

ANNEXES

Élément relatif à l'application de la loi littoral

- Études LEROND

Éléments relatifs au patrimoine culturel

- Fiches du patrimoine bâti classé ou inscrit
- Données sur les sites naturels et paysages classés ou inscrits

Éléments relatifs aux équipements et services

- Dossier INSEE de la communauté de communes Terroir de Caux
- Liste des établissements sportifs et des santé présents sur le territoire du PLUi
- Liste des établissements et effectifs scolaires de la communauté de communes Terroir de Caux

Éléments relatifs aux déplacements et transports

- Analyse mobilité DREAL Normandie
- Boîte à outils « développer la mobilité durable »
- Bilan de l'accidentologie sur le territoire du PLUi
- Carte des lignes de transport et aires de covoiturage de Seine-Maritime
- Cartographie des transports exceptionnels

Éléments relatifs à la préservation de l'eau, de la nature et de l'environnement

- Liste des captages d'eau potable et contribution de l'Agence Régional de Santé
- Extrait de la carte du SRCE « éléments de la trame verte et bleue »
- Arrêté périmètre et carte du SAGE des 6 Vallées
- arrêté du SAGE Cailly, de l'Aubette et du Robec
- carte réseau hydrographique de Haute-Normandie

Éléments relatifs aux risques et nuisances

- Informations sur les risques naturels
- Cartographies des axes de ruissellements des bassins versants du Robec-Aubette et de la Saône-Vienne-Scie
- Arrêté préfectoral du classement sonore des infrastructures de transport et cartographies liées
- Risques technologiques et industriels : tableau des installations, fiches et cartographies
- Transports de matière dangereuses : fiches, arrêtés et cartographies.

Les éléments relatifs aux SUP

- Courrier TRAPIL : oléoducs
- Courrier RTE : lignes électriques
- Courrier SNCF : voies ferrées
- GRTgaz : ouvrages de transport de gaz

ANNEXES

Élément relatif à l'application de la loi littoral

- Études LEROND

Éléments relatifs au patrimoine culturel

- Fiches du patrimoine bâti classé ou inscrit
- Données sur les sites naturels et paysages classés ou inscrits

Éléments relatifs aux équipements et services

- Dossier INSEE de la communauté de communes Terroir de Caux
- Liste des établissements sportifs et des santé présents sur le territoire du PLUi
- Liste des établissements et effectifs scolaires de la communauté de communes Terroir de Caux

Éléments relatifs aux déplacements et transports

- Analyse mobilité DREAL Normandie
- Boîte à outils « développer la mobilité durable »
- Bilan de l'accidentologie sur le territoire du PLUi
- Carte des lignes de transport et aires de covoiturage de Seine-Maritime
- Cartographie des transports exceptionnels

Éléments relatifs à la préservation de l'eau, de la nature et de l'environnement

- Liste des captages d'eau potable et contribution de l'Agence Régional de Santé
- Extrait de la carte du SRCE « éléments de la trame verte et bleue »
- Arrêté périmètre et carte du SAGE des 6 Vallées
- arrêté du SAGE Cailly, de l'Aubette et du Robec
- carte réseau hydrographique de Haute-Normandie

Éléments relatifs aux risques et nuisances

- Informations sur les risques naturels
- Cartographies des axes de ruissellements des bassins versants du Robec-Aubette et de la Saône-Vienne-Scie
- Arrêté préfectoral du classement sonore des infrastructures de transport et cartographies liées
- Risques technologiques et industriels : tableau des installations, fiches et cartographies
- Transports de matière dangereuses : fiches, arrêtés et cartographies.

Les éléments relatifs aux SUP

- Courrier TRAPIL : oléoducs
- Courrier RTE : lignes électriques
- Courrier SNCF : voies ferrées
- GRTgaz : ouvrages de transport de gaz

Annexe 4

Mobilité

I- Les documents supra

Le SCoT du Pays Dieppois Terroir de Caux

approuvé le 28/06/17

Organisation générale

p15 du DOO :

L'armature urbaine s'articule ainsi autour de 6 bassins de vie* que des pôles d'équilibre et d'appui contribuent à organiser en complémentarité avec Dieppe:

- **Les pôles d'équilibre** structurent ces bassins en constituant des relais et passerelles entre les fonctions urbaines supérieures de Dieppe (équipements et pôles économiques majeurs...) et les services et activités de proximité des communes non pôles. Ils permettent ainsi de renforcer l'accessibilité aux différents niveaux de services et aux emplois. Ils doivent renforcer leurs fonctions résidentielles et économiques pour jouer ce rôle d'équilibrage du territoire et organiser avec les autres communes non pôles l'élévation du niveau de service et les mutualisations d'équipements quotidiens.

[...]

- **Les pôles d'appui** accompagnent le rôle des pôles d'équilibre qu'ils ne peuvent assumer seul pour organiser l'échelle de proximité sur l'ensemble du bassin de vie et / ou pour répondre à un contexte local spécifique : une entreprise importante à Longueil / Ouville la Rivière, une gare à St-Victor l'Abbaye, un fonctionnement urbain étroitement lié à un pôle d'équilibre compte tenu de la proximité ou de la continuité des tissus urbains des communes (Brachy, Avremesnil)

- **Les communes non pôles** sont confortées dans leur rôle de proximité et de préservation d'une vie locale animée. Pour cela, leur développement maîtrisé permet de maintenir la population, voire de l'augmenter légèrement. La programmation en logement doit être attentive aux effets du desserrement des ménages.

P19 :

Le rôle du pôle et du bassin de vie de Varenne et Scie

Les documents de programmation et d'urbanisme locaux déterminent leur projet de développement en s'appuyant sur les objectifs d'organisation suivants :

- Pôle d'équilibre de Varenne et Scie est structuré par Longueville/Scie avec St-Crespin, Torcy le Petit et Torcy le Grand. **Le renforcement de ces centralités et de leurs fonctions urbaines complémentaires est essentiel.** En effet, il a vocation à mieux structurer ce bassin de vie multipolarisé, mais stratégique car situé au centre du territoire et sur **des nœuds de transports** (gare de Longueville, N27, proximité des Grandes ventes ouvrant vers Serqueux).

En outre les documents d'urbanisme locaux veilleront à proposer une offre pour répondre aux objectifs suivants :

• À l'échelle du pôle :

- Renforcer l'offre résidentielle et d'équipements dans une logique de diversification, mais aussi de ciblage notamment en faveur des publics âgés et jeunes et des pratiques touristiques et culturelles. L'offre en service multipolaire permet de répondre au plus près de besoins des habitants dans une logique de mutualisation.

- St-Crespin appuie Longueville pour le développement résidentiel qui doit contribuer au maintien et au **renforcement des services de Longueville et à valoriser l'usage de sa gare.** L'évolution cohérente du tissu urbain de ces 2 centralités permet de s'adapter aux contraintes topographiques affectant essentiellement Longueville.

– Torcy le Petit et Torcy le Grand se complètent mutuellement en termes d’offre en logements et de services. L’évolution cohérente de leur tissu urbain se conçoit comme 2 centralités reliées sans conurbation. Ils développent les services de mobilités en lien avec les Grandes Ventes.

• À l’échelle du bassin de vie :

– Développer le parc de Criquetôt, prioritaire à l’échelle Pays pour constituer un site lisible et central destiné aux activités artisanales et de services associés à proximité de la N27 et des services de Longueville (dont la gare).

– Développer le réseau de transport s’appuyant sur :

• des solutions de mobilités alternatives à l’utilisation individuelle de la voiture s’appuyant sur la proximité de la N27 et de la voie ferrée ;

• la gare de Longueville et son potentiel de rabattement ;

• Les liens vers les Grandes Ventes et Serqueux.

– Enrayer les risques d’urbanisation linéaire sans profondeur aux abords de la N27.

– Développer le réseau de randonnée en recherchant les liens avec la forêt d’Eawy et le réseau du Bray Normand.

Le rôle des pôles et du bassin de vie de Saône et Vienne

Les documents de programmation et d’urbanisme locaux déterminent leur projet de développement en s’appuyant sur les objectifs d’organisation suivants :

• Le bassin de Saône et Vienne est structuré par 2 pôles d’équilibre : le pôle de Bacqueville en Caux et le pôle de Luneray qui comprend Luneray lui-même ainsi que Gruchet St-Siméon et Gueures. Ces 2 pôles ont vocation à déployer leurs fonctions productives et leur offre de services structurantes. Ils sont appuyés par les pôles de Longueil, Ouille la Rivière, Avremesnil et Brachy :

– pour développer une meilleure irrigation des services de proximité et touristiques autour de la vallée de la Saône ;

– pour soutenir les entreprises industrielles et artisanales existantes participant au réseau économique majeur du territoire.

Le bassin de vie organise les liens avec le réseau touristique du plateau de Caux Maritime.

En outre les documents d’urbanisme locaux veilleront à proposer une offre pour répondre aux objectifs suivants :

• À l’échelle des 2 pôles d’équilibre :

– Renforcer l’offre résidentielle et d’équipements dans une logique de diversification, mais aussi de ciblage notamment en faveur des publics âgés et jeunes, des salariés et des pratiques touristiques et culturelles.

• À l’échelle de Luneray :

– Renforcer son développement industriel et services associés en affirmant son positionnement dans l’agroalimentaire (parc prioritaire d’échelle Pays). Il partage avec Gruchet St-Siméon et Gueures un tissu urbain continu sur lequel il s’appuie pour renforcer l’offre résidentielle et en service à proximité de son centre.

• A l’échelle de Bacqueville en Caux :

– Développer des fonctions artisanales et industrielles (prioritaire à l’échelle Pays) ainsi que de services aux entreprises irriguant le centre du territoire en complémentarité avec le parc artisanal de Criquetôt.

Il renforce l’accessibilité à ces équipements et services.

• À l'échelle du bassin de vie :

- Accompagner la mise en oeuvre du Projet de la Basse Saône en intégrant également la dimension touristique qu'il porte et qui recherchera une valorisation globale de la Vallée depuis sa façade littorale (Quiberville, Ste-Marguerite sur Mer...)
- À Longueil et Ouville la Rivière l'offre de service assure une réponse adaptée aux besoins des salariés. L'activité industrielle à Ouville la Rivière est confortée (parc prioritaire à l'échelle Pays). Les besoins éventuels de repli d'entreprises importantes en zone inondable sont anticipés. À ce titre, le déplacement d'une grande entreprise doit être évalué au regard de ses impacts sociaux sur les salariés et implique de permettre la mobilisation réactive de foncier à proximité du site initial afin de minimiser ces impacts.
- **Organiser les mobilités vers les pôles d'emplois et touristiques vers Dieppe Maritime, le Pays Plateau de Caux Maritime et l'arrière-pays.**
- Mettre en oeuvre la station nautique sur le littoral.
- Développer les programmations touristiques en lien avec le réseau « destination impressionnisme » et le projet de classement UNESCO des clos-masures.

Le rôle des pôles et du bassin de vie des Trois Rivières

Les documents de programmation et d'urbanisme locaux déterminent leur projet de développement en s'appuyant sur les objectifs d'organisation suivants :

• Le bassin des trois Rivières est structuré par 3 pôles d'équilibre : Tôtes, Auffay, Val de Saône. Ils ont vocation à déployer leurs fonctions productives et leur offre de services structurantes. **Ils sont appuyés par St-Victor l'Abbaye pour valoriser l'usage de la gare de cette commune et préserver son potentiel de rabattement à long terme.** Le bassin de vie accueille le Parc d'activités Vitrine des Vikings qui a vocation à accueillir des fonctions industrielles, de logistiques dans une logique d'arrière-port (Dieppe / Le Havre) et de services aux entreprises à haute valeur ajoutée (exemple : lin technologique..). Les pôles du bassin de vie structure un maillage de services et résidentiel cohérent pour accompagner le projet économique majeur des Vikings. Le bassin de vie organise aussi les liens avec les réseaux touristiques du plateau de Caux Maritime, du Scot du Pays entre Seine et Bray et de l'Austreberthe.

Les documents d'urbanisme locaux veilleront à proposer une offre pour répondre aux objectifs suivants :

• À l'échelle des 3 pôles d'équilibre :

– Renforcer l'offre résidentielle et d'équipements dans une logique de diversification, mais aussi de ciblage notamment en faveur des publics âgés et jeunes, des salariés et des pratiques touristiques et culturelles.

• À l'échelle de Val de Saône :

– Conforter les services existants santé/social (personnes âgées...) et les services intermédiaires afin de développer une meilleure irrigation de la partie ouest du bassin de vie et du sud du bassin de Bacqueville.

– À l'échelle de Tôtes et Auffay :

– Ces 2 pôles d'équilibre ont vocation à renforcer leur offre tertiaire et artisanale de centre bourg. Tôtes assure un effort de production en logement plus fort que les autres pôles du bassin de vie compte tenu de sa proximité avec le Parc des Vikings, mais aussi pour relayer Auffay en cas de contraintes limitant sa capacité d'accueil.

– **Auffay conforte la fonction de rabattement de sa gare sur laquelle le réseau de mobilités du bassin de vie s'appuie.**

• À l'échelle du bassin de vie :

– Varneville-Breteville et en partie Bautot accueillent le développement du parc des Vikings dont la possibilité d'embranchement fer à long terme est à étudier.

- Développer les programmations touristiques en lien avec le projet de classement UNESCO des clos-masure et le réseau de randonnée en lien avec ceux du plateau de Caux Maritime et du Pays entre Seine et Bray.
- Aux abords des grandes infrastructures routières : empêcher le risque de développement urbain linéaire, prendre en compte les rapports de covisibilité entre des projets d'urbanisations importants et les lignes à haute-tension afin d'assurer une meilleure gestion paysagère d'ensemble.

Objectifs de construction de logements

p23

Les documents d'urbanisme locaux devront permettre la réalisation des objectifs de développement démographique prévus au SCOT dans le cadre d'une programmation de logements visant à renforcer l'armature urbaine décrite ci-avant :

TYPOLOGIE DE POLE PAR COMMUNAUTE DE COMMUNES & COMMUNES	Objectifs de population à 2036		Objectifs de nouveaux logements 2016/2036			Répartition de l'effort de production de logements			
	Nombre d'habitants en 2036	Construit 09/2013 par an	Total nouveaux logements 2016-2036	Constantis 2016/2036 par an (notant le logement en 2016)	Parte total de Résidences principales et secondaires en 2036	répartition affect. 1998/2010		répartition affect. 2016/2036	
						Intra-m	Pays	Intra-m	Pays
CA - Dieppe Maritime	56 103	102	5 443	272	28 883				
Dieppe		98	3 324	166	19 024	52%	10%	62%	25%
Pôles d'équilibre		46	1 339	67	5 840	78%	35%	86%	41%
Communes non pôles		39	789	39	4 018	22%		14%	
CC - Monts et Vallées	14 107	64	1 566	78	6 711				
Pôles d'équilibre		22	704	35	1 222	31%	12%	43%	12%
Communes non pôles		43	860	43	3 488	69%		57%	
Commune de Petit Caux	10 729	80	1 268	63	4 847				
Pôles d'équilibre		52	854	41	2 877	58%	12%	71%	10%
Communes non pôles		28	372	22	1 970	42%		29%	
CC - Seine et Vienne	15 703	88	1 781	89	7 224				
Pôles d'équilibre et d'appuis		50	1 034	53	4 527	53%	15%	59%	13,6%
Communes non pôles		38	724	36	3 198	47%		41%	
CC - Trois Rivières	16 894	104	1 928	96	7 057				
Pôles d'équilibre et d'appuis		55	828	41	3 058	30%	18%	39%	15%
Communes non pôles		65	1 102	55	4 599	70%		61%	
CC - Varenne et Scie	8 871	49	1 154	58	4 161				
Pôles d'équilibre		12	405	20	1 386	24%	10%	33%	9%
Communes non pôles		37	749	37	2 775	76%		67%	
Total SCOT	122 407	569	13 141	657	59 982				

L'objectif est de renforcer le poids des pôles pour affirmer l'armature urbaine et de ce point de vue, les objectifs chiffrés de logements ne doivent pas constituer une limite s'ils n'impliquent pas un dépassement de l'objectif de consommation maximale d'espace fixé par le Scot.

p56

S'appuyer sur des objectifs chiffrés pour mettre en œuvre les outils nécessaires à la mobilisation foncière

• L'objectif, à horizon 20 ans, est d'accueillir dans l'enveloppe urbaine existante environ 40% des nouveaux logements prévus à l'échelle du Pays. Cet objectif global d'accueil des logements dans l'enveloppe urbaine ne constitue pas une limite et est amené à être dépassé si la capacité globale des communes du territoire le permet. Il est décliné dans le tableau ci-contre en indicateurs moyens par EPCI et communes pôles et non pôles, à adapter par les communes en fonction de leur capacité foncière effectivement mobilisable. Cette capacité est déterminée par les documents d'urbanisme locaux dans le cadre de l'objectif précédent du DOO pour la « mobilisation en priorité des espaces disponibles à l'intérieur de l'enveloppe urbaine ».

Directifs de nouveaux logements 2016/2038 et indicateur moyen d'accueil des nouveaux logements dans l'enveloppe urbaine décliné par EPCI et communes pôles et non pôles.

TYPOLOGIE DE PÔLE PAR COMMUNAUTÉ DE COMMUNES & COMMUNES	Total logements 2016-2038	répartition effort dans l'enveloppe urbaine	
		Interm. Pays	% Habits
CA - Upper Mainline	5 443		22%
Stappe	2 124	42%	62%
Monts et Vallées	1 886		22%
Communes non pôles	280	15%	21%
CC - Monts et Vallées	9 886		22%
Pôles d'équilibre	300		14%
Communes non pôles	860	13%	30%
Commune de Petit-Caux	1 288		17%
Pôles d'équilibre	400		11%
Communes non pôles	272	15%	11%
CC - Seine et Vienne	1 281		10%
Monts et Vallées et d'Arpajon	1 281	13,4%	41%
Communes non pôles	130		13%
CC - Trois Rivières	1 228		20%
Pôles d'équilibre et d'Arpajon	870		13%
Communes non pôles	1 032	22%	20%
CC - Vallée de la Seine	1 184		20%
Pôles d'équilibre	400		20%
Communes non pôles	240	9%	21%
Total SCOT	13 541		40%

p59

Limiter la consommation d'espace en extension

• Le SCOT limite la consommation foncière en extension à 650 hectares à l'horizon 20 ans, en y incluant les développements résidentiels, économiques, commerciaux, ainsi que les équipements (hors grands équipements et infrastructures – extension de la centrale de Penly...) :

- 447 ha pour le développement résidentiel et les équipements ;
- 203 ha pour les espaces d'activités économiques et commerciaux.

Cet objectif de consommation d'espace correspond à une diminution par plus de 3 du rythme annuel de consommation tel que précédemment observé (650 hectares sur 20 ans, contre 970 hectares sur 9 ans pour la période 2003 et 2012, soit une consommation moyenne annuelle passant de 107 hectares par an à 32/33 hectares par an.

Les collectivités locales, à travers leurs documents d'urbanisme locaux, appliqueront le principe d'économie de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain traduit par le SCOT tout au long du présent document.

• Au tableau ci-après, le SCOT ventile par EPCI et commune nouvelle les objectifs de consommation maximale d'espace du développement résidentiel en extension de l'enveloppe urbaine. Les communes précisent ces objectifs à leur échelle :

- En fonction de leur capacité et de leur rôle dans l'armature urbaine du SCOT ;
- Dans le cadre des objectifs de logements et de mobilisation prioritaire des capacités de l'enveloppe urbaine existante prévus au présent DOO ;
- En respectant la Loi littoral, pour les communes concernées. Pour le développement résidentiel, les collectivités s'appuient sur des objectifs minimaux de densité brute fixés dans le tableau ci-après.

– Par densité brute, on comprend les voiries, réseaux, espaces publics, de convivialité ou de gestion environnementale liés uniquement à l'espace aménagé. Cette densité brute ne comprend pas les équipements publics.

– Ces densités s'appliquent, en moyenne, à l'échelle de la commune (et des secteurs de la commune de Petit-Caux), afin d'adapter les différents secteurs de projet aux contraintes topographiques, morphologiques ou techniques. Elles sont mutualisables principalement au travers des PLUI qui

prennent en compte des configurations urbaines spécifiques le cas échéant. Ces densités se composent à l'échelle de l'ensemble des opérations d'aménagement (qui peuvent être de petite taille) pour lesquelles des OAP (Orientations d'Aménagement et de Programmation) fixent des objectifs de création de logements.

– Ces densités n'ont pas vocation à être traduites littéralement dans les règlements, pour les dents creuses ou ilots ne nécessitant pas d'aménagement viaire, notamment dans les petites communes. En revanche, elles constituent un indicateur d'objectif global à l'échelle des communes pôles et des communes non pôles de chaque EPCI/Commune nouvelle. Ces objectifs restent valables dans le cadre de fusions d'EPCI. Dans ce cas, les objectifs de logements, de densité et de limitation de consommation d'espace fixés au présent DOO continueront à s'appliquer en conservant pour référence les pôles et communes non pôles déterminés dans l'armature urbaine du présent DOO.

