : Minibus 76. Ce service vise à :

- Offrir un service minimum en secteur plus isolé et/ou pour les personnes sans alternative (non motorisée ou à mobilité réduite), vers les marchés, les services publics, les grandes agglomérations...
- Permettre un rabattement vers les lignes de bus régulières ou le train

5.3. Temps de transport

Bien que le territoire dispose d'un réseau de transports en commun plutôt dense, il semble préférable pour les individus d'utiliser leurs véhicules personnels. Le temps de transport pour rejoindre les 2 principaux pôles de travail que sont Dieppe et Rouen varie selon le transport utilisé. Afin d'évaluer l'offre de transport en commun, voici un tableau reprenant les temps de transport en fonction des principaux flux sortants et du transport utilisé :

Tableau 10 : Exemple de temps de transport selon différents modes

Trajets	Temps de transport		
	<i>Voiture (sans circulation)</i>	<i>Bus (le plus court)</i>	<i>Train (le plus court)</i>
<i>Thil-Manneville – Dieppe</i>	25 min	45 min (Ligne 01)	Aucun trajet proposé
<i>Val-de-Scie – Rouen</i>	35 min	7h10 (Ligne 63 puis 7100 puis 71)	35 min

Même si la voiture reste le mode de transport le plus utilisé à la campagne, indispensable pour une majorité d'habitants qui en dépendent, la comparaison des temps de transport entre différents modes de déplacement sur des itinéraires type fait ressortir la possibilité de valoriser les alternatives pour certains besoins. Par exemple, le temps de trajet entre Val-de-Scie et Dieppe en voiture ou en train reste le même. L'avantage comparatif des offres alternatives à la voiture est par ailleurs amené à accroître en raison de l'augmentation programmée du coût des énergies, de la difficulté à se stationner dans le centre de Rouen...

Notons par ailleurs que l'utilisation de la voiture n'est pas toujours incompatible avec des pratiques alternatives comme le covoiturage et l'intermodalité.

Sur des trajets plus courts, internes, l'utilisation du vélo semble aussi efficace et possible. En effet, à partir des principaux pôles du territoire, il est possible de se déplacer aisément en vélo autour des communes limitrophes. Chacun des pôles dessert plusieurs communes. Ainsi, pour de petits ou moyens déplacements quotidiens (journaux, denrées alimentaires, travail...), l'utilisation du vélo doit être mis en avant pour pallier l'usage excessif de la voiture.

Tableau 11 : Bourgs communaux accessibles à vélo en 15 min à partir des principaux pôles

Principaux pôles	Bourgs communaux accessibles à vélo en 15 min
------------------	---

<i>Luneray</i>	Avremesnil, Gueures, Gruchet-Saint-Siméon, Brachy, Greuville, Vénestanville
<i>Bacqueville-en-Caux</i>	Hermanville, Lammerville, Royville, Lamberville, Omonville, Saint-Mards
<i>Val-de-Saône</i>	Imbleville, La Fontelaye, Calleville-les-Deux-Églises, Saint-Vaast-du-Val
<i>Tôtes</i>	Calleville-les-Deux-Églises, Saint-Vaast-du-Val, Bertrimont, Saint-Denis-sur-Scie, Vassonville, Saint-Maclou-de-Folleville, Varneville-Bretteville
<i>Val-de-Scie (Auffay)</i>	Heugleville-sur-Scie, Biville-la-Baignarde, Saint-Denis-sur-Scie, Saint-Maclou-de-Folleville
<i>Longueville-sur-Scie</i>	Crosville-sur-Scie, Lintot-les-Bois, Criquetot-sur-Longueville, Saint-Crespin, La Chaussée, Sainte-Foy, Dénestanville, Les Cent-Acres, Saint-Honoré

A noter que les points de départs utilisés pour obtenir les isochrones en vélo à 15 minutes, en page suivante, sont les mairies de chacun des principaux pôles.

