

# Rapport de « Diagnostic mobilité » à l'échelle de la Communauté de Communes Caux Austreberthe

***Etat des lieux en décembre 2021***

*(réalisé conjointement au PLUI HD)*





La Communauté de Communes Caux-Austreberthe s’est saisie de la compétence d’organisation de la mobilité et est devenue AOM depuis le 1er juillet 2021. Elle est devenue l’acteur légitime pour l’organisation des services de mobilité à l’intérieur de son périmètre de façon à améliorer les conditions de déplacements des habitants.

La CCCA s’est lancée dans la réalisation d’un PLUI intégrant un volet Déplacement. Ce PLUI HD, vaut Plan De Mobilité. A l’échelle de la CCCA et en lien avec les objectifs de la LOM ce volet déplacement peut correspondre à la réalisation d’un Plan de Mobilité Simplifié (PdMS) sur son territoire.

**Les sept principes d’un Plan de Mobilité Simplifié, une démarche :**

1. **Volontaire** : non obligatoire, sa réussite dépend des volontés locales.
2. **Souple** : la liste des thématiques à aborder et son processus d’élaboration sont peu cadrés par la loi, ce qui laisse de la place pour l’adaptation et l’innovation locales.
3. **Indépendant juridiquement** : il n’entretient pas de lien juridique avec d’autres plans ou documents d’urbanisme.
4. **Mutualisable** : le contenu du plan peut être valorisé lors d’autres démarches et se traduire dans différents documents abordant la mobilité directement ou non : PLUi, PCAET, SCoT.
5. **Adapté au territoire** : conçu localement par les acteurs du territoire, il reflète les enjeux et les actions en faveur des mobilités existantes et à venir sur un périmètre précis.
6. **Partenarial** : il permet de réunir acteurs publics, privés et issus de la société civile concernés par son élaboration.
7. **Participatif** : il inclut la participation d’un large public **mais sans enquête publique obligatoire**.

**Ce Plan de Mobilité Simplifié réalisé conjointement é à la démarche de PLUI devra permettre :**

- De disposer **d’un diagnostic** quant à l’adéquation entre offres, besoins et pratiques de déplacements, sur et en interaction avec le territoire, et en conséquence de visualiser les carences et dysfonctionnements existants ;
- De **définir une stratégie de mobilité** en adéquation les autres documents de planification sectorielle ;
- De proposer à travers un **Plan d’actions opérationnelles une offre globale, multimodale et intermodale** cohérente face aux réalités territoriales de la CCCA, à ses ambitions et à ses moyens ;

**Il permettra d’alimenter les réflexions et collaboration de travail pour une mobilité cohérente à l’échelle du bassin de mobilité de la Métropole Rouennaise auquel la CCCA sera rattachée.**

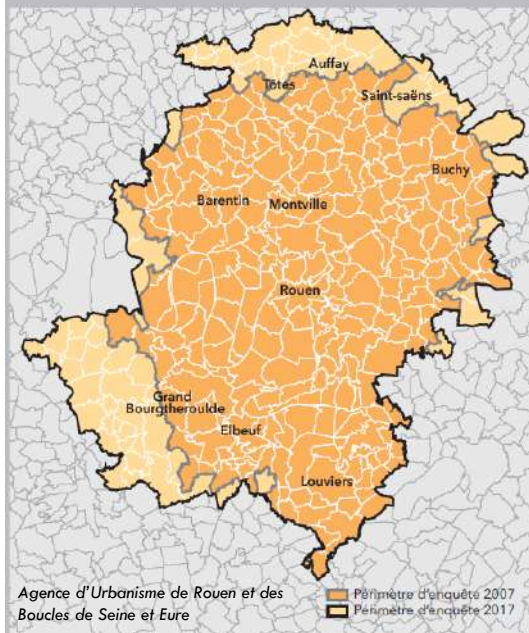




## LES PRATIQUES DE MOBILITE

Evolution du périmètre des deux EMD

EVOLUTION DU PÉRIMÈTRE D'ENQUÊTE ENTRE 2007 ET 2017



Une enquête ménage déplacement auprès de 10 339 personnes a été menée en 2017 sur 9 EPCI, soit 322 communes pour un total de 729 000 habitants (elle permet d'actualiser les données d'une enquête précédente menée en 2007), comprenant la CC Caux-Austreberthe. Les résultats (traités par l'Agence d'Urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure, sont disponibles à l'échelle globale et pour chacun des secteurs de la carte ci-contre.

L'Enquête Ménage Déplacement est un outil qui permet de recueillir des données de mobilité à l'échelle d'une aire urbaine un jour moyen de semaine. Elle aborde plusieurs grandes problématiques : l'origine/destination des flux, l'organisation des déplacements, les pratiques modales et intermodales ...

La mobilité journalière en 2017 à l'échelle de l'EMD est de 3,61 déplacements par jour et par personne contre 3,79 en 2007 (à périmètre équivalent) et 3,54 en moyenne sur les EMD réalisée en France.

Le nombre de déplacements est un peu moins important pour les habitants de la CCCA que pour le reste du territoire d'enquête, avec 3,29 déplacements par jour et par personne sur le secteur de la CCCA.