TYPOLOGIE DE POLE PAR COMMUNAUTE DE COMMUNES & COMMUNES	Objectifs de nouveaux logements 2016/2036				Densité en extension, VRD inclus		Surface maximale en extension, équipements inclus ha
	Total logements 2016-2036	répartition effort 2016/2036		dans l'enveloppe urbaine		log/ha	
		Infra%	Pole%	%	Nombre		
CA - Dieppe Maritime	5 443			51%	2 758	29	103
Dieppe	3 324	61%	25%	60%		42	37
Pôles d'équilibre	1 330	25%		39%		25	
Communes non pôles	789	14%	41%	31%		20	68
CC - Monts et Vallées	1 566			33%	498	18	71
Pôles d'équilibre	706	45%	13%	34%		23	
Communes non pôles	860	55%		30%		15	
Commune de Petit Caux	1 268			31%	392	19	56
Pôles d'équilibre (incluse)	495	39%	10%	33%		25	
Communes non pôles (incluse)	372	29%		31%		15	
CC - Saane et Vienne	1 781			35%	623	18	74
Pôles d'équilibre et d'appuis	1 358	76%	13,6%	35%		22	
Communes non pôles	724	40%		35%		15	
CC - Trois Rivières	1 928			11%	603	18	89
Pôles d'équilibre et d'appuis	826	43%	15%	33%		22	
Communes non pôles	1 102	57%		30%		15	
CC - Varenne et Sée	1 154			32%	366	17	54
Pôles d'équilibre	405	35%	9%	11%		22	
Communes non pôles	749	65%		31%		15	
Total DOO	13 241			40%	5 241	21	447

Mobilités

Infrastructures

p24

Les collectivités devront anticiper, dans leurs documents d'urbanisme locaux, la réalisation de projets d'infrastructures sur leur territoire.

• **Les documents d'urbanisme locaux ne doivent pas compromettre la réalisation ultérieure de ces projets.** Pour cela, il s'agit surtout d'éviter l'urbanisation des terrains potentiellement concernés (classement en zone A ou N). Exceptionnellement, dans le cadre de l'accord du futur maître d'ouvrage, des emplacements réservés pourront être mis en oeuvre. Le Scot souligne l'intérêt de projets en cours ou à étudier pour la rénovation ou le renforcement d'infrastructures et services de mobilité structurants :

[...]

• **Etudier le doublement de la RD 925 dont les flux de transit sont amenés à être renforcés par le développement des échanges économiques avec l'Est normand et les « Hauts de France », l'évolution de la centrale de Penly et la montée en puissance du port de Dieppe. L'objectif est de préserver sur le long terme la fluidité des circulations, mais aussi leur sécurité au regard des différents moyens de mobilité (transports collectifs...).**

• **L'électrification de la ligne ferrée Rouen-Dieppe. En outre il s'agira d'étudier les possibilités de doublement de cette voie sur certaines portions ainsi que la remise en service de la ligne ferrée du port et du barreau St-Pierre.**

• **La poursuite des aménagements de la D915 améliorant la fluidité des trafics tout en préservant la qualité de vie dans les centres traversés**

• **Étudier l'intérêt et les possibilités d'embranchement fer du parc d'activité des Vikings, sur le long terme.**

L'évolution et la création d'infrastructures structurantes seront étudiées en prévoyant les mesures d'évitement et correctives (et en dernier recours compensatoires) de leurs éventuelles incidences qui permettent de garantir l'acceptabilité environnementale des projets (notamment dans le cadre des procédures réglementaires en vigueur – étude d'impact...).

Mobilité touristique

p100

Prendre appui sur l'avenue verte, l'axe Abbeville – Fécamp et les vallées pour développer le maillage de circuits de randonnées et d'itinéraires à vélo ou à cheval

Les collectivités riveraines de ces secteurs prévoient dans leur document d'urbanisme les possibilités de valorisation ou d'aménagement, permettant de **faciliter la réalisation de parcours cyclables, à pied et/ou à cheval pour organiser des boucles irriguant le territoire :**

- de découverte patrimoniale ;
- d'accès aux autres activités sportives et de loisirs.

Toutes les collectivités étudient les **possibilités d'aménagement de liaisons douces** permettant d'accéder aux

différents points d'intérêts :

- Dans une perspective de faire du territoire « une base » de rayonnement pour les visiteurs ;
- En cherchant des interconnexions internes au Pays comme avec les territoires voisins ;
- Pour offrir pour ceux qui accèdent au territoire en train ou en voiture, des solutions de mobilités alternatives pour leur découverte ;

- Les collectivités chercheront aussi à **baliser ou jalonner les accès aux voies douces** depuis les points d'intérêt. Notons que le Département restaure le Sentier du littoral du Havre au Tréport (vocation pédestre uniquement), la section entre Ste-Marguerite-sur-Mer et Varengeville-sur-mer étant restaurée depuis 2010.

p101

Prendre en compte les besoins liés à l'**intermodalité avec les modes actifs** (vélo, marche...). À cette fin, les collectivités anticipent les besoins de **stationnement et de multimodalité** aux abords des points d'intérêts et facilitent les possibilités d'aménagement dans les documents d'urbanisme (Emplacements réservés, OAP, etc.) pour :

- Organiser le stationnement important et le changement de mode de déplacement en amont des sites patrimoniaux accueillant un nombre important de visiteurs :

- La mise en valeur des sites patrimoniaux pourra passer par une maîtrise et une intégration du **stationnement à proximité non immédiate de ces sites** ;

- La gestion des différents flux vise à **préserver et sécuriser un espace clairement dédié aux piétons et cyclistes** (traitements différenciés du sol,...) ;

- Pour répondre à des besoins en stationnement plus importants, ou pour permettre le changement de modes de déplacement (motorisé/piéton/vélo), les opportunités d'organiser des places de parking (voiture, vélo, bus...) plus à l'écart (mais peu éloignées) seront privilégiées.

- **Faciliter depuis les gares l'utilisation du vélo pour les pratiques touristiques.**

- Favoriser dans les communes littorales le **développement d'itinéraires doux vers l'arrière-pays** (piétons, vélos électriques...).

Mobilités alternatives

p107

Renforcer l'accessibilité au pôle de Dieppe

Promouvoir une offre de mobilité attractive Les collectivités locales créeront les conditions favorables à l'usage des transports collectifs, et des modes actifs, en organisant leur desserte par des modes de déplacements correspondant aux besoins induits par les projets :

- Les documents d'urbanisme **favoriseront le développement prioritaire de l'urbanisation à proximité des transports collectifs** (lorsqu'ils existent).

[...]

En outre, les documents d'urbanisme locaux, les plans de gestion des déplacements et les politiques publiques spécifiques mettront en oeuvre les principes suivants :

- **Les opérations de grand commerce devront être desservies au plus proche par l'offre TC,**
- **Plus largement, les opérations urbaines d'importance devront intégrer dès leur conception une réflexion globale sur les conditions de leur desserte par les TC et les itinéraires en modes doux,**

[...]

- L'organisation globale des transports et déplacements tiendra compte des parcs d'activités principaux pour organiser, au regard des besoins, la desserte de ces parcs en moyens de **mobilité alternatifs à l'usage individuel de la voiture (TC, co-voiturage, modes doux...).**

Faciliter les déplacements de tous

Dieppe Maritime poursuit l'objectif de transport public pour tous. Les documents d'urbanisme locaux, les plans de gestion des déplacements et les politiques publiques spécifiques mettront en oeuvre les principes suivants :

- **L'aménagement du centre-ville devant favoriser les modes de déplacements alternatifs à l'automobile et s'inscrire dans la démarche de valorisation du front de mer (continuité des itinéraires cycles et piétons, accessibilité PMR),**
- **L'achèvement et l'extension du réseau des itinéraires cyclables à l'échelle de l'agglomération, en tenant compte de la topographie et de la sécurisation des franchissements des axes de grand passage.**
- La formulation d'une offre spécifique aux usagers de passage (touristes), à la fois en haute et en basse saison :
 - En facilitant l'accès aux sites touristiques littoraux depuis la Gare TER de Dieppe, En étudiant les possibilités de mise en oeuvre d'un transport adapté à la demande (TAD, navette),
 - En promouvant une offre touristique spécifique de location de vélo à assistance électrique (VAE) de longue durée ou de « randonneuses » ...

p108

S'appuyer sur les grands axes ferrés et routiers pour développer un réseau de mobilité durable

Revaloriser l'offre en transport collectif sur et depuis les axes nord-sud et est-ouest

Autour de la dorsale « N27 » (ligne TER Rouen-Dieppe) (D925) :

• Le long des axes nord-sud (RN27 et ligne TER Rouen-Dieppe) et est-ouest (BD925) il convient de renforcer la performance de l'offre de transport en commun (temps de parcours, régularité, fréquences, heures de passage, organisation des correspondances) pour limiter le recours à l'automobile dans les déplacements quotidiens. Pour cela, les autorités organisatrices des transports (AOT) de cette zone (Dieppe Maritime, Région, Département) auront pour objectif de compléter et, le cas échéant, pérenniser l'offre existante en transports collectifs routiers interurbains (lignes 63 et 75 du réseau départemental, lignes 1 et 10 de l'agglomération) ainsi que d'assurer une fréquence de desserte suffisante des gares TER.

• En outre, le renforcement de cette offre implique inévitablement l'optimisation de la ligne ferroviaire Rouen-Dieppe (désépandage de la ligne, doublement de la voie sur certaines portions et connexion sans rupture de charge, au profit de Ligne Nouvelle Paris-Normandie). Les AOT dont la compétence s'étend sur le Pays Dieppois Total et de Caux et les territoires voisins (Saint-Valéry-en-Caux) bénéficient de l'intégration tarifaire qui leur offre pour un trajet qu'il soit unimodal ou multimodal avec l'offre « AronMob' Haute-Normandie ».

Dans les espaces ruraux :

• Les spécificités des espaces les plus ruraux (densité humaine faible) justifient la mise en place de transport collectif à coût maîtrisé pour les collectivités locales. Un transport à la demande (TAD) ou une autre solution étant les conditions de mise en oeuvre possible à défaut pourra assurer leur rattachement sur les gares TER du territoire. De même, ce TAD pourra compléter l'offre des transports urbains réguliers sur des zones et des plages horaires non dessertes, à destination notamment des publics âgés, dépendants ou des touristes. Le développement du TAD est nécessaire pour desservir ces zones, dans l'hypothèse de plusieurs projets d'initiative locale (communale, intercommunale, intercommunitaire), et convenir d'articuler leur fonctionnement afin d'optimiser leur efficacité.

(Peu à voir avec les communes qui ne sont pas compétentes...)

Organiser les coopérations avec les territoires voisins

p108

• Afin de favoriser l'accès aux gares TER les mieux desservies situées aux franges extérieures du Pays Dieppois Terroir de Caux, l'organisation des déplacements pourra donner lieu à la définition de plans de gestion des déplacements ou de schémas de déplacement interdépartementaux / intercommunautaires, en particulier en lien avec les gares TER de :

- Clères sur la ligne Dieppe>Rouen,
- Motteville sur la ligne Yvetot >Rouen et/ou Yvetot sur les lignes Le Havre > Rouen et Fécamp > Rouen via Yvetot,
- Serqueux sur la ligne Serqueux>Gournay>Paris.

Aménager des espaces dédiés au covoiturage

p109

• Le **renforcement du covoiturage** dans le Pays Dieppois Terroir de Caux a vocation à répondre aux besoins de déplacements de longue distance ou d'approche liés au travail et aux besoins de rabattement sur les gares et les arrêts structurants des réseaux de transport urbain et interurbain. Pour cela, les collectivités locales :

– **Identifieront les opportunités d'aménagement ou d'extension d'espaces de stationnement spécifiques aux covoitureurs et prévoiront les espaces éventuellement nécessaires à leur réalisation :**

o dans un périmètre rapproché des gares TER et des arrêts structurants du réseau de transport collectif urbain,

o au niveau des noeuds du réseau routier structurant (RN27, RD925, D921, RD140),

o Le cas échéant, en entrée / sortie de bourg.

• Les aires de covoiturage situées sur les axes nord-sud (RN27) et est-ouest (RD925) sont propices à accueillir une **offre publique d'autopartage**, dont les formes et la faisabilité seront étudiées avec les partenaires publics ou privés compétents (bornes de recharge couplées à une flotte de véhicules électriques / décarbonés en abonnement). De manière générale, **le déploiement et/ou l'extension des infrastructures et bornes de recharges électriques est à favoriser en s'appuyant notamment sur la démarche volontariste de la Région Normandie en matière de mobilités décarbonées.**

Promouvoir des modes de déplacements plus vertueux

• En l'absence de plans de déplacements urbains, les documents d'urbanisme veilleront à **proposer une offre d'itinéraires cyclables qui établit des liaisons structurantes et plus diffuses entre et autour des grands générateurs de flux (pôles d'emplois, pôles de transports, centres anciens commerçants, établissements scolaires, zones commerciales, équipements et services publics) dans un périmètre tenant compte du niveau d'attractivité de l'équipement.**

• En outre, dans le cadre de réalisation ou de réaménagement de nouveaux équipements, dont les gares et les arrêts TC, elles veilleront à **intégrer les besoins spécifiques des modes actifs (marche, vélo) et des PMR (minimiser le nombre d'obstacles) dans la façon de concevoir leurs futurs espaces de circulation afin d'assurer un trajet optimisé et attractif.**

• Pour faciliter le recours au vélo, et au même titre que les aires de covoiturage, les collectivités prévoiront l'aménagement de **parcs de stationnement deux-roues (motorisés ou non) sécurisés au niveau de chaque point d'emport du transport collectif (TER, transport inter/intraurbain) et collectivisé (aires de covoiturage et point d'autopartage), ainsi qu'à proximité des équipements structurants.**

Recommandation :

- *Le revêtement des sols aux abords de ces points de rabattement pourra mobiliser des matériaux offrant des conditions de roulement agréables.*
- *Les aménagements veillant à sécuriser, à faciliter les itinéraires cyclables (utilisation des sites propres bus, double-sens vélo, voies dédiées le cas échéant) ainsi qu'à pacifier plus largement les déplacements motorisés (zone de rencontre, zone 30) devront être mobilisés par les collectivités locales dans leur projet de voirie, et plus systématiquement aux abords des gares et des arrêts TC.*
- *Assurer un suivi de la fréquentation de ces parcs de stationnement afin de répondre à l'évolution de la demande.*
- *Les collectivités locales favoriseront l'équipement des espaces de stationnement d'opérations de logements importantes et des équipements structurants à l'échelle Pays en bornes de recharge des véhicules électriques et hybrides ...*
- *Le SCoT invite les collectivités locales et les entreprises du territoire à mettre en place des parcs de vélos à assistance électrique (VAE) pour le déplacement de leurs collaborateurs, à l'échelle d'un site d'activité, d'une commune, entre le domicile et le travail ... Plus largement, les collectivités pourront insuffler une dynamique d'équipement des ménages par l'accord « d'éco-subsidations » compatibles avec l'achat d'un VAE. Ce mode de déplacement devra être intégré dans les Plans de Déplacements Urbains ainsi que les Plans de Déplacement d'Entreprise.*

Concevoir l'espace de la gare comme une véritable entrée de ville

- Afin d'augmenter leur attractivité, et donc leur fréquentation par les habitants et les usagers, les documents d'urbanisme locaux, les politiques publiques sectorielles locales et les opérations d'aménagement veilleront à faciliter l'accès aux gares et points d'arrêt des réseaux de transport collectif, en le rendant attractif par :
 - l'aménagement de voies dédiées ou balisées aux abords de la gare,
 - en prévoyant les aménagements facilitant l'interconnexion entre les modes (quais d'arrivée du premier bus à proximité du quai TER...)
 - la prise en compte de la nécessaire intégration de la gare dans son environnement urbain par un traitement urbain et paysager adapté (cf. schémas ci-après).
- Afin d'assurer le confort des usagers lors de leurs correspondances, les espaces interstitiels entre les différents modes de transports feront l'objet d'un traitement architectural et paysager de qualité : uniformité du mobilier urbain, traitement des espaces publics, normes PMR, informations en temps réel sur les réseaux, partage apaisé de l'espace public...
- Les illustrations ci-après explicitent les principes cadres d'aménagement autour des gares en lien avec l'objectif d'améliorer leur accessibilité et leur attractivité. Ces principes constituent une base que les collectivités et AOT concernées sont amenées à préciser et compléter au regard des objectifs du SCOT.



Engager la réflexion sur la logistique urbaine et plus largement sur l'articulation des transports de marchandises avec les autres flux de mobilités et les autres usages de l'espace urbain. En lien avec l'évolution des modes de vie, des comportements d'achats, des pratiques touristiques, mais aussi des technologies (numérique, drone, véhicules autoguidés...), le transport de marchandises (messagerie des derniers kilomètres, logistique urbaine) est amené à se renforcer et à prendre de nouvelles formes, tout comme l'espace urbain est amené à répondre à de nouvelles attentes des usagers (quiétude des espaces, place plus large du piéton dans l'espace public, fluidité des pratiques...). Cette évolution appelle à engager des réflexions sur la place et les capacités de développement de la logistique urbaine, avec un « modèle » adapté au territoire intégrant les enjeux :

- De **gestion pacifiée des différents flux dans l'espace urbain** (nuisances, sécurité, multifonctionnalité de l'espace public, externalité récréative des lieux publics,...) ;
- D'**espace pour le stockage / dispatching des marchandises organisés à une échelle élargie** afin d'optimiser les capacités de dessertes des transports au regard du bassin de population correspondant et des considérations d'insertion urbaine (nuisances, flux...) ;
- D'évolution de la **place du stationnement ainsi que des aires et accès pour la livraison des commerces** ;

- D'évolution sur les dynamiques commerciales de centre-ville ;
- D'évolution des matériels de transport des marchandises (**véhicules électriques, véhicules sans conducteur...**) ;
- De coordination des politiques de voirie et de circulation à l'échelle des territoires concernés.

La mission d'expérimentation sur la logistique urbaine engagée à Dieppe constitue un appui pour ces réflexions. Développer les mobilités à l'échelle des espaces de vie en lien avec les équipements et services de proximité

Organiser les différentes échelles de mobilité

Organiser la proximité au sein de l'espace du Pays Dieppois Terroir de Caux

Les espaces de mobilités schématisés ci-après s'appuient sur l'armature urbaine du Scot et visent à répondre aux besoins différents des populations, plus particulièrement sur l'ensemble des fonctions urbaines de proximité (petite enfance, personnes âgées...). Le maintien de celles-ci est nécessaire pour la vitalité des bourgs et des villages.

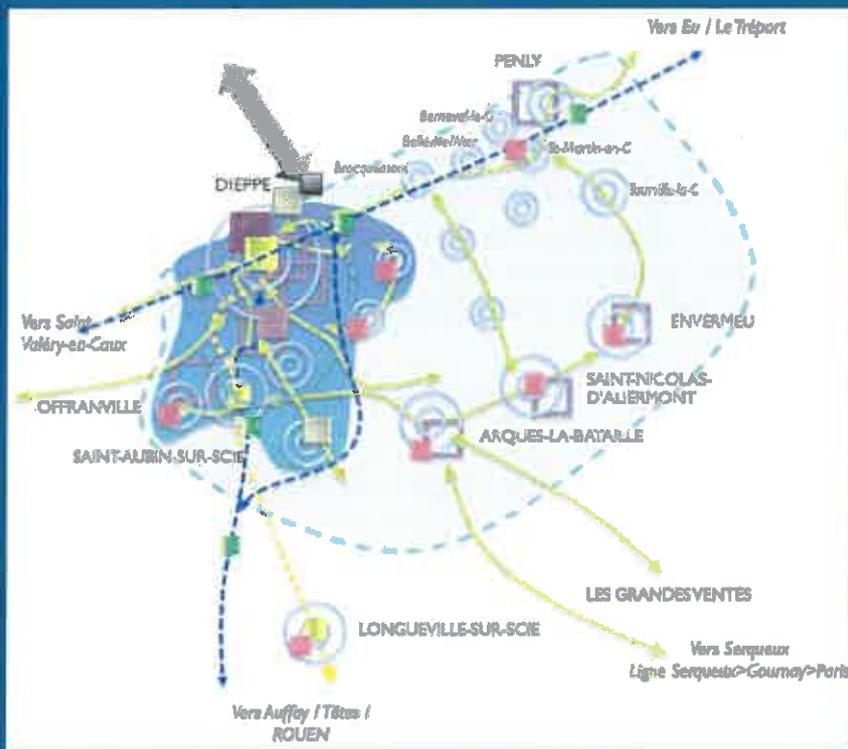
- Ces services de mobilité s'articulent et s'organisent **en complémentarité** et non en concurrence les uns avec les autres.
- La structuration de ces espaces de mobilité participe à la mise en œuvre des objectifs du SCoT à l'échelle locale, en matière de :
 - développement économique et résidentiel (pérennisation de l'emploi et rapprochement lieu de travail / lieu de vie),
 - de politique des transports (adaptation aux contextes des solutions de mobilité proposées),
 - et de qualité du cadre de vie (aménagement, perception des paysages, vie locale riche).