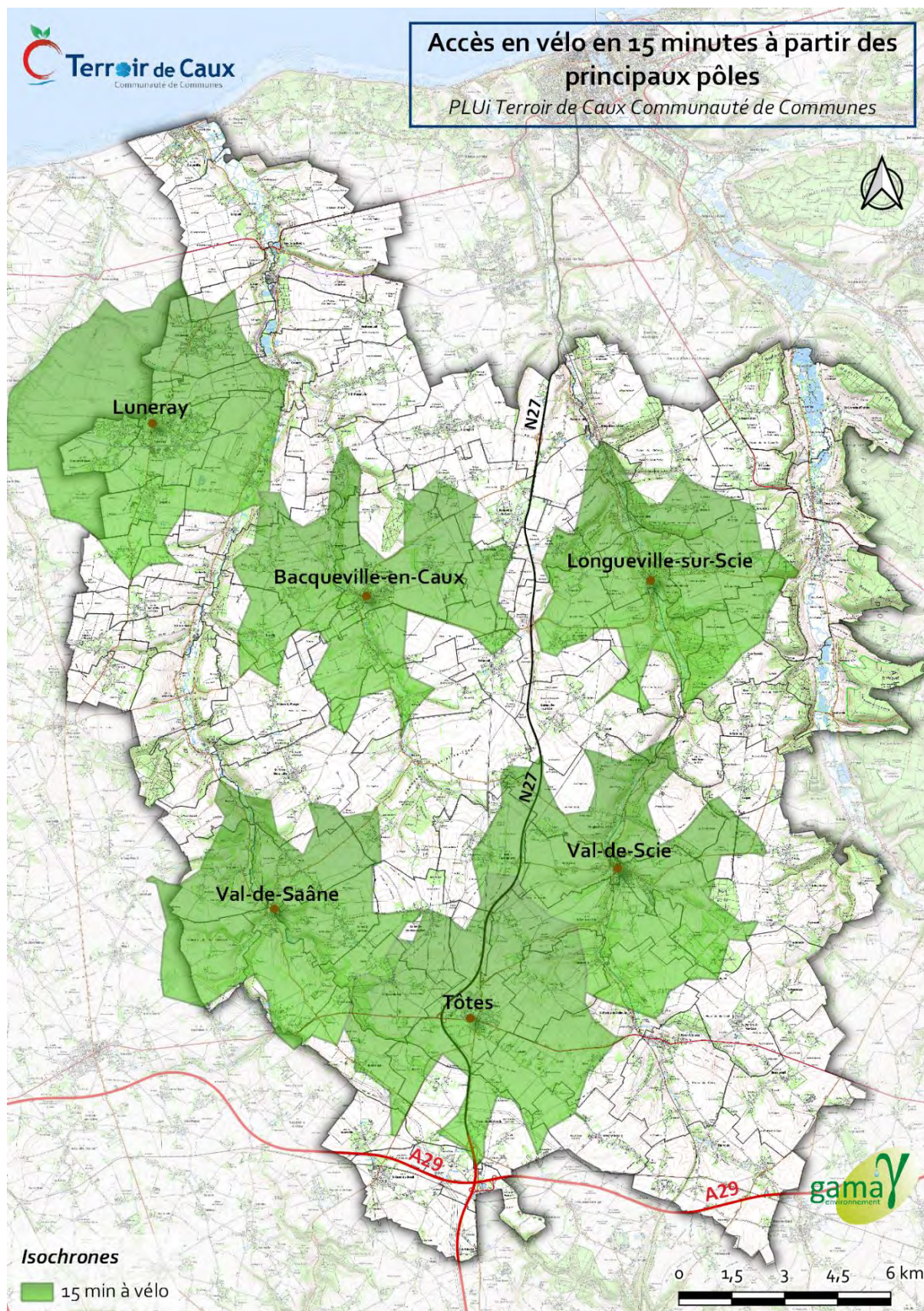


Figure 21 : Accès en vélo en 15 minutes à partir des principaux pôles

VI. Les mobilités douces

Le terme de mobilités douces regroupe tous les modes de déplacements non motorisés utilisés pour se déplacer, à savoir le vélo, la marche à pied, le roller, le cheval, ...

6.1. Des aménagements tournés vers le tourisme et le loisir

La Communauté de Communes Terroir de Caux dispose de différents aménagements en faveur de la mobilité douce. Ceux-ci sont essentiellement dédiés au tourisme et au loisir.