Organiser les mobilités au sein de chaque espace de mobilité

- L'amélioration du maillage des dessertes internes des espaces de mobilité, organisés respectivement autour de Dieppe, d'Auffay et d'Offranville (Cf. schémas ci-après), visera le **renforcement des liaisons entre les centres ville, les bourgs, les villages** (concentration de services, de commerces, d'équipements) ainsi que les pôles d'emplois qui les structurent.
- Le **rabattement des flux de déplacement sur les pôles gares et les stations de transports structurants** sera organisé à l'échelle des espaces de mobilité.
- Pour cela, les documents d'urbanisme des collectivités locales de chacun de ces espaces **doivent assurer l'accessibilité aux différents pôles de transport (la gare comme pôle multimodal, les aires de covoiturage), en organisant au mieux l'offre de déplacements et de mobilités et renforcer son attractivité globale.**
- Les autorités organisatrices du transport urbain définiront le **niveau d'offre et le mode de déplacement à employer en fonction du niveau de service recherché (desserte urbaine, locale, interurbaine), de leur capacité financière, des densités à desservir ...**
- La structuration de chacun des espaces de mobilité s'appuie sur la stratégie de **renforcement des pôles**. Les documents d'urbanisme des collectivités locales de cet espace doivent **assurer l'accessibilité aux différents pôles de transport (la gare comme pôle multimodal, les aires de covoiturage), en organisant au mieux l'offre de déplacements et de mobilités.**
- Les documents d'urbanisme locaux devront optimiser et organiser les **complémentarités entre les centres urbains, les secteurs d'emplois et les secteurs les mieux desservis par les transports collectifs**, en particulier les communes où sont présentes les **gares structurantes du réseau TER à savoir Auffay, Longueville s/Scie et Saint-Aubin s/Scie.**

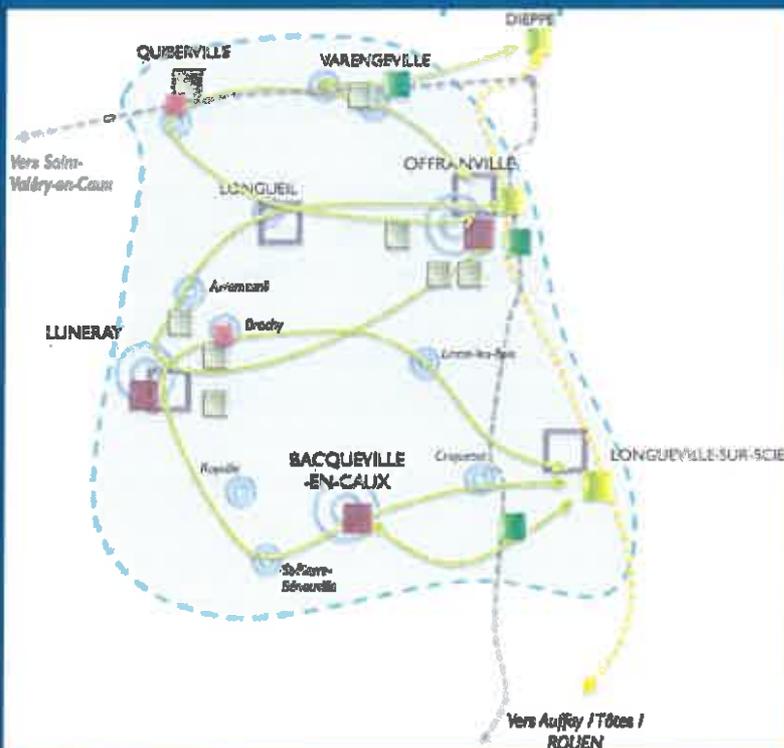
• Ils veilleront au maillage, à horizon SCoT, de l'espace de mobilité par un réseau d'infrastructures spécifique aux modes doux et la définition d'itinéraires cyclables intercommunaux, ou à minima en permettant leur usage de manière sécurisée. En particulier, les équipements scolaires et sportifs devront pouvoir être desservis par ce type d'itinéraires.

L'espace de mobilité autour de Dieppe



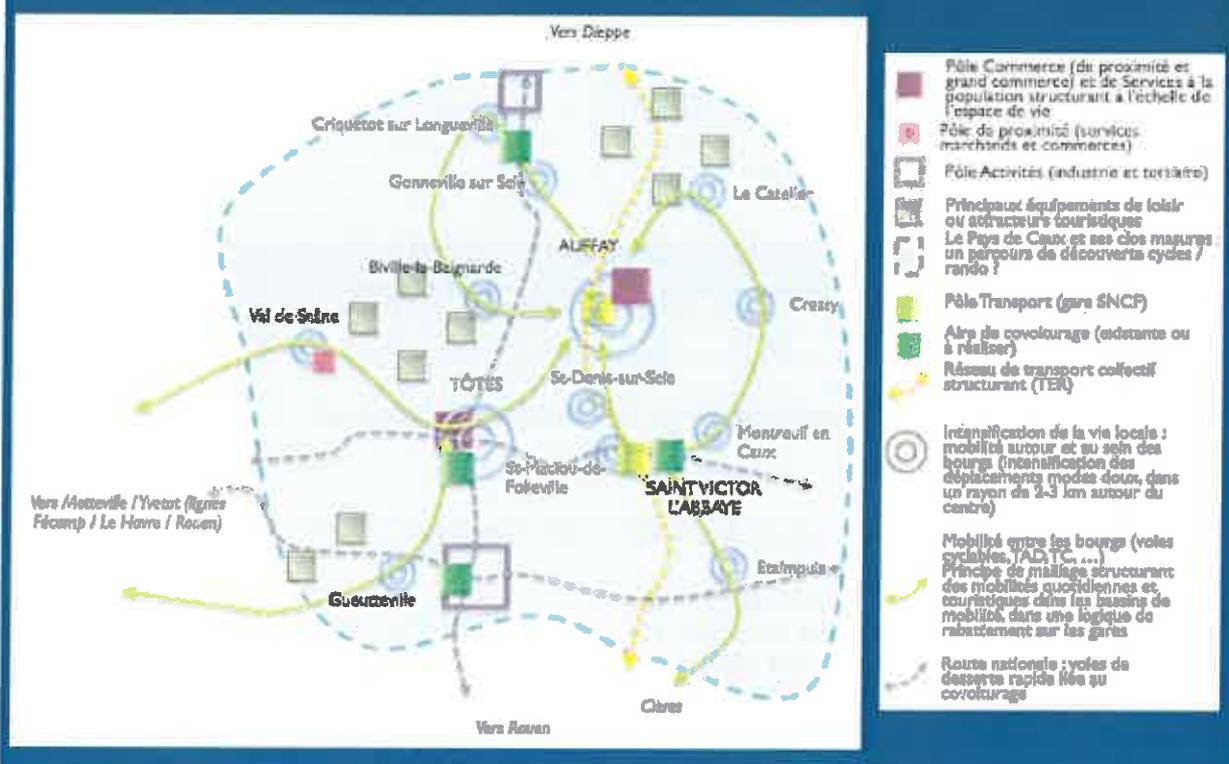
- Pôle Commercial (structures d'échelle Pays existant)
- Pôle Commercial (structures d'échelle Pays en projet)
- Pôle de proximité (services marchands et commerces)
- Pôle Activités (industrie et tertiaire)
- Principaux équipements de loisir ou attracteurs touristiques
- Terminal Transmanche à relier à la gare / au centre-ville
- Pôle Transport (gare SNCF)
- Aire de covoiturage (existante ou à réaliser)
- Réseau de transport collectif structurant (TER)
- Intensification de la vie locale : mobilité autour et au sein des bourgs (intensification des déplacements modes doux, dans un rayon de 2-3 km autour du centre)
- Mobilité entre les bourgs (voies cyclables, TAD, TC, ...)
- Principe de maillage structurant des mobilités quotidiennes et touristiques dans les bassins de mobilité, dans une logique de rabattement sur les gares
- R27 et RD925 : voies de desserte rapide liées au covoiturage

L'espace de mobilité entre Offranville / Luneray / Bacqueville



- Pôle Commerce (de proximité et grand commerce) et de Services à la population structurant à l'échelle de l'espace de vie
- Pôle de proximité (services marchands et commerces)
- Pôle Activités (industrie et tertiaire)
- Principaux équipements de loisir ou attracteurs touristiques
- Le Pays de Caux et ses clos mureurs : un parcours de découverte cycles / rando ?
- Pôle Transport (gare SNCF)
- Aire de covoiturage (existante ou à réaliser)
- Réseau de transport collectif structurant (TER)
- Intensification de la vie locale : mobilité autour et au sein des bourgs (intensification des déplacements modes doux, dans un rayon de 2-3 km autour du centre)
- Mobilité entre les bourgs (voies cyclables, TAD, TC, ...)
- Principe de maillage structurant des mobilités quotidiennes et touristiques dans les bassins de mobilité, dans une logique de rabattement sur les gares
- Route nationale : voies de desserte rapide liées au covoiturage

L'espace de mobilité entre Auffay / Tôtes



II – Données à l'échelle intercommunale

Accessibilité routière, offre de transports en commun (hors transports scolaires), aires de covoiturage, infrastructures modes doux

Les principaux axes routiers

RN 27, 2 x 2 voie, axe principal reliant Rouen à Dieppe et traversant en sa longueur la CC Terroir de Caux.

A29 au sud du territoire

Les routes suivantes sont classées routes à grande circulation selon le décret n° 2010-578 du 31 mai 2010 modifiant le décret n° 2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation :

Nom de la route	Début de la section classée « route à grande circulation »	Fin de la section classée « route à grande circulation »	Communes de la CA Caux Vallée de Seine traversées par la section classée route à grande circulation
	<i>Communes anciennes, telles que mentionnées dans le décret de 2010</i>		<i>Prise en compte des communes nouvelles</i>
RD925	RD927 Dieppe	RD489 Manéglise	Ouville-la-Rivière, Longueil
RD927	RD6015/RD43 Maromme	RN27 Varneville-Bretteville	Varneville, Bretteville, Beautot, Saint-Ouen-du-Breuil
RD915	RN27 Saint-Aubin-sur-Scie	RN31 Gournay-en-Bray	Le Bois-Robert, La Chapelle-du-Bourgay, Torcy-le-Petit, Torcy-le-Grand
RD929	RD6015 Écalles-Alix	RD1029 Saint-Saëns	Bertrimont, Saint-Vaast-du-Val, Tôtes, Saint-Maclou-

de-Folleville, Saint-Victor-l'Abbaye, Montreuil-en-Caux, Bracquetuit

Desserte en transports collectifs

Ferroviaire

3 gares :

Nom de la gare	2011	2012	2013	2014	2015	Moyenne 2011-2016	Variation annuelle moyenne 2011-2016
Auffay	187 006	196 692	219 975	205 526	196 405	185 505	-0,26%
Longueville sur Scie	24 412	24 034	23 551	23 632	21 449	20 930	-3,03%
Saint-Victor	13 060	14 348	13 778	13 953	14 834	15 241	3,14%

Nombre de descentes et montées annuelles enregistrées en gare

Voir en annexe les fiches-gare, relatives à l'intermodalité train-vélo (étude DREAL 2016).

Elles sont desservies par le TER Rouen-Dieppe

Les gares de Longueville-sur-Scie et Saint-Victor bénéficie de 6 passages pour chaque direction, permettant un potentiel de 2A/R vers Dieppe et 3A/R vers Rouen pour les navetteurs.

Auffay est mieux desservies : 15-16 passages pour 3A/5R en direction de Dieppe et 6A/9R vers Rouen.

Lignes interurbaines

1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon					1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon
Saint-Germain-d'Étables				1A/R vers Dieppe, 0A/R sinon	
Saint-Honoré				1A/R vers Dieppe, 0A/R sinon	
Saint-Maclou-de-Folleville					1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon
Saint-Mards					1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon
Saint-Ouen-le-Mauger					1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon
Saint-Pierre-Bénouville					1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon
Saint-Vaast-du-Val					1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon
Saint-Victor-l'Abbaye					1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon
Sainte-Foy				1A/R vers Dieppe, 0A/R sinon	
Sassetot-le-Maignan					1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon
Sévis				1A/R vers Dieppe, 0A/R sinon	
Thil-Manneville	1A/R vers Dieppe, 0A/R sinon				
Toqueville-en-Caux					1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon
Torcy-le-Grand				1A/R vers Dieppe, 0A/R sinon	
Torcy-le-Petit				1A/R vers Dieppe, 0A/R sinon	
Tôtes					1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon
Val-de-Saine					1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon
Vareville-Bretteville					1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon
Vénessterville					1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon

Service journalier des communes du périmètre de PLU Sud Cotentin par les lignes de transport Manéo (horaires adaptés aux actifs)
 Les fréquences mentionnées dans ce tableau sont valables toute l'année. En période scolaire, les lignes bénéficient en moyenne d'1A/R supplémentaire.

	ligne n°12 Dieppe-La Gousserie	ligne n°29 Rouen-Tranchères	ligne n°61 Dieppe-Saint-Valéry-en-Caux	ligne n°83 Dieppe-Bassecourbe	ligne n°175 Dieppe-Fresnay-le-Long re. Arrondissement pays de Caux	ligne n°176 Dieppe-Baughemont-en-Caux re. Arrondissement de pays de Caux
Amburesnil	1A/R vers Dieppe, 0A/R sinon					
Anneville-sur-Scie						1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon
Auffay					1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon	
Auppegard						1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon
Auzouville-sur-Saône						1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon
Avremesnil	1A/3R vers Dieppe, 1A/2R sinon					
Bacqueville-en-Caux						1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon
Beauval-en-Caux					1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon	
Belleville-en-Caux					1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon	
Balmesnil						1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon
Bertreville-Saint-Ouen						1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon
Bertinmont					1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon	
Biville-la-Baignarde					1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon	
Biville-la-Rivière						1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon
Brachy	Desserv/ qu'en PS (1A/R)					1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon
Calleville-les-Deux-Eglises					1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon	
Cressy				1A/R vers Dieppe, 0A/R sinon		
Criquetot-sur-Longueville						1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon
Cropus				1A/R vers Dieppe, 0A/R sinon		
Crosville-sur-Scie						1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon
Dénestantville						1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon
Etampuis		1 A/R			1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon	
Fresnay-le-Long					1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon	
Gonnetot						1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon
Gonneville-sur-Scle					1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon	
Gruchet-Saint-Siméon						
Gueures	1A/R vers Dieppe, 0A/R sinon					
Hemarville						1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon
Haugleville-sur-Scie					1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon	
La Chapelle-du-Bourgay				1A/R vers Dieppe, 0A/R sinon		
La Chaussée				1A/R vers Dieppe, 0A/R sinon		
Lamberville						1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon
Lammenville						1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon
Le Bois-Robert				1A/R vers Dieppe, 0A/R sinon		
Le Catelier				1A/R vers Dieppe, 0A/R sinon		
Les Cent-Acres				1A/R vers Dieppe, 0A/R sinon		
Lesterville						1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon
Lintot-les-Bois					1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon	
Longueville-sur-Scie						1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon
Luneray	1A/3R vers Dieppe, 1A/2R sinon					
Manéhouville					1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon	1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon
Montreuil-en-Caux				1A/R vers Dieppe, 0A/R sinon		
Muchedent				1A/R vers Dieppe, 0A/R sinon		
Notre-Dame-du-Parc				1A/R vers Dieppe, 0A/R sinon		
Orxerville						1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon
Ouille-la-Rivière	1A/3R vers Dieppe, 1A/2R sinon					
Quiberville			1A/R vers St Valéry, 1A/2R vers Dieppe			
Rainheville						1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon
Royville						1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon
Saône-Saint-Just						1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon
Saint-Crespin						1A/2R vers Dieppe, 0A/R sinon

Aires de covoiturage

Figurent dans le recensement des aires par le Conseil départemental 76 :

- aire de Criquetot sur Longueville (20 places)
- aire de Biville-la-Baignarde (31 places)
- aire de Bertrimont (9 places)

Elles longent toutes les trois la RN27

Vélo

Le nord du territoire est traversé par :

- La véloroute du littoral, l'EV4 qui fait partie du schéma national VVV. C'est une véloroute jalonnée qui traverse Longueil et Quiberville
- La véloroute du Lin (voie séparée en enrobé lisse) qui traverse La Gaillarde, Luneray, Ouville-la-Rivière, Ambrumesnil, Avremesnil, Gueures, Gruchet-Saint-Siméon.

Caractéristiques des déplacements domicile-travail observés

Voir en annexe les 2 cartes (données Insee 2013) :

- *principaux flux domicile-travail des actifs travaillant sur la CC Terroir de Caux*
- *principaux flux domicile-travail des actifs habitant la CC Terroir de Caux*

INFRASTRUCTURES ET MOBILITÉ – Principaux flux domicile-travail des actifs travaillant sur la CC Terroir de Caux

- EPCI Normands
- Autres régions
- Infrastructures
- Gare
- Voie ferrée
- Réseau routier structurant
- Provenance des actifs
- CC TERROIR DE CAUX
- EPCI avec lin. > 100 actifs
- Département avec lin. > 100 actifs
- Flux entrant selon la part modale et le pourcentage
- TC < 5%
- TC 5% - 15%
- TC > 15%

67 % des 9 000 emplois de la CC Terroir de Caux sont occupés par ses propres actifs.

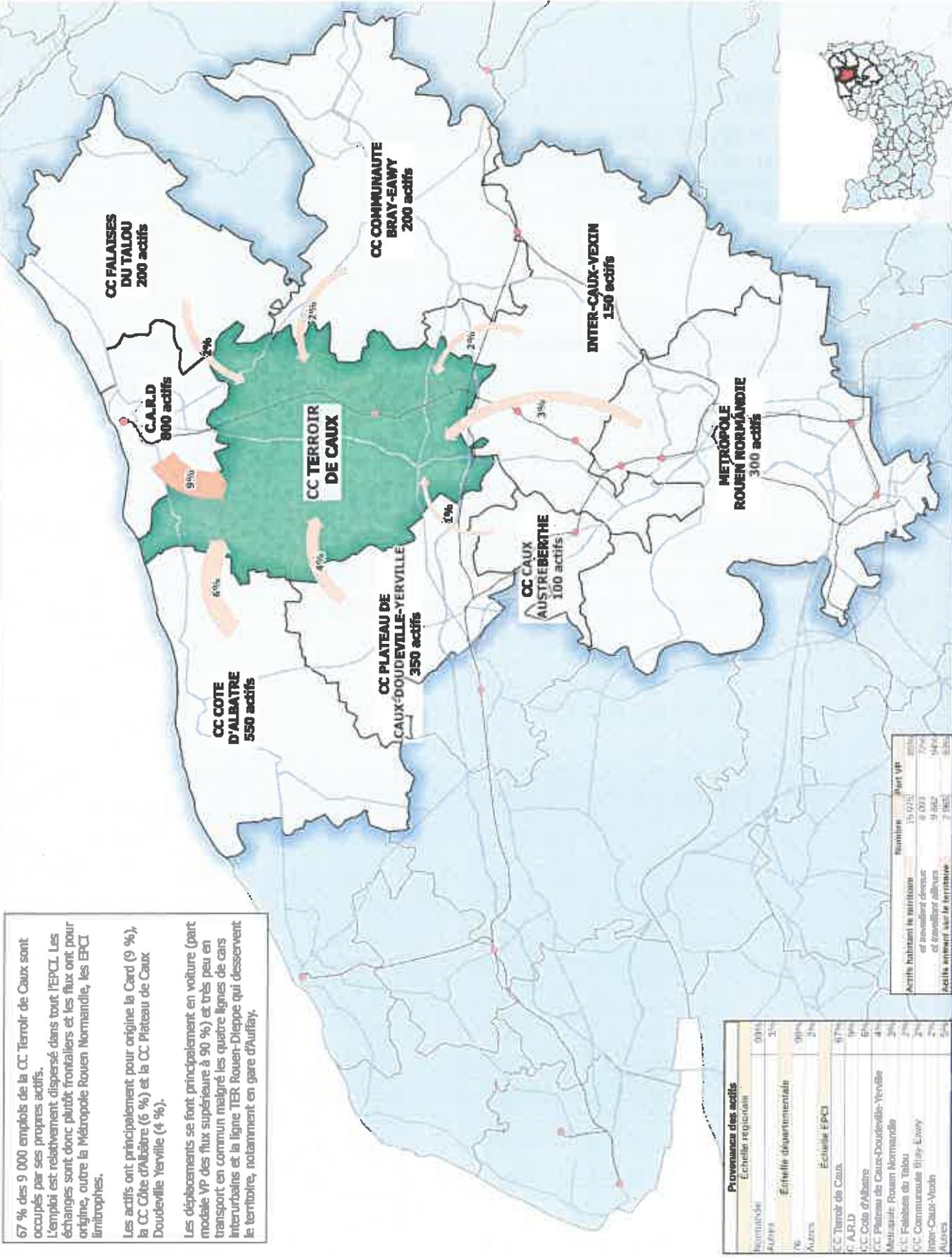
L'emploi est relativement dispersé dans tout l'EPCI. Les échanges sont donc plutôt frontaliers et les flux ont pour origine, outre la Métropole Rouen Normandie, les EPCI limitrophes.

Les actifs ont principalement pour origine la Cote (9 %), la CC Côte d'Albâtre (6 %) et la CC Plateau de Caux Doudeville Yerville (4 %).

Les déplacements se font principalement en voiture (part modale VP des flux supérieure à 90 %) et très peu en transport en commun malgré les quatre lignes de cars interurbains et la ligne TER Rouen-Dieppe qui desservent le territoire, notamment en gare d'Auffay.

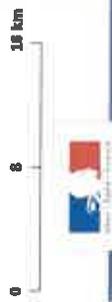
Le nombre des actifs est arrondi à la cinquantaine près.

Les flux inférieurs à 200 actifs sont à considérer comme des ordres de grandeur.



Provenance des actifs	Nombre	Part VP	Actifs
Échelle régionale	9 000	31,0%	5 900
Échelle départementale	550	6,0%	330
Échelle EPCI	9 550	37,0%	6 230
CC Terroir de Caux	9 000	31,0%	5 900
C.A.R.D	100	1,0%	40
CC Côte d'Albâtre	550	6,0%	330
CC Plateau de Caux-Doudeville-Yerville	350	4,0%	140
Métropole Rouen Normandie	300	3,0%	120
CC Falaises du Talou	200	2,0%	80
CC Communauté Bray-Eawy	200	2,0%	80
Inter-Caux-Vexin	150	1,5%	60
Autres	100	1,0%	40

Sources :
 © INSEE 2013
 © IGN GeoFile 2013
 © DREAL Normandie 2017
 Production :
 LE 28/01/2018 - DREAL-NORMANDIE



INFRASTRUCTURES ET MOBILITÉ – Principaux flux domicile-travail des actifs habitant la CC Terroir de Caux

- EPCI Normandis
- Autres régions
- Infrastructures
- Gare
- Voie ferrée
- Réseau routier structurant
- Destination des actifs
- CC TERROIR DE CAUX
- EPCI avec flux > 100 actifs
- Département avec flux > 100 actifs
- Flux sortant selon la part modale et le pourcentage
- TC < 5%
- TC 5%-15%
- TC > 15%

Seulement 38 % des 16 000 actifs de la CC Terroir de Caux travaillent sur le territoire. L'EPCI est fortement polarisé par la CARD et la Métropole Rouen Normande qui accueillent chacune environ 20 % de ses actifs. Ces moyennes à l'échelle de l'EPCI cachent en fait des fonctionnements assez contrastés. L'ex-CC des 3 Rivières, au sud de la CC Terroir de Caux, voit un tiers de ses actifs travailler dans la MRN (moins de 10 % travaillent dans la CARD). A contrario, les actifs de l'ex-CC Saane et Vienne sont 27 % à se rendre quotidiennement dans la CARD, et ceux de l'ex-CC Varenne et Scie 37 % (10 % vers la MRN dans les 2 cas).

La communauté de communes est caractérisée à la fois par sa ruralité et dans les secteurs les plus polarisés par les pôles d'emploi extérieurs, par un phénomène croissant de périurbanisation.

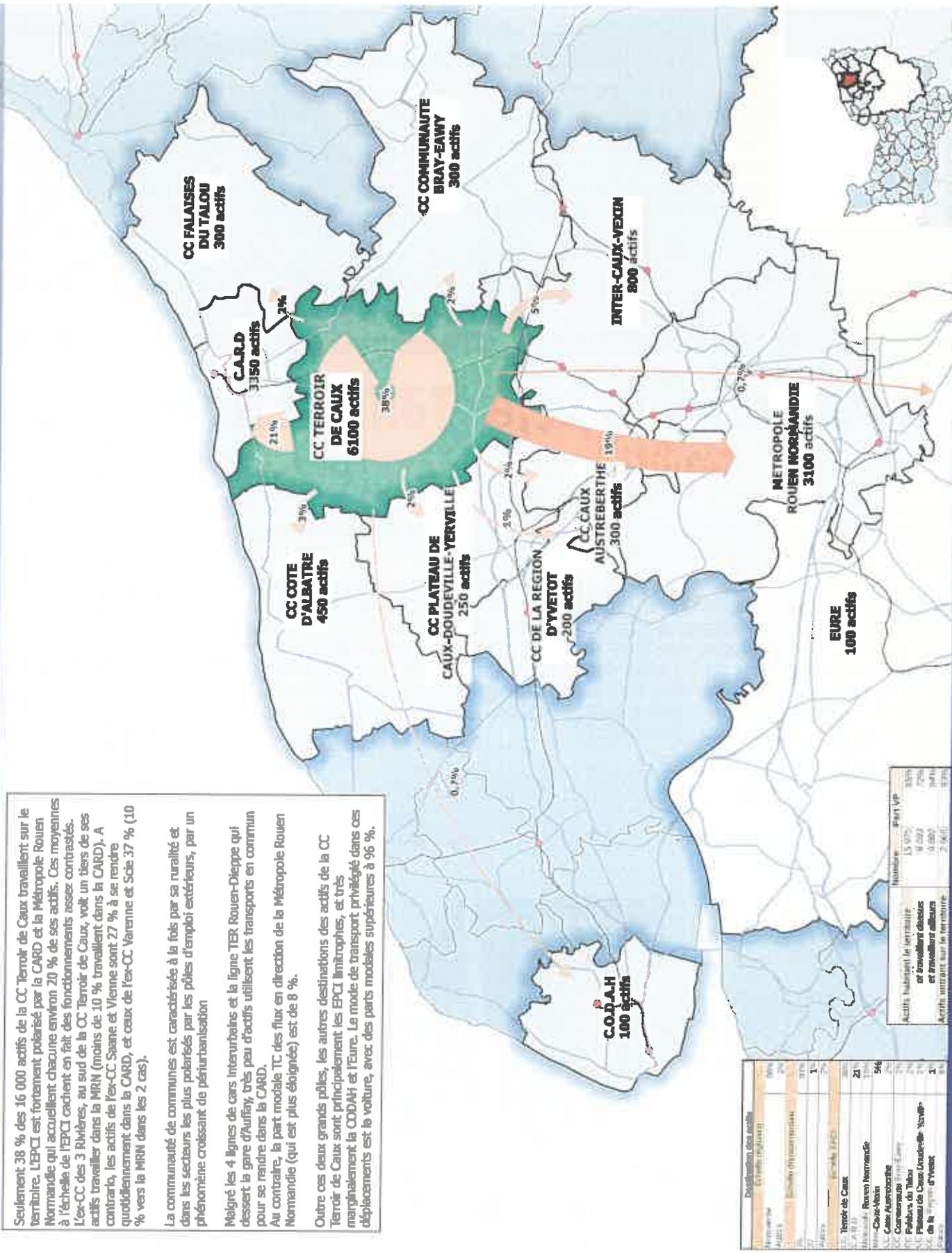
Malgré les 4 lignes de cars interurbains et la ligne TER Rouen-Dieppe qui dessert la gare d'Aurigny, très peu d'actifs utilisent les transports en commun pour se rendre dans la CARD.

Au contraire, la part modale TC des flux en direction de la Métropole Rouen Normande (qui est plus éloignée) est de 8 %.

Outre ces deux grands pôles, les autres destinations des actifs de la CC Terroir de Caux sont principalement les EPCI limitrophes, et très marginalement la CODAH et l'Eure. Le mode de transport privilégié dans ces déplacements est le voiture, avec des parts modales supérieures à 96 %.

Le nombre des actifs est arondi à la centaine près.

Les flux inférieurs à 200 actifs sont à considérer comme des ordres de grandeur.



Destination des actifs		Part (%)	Part (%)
CC Terroir de Caux	Autres EPCI	Part (%)	Part (%)
38	62	21	19
6100	10000	13	12
3350	16000	4	3
450	16000	3	2
250	16000	2	1
200	16000	2	1
300	16000	1	1
300	16000	1	1
800	16000	1	1
100	16000	1	1
100	16000	1	1
3100	16000	2	2

Sources :
 © INSEE 2013
 © IGN Geolia 2013
 © DREAL Normandie 2017
 Production:
 Le 29/01/2018 - DREAL-NORMANDIE



Juin 2017



L'intermodalité vélo-train en Normandie

Les comportements d'intermodalité se développent largement ces dernières années en raison, notamment, des difficultés d'accès et de stationnement automobile dans les centres-villes. L'usage individuel de la voiture induit des coûts pesant de façon croissante sur le budget des ménages. Au-delà du bénéfice individuel pour l'usager, les mobilités durables pour les transports du quotidien sont parties prenantes des politiques actuelles de l'environnement et de la santé publique.

Pour les encourager, la connaissance des pratiques et des besoins des usagers est capitale, et l'action doit porter sur l'ensemble des chaînes de déplacements, de l'origine à la destination. Au sein de ces chaînes de plus en plus articulées entre différents modes de transport, le vélo constitue un maillon complémentaire très pertinent des autres modes, et notamment du train. Pour apprécier la perspective de développement de cette intermodalité vélo + train en Normandie, j'ai souhaité développer notre connaissance territoriale de cette pratique et identifier en région les territoires potentiellement porteurs. L'étude réalisée a ainsi pour vocation de nourrir les réflexions menées actuellement dans le cadre de l'élaboration du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET).

Bonne lecture.

Patrick BERG

Directeur Régional de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement de Normandie



Les éléments mis à disposition :

Connaissances

- Atlas normand de l'intermodalité vélo-train sous forme de « fiches gares »
- Base de données exhaustives des indicateurs du potentiel d'intermodalité pour l'ensemble des gares (Excel et SIG)
- Reportage photo géo-référencé pour 20 gares

Guide pratique

- Recommandations générales
- Recommandations locales et exemples de plans d'actions chiffrés



PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
NORMANDIE

Ministère de la Transition Écologique et Solidaire

Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Normandie

Quelques chiffres

117 gares et haltes réparties sur l'ensemble du territoire régional

27 millions de montées-descentes sur le réseau ferroviaire normand comptabilisées sur l'année 2014 (SNCF, 2014)

1 900 000 habitants concentrés dans les bassins versants cyclables des gares soit presque 60% de la population de la Normandie (INSEE, 2012)

900 000 emplois concentrés dans les bassins versants cyclables des gares soit presque 70 % des emplois de la région Normandie (INSEE, 2012)

550 km de voies vertes aménagées au sein du réseau cyclable tounstique de la Normandie (Normandie tourisme, 2017)

900 €/an d'économie pour l'utilisateur pour un déplacement quotidien réalisé à vélo plutôt qu'en voiture

650 kg de CO₂ évités chaque année par le report modal d'un automobiliste vers le vélo pour se rendre quotidiennement à son lieu de travail distant de 5km (FUB, « Vélo et santé Tandem gagnant ! », Septembre 2013)

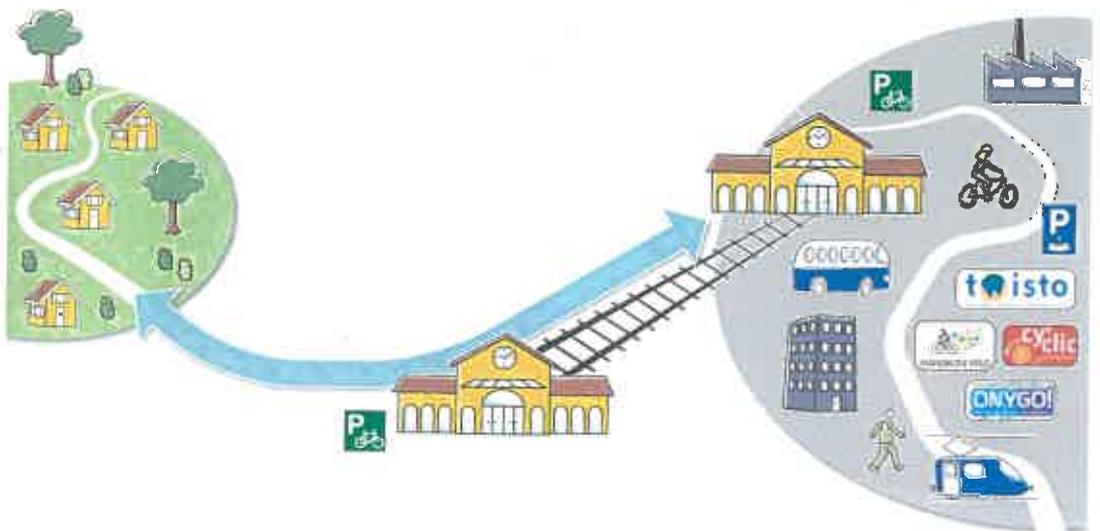
30 % de réduction des risques de mortalité par la pratique de 20 minutes d'activité physique trois fois par semaine (Leitzmann MF et al. « Physical activity recommendations and decreased risk of mortality », Arch Intern Med. 2007)

L'intermodalité vélo-train...

L'intermodalité train + vélo revêt différents aspects, notamment :

- le rabattement vélo vers les gares ;
- le stationnement vélo dans les gares ;
- l'embarquement des vélos dans les trains ;
- l'offre de mobilité en gare d'arrivée.

Pour que cette intermodalité soit complète, elle doit intégrer la billettique et la tarification, l'information et évidemment des aménagements et des services sur les pôles d'échanges les plus importants.



... en Normandie, un contexte propice

Avec ses 117 gares et haltes réparties sur l'ensemble de son territoire, la Normandie bénéficie d'un réseau ferroviaire dense et maillé vers les grands bassins d'emplois que sont Rouen, Caen, Le Havre, Paris, l'Île-de-France. Sur ces bassins, les conditions de déplacement sont propices aux modes alternatifs grâce aux difficultés croissantes d'accès et de stationnement automobile et plus généralement à la mise en oeuvre de politiques favorables aux mobilités durables.

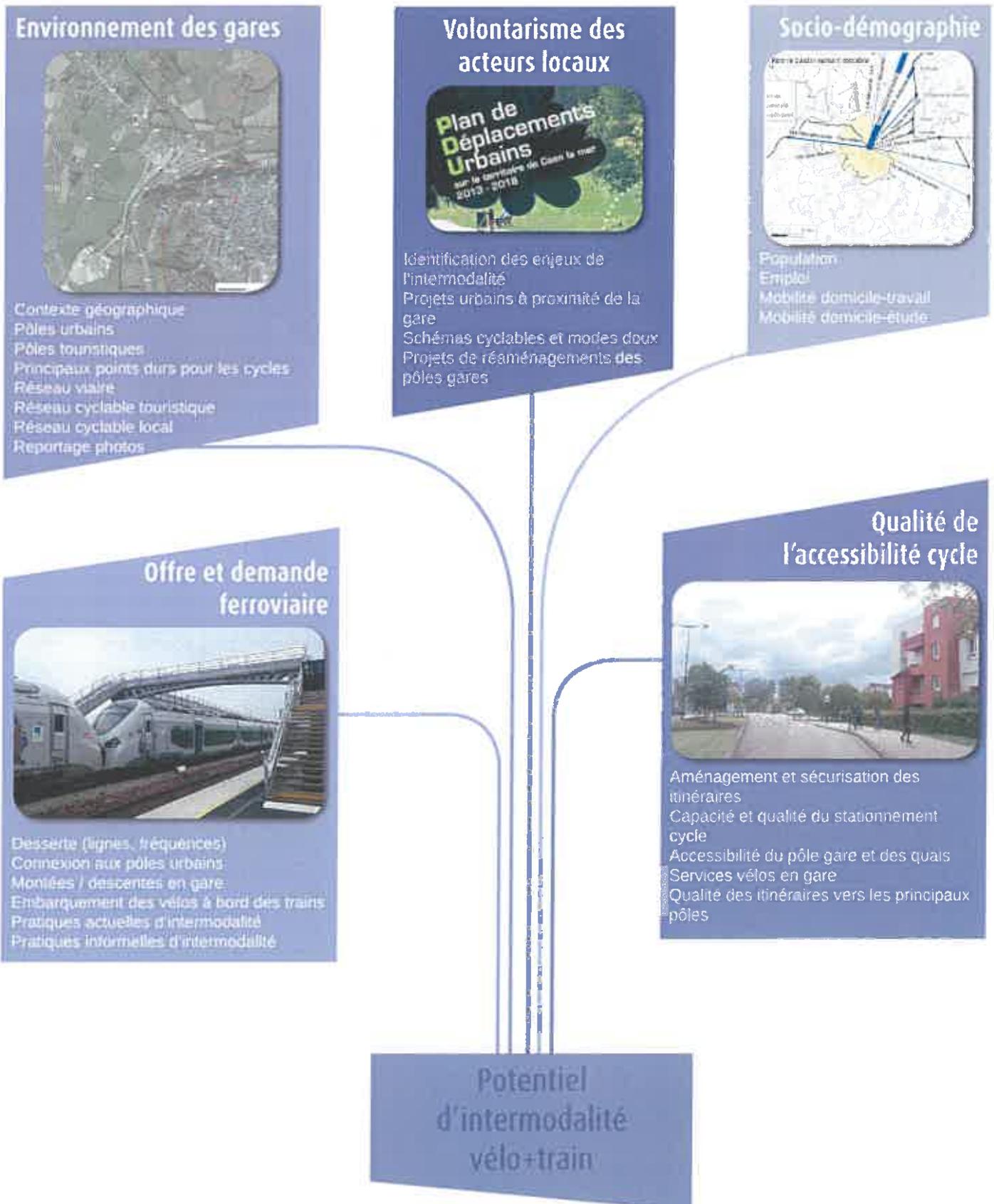
Des pratiques d'intermodalité vélo-train émergent en Normandie pour des motifs divers (tourisme, travail, étude, etc.). Face à cette demande nouvelle, les collectivités apportent d'ores et déjà des éléments de réponse, parmi lesquels :

- une billettique multimodale régionale pour faciliter les chaînes de déplacements multiples ;
- un programme régional de déploiement d'offres de stationnement vélo sécurisé ;
- des services vélo en gare ou à proximité dans certaines collectivités ;
- un réseau de véloroutes et voies vertes ;
- des améliorations des aménagements cyclables et des services associés au sein des grandes agglomérations.