Les itinéraires proposés donnent à voir le territoire et ses richesses paysagères à pied, à vélo ou à cheval. Au total, on compte 24 chemins pédestres répartis sur l'ensemble du territoire et plus particulièrement aux abords des vallées de la Saâne, de la Vienne et de la Scie. Ces dernières sont respectivement parcourues par les chemins de grande randonnée 212, 212a et 210, à partir desquels des boucles plus locales se greffent. L'interconnexion de ces différentes boucles permet de varier les itinéraires.

Trois chemins de grandes randonnées circulent sur le territoire :

- Au Nord : GR21 – Veulettes-sur-Mer à Le Tréport
- À l'Ouest : GR212 – Sainte-Marguerite-sur-Mer à Le Paulu
- À l'Est : GR210 – Dieppe à Rouen

Les communes situées dans les vallées ou en bordure de plateau sont toutes concernées par au moins un circuit. A contrario, les communes sur le plateau agricole sont moins desservies, sauf sur :

- Le secteur entre les vallées de la Saâne et de la Vienne, connectées à deux endroits par le GR 212a et d'autres boucles (communes de Saint-Ouen-le-Mauger, Lesterville, Saint-Pierre-Bénouville, ...)
- La partie aval (à partir de Auffay) des vallées de la Scie et de la Varenne, où il apparaît relativement aisé de rejoindre les deux vallées à pied, voire de traverser la Varenne pour rejoindre les nombreux itinéraires de la forêt d'Eawy (en dehors du territoire)

Les communes situées sur le plateau entre les vallées de la Vienne et de la Scie sont plus isolées (Bertreville-Saint-Ouen, Omonville, Belmesnil, Tôtes, ...). Ceci s'explique notamment par la route nationale 27 qui crée une coupure physique difficile à franchir.

Au total, la CdC est parcourue par plus 300 km de sentiers pédestres balisés. En complément, notons que plusieurs chemins agricoles, voies communales ou RD peu fréquentées, connus des locaux, sont régulièrement empruntés, soit pour rejoindre les itinéraires balisés, soit pour des promenades plus courtes dans et autour des bourgs. Ces chemins ont été identifiés lors des entretiens communaux et pourront faire l'objet d'une identification voire d'une protection dans le zonage du futur PLUi. A ce titre, les élus ont également fait mention de portions de chemin « disparues » créant des coupures.



Photo 8 : Circuits de randonnées & Véloroute du Lin

Également tournés vers le tourisme et le loisir, les circuits à vélo ou à VTT prennent une place importante. Six circuits sillonnent le territoire à la découverte du patrimoine architectural, historique et naturel de Terroir de Caux.

Un itinéraire a également été créé sur l'ancienne ligne de chemin de fer reliant Pourville-sur-Mer à Fécamp : La Véloroute du Lin. Ce tracé est une alternative familiale à la Véloroute du Littoral, plus sportive, avec pour objectif de faire découvrir une activité encrée en Seine-Maritime, la culture du lin. Outre son attrait touristique, cette piste cyclable constitue une alternative crédible à l'utilisation de la voiture pour certains déplacements « utilitaires » (travail, petites courses, ...) puisqu'elle dessert notamment Luneray, bien pourvue en emplois, commerces et services.

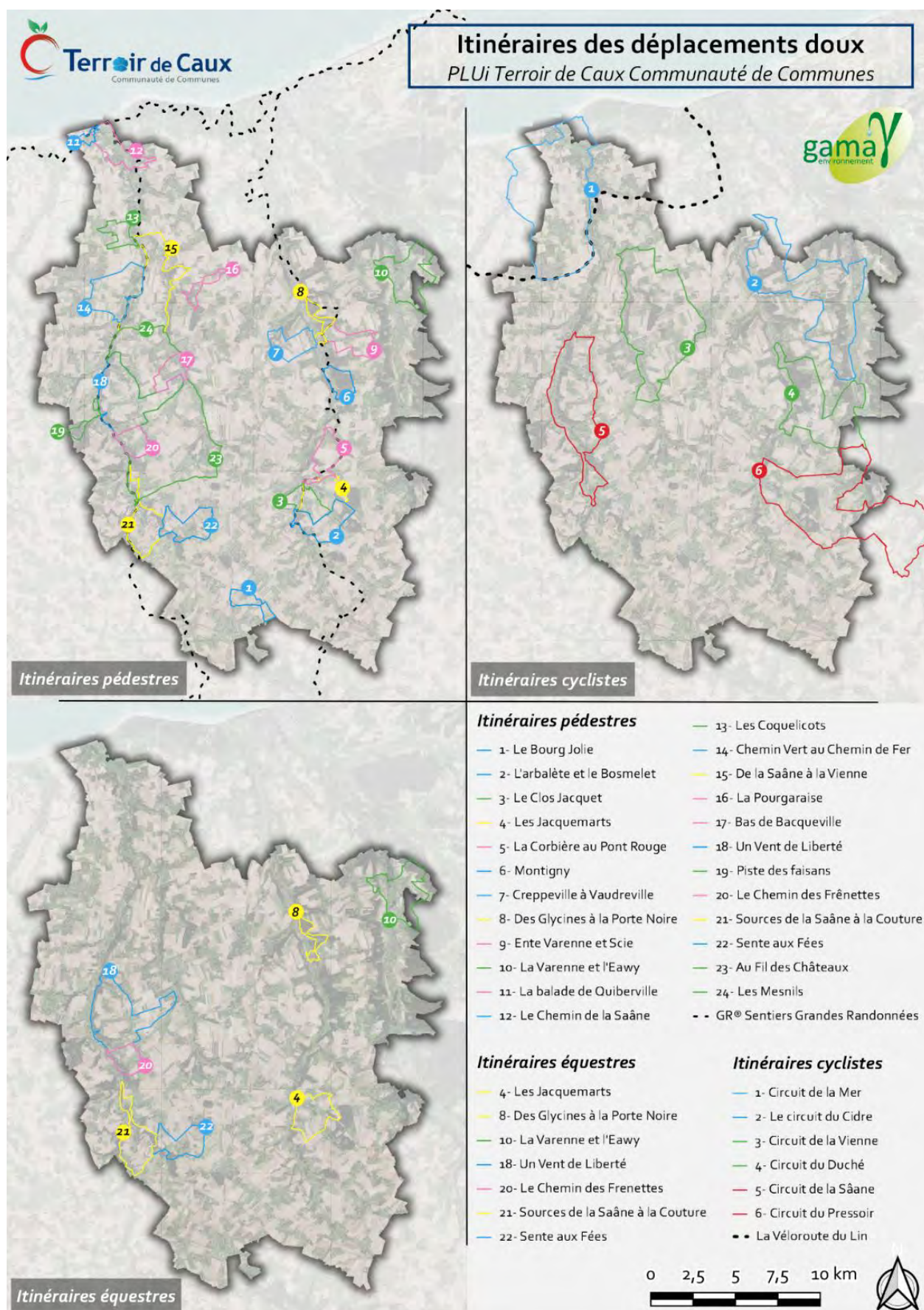


Figure 22 : Itinéraires des déplacements doux (marche, vélo, cheval)

6.2. Les déplacements du quotidien

Peu d'itinéraires « en site propre » ou aménagements dédiés aux modes doux sont disponibles pour les déplacements du quotidien. Ceci s'explique notamment par des besoins en déplacement relativement diffus et un avantage comparatif de la voiture en secteur rural qui n'invitent pas toujours à ce type d'investissement (cf. *analyse des flux de mobilité professionnelle*).

Notons simplement à ce stade que :

- En dehors des secteurs jugés problématiques identifiés lors des entretiens communaux, la circulation à l'intérieur des bourgs apparaît relativement apaisée (même si la grande diversité de situations sur 79 bourgs ne permet pas d'établir une conclusion commune)
- Des réflexions sont en cours pour compléter l'offre. C'est par exemple le cas sur la RD 149 entre Belmesnil et Bacqueville-en-Caux où la possibilité d'un aménagement cyclable a été évoqué entre les deux communes

Les choix faits dans le cadre de l'élaboration du PLUi peuvent participer à renforcer l'offre d'infrastructures vouées aux modes doux du quotidien : pour le rabattement des zones résidentielles vers les bourgs, ou vers les principaux arrêts de transports en commun dans une logique d'intermodalité par exemple.