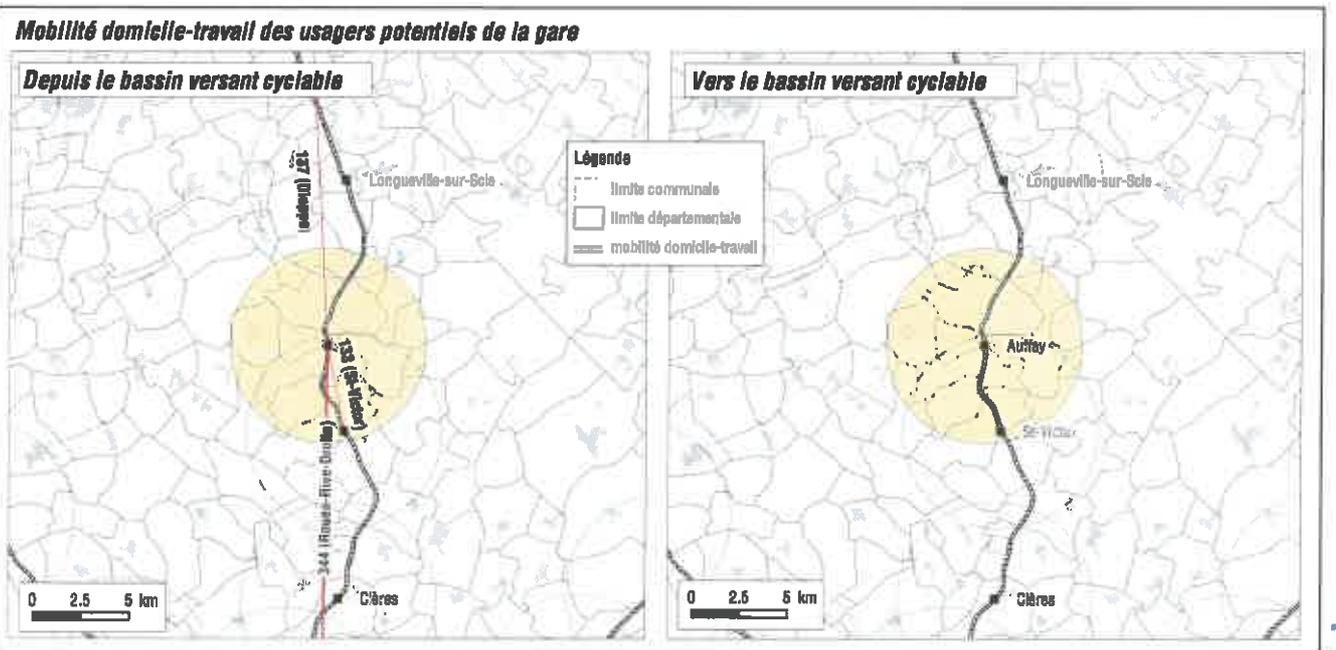
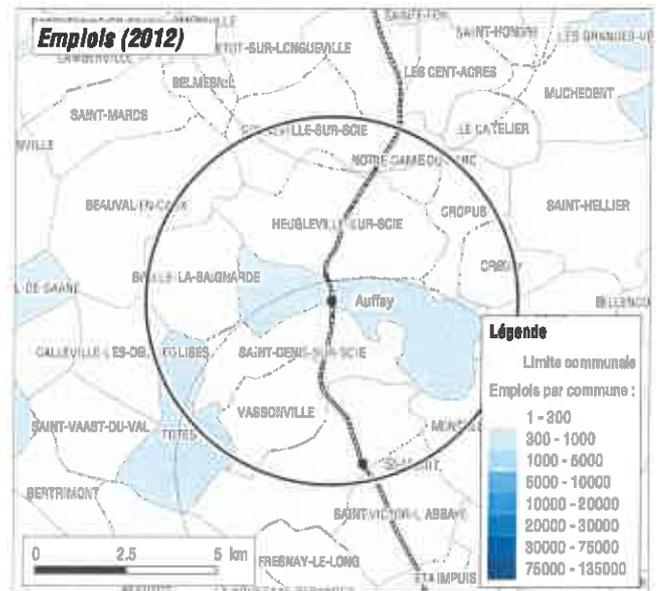
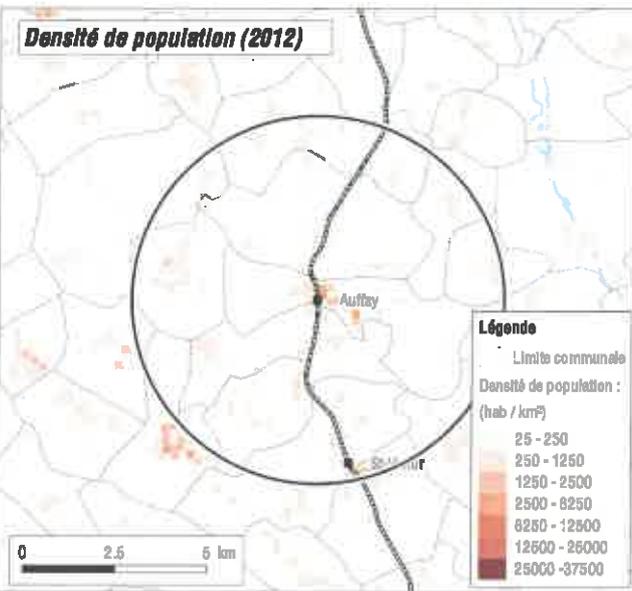
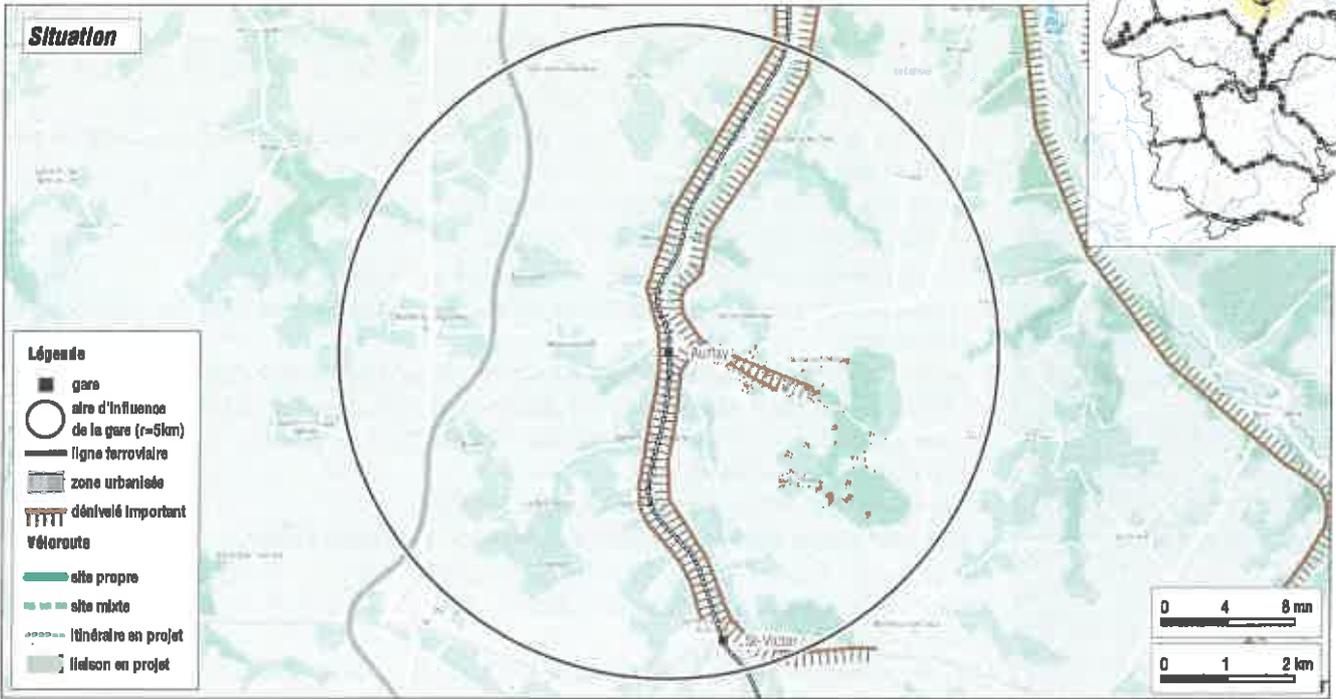
Un atlas normand de l'intermodalité vélo-train

Chacune des gares normandes présente un potentiel d'intermodalité vélo-train particulier, intrinsèquement lié à son environnement, mais aussi à la demande et aux usages qui s'y expriment aujourd'hui. Plus qu'une réponse à une demande naissante, il s'agit de devancer et d'initier des changements comportementaux vertueux en coordonnant les initiatives favorables à l'intermodalité à une échelle régionale.

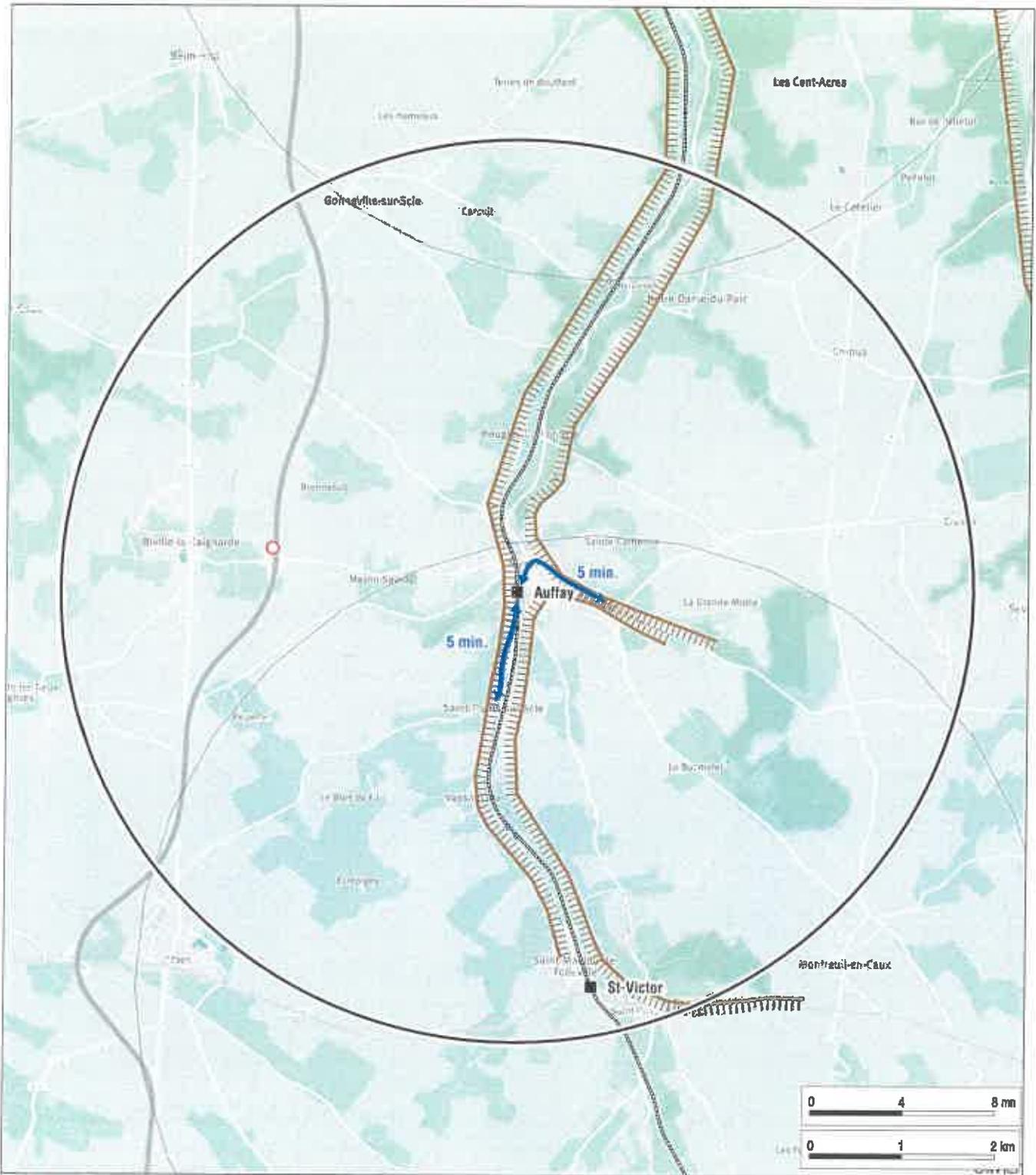


Gare de Auffay

Localisation

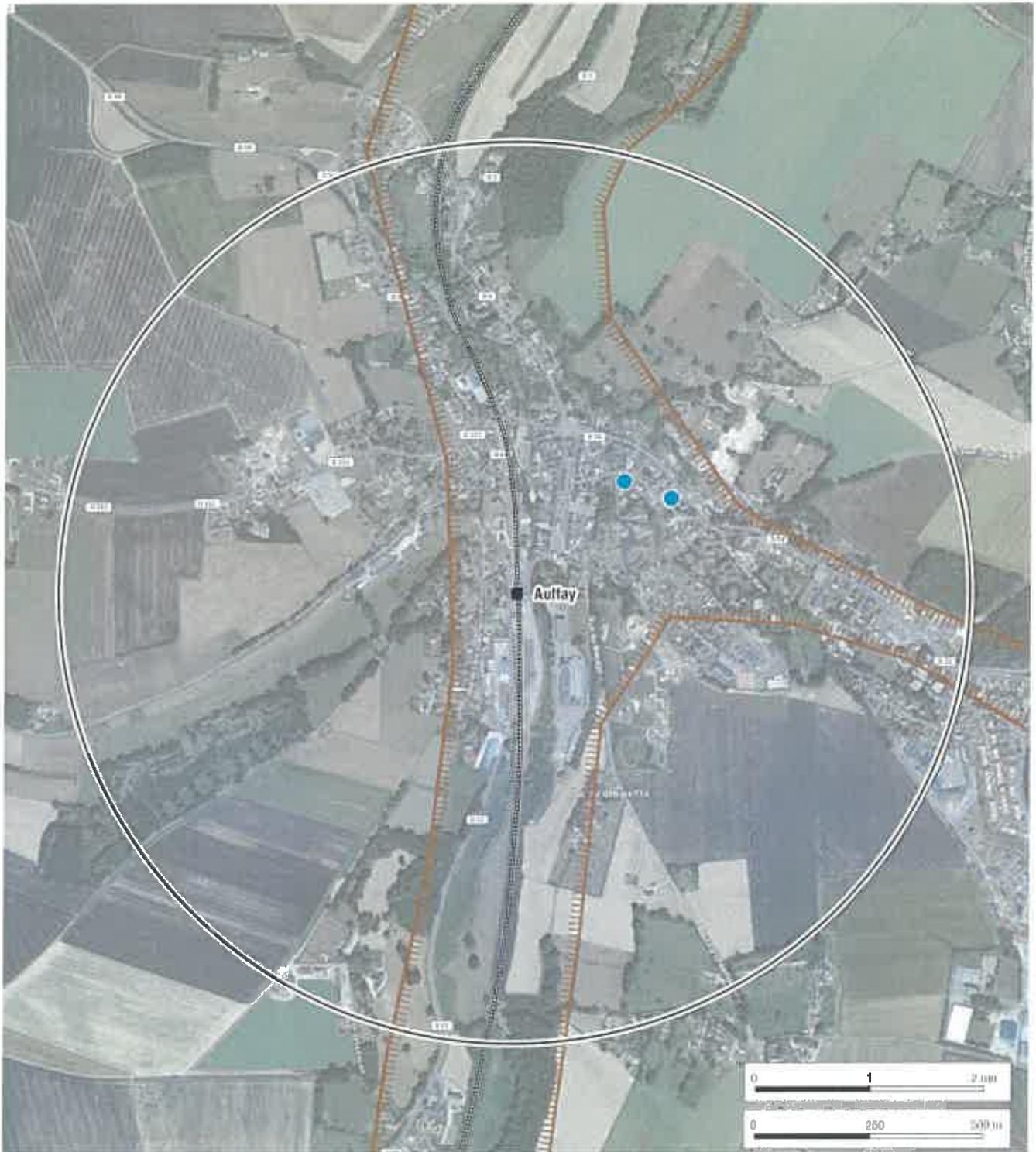


Gare de AUFFAY - Zoom 5km



<p>Légende</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ gare ○ bassin versant cyclable 5 km autour de la gare — ligne ferroviaire TTTT dénivelé important <p>Véloroute</p> <ul style="list-style-type: none"> --- site mixte — site propre --- itinéraire en projet 	<p>— liaison en projet</p> <p>Réseau cyclable local</p> <ul style="list-style-type: none"> — aménagement existant --- aménagement en projet ■ liaison en projet <p>Réseau viaire</p> <ul style="list-style-type: none"> — itinéraire impraticable à vélo --- itinéraire dangereux à vélo 	<ul style="list-style-type: none"> ● point dur stratégique ○ autre point dur → ligne de désir sur le réseau viaire principal (départemental) → itinéraire alternatif par le réseau secondaire 10 min. temps de parcours moyen (actuel)
--	---	---

Gare de AUFFAY - Zoom 1km



Légende

- gare
- bassin versant cyclable 1 km autour de la gare
- ligne ferroviaire
- dénivelé important

Véloroute

- site propre
- site mixte
- itinéraire en projet

Réseau cyclable local

- aménagement existant
- aménagement en projet

Principaux pôles générateurs

- mairie ou intercommunalité
- groupe scolaire / collège / lycée
- université
- hôpital

FICHE GARE :

Auffay

1/2

Données socio-économiques

Démographie

Emploi (2009)	Population (2012)
1100	5200

Mobilité Domicile-Travail

Destinations principales	Métropole Rouen Normandie	Le Havre	Paris	Mantes-la-Jolie
Nombre d'actifs du bassin versant gare	535	5	10	0
Part des actifs sur la population totale (%)	103 %	1 %	2 %	0 %

*Données INSEE sur le bassin versant gare théorique

Offre ferroviaire

Nb de passages par jour	Nb de lignes	Destinations principales
31	1	Rouen

*Données Région, SNCF

Demande ferroviaire à bord des TER (montées / descentes)

Montées (jour)	Descentes (jour)	Montées-Descentes annuelles	Montées Cycles (jour)	Descentes Cycles (jour)
351	300	205510	2	0

*Données Région sur les lignes régionales

Accessibilité vélo

Accessibilité cycle aux quais	Stationnement cycle	Capacité	dont Capacité sécurisée	Billetique Atoumod
oui	oui	?	9	oui

*Données Région, collectivités locales, SNCF Mobilités

Remarque : Itinéraires cyclables vers la gare difficiles (topographie le long de la Scie, absence d'aménagement ou de projet d'aménagement cyclable) sur des axes routiers dangereux (D929, points d'échanges avec la N27)

Commentaires

- Gare à fort potentiel en termes d'offre et notamment de demande ferroviaire
- Gare à potentiel supplémentaire au vu de l'aménagement récent d'un PEM et du traitement qualitatif de ses abords directs (stationnement cycle capacitaire, visible et accessible)
- Bassin versant cyclable réel peu étendu et concentré le long de la vallée de la Scie au centre-bourg d'Auffay en lien avec la topographie du territoire
- Itinéraires depuis les communes satellites (Biville-la-Baignarde) empruntant un réseau routier et circulant et nécessitant des aménagements lourds (piste cyclable)

Leviers d'action

- Amélioration des conditions d'accessibilité cycle à la gare en priorité depuis la zone agglomérée d'Auffay par le traitement des carrefours principaux du centre-bourg
- Aménagement d'itinéraires sécurisés vers les principaux équipements pour mutualiser leur desserte avec la stratégie d'intermodalité (école de Saint-Denis-sur-Scie et collège d'Auffay) : bandes ou pistes cyclables selon les cas
- Itinéraires depuis les communes satellites (Biville-la-Baignarde) à aménager éventuellement à plus long terme (faible part de la population desservie, investissements lourds) mais ne constituant pas une ligne de désir crédible au regard du rapport coût / service rendu

*Gare et son parc de stationnement cycle**Place de la République**Rue Jean Macé**Route d'Auffay (D22)**Rue du Maréchal Foch (D3)*

Synthèse

La gare d'Auffay se situe sur la ligne Dieppe-Rouen, dans la vallée de la Scie. La gare jouxte le centre-bourg d'Auffay, pour lequel l'accessibilité à vélo est moyenne et mériterait quelques améliorations. La rénovation et la mise en accessibilité récente du pôle gare lui confèrent un potentiel supplémentaire pour l'intermodalité, notamment par la mise en place d'une consigne collective sécurisée pour les cycles.

Les enjeux de développement de l'intermodalité vélo-Train se situent principalement au-delà du périmètre du pôle gare (au-delà de 300m environ). La topographie contraignante rend le rabattement vélo délicat pour les habitants des villages avoisinants (Biville-la-Baignade, Cressy, Sévis) qui sera à envisager à plus long terme (en parallèle d'une stratégie de promotion du VAE). Pour le court terme, les lignes de désirs identifiées desservent les secteurs où se situent l'école, le collège et la mairie de Saint-Denis-sur-Scie, qui sont également des pôles potentiellement générateurs de flux cyclistes. **L'amélioration des conditions cyclables sur ces liaisons est privilégié car il peut servir à la fois le rabattement sur la gare et les déplacements en lien avec ces équipements.**