Photo 9 : Stationnements vélo au niveau de la gare de Longueville-sur-Scie & Cheminement doux paysagé déconnecté de la voie principale au sein d'un bourg du territoire

VII. Les mobilités alternatives

7.1. Un parc électrique équipé

Le territoire dispose de plusieurs bornes de recharge électrique réparties sur l'ensemble de son espace géographique. Ces équipements se situent dans des points névralgiques de la Communauté de Communes, c'est-à-dire au centre des communes, proche des commerces, des services et des principaux axes de communication. Cela permet une visibilité et une facilité d'accès à l'ensemble des habitants. Ces bornes sont situées sur les communes de Quiberville, Luneray, Bacqueville-en-Caux, Tôtes, Longueville-sur-Scie, Torcy-le-Petit et Saint-Victor-l'Abbaye.



Photo 10 : Borne de recharge électrique au niveau du bourg de Tôtes & Borne de recharge électrique au niveau de la gare de Longueville-sur-Scie

De plus, la région Normandie accorde une subvention de 1000 à 2 500€ pour l'achat d'un véhicule électrique. L'objectif étant de favoriser le développement des mobilités alternatives et durables à l'échelle du territoire normand.

7.2. Des dispositifs à différentes échelles

Plusieurs dispositifs pour développer le covoiturage et ainsi limiter l'autosolisme sont mis en place sur le territoire national, régional et départemental :

- **Blablacar** est une plateforme nationale permettant à un petit groupe de personnes de voyager ensemble pour un même trajet.
- **Nomad covoiturage**, par le biais de l'application **Karos**. Après une expérimentation, la région Normandie a décidé d'étendre ce dispositif sur 12 territoires normands. Ne faisant pas partie de la liste, Terroir de Caux n'est actuellement pas concerné.

- **Covoiturage 76** est une plateforme en ligne facilitant le covoiturage pour des trajets de loisirs ou domicile-travail. L'objectif est de relier les territoires entre eux en voyageant à plusieurs.

Cependant peu de trajets sont disponibles sur ces applications. A partir d'une simulation partant du territoire de la CdC et allant vers Dieppe, seul *Covoiturage 76* permet un covoiturage entre passager et conducteur tous les jours de la semaine à l'heure actuelle.

Figure 23 : Simulation Covoiturage 76

Pour autant, cela ne veut pas dire que la pratique du covoiturage est inexistante sur le territoire. Le covoiturage régulier (entre collègues de travail par exemple) s'organise souvent de manière informelle, sans pouvoir être chiffré précisément.

Le territoire dispose de quatre aires de covoiturages le long de la RN 27, sur les communes de Biville-la-Baignarde, Criquetot-sur-Longueville, Bertrimont et de Tôtes (parking de l'Intermarché). L'emplacement de ces aménagements est intéressant puisqu'il favorise les déplacements domicile-travail sur l'axe principal Dieppe-Rouen. En complément, il existe aussi des aires de covoiturage « non officielles » ou spontanées comme au niveau du parking d'Aldi à Tôtes. En fonction des besoins, le PLUi pourra cibler d'autres emplacements voués à accueillir ce type d'équipement.



Photo 11 : Aire de covoiturage au niveau d'un échangeur de la RN 27, proche de la zone d'activités Varenne et Scie sur la commune de Criquetot-sur-Longueville



Photo 12 : Aire de covoiturage au niveau du nouvel Intermarché de Tôtes

L'ensemble des dispositions prises à la fois par la région, le département et la CdC démontrent une réelle volonté de changer les habitudes de déplacements des individus. Malgré une forte présence d'infrastructures et d'aménagements, l'utilisation et la fréquentation des modes de déplacements alternatifs restent vraisemblablement sous-exploitées.

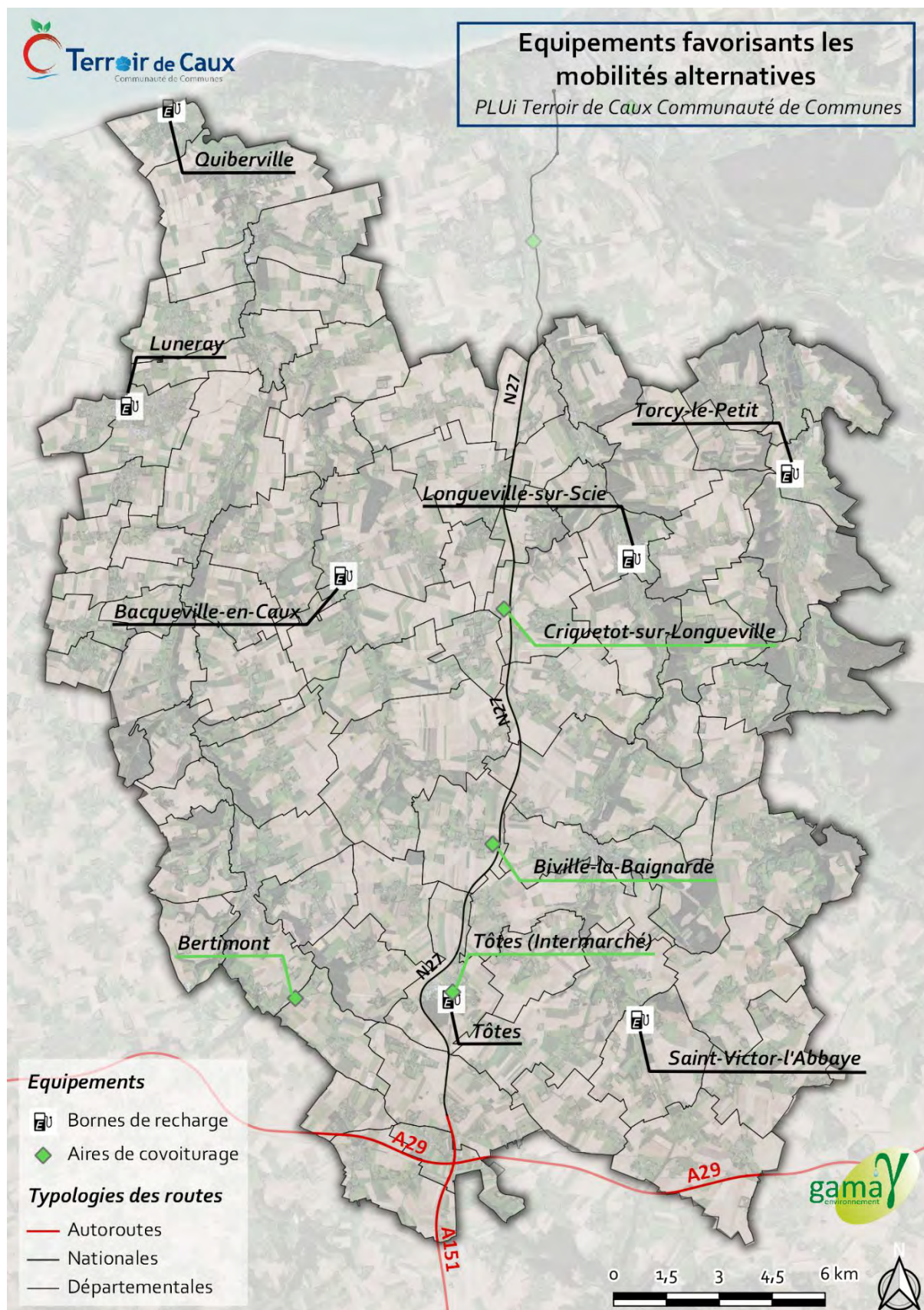


Figure 24 : Aménagements mis en place pour favoriser les mobilités alternatives

Constats :