Gare de AUFFAY - Actions



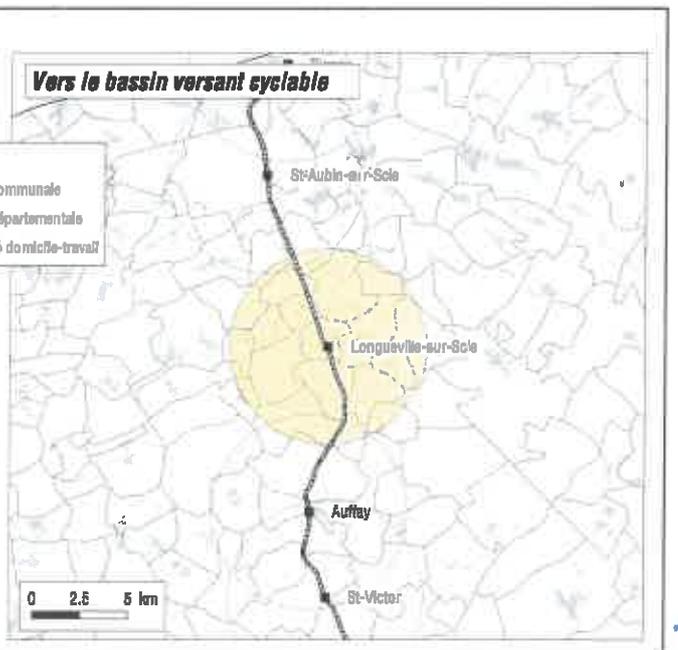
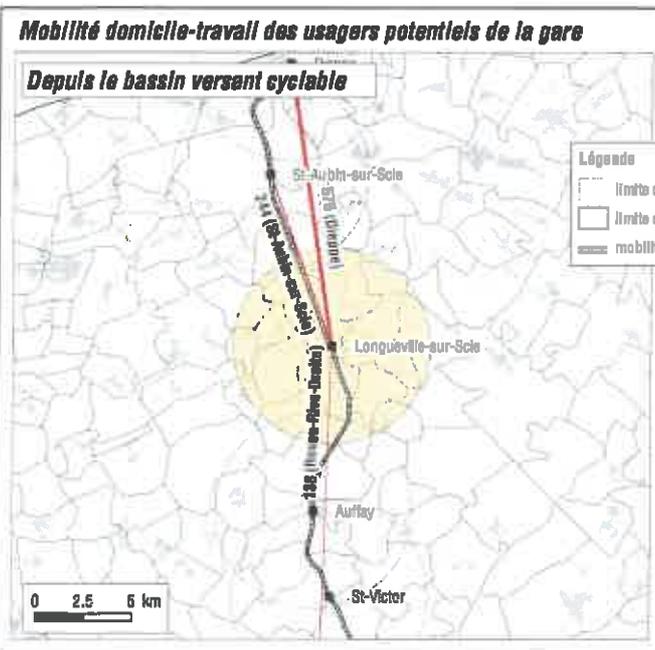
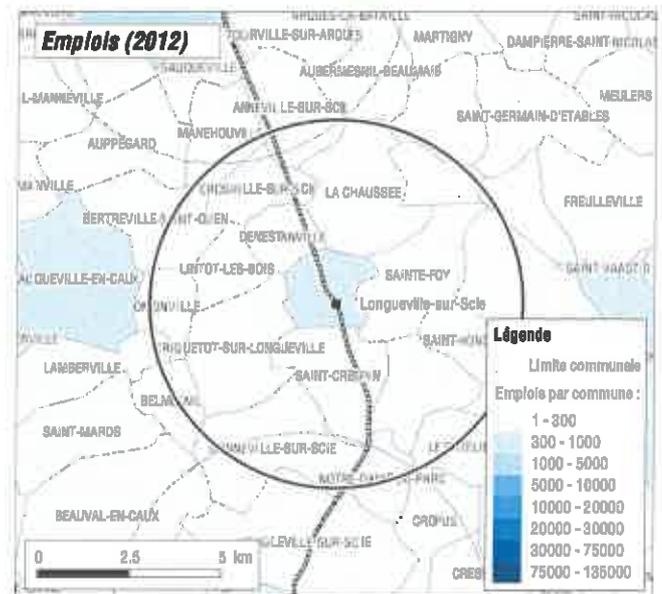
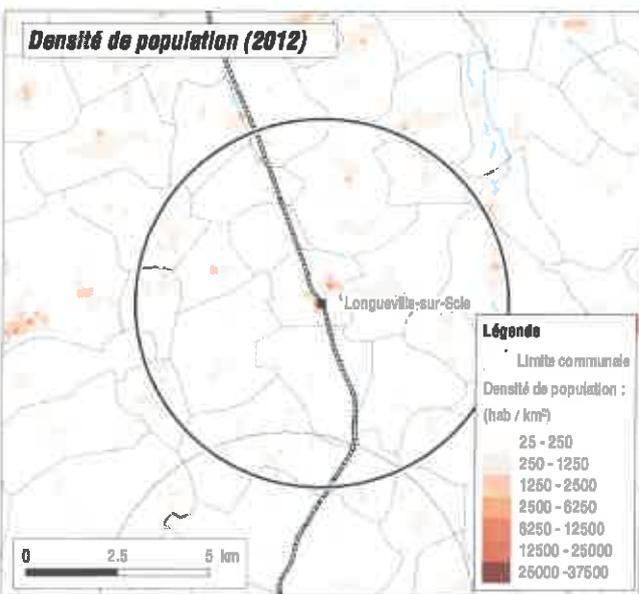
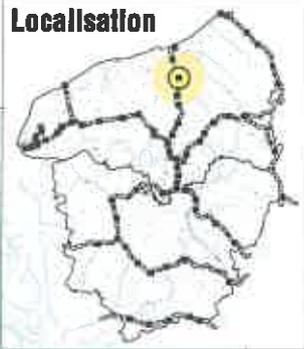
Lien	Tronçon	Description	Longueur (m)	Aménagement
Liaison Gare - Collège d'Auffay	A	Place de la gare (côté Est) Intersection places de la gare / de la république	80	Voie partagée (pas d'aménagement spécifique nécessaire) Traitement intersection en milieu urbain
	B1	Place de la république	250	Voie partagée (pas d'aménagement spécifique)
		1 Rue Jules Ferry	350	Corridor-cyclo (nécessitant une suppression du stationnement)
	B2	Rue Victor Hugo - Jean Macé	300	Voie apaisée
2 Intersection place de la république / rue Victor Hugo Rues Victor Hugo - Jean Macé		650	Traitement intersection Voie apaisée	
Liaison Gare - Mairie de Saint-Denis-sur-Loire	C	Place de la gare (côté Ouest) Intersection place de la gare / rue de la Libération	30	Voie partagée (pas d'aménagement spécifique nécessaire) Traitement intersection adéquat avec le choix d'aménagement sur la rue de la Libération
		1 Rue de la Libération (D22) jusqu'à la mairie	150	Piste bidirectionnelle à l'Est sur le foncier SNCF
	C	Traversée de la D22 pour assurer la continuité des itinéraires entre l'aménagement en site propre et les bandes cyclables ou circulation	650	Bande cyclable montante à minima ou Bandes cyclables dans les deux sens ou Voie apaisée
		2 Rue de la Libération (D22) jusqu'à la mairie	1 200	Bande cyclable montante à minima ou Bandes cyclables dans les deux sens ou Voie apaisée

Gare d'Auffay - Plan d'actions

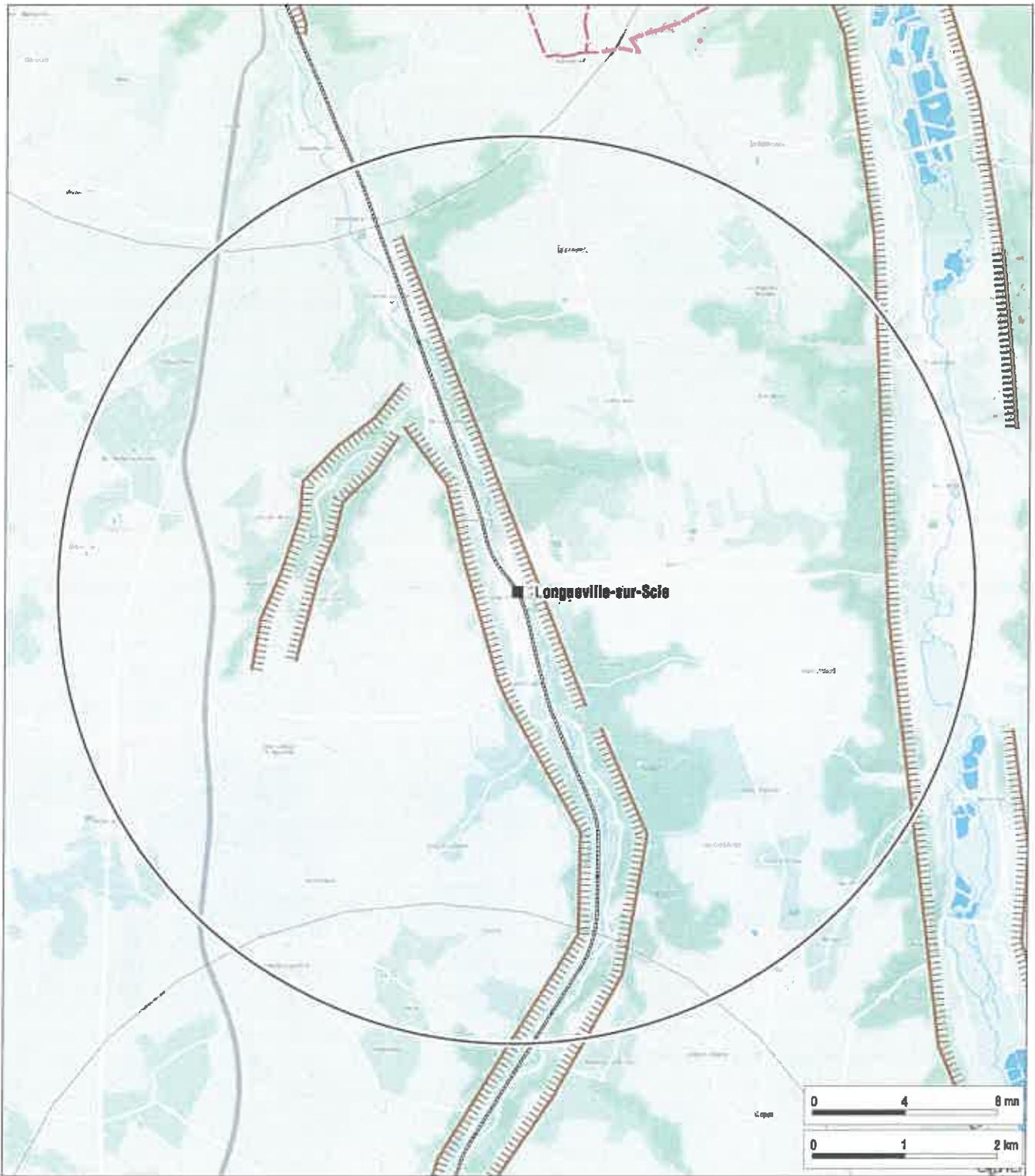
Code	Titre de l'action	Objectif	Responsable	Statut	Financement	Montant	Observations
A	Ouvrir la gare d'Auffay Réalisation d'un accès à la gare d'Auffay Plan de signalisation Plan de sécurité Plan de confort Plan de confort Plan de confort Plan de confort Plan de confort Plan de confort	01	Créer un accès à la gare d'Auffay	2.2.4			
		02	Réalisation d'un accès à la gare d'Auffay	2.2.4			
		03	Plan de signalisation	2.2.4			
		04	Plan de sécurité	2.2.4			
		05	Plan de confort	2.2.4			
		06	Plan de confort	2.2.4			
		07	Plan de confort	2.2.4			
		08	Plan de confort	2.2.4			
		09	Plan de confort	2.2.4			
		10	Plan de confort	2.2.4			
C	Ouvrir la gare d'Auffay Réalisation d'un accès à la gare d'Auffay Plan de signalisation Plan de sécurité Plan de confort Plan de confort Plan de confort Plan de confort Plan de confort Plan de confort	20	Créer un accès à la gare d'Auffay	2.2.4			
		21	Réalisation d'un accès à la gare d'Auffay	2.2.4			
		22	Plan de signalisation	2.2.4			
		23	Plan de sécurité	2.2.4			
		24	Plan de confort	2.2.4			
		25	Plan de confort	2.2.4			
		26	Plan de confort	2.2.4			
		27	Plan de confort	2.2.4			
		28	Plan de confort	2.2.4			
		29	Plan de confort	2.2.4			
30	Plan de confort	2.2.4					
31	Plan de confort	2.2.4					
32	Plan de confort	2.2.4					
33	Plan de confort	2.2.4					
34	Plan de confort	2.2.4					
35	Plan de confort	2.2.4					
36	Plan de confort	2.2.4					
37	Plan de confort	2.2.4					
38	Plan de confort	2.2.4					
39	Plan de confort	2.2.4					
40	Plan de confort	2.2.4					
41	Plan de confort	2.2.4					
42	Plan de confort	2.2.4					
43	Plan de confort	2.2.4					
44	Plan de confort	2.2.4					
45	Plan de confort	2.2.4					
46	Plan de confort	2.2.4					
47	Plan de confort	2.2.4					
48	Plan de confort	2.2.4					
49	Plan de confort	2.2.4					
50	Plan de confort	2.2.4					
51	Plan de confort	2.2.4					
52	Plan de confort	2.2.4					
53	Plan de confort	2.2.4					
54	Plan de confort	2.2.4					
55	Plan de confort	2.2.4					
56	Plan de confort	2.2.4					
57	Plan de confort	2.2.4					
58	Plan de confort	2.2.4					
59	Plan de confort	2.2.4					
60	Plan de confort	2.2.4					
61	Plan de confort	2.2.4					
62	Plan de confort	2.2.4					
63	Plan de confort	2.2.4					
64	Plan de confort	2.2.4					
65	Plan de confort	2.2.4					
66	Plan de confort	2.2.4					
67	Plan de confort	2.2.4					
68	Plan de confort	2.2.4					
69	Plan de confort	2.2.4					
70	Plan de confort	2.2.4					
71	Plan de confort	2.2.4					
72	Plan de confort	2.2.4					
73	Plan de confort	2.2.4					
74	Plan de confort	2.2.4					
75	Plan de confort	2.2.4					
76	Plan de confort	2.2.4					
77	Plan de confort	2.2.4					
78	Plan de confort	2.2.4					
79	Plan de confort	2.2.4					
80	Plan de confort	2.2.4					
81	Plan de confort	2.2.4					
82	Plan de confort	2.2.4					
83	Plan de confort	2.2.4					
84	Plan de confort	2.2.4					
85	Plan de confort	2.2.4					
86	Plan de confort	2.2.4					
87	Plan de confort	2.2.4					
88	Plan de confort	2.2.4					
89	Plan de confort	2.2.4					
90	Plan de confort	2.2.4					
91	Plan de confort	2.2.4					
92	Plan de confort	2.2.4					
93	Plan de confort	2.2.4					
94	Plan de confort	2.2.4					
95	Plan de confort	2.2.4					
96	Plan de confort	2.2.4					
97	Plan de confort	2.2.4					
98	Plan de confort	2.2.4					
99	Plan de confort	2.2.4					
100	Plan de confort	2.2.4					

Gare de Longueville-sur-Scie

Localisation

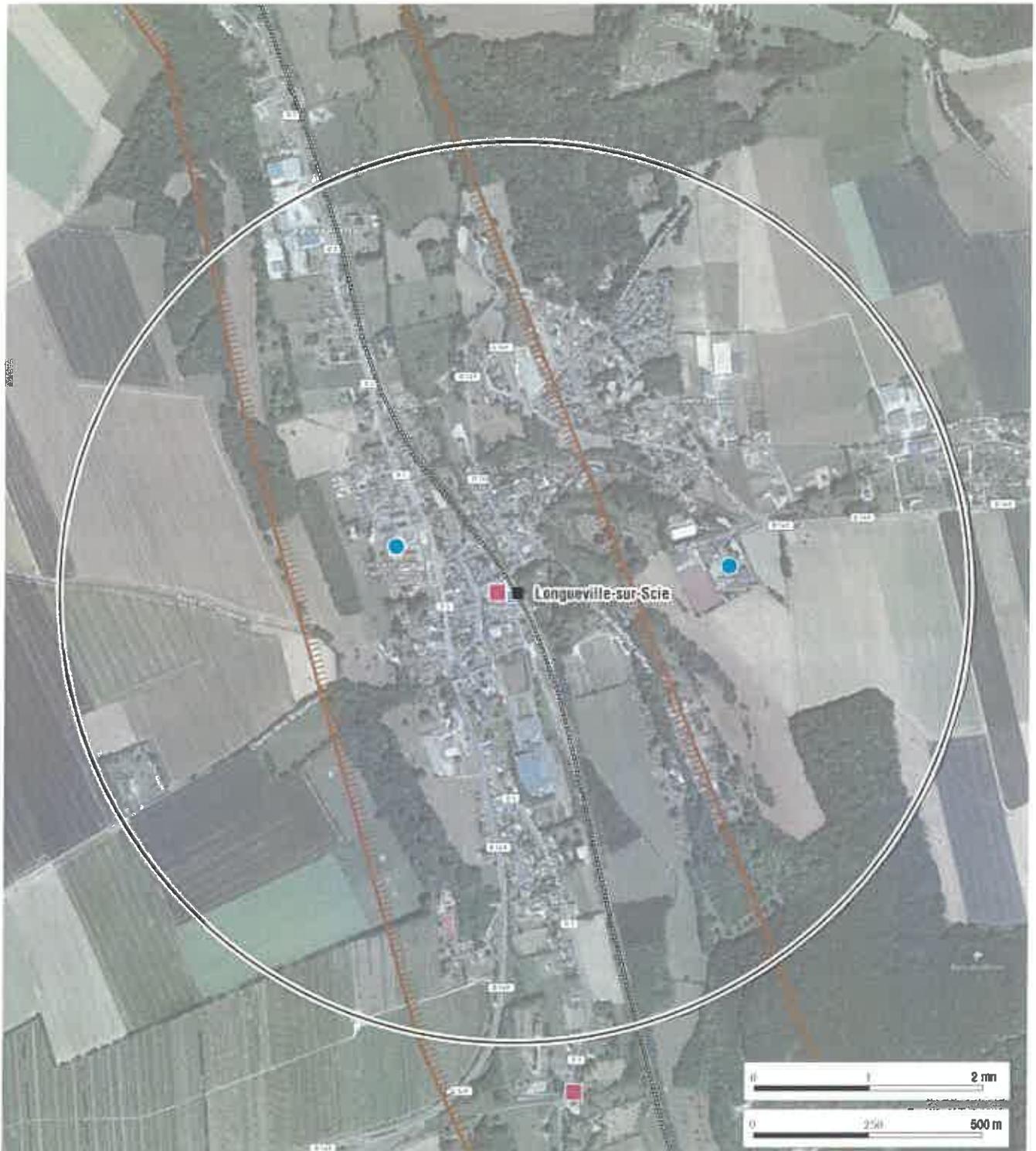


Gare de LONGUEVILLE-SUR-SCIE - Zoom 5km



Légende	
	gare
	aire d'influence de la gare (r=5km)
	ligne ferroviaire
	dénivelé important
Véloroute	
	site mixte
	site propre
	itinéraire en projet
	liaison en projet
Réseau cyclable local	
	aménagement existant
	aménagement en projet
	liaison en projet
Réseau viaire	
	itinéraire impraticable à vélo
	itinéraire dangereux à vélo

Gare de LONGUEVILLE-SUR-SCIE - Zoom 1km



Légende

- | | |
|--|---|
|  gare | Réseau cyclable local |
|  bassin versant cyclable 1 km autour de la gare |  aménagement existant |
|  ligne ferroviaire |  aménagement en projet |
|  dénivelé important | Principaux pôles générateurs |
| Véloroute |  mairie ou intercommunalité |
|  site propre |  groupe scolaire / collège / lycée |
|  site mixte |  université |
|  itinéraire en projet |  hôpital |

FICHE GARE :**Longueville-sur-Scie****Données socio-économiques****Démographie**

Emploi (2009)	Population (2012)
1100	5300

Mobilité Domicile-Travail

Destinations principales	Metropole Rouen Normandie	Le Havre	Paris	Mantes-la-Jolie
Nombre d'actifs du bassin versant gare	230	15	10	0
Part des actifs sur la population totale (%)	44 %	2 %	2 %	0 %

*Données INSEE sur le bassin versant gare théorique

Offre ferroviaire

Nb de passages par jour	Nb de lignes	Destinations principales
12	1	Rouen

*Données Région, SNCF

Demande ferroviaire à bord des TER (montées / descentes)

Montées (jour)	Descentes (jour)	Montées-Descentes annuelles	Montées Cycles (jour)	Descentes Cycles (jour)
36	28	23630	1	1

*Données Région sur les lignes régionales

Accessibilité vélo

Accessibilité cycle aux quais	Stationnement cycle	Capacité	dont Capacité sécurisée	Billetique Atoumod
oui	oui	?	0	non

*Données Région, collectivités locales, SNCF Mobilités

Remarque : Itinéraires cyclables vers la gare difficiles (topographie, absence d'aménagement)**Commentaires**

- Potentiel faible au vu du niveau d'offre et de demande ferroviaire
- Bassin versant cyclable concentré sur la commune de Longueville-sur-scie en lien avec la population desservie et la topographie, révélant un potentiel d'intermodalité Marche + Train plutôt que Vélo + Train

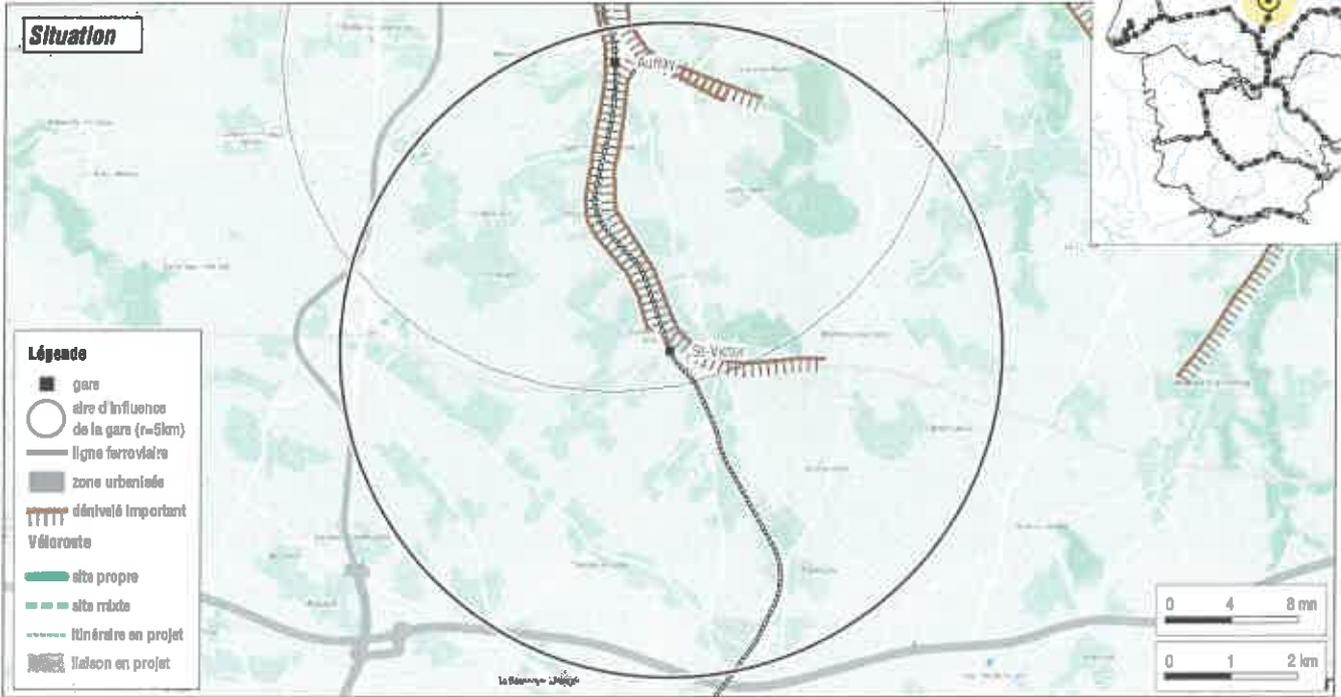
Leviers d'action**Sources**

Gare de St-Victor

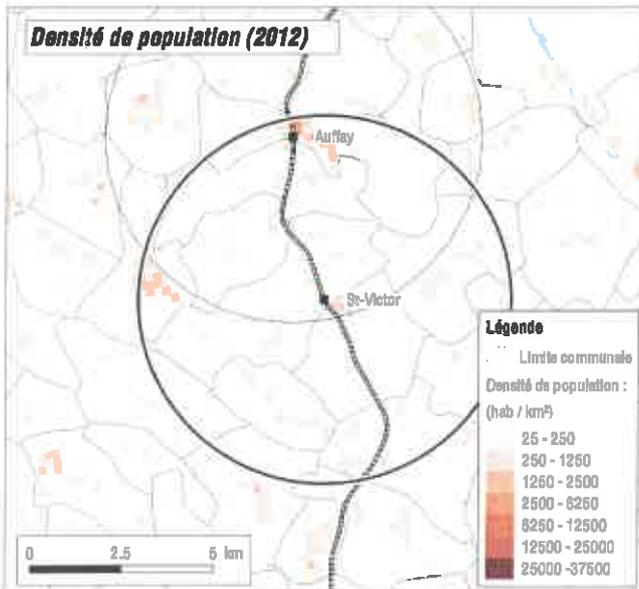
Localisation



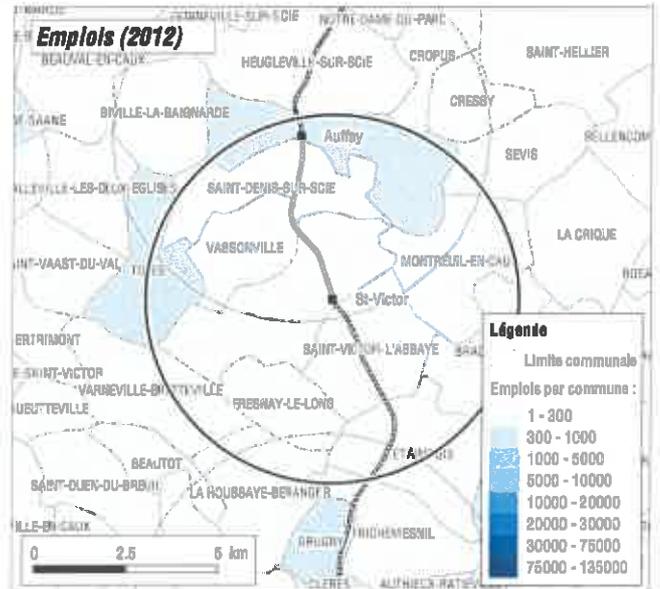
Situation



Densité de population (2012)

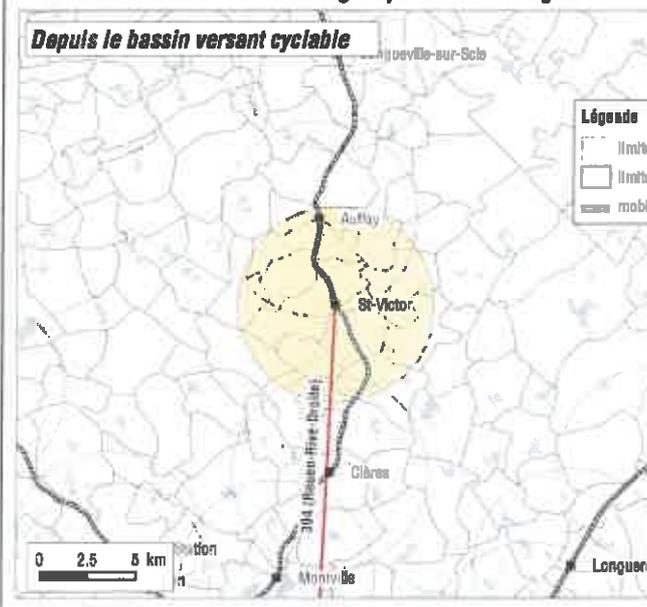


Emplois (2012)

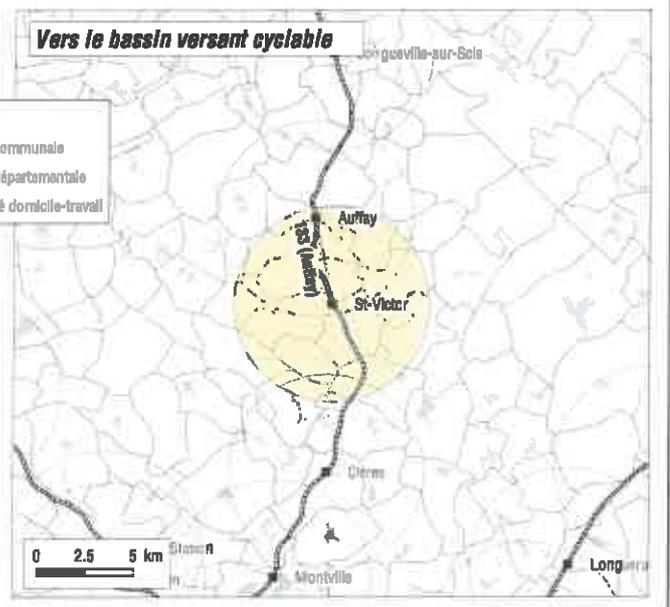


Mobilité domicile-travail des usagers potentiels de la gare

Depuis le bassin versant cyclable



Vers le bassin versant cyclable



Gare de ST-VICTOR - Zoom 5km



Légende

- gare
- aire d'influence de la gare (r=5km)
- ligne ferroviaire
- dénivelé important
- site mixte
- site propre
- itinéraire en projet
- liaison en projet

Réseau cyclable local

- aménagement existant
- aménagement en projet
- liaison en projet

Réseau viaires

- itinéraire impraticable à vélo
- itinéraire dangereux à vélo

Gare de ST-VICTOR - Zoom 1km



Légende

- gare
- bassin versant cyclable 1 km autour de la gare
- ligne ferroviaire
- dénivelé important

Véloroute

- site propre
- site mixte
- itinéraire en projet

Réseau cyclable local

- aménagement existant
- aménagement en projet

Principaux pôles générateurs

- mairie ou intercommunalité
- groupe scolaire / collège / lycée
- université
- hôpital

FICHE GARE :

St-Victor

Données socio-économiques

Démographie

Emploi (2009)	Population (2012)
1100	4400

Mobilité Domicile-Travail

Destinations principales	Métropole Rouen Normandie	Le Havre	Paris	Mantes-la-Jolie
Nombre d'actifs du bassin versant gare	665	10	10	0
Part des actifs sur la population totale (%)	150‰	2‰	3‰	0‰

*Données INSEE sur le bassin versant gare théorique

Offre ferroviaire

Nb de passages par jour	Nb de lignes	Destinations principales
12	1	Rouen, Dieppe

*Données Région, SNCF

Demande ferroviaire à bord des TER (montées / descentes)

Montées (jour)	Descentes (jour)	Montées-Descentes annuelles	Montées Cycles (jour)	Descentes Cycles (jour)
31	33	13950	0	0

*Données Région sur les lignes régionales

Accessibilité vélo

Accessibilité cycle aux quais	Stationnement cycle	Capacité	dont Capacité sécurisée	Billetique Atoumod
non	non	0	0	non

*Données Région, collectivités locales, SNCF Mobilités

Remarque : Itinéraires cyclables vers la gare difficiles (topographie, absence d'aménagement) sur des axes routiers dangereux (D929, points d'échanges avec la N27 et l'A29)

Commentaires

- Gare rurale éloignée des centres-bourgs qu'elle dessert
- Potentiel faible au vu du niveau d'offre et de demande ferroviaire
- Potentiel accentué par le projet d'aménagement cyclable sur la D929

Leviers d'action

Sources

ANNEXES

Élément relatif à l'application de la loi littoral

- Études LEROND

Éléments relatifs au patrimoine culturel

- Fiches du patrimoine bâti classé ou inscrit
- Données sur les sites naturels et paysages classés ou inscrits

Éléments relatifs aux équipements et services

- Dossier INSEE de la communauté de communes Terroir de Caux
- Liste des établissements sportifs et des santé présents sur le territoire du PLUi
- Liste des établissements et effectifs scolaires de la communauté de communes Terroir de Caux

Éléments relatifs aux déplacements et transports

- Analyse mobilité DREAL Normandie
- Boîte à outils « développer la mobilité durable »
- Bilan de l'accidentologie sur le territoire du PLUi
- Carte des lignes de transport et aires de covoiturage de Seine-Maritime
- Cartographie des transports exceptionnels

Éléments relatifs à la préservation de l'eau, de la nature et de l'environnement

- Liste des captages d'eau potable et contribution de l'Agence Régional de Santé
- Extrait de la carte du SRCE « éléments de la trame verte et bleue »
- Arrêté périmètre et carte du SAGE des 6 Vallées
- arrêté du SAGE Cailly, de l'Aubette et du Robec
- carte réseau hydrographique de Haute-Normandie

Éléments relatifs aux risques et nuisances

- Informations sur les risques naturels
- Cartographies des axes de ruissellements des bassins versants du Robec-Aubette et de la Saône-Vienne-Scie
- Arrêté préfectoral du classement sonore des infrastructures de transport et cartographies liées
- Risques technologiques et industriels : tableau des installations, fiches et cartographies
- Transports de matière dangereuses : fiches, arrêtés et cartographies.

Les éléments relatifs aux SUP

- Courrier TRAPIL : oléoducs
- Courrier RTE : lignes électriques
- Courrier SNCF : voies ferrées
- GRTgaz : ouvrages de transport de gaz

Développer la mobilité durable

Enjeux et objectifs

La gestion des déplacements est une réponse à apporter aux problèmes générés par le développement urbain et son étalement. Si la voiture particulière a largement orienté le développement des territoires depuis les années 60, les besoins de déplacements motorisés doivent aujourd'hui être limités pour s'articuler avec les ambitions durables des territoires et lutter contre les nuisances telles que pollution, bruit, réchauffement climatique... Le développement et l'aménagement du territoire intègrent la nécessité de rééquilibrer les différents modes de déplacements en faveur des modes doux (marche à pied, vélo...).

Afin de mettre en place une politique en faveur de la mobilité alternative à la voiture, il est essentiel d'analyser les motifs et les conditions de déplacement. **La connaissance de la mobilité et de l'offre existante sur le territoire permet de déterminer quels sont les enjeux ainsi que les objectifs et mesures à valoriser pour proposer une offre alternative en fonction des caractéristiques du territoire.**

En effet, la valorisation de cette offre alternative dépendra de la capacité du territoire à y répondre : développer l'offre en transports en commun sera plus facile dans les agglomérations urbaines. Dans les territoires ruraux, il est plus difficile de développer une offre de transports en commun à la fois attractive pour l'utilisateur (fréquences, horaires, prix...) et acceptable sur le plan financier et environnemental.

Les orientations relatives aux déplacements sont étroitement liées à l'aménagement et l'organisation globale du territoire. L'objectif du projet de territoire sera de chercher à soutenir une politique qui renforce les déplacements sur la base de modes plus favorables à l'environnement. De plus, il articule l'implantation des activités, de l'habitat et des aménités à la desserte (existante ou programmée) en

transports en commun et/ou au réseau de liaisons douces. L'article L. 121-1 précise, « l'obligation de diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile ».

Des mesures concrètes peuvent être adoptées dans le PLU(i) à travers l'organisation de la ville ou du bourg et les interventions sur la voirie qui proposeront un partage équilibré de l'espace public entre tous les usagers (automobilistes, piétons, cyclistes...).

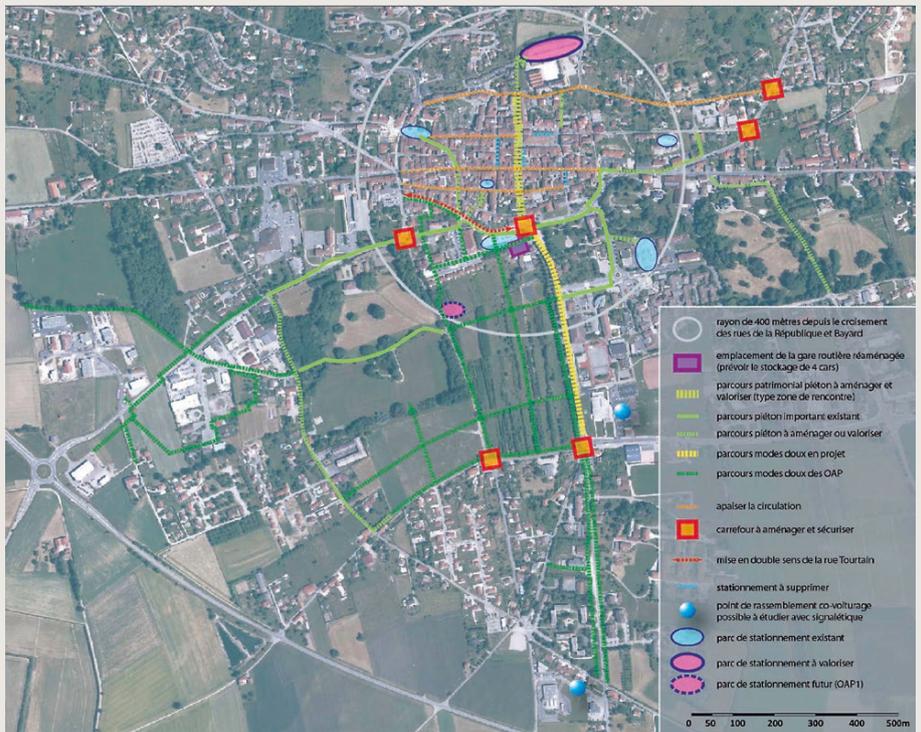
Parallèlement à la mise en place de politiques volontaristes sur la question des transports en commun et des modes de déplacements doux (création de pistes cyclables, itinéraires piétons sécurisés, etc.), des mesures spécifiques, concernant notamment le stationnement privé, peuvent être inscrites dans le PLU.

Le projet de développement proposera des objectifs en matière de mobilité permettant notamment de :

- développer les modes de transports alternatifs à la voiture,
- créer des axes de déplacements doux directs et sécurisés pour desservir les centres urbains,
- urbaniser de préférence à proximité des transports en commun,
- adopter d'une manière générale une stratégie visant à limiter l'étalement urbain, réduisant ainsi le nombre et la distance des déplacements,
- intensifier les secteurs situés à proximité des transports en communs,
- réaménager certains carrefours afin de faciliter les flux de véhicules et la place des modes doux,
- créer des parkings relais périphériques couplés aux transports collectifs,
- créer des parkings à vélos près des gares.

Extrait des OAP du PLU de la Côte-Saint-André : Synthèse des déplacements et stationnement

« Cette orientation d'aménagement et de programmation thématique est issue de la synthèse des ateliers de avec une Commission extra-municipale. La carte de synthèse représente les propositions retenues et relevant de la compétence communale. Elle permet de mettre en avant les orientations de la commune concernant les transports collectifs, les modes doux, la circulation et le trafic, mais également le stationnement. Les objectifs du développement de la mobilité durable de la commune sont clairement représentés ».



Les outils mobilisables

A. Articuler urbanisme et déplacement

Le plan de déplacements urbains (PDU) détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le périmètre de transports urbains. Outil global de planification de la mobilité à l'échelle d'une agglomération, il vise notamment à réduire le trafic automobile, développer les modes alternatifs de déplacements (transports en commun, modes doux), améliorer l'usage des voiries et l'organisation du stationnement. Renforcé par plusieurs lois entre 2000 et 2014, il coordonne des politiques sectorielles portant sur les modes alternatifs à l'usage individuel de la voiture, la voirie et le stationnement en intégrant plusieurs enjeux transversaux : la protection de l'environnement, l'intégration entre politiques urbaines et de mobilité, l'accessibilité des transports pour tous ou encore la sécurité des déplacements.

! Pour en savoir plus...

Mobilités et transports | Outils et méthodes : Fiche n°1 Le plan de déplacements urbains, CERTU
<http://www.certu-catalogue.fr/le-plan-de-deplacements-urbains-pdu-pour-une-integration-des-politiques-de-mobilite.html>

● PLU et PDU

Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) d'un PLU sont des outils privilégiés pour mettre en place des actions en faveur d'une mobilité durable. Lorsqu'elles portent sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager, les OAP

peuvent localiser et préciser les caractéristiques des voies et espaces publics, en intégrant les principes de la réalisation de voies spécifiques aux modes doux par exemple.

De même, les OAP peuvent prévoir à l'échelle du territoire la réalisation d'un maillage de liaisons douces, permettant de relier à pied ou à vélo l'ensemble des commerces, services, équipements et quartiers de la commune, voire de l'intercommunalité.

Le PLU doit être compatible, s'ils existent, avec le PDU et le SCoT.

● PLUI et PDU

Dans le même principe que pour les PLU, le PLUI doit être compatible, s'ils existent, avec le SCoT et le PDU.

Avec la loi ENE (dite Grenelle II), le PLUI devait tenir lieu de PDU lorsque l'EPCI était Autorité organisatrice de transports urbains (AOTU). Depuis cette loi, le PLUI est un outil intégrateur des différentes politiques publiques, notamment celle des transports et des déplacements.

La loi Alur assouplit le PLUI en rendant notamment facultative cette option : lorsque l'intercommunalité est Autorité organisatrice de la mobilité durable (AOMD), le PLUI peut tenir lieu de PDU. Dans ce cas, c'est le PLUI dans son ensemble qui en tient lieu et non plus seulement les OAP.

Lorsque le PLUI tient lieu de PDU, il comprend un programme d'orientations et d'actions (POA). Ce dernier « comprend toute mesure ou tout élément d'information nécessaire à la mise en œuvre de la politique des transports et des déplacements » (article L. 123-1).

Le POA comprend les éléments du PDU qui n'ont pas d'impact direct sur l'urbanisme et l'aménagement et qui, à ce titre n'ont pas vocation à être dans les OAP. A titre d'exemple, le POA peut comprendre des éléments programmatiques, des informations sur la gouvernance, sur la mise en place d'un observatoire, ou encore sur la tarification du stationnement.

Les dispositions « déplacements » des OAP ne sont obligatoires que si l'EPCI est dans l'obligation de réaliser un PDU au regard des conditions posées par l'article L. 1214-3 du code des transports. Dans le cas contraire, ces dispositions sont facultatives.

Plus précisément, les OAP « comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, [...] les transports et les déplacements » (article L. 123-1-4) et elles « précisent les actions et opérations d'aménagement visant à poursuivre les principes et les objectifs énoncés aux articles L. 1214-1 et L. 1214-4 du code des transports » (article L. 123-1-4, 3°).

Il n'est pas obligatoire de disposer d'OAP spécifiques décrivant les dispositions déplacements.

Le PLUi « intégrateur » est l'outil le plus approprié car il reste le meilleur moyen de réussir la traduction opérationnelle des objectifs du PDU à une échelle pertinente.

B. Mettre en place la mobilité durable dans le règlement

► Réduire la place de la voiture et développer les autres modes de transport (piéton, vélo...)

Préciser le tracé et les caractéristiques des voies de circulation à conserver, à modifier ou à créer, y compris les rues

Si l'EPCI décide d'élaborer un PLUi tenant lieu de PDU	EPCI obligé de réaliser un PDU en application de l'article L 1214-3 du code des transports	EPCI qui n'est pas obligé de réaliser un PDU en application de l'article L 1214-3 du code des transports
Programme d'orientations et d'actions (POA)	Obligatoire	Obligatoire
Dispositions « déplacements » dans les orientations d'aménagement et de programmation (OAP)	Obligatoires	Facultatives

ou sentiers piétonniers et les itinéraires cyclables, les voies et espaces réservés aux transports publics afin de développer les modes doux.

Instaurer des emplacements réservés pour élargir des voies (pistes cyclables sécurisées, etc.) ou créer des liaisons douces. L'article L. 123-1-5, V prévoit que le règlement peut fixer des emplacements réservés pour créer ou élargir les voies afin de développer un maillage de liaisons douces sur l'ensemble du territoire.