- Un réseau routier dense qui dessert et maille bien le territoire
- La RN 27 comme voie de transit principale qui irrigue le territoire, permettant un accès facile depuis et vers les deux principaux pôles d'emplois extérieurs (Dieppe et Rouen)
- Un trafic poids lourds assez important en lien avec les entreprises localisées sur le territoire et avec le transit sur la RN 27, l'A 29 et certaines RD parallèles
- Mobilité professionnelle :
 - o Une faible part des flux entrants et des flux sortants majoritaires (52 %), principalement (70 %) dirigés vers la CA de la Région Dieppoise et la Métropole Rouen Normandie ; faisant état d'un fonctionnement « résidentiel » sur certaines parties du territoire
 - o Des flux internes bien représentés (34%) qui montrent la présence d'emplois en local
 - o Un fonctionnement différencié selon les parties du territoire avec :
 - Des flux sortants notablement plus importants sur la partie Est du territoire, soumise aux influences extérieures (Dieppe, Rouen) et drainée par la RN 27 et la voie ferrée
 - Des flux internes mieux représentés sur la partie Nord-ouest avec des pôles d'emplois et résidentiels locaux favorables à des « interrelations courtes distances » (entre Luneray et Bacqueville-en-Caux par exemple)
- Une dépendance à la voiture qui reste marquée sur tout le territoire, à fortiori en secteur rural isolé. Sont néanmoins proposées plusieurs offres alternatives.
- Un axe ferroviaire vertical (Rouen <> Dieppe) qui dessert trois gares sur Terroir de Caux à différentes fréquences. Cet axe répond à des besoins de déplacements bien identifiés (domicile -travail notamment), qui se traduisent par une fréquentation notable des trains et en hausse
- Une offre de bus tournée vers Dieppe, complémentaire au train car desservant notamment la partie Nord-ouest du territoire, mais qui apparaît peu attractive et globalement peu utilisée par les non scolaires. L'offre de bus étant notamment très diffuse sur le territoire et finalement moins concurrentielle que l'utilisation de la voiture individuelle
- Une offre de transport à la demande tournée vers les captifs plus isolés, leur permettant un accès aux bourgs équipés (commerces, services...), voire un rabattement vers les lignes de transport collectif
- De nombreux circuits pédestres, équestres ou cyclistes dédiés au tourisme et au loisir. Ces itinéraires participent de la qualité du cadre de vie et confortent l'attractivité touristique et résidentielle du territoire. Ils s'organisent autour des vallées et sont accessibles pour une majorité d'habitants du territoire.
- Des équipements et infrastructures permettant de développer les mobilités alternatives (bornes électriques et aires de covoiturage)
- Une mobilisation et des outils dédiés au développement du covoiturage par le biais de différents outils (Karos, Covoiturage 76, ...)

Enjeux :

Réseau routier / trafic :

- Limiter au maximum l'urbanisation linéaire le long des voies de communication pour éviter :
 - o L'éloignement de la population des bourgs
 - o La multiplication des accès sur des routes fréquentées pouvant engendrer des problèmes de sécurité
 - o Ne pas impacter le paysage en entrées de bourg
- Prendre en compte les questions de sécurité et de nuisances induites par le trafic routier dans la localisation / conception des futurs secteurs urbanisables (en s'appuyant sur l'expertise d'usage des habitants, exprimée notamment lors des entretiens communaux)
- Valoriser / entretenir le maillage routier permettant un accès relativement aisé en tout point du territoire

Transports en commun et alternatifs :

- Faire des choix d'aménagement qui consolident les offres de transport alternatives :
 - o Favoriser le développement proche des gares, à l'intérieur d'une aire facilitant le rabattement vers le train par des modes doux. L'objectif est de maintenir et renforcer les horaires de passages en gares des trains
 - o Pour un urbanisme de proximité visant à rejoindre facilement les bourgs équipés, en développant en parallèle des itinéraires adaptés et sécurisés pour les modes doux
 - o Intégrer dans les réflexions d'urbanisation des questions liées à la création de nouveaux services de transports
- Valoriser et renforcer le développement d'infrastructures et d'aides pour les déplacements alternatifs (covoiturage, voiture électrique, ...)
- Faciliter l'accès aux transports en commun à l'ensemble du territoire. Sur la base du présent diagnostic, travailler avec la région pour optimiser l'offre de transport en commun.

Déplacements doux :

- Entretenir et valoriser un réseau d'itinéraire de promenade et de randonnée qui participe à l'attractivité touristique et résidentielle du territoire. Éventuellement, si le besoin est exprimé localement, rechercher des connexions « est-ouest », entre les vallées via les plateaux
- Identifier, préserver et valoriser les éléments de patrimoine qui agrémentent les chemins de randonnée
- Restituer, réaménager certains chemins disparus ou détruits



géostudio
URBANISME & CARTOGRAPHIE