Imposer la réalisation de sentiers piétons / vélos pour les futures opérations. Le règlement peut fixer les conditions de desserte par les voies et réseaux des terrains susceptibles de recevoir des constructions ou de faire l'objet d'aménagement (article L. 123-1-5, IV, 1°).

Instaurer des emplacements réservés pour prévoir l'installation de parcs relais, d'aires de covoiturage, etc.



- Accès principal pour le quartier sur la RD 43
- Voirie principale
- Voirie de desserte
- Liaisons piétonnes
- Haie existante à conserver
- Haie arborée à créer
- Prairie aménagée pour rétention des eaux pluviales

Extrait des OAP du PLUi de la communauté d'agglomération de Villefranche-sur-Saône : le secteur Les Prés du Marverand

« Le site présente une localisation stratégique en entrée ouest du centre-bourg d'Arnas, au contact d'un secteur déjà urbanisé disposant de commerces et services de proximité à l'est et d'équipements publics de sports et loisirs au Nord. Il profite ainsi d'une desserte par les transports en commun du réseau du Syndicat Mixte des Transports du Rhône à valoriser grâce à un nouvel arrêt (terminus) directement desservi par le mail piétonnier interne à l'opération. En accroche directe sur la route départementale n° 43 et proche de l'extrémité ouest du projet de déviation du Bourg, il est relié aux axes structurants de communication. Trois cheminements dédiés aux modes actifs se trouvent également à proximité, nécessitant d'être prolongés, en bordure de la route de Longsard, à travers le lotissement du Pré du moulin et sur la berge nord du Marverand ».

● Optimiser l'offre de stationnement

Veiller à ce que le nombre de places de stationnement imposé par construction reste limité, voire supprimé, un nombre élevé conduisant à sous-exploiter le foncier pour la construction. La collectivité doit toutefois rester prudente lorsqu'elle supprime ou réduit le nombre de places de stationnement. Dans cette optique, l'article L. 123-1-2 stipule que le rapport de présentation devra établir « un inventaire des capacités de stationnement de véhicules motorisés, de véhicules hybrides et électriques et de vélos des parcs ouverts au public et des possibilités de mutualisation de ces capacités ». Ce type de mesure doit s'inscrire dans une politique de stationnement de surface contrôlée, dans le cadre d'une amélioration de la desserte en transports collectifs.

Il s'agira ainsi d'éviter le stationnement sauvage sur l'espace public en proposant de limiter l'offre privée associée à chaque projet immobilier en créant des parkings mutualisés qui répondent aux besoins complémentaires de plusieurs projets proches, mais également à faire jouer la complémentarité d'usage entre des parkings publics et/ou privés existants pour éviter par exemple la construction d'un nouvel ouvrage.

Dans les zones les mieux desservies en offres de transport, lorsque le PLUi tient lieu de PDU, « **fixer un nombre maximum d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés à réaliser lors de la construction de bâtiments à un usage autre que d'habitation** » (article L. 123-1-12).

Inciter à réduire le nombre minimal de places de stationnement par construction dans les périmètres bien desservis en transports en commun (document graphique et règlement).

Développer la mutualisation du stationnement. Exemple de rédaction de l'article 12.3 du règlement du PLUi de la communauté d'agglomération d'Agen : « *Dans le cas des opérations à caractère mixte, qui associent des surfaces de planchers à destination d'habitat avec des surfaces de planchers à destination de bureaux et/ou de commerce et/ou d'artisanat et/ou d'enseignement, les obligations minimales peuvent être réduites dès lors que les places aménagées satisfont des besoins en stationnement alternatifs, répartis sur des horaires différents* ».

! Pour en savoir plus...

La mutualisation du stationnement, CERTU
<http://www.certu-catalogue.fr/pj-n-2-la-mutualisation-du-stationnement.html>

Prévoir le stationnement des 2 roues en imposant la réalisation d'un nombre minimal de stationnements pour les vélos. Le premier alinéa de l'article L. 123-1-12 prévoit que « *Le règlement fixe les obligations minimales en matière de stationnement pour les vélos pour les immeubles d'habitation et de bureaux, dans le respect des conditions prévues aux I et II de l'article L. 111-5-2 du code de la construction et de l'habitation* ».

La surface de stationnement autorisée pour les commerces est plafonnée à 0,75 fois la surface de plancher. L'article L. 111-6-1 stipule que ce ratio peut être porté à 1 par le PLU(i) si nécessaire.

L'articulation avec les autres outils

A. L'organisation du territoire, premier levier d'une politique de mobilité durable au service des enjeux environnementaux

La question des déplacements est nécessairement articulée avec le développement urbain, la mixité fonctionnelle et les enjeux environnementaux (dont la réduction des émissions de gaz à effet de serre). Il peut donc être judicieux d'imposer une densité minimale des constructions dans les secteurs à proximité des transports collectifs existants ou programmés (document graphique et règlement). Rapprocher les différentes activités des citoyens, lieu de travail avec celui du domicile, optimiser l'accès aux commerces, services et équipements ainsi qu'aux espaces naturels récréatifs – en un mot favoriser la proximité – est un des leviers majeurs pour répondre aux enjeux environnementaux (réduire l'empreinte écologique de activités humaines), réduire les inégalités (entre les territoires) et améliorer la qualité de vie des habitants (satisfaire les besoins des habitants). La thématique des déplacements est donc aussi abordée dans d'autres fiches et la nécessité de mobilité est à réfléchir en lien avec ces autres thématiques.

B. La nécessaire articulation avec les autres documents

Si le PLU intègre les flux et l'accessibilité dans son projet de territoire, les pièces opposables du PLU régissant les modalités de déplacement sont réduites : cette thématique peut surtout être abordée de manière approfondie dans le cadre d'un SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale), d'un PDU (Plan de Déplacements Urbains) ou d'un PLD (Plan Local de Déplacements).

Ministère du Logement, de l'Égalité des territoires et de la Ruralité

Direction de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages
Sous-direction de la qualité du cadre de vie
Bureau de la planification urbaine et rurale et du cadre de vie
Tour Séquoia – 92055 La Défense Cedex
mail : qv3.qv.dhup.dgaln@developpement-durable.gouv.fr
www.territoires.gouv.fr

ANNEXES

Élément relatif à l'application de la loi littoral

- Études LEROND

Éléments relatifs au patrimoine culturel

- Fiches du patrimoine bâti classé ou inscrit
- Données sur les sites naturels et paysages classés ou inscrits

Éléments relatifs aux équipements et services

- Dossier INSEE de la communauté de communes Terroir de Caux
- Liste des établissements sportifs et des santé présents sur le territoire du PLUi
- Liste des établissements et effectifs scolaires de la communauté de communes Terroir de Caux

Éléments relatifs aux déplacements et transports

- Analyse mobilité DREAL Normandie
- Boîte à outils « développer la mobilité durable »
- Bilan de l'accidentologie sur le territoire du PLUi
- Carte des lignes de transport et aires de covoiturage de Seine-Maritime
- Cartographie des transports exceptionnels

Éléments relatifs à la préservation de l'eau, de la nature et de l'environnement

- Liste des captages d'eau potable et contribution de l'Agence Régional de Santé
- Extrait de la carte du SRCE « éléments de la trame verte et bleue »
- Arrêté périmètre et carte du SAGE des 6 Vallées
- arrêté du SAGE Cailly, de l'Aubette et du Robec
- carte réseau hydrographique de Haute-Normandie

Éléments relatifs aux risques et nuisances

- Informations sur les risques naturels
- Cartographies des axes de ruissellements des bassins versants du Robec-Aubette et de la Saône-Vienne-Scie
- Arrêté préfectoral du classement sonore des infrastructures de transport et cartographies liées
- Risques technologiques et industriels : tableau des installations, fiches et cartographies
- Transports de matière dangereuses : fiches, arrêtés et cartographies.

Les éléments relatifs aux SUP

- Courrier TRAPIL : oléoducs
- Courrier RTE : lignes électriques
- Courrier SNCF : voies ferrées
- GRTgaz : ouvrages de transport de gaz

BILAN DE L'ACCIDENTOLOGIE (2012-2016)

Recensement : 59 accidents (7 tués, 57 BH et 18 BL)*:

*Tué : tué à 30 jours, BH : blessé hospitalisé plus de 24h00, BL : blessé léger hospitalisé moins de 24h00

43 accidents sur route normale, 11 sur chaussée mouillée, 1 sur route enneigée 2 sur route verglacée et 2 « autres ».

41 accidents de jour et 16 accidents de nuit et 2 à l'aube ou crépuscule.

Accidents selon l'année :

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes			
				Tués	BH	BL	Indemnes
2012	9	3	9	3	8	1	6
2013	11	3	10	3	7	2	13
2014	9	0	8	0	10	5	6
2015	11	0	9	0	10	3	10
2016	19	1	19	1	22	7	18
Ensemble	59	7	55	7	57	18	53
	Nbre total d'accidents	Nbre total d'accidents mortels	Nbre total d'accidents graves	Total des tués	Total des BH	Total des BL	Total des indemnes

Accidents selon la voie :

	Nombre de voies concernées	Nombre d'accidents concernés	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre total de victimes dans les accidents concernés			
					Tués	BH	BL	Indemnes
autoroute	1	1	1	1	1	2	0	1
route nationale	11	11	1	10	1	9	7	13
route départementale	55	44	5	41	5	43	12	36
voie communale	7	7	0	7	0	7	1	6
Ensemble	74	59	7	55	7	57	18	53
	Nbre total	Nbre total d'accidents	Nbre total d'accidents mortels	Nbre total d'accidents graves	Total des tués	Total des BH	Total des BL	Total des indemnes

Répartition des victimes par tranches d'âge :

Age	0-13	14-17	18-24	25-44	65 et plus	Total
Nombre de blessés	5	6	13	31	5	75
Nombre de tués	1	0	1	2	1	7

Répartition des accidents selon le type de conflit:

	Véhicule seul (sans piétons)	Piéton	Cycle	2R motorisé < 50 cm3	2R motorisé >= 50 et <= 125 cm3	2R motorisé > 125 cm3	2R >= 50 cm3 (avant 2007)	VL ou VU	PL	TC	Train	Autres modes
Cycle												
2R motorisé < 50 cm3	1	1										
2R motorisé >= 50 et <= 125 cm3	1											
2R motorisé > 125 cm3	5											
2R >= 50 cm3 (avant 2007)												
VL ou VU	11	6		5		6		16				
PL	1		1					3				
TC												
Train												
Véhicule inconnu contre ...												
Les autres modes	2							1				
Sur les 59 accidents de la période	21	7	1	7	1	11		47	5			3

Répartition des accidents par catégorie d'usager:

	Nombre d'usagers concernés	Nombre d'accidents concernés	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre total de victimes dans les accidents concernés			
					Tués	BH	BL	Indemnes
conducteur	92	59	7	55	7	57	18	53
passager	36	20	4	20	4	24	12	33
piéton	7	7	2	6	2	4	1	7
Ensemble	135	59	7	55	7	57	18	53
	Nbre total	Nbre total d'accidents	Nbre total d'accidents mortels	Nbre total d'accidents graves	Total des tués	Total des BH	Total des BL	Total des indemnes

Répartition des accidents par communes:

Commune	Accidents	Accidents mortels	Tués	Blessés	dont BH
76 034 AUFFAY	5	1	1	7	6
76 360 HEUGLEVILLE-SUR-SCIE	5	1	1	4	4
76 700 TOTES	5	0	0	9	4
76 051 BACQUEVILLE-EN-CAUX	3	1	1	2	1
76 602 SAINT-MACLOU-DE-FOLLEVILLE	3	0	0	3	3
76 136 BRACHY	3	0	0	3	2
76 570 SAINT-CRESPIN	2	1	1	3	2
76 492 OUVILLE-LA-RIVIERE	2	1	1	1	1
76 582 SAINT-GERMAIN-D'ETABLES	2	1	1	1	1
76 405 MANEHOVILLE	2	0	0	5	2
76 731 VENESTANVILLE	2	0	0	3	2
76 697 TORCY-LE-GRAND	2	0	0	3	2
76 191 CRESSY	2	0	0	2	2
76 205 CROSVILLE-SUR-SCIE	2	0	0	2	2
76 096 BIVILLE-LA-BAIGNARDE	2	0	0	2	2
76 047 AUZOUVILLE-SUR-SAANE	2	0	0	2	2
76 066 BEAUTOT	1	1	1	2	2
76 004 AMBRUMESNIL	1	0	0	4	2
76 018 VAL-DE-SAANE	1	0	0	3	2
76 449 MONTREUIL-EN-CAUX	1	0	0	2	2
76 197 CRIQUETOT-SUR-LONGUEVILLE	1	0	0	2	2
76 654 SAINT-VAAST-DU-VAL	1	0	0	1	1
76 397 LONGUEVILLE-SUR-SCIE	1	0	0	1	1
76 085 BERTREVILLE-SAINT-OUEN	1	0	0	1	1
76 334 GUEURES	1	0	0	1	1
76 549 SAANE-SAINT-JUST	1	0	0	1	1
76 112 LE BOIS-ROBERT	1	0	0	1	1
76 690 THIL-MANNEVILLE	1	0	0	1	1
76 694 TOCQUEVILLE-EN-CAUX	1	0	0	1	1
76 086 BERTRIMONT	1	0	0	1	1
76 632 SAINT-PIERRE-BENOUVILLE	1	0	0	1	0

ANNEXES

Élément relatif à l'application de la loi littoral

- Études LEROND

Éléments relatifs au patrimoine culturel

- Fiches du patrimoine bâti classé ou inscrit
- Données sur les sites naturels et paysages classés ou inscrits

Éléments relatifs aux équipements et services

- Dossier INSEE de la communauté de communes Terroir de Caux
- Liste des établissements sportifs et des santé présents sur le territoire du PLUi
- Liste des établissements et effectifs scolaires de la communauté de communes Terroir de Caux

Éléments relatifs aux déplacements et transports

- Analyse mobilité DREAL Normandie
- Boîte à outils « développer la mobilité durable »
- Bilan de l'accidentologie sur le territoire du PLUi
- Carte des lignes de transport et aires de covoiturage de Seine-Maritime
- Cartographie des transports exceptionnels

Éléments relatifs à la préservation de l'eau, de la nature et de l'environnement

- Liste des captages d'eau potable et contribution de l'Agence Régional de Santé
- Extrait de la carte du SRCE « éléments de la trame verte et bleue »
- Arrêté périmètre et carte du SAGE des 6 Vallées
- arrêté du SAGE Cailly, de l'Aubette et du Robec
- carte réseau hydrographique de Haute-Normandie

Éléments relatifs aux risques et nuisances

- Informations sur les risques naturels
- Cartographies des axes de ruissellements des bassins versants du Robec-Aubette et de la Saône-Vienne-Scie
- Arrêté préfectoral du classement sonore des infrastructures de transport et cartographies liées
- Risques technologiques et industriels : tableau des installations, fiches et cartographies
- Transports de matière dangereuses : fiches, arrêtés et cartographies.

Les éléments relatifs aux SUP

- Courrier TRAPIL : oléoducs
- Courrier RTE : lignes électriques
- Courrier SNCF : voies ferrées
- GRTgaz : ouvrages de transport de gaz

Les lignes de transport et aires de covoiturage en Seine-Maritime

Le Département a développé un vaste réseau de transport en commun interurbain, d'une trentaine de lignes régulières, qui permet de se déplacer en Seine-Maritime avec une tarification unique à 2€ maximum par trajet. Il complète l'offre des réseaux d'agglomération et de transport express régional (TER). Plus d'infos sur seinemaritime.fr/transport



Les lignes de car

- 1 Dieppe/La Gaillarde
- 10 Yvetot/Caudebec-en-Caux
- 17 Bréauté/Étretat
- 19 Rouen/Catenay
- 20 Le Havre/Caudebec-en-Caux
- 22 Fécamp/Bolbec
- 23 Le Havre/Goderville/Fécamp
- 24 Le Havre/Étretat/Fécamp
- 25 Fécamp/Toussaint/Yvetot
- 26Y Rouen/Pavilly/Yerville
Rouen/Pavilly/Yvetot
- 29 Rouen/Montville/Bosc-le-Hard
Rouen/Montville/Fontaine-le-Bourg
- 30 Rouen/Caudebec-en-Caux
- 40 Rouen/Roumare
- 56 Rouen/Perriers-sur-Andelle
- 60 Fécamp/Saint-Valery-en-Caux
- 61 Saint-Valery-en-Caux/Dieppe
- 63 Bellencombre/Dieppe
- 64 Dieppe/Londinières
- 66 Dieppe/Penly
- 67 Dieppe/St Nicolas/Envermeu
- 68 Dieppe/Le Tréport/Eu
- 71 Neufchâtel-en-Bray/Rouen
- 72 Neufchâtel-en-Bray/
Blangy-sur-Bresle/Gamaches
- 73 Gournay-en-Bray/Vasceuil/Rouen
- 75 Totes/Dieppe
- 76 Dieppe/Belmesnil
- Navette Bolbec/Bréauté
- Incheville/Eu
- Service Brotonne

Les lignes « Tous au Marché »

- Marché de Forges-les-Eaux**
Départs : Gaillfontaine, Roncherolles-en-Bray et Haucourt
- Marché de Fauville**
Départs : Hautot-Vatois, Bermonville, Hattenville
- Marché d'Yvetot**
Départs : Fauville, Alvimare, Doudeville, Caudebec-en-Caux
- Marché de Bolbec**
Départs de Yébleron et Fauville
- Marché de Goderville**
Départs : Hattenville, Annouville-Vilmesnil, Bernières, Saussezemare-en-Caux et Virville
- Marché de Saint-Romain-de-Colbosc**
Départ de Sainneville-sur-Seine
- Marché de Cany-Barville**
Départ de Ouainville
- Marché de Fécamp**
Départ de St-Pierre-en-Port
- Marché de Eu**
Départ de Touffreville-sur-Eu, Guerville
- Marché de Criel-sur-Mer**
Départ de Touffreville-sur-Eu
- Marché de Gournay-en-Bray**
Départ de Doudeauville, Férrières-en-Bray, Ménerval, Neufmarché
- Marché de Montivilliers**
Départ de Vergetot

La ligne des « Trois villes sœurs »

Le Tréport/Mers/Eu

D'AUTRES MODES DE DÉPLACEMENT À VOTRE SERVICE

LE COVOITURAGE

Le site départemental www.covoiturage76.net facilite les déplacements des habitants en covoiturage. Plus de 3 000 trajets réguliers existent. L'inscription au site est rapide et son utilisation très simple.



LES BACS DÉPARTEMENTAUX

364 jours par an (sauf le 1^{er} mai), les 8 bacs départementaux permettent de traverser la Seine à Dieppedalle, Val de la Haye, la Bouille, le Mesnil-sous-Jumièges, Jumièges, Yainville, Duclair et Quillebeuf-sur-Seine.



LE TRANSPORT À LA DEMANDE (TAD)

Le réseau Minibus 76 propose des dessertes de 638 communes situées en marge du réseau des lignes régulières départementales, régionales et nationales. Infos au 08 20 20 40 76 (0,09 € TTC/min)



ANNEXES

Élément relatif à l'application de la loi littoral

- Études LEROND

Éléments relatifs au patrimoine culturel

- Fiches du patrimoine bâti classé ou inscrit
- Données sur les sites naturels et paysages classés ou inscrits

Éléments relatifs aux équipements et services

- Dossier INSEE de la communauté de communes Terroir de Caux
- Liste des établissements sportifs et des santé présents sur le territoire du PLUi
- Liste des établissements et effectifs scolaires de la communauté de communes Terroir de Caux

Éléments relatifs aux déplacements et transports

- Analyse mobilité DREAL Normandie
- Boîte à outils « développer la mobilité durable »
- Bilan de l'accidentologie sur le territoire du PLUi
- Carte des lignes de transport et aires de covoiturage de Seine-Maritime
- Cartographie des transports exceptionnels

Éléments relatifs à la préservation de l'eau, de la nature et de l'environnement

- Liste des captages d'eau potable et contribution de l'Agence Régional de Santé
- Extrait de la carte du SRCE « éléments de la trame verte et bleue »
- Arrêté périmètre et carte du SAGE des 6 Vallées
- arrêté du SAGE Cailly, de l'Aubette et du Robec
- carte réseau hydrographique de Haute-Normandie

Éléments relatifs aux risques et nuisances

- Informations sur les risques naturels
- Cartographies des axes de ruissellements des bassins versants du Robec-Aubette et de la Saône-Vienne-Scie
- Arrêté préfectoral du classement sonore des infrastructures de transport et cartographies liées
- Risques technologiques et industriels : tableau des installations, fiches et cartographies
- Transports de matière dangereuses : fiches, arrêtés et cartographies.

Les éléments relatifs aux SUP

- Courrier TRAPIL : oléoducs
- Courrier RTE : lignes électriques
- Courrier SNCF : voies ferrées
- GRTgaz : ouvrages de transport de gaz