Ce sont ainsi plus de 69 000 déplacements quotidiens réalisés par les habitants de la CCCA (de plus de 5 ans). Ce chiffre est stable depuis 2007 (si on le compare à l'échelle du périmètre des 6 communes qui composaient le secteur de tirage de l'enquête sur la CCCA à l'époque).

En termes d'échelle de déplacements, on constate que 71,2% des déplacements des habitants de la CCCA sont réalisés au sein même de la CCCA (représentant une distance moyenne de 2,9 km), ce qui traduit un vrai bassin de vie quotidienne, alors que 28,8% sont en lien avec l'extérieur et sont réalisés sur des distances importantes (27,2 km en moyenne).

Un tiers des déplacements sont contraints :

- 33% des déplacements sont liés à des motifs contraints, c'est-à-dire le travail et les études
- Les déplacements liés à l'accompagnement et aux achats constituent les autres motifs les plus fréquents (hors travail et études) avec respectivement 16 % et 14 % (environ 20 % chacun en tenant compte des déplacements secondaires).

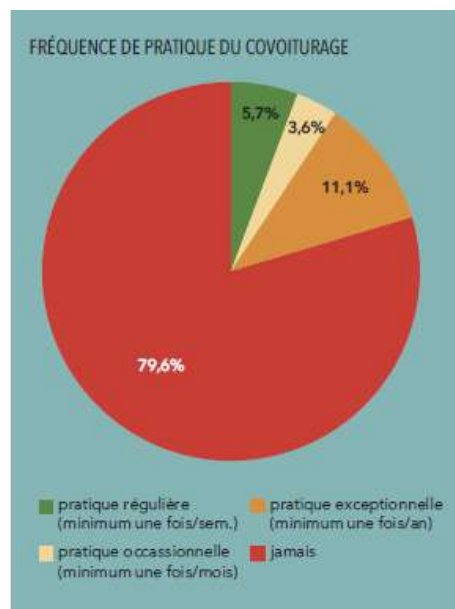
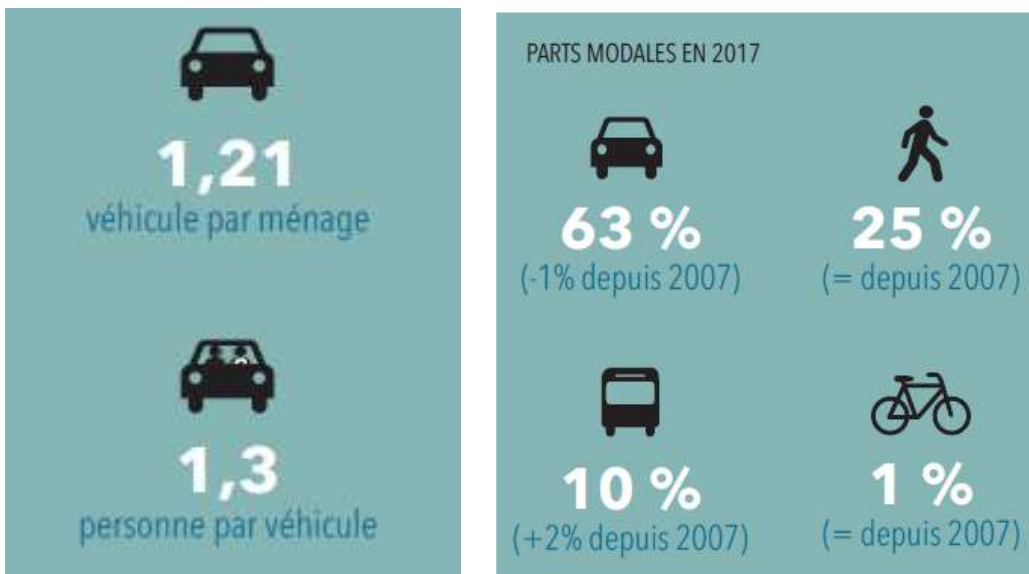
Déplacements quotidiens générés par les habitants de la CCCA (de plus de 5 ans) (source EMD 2017)

	EMD 2017	Distance moyenne du déplacement
<b>Déplacements réalisés par les habitants de la CCCA de plus de 5 ans des 9 communes</b>	<b>69 128</b>	10 km
<i>Dont interne CCCA :</i>	71,2 %	2,9 km
<i>Dont en lien avec l'extérieur :</i>	28,8%	27,2 km

**3,29 déplacements par jour réalisés par les habitants de la CCCA**

**71% des déplacements quotidiens des habitants de la CCCA sont réalisés en interne au territoire !**

Source EMD – représentation : Agence d'Urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure



**Une part modale de la voiture qui reste prédominante dans les déplacements sur le territoire d'enquête et qui a peu évolué :**

- Tous motifs et échelles de déplacements confondus, **la part modale de la voiture est de 62,7%, en très légère baisse depuis 2007 (-1%)** ; Avec plus d'1,5 million de déplacements sur les 2,43 millions au total (déplacements internes et d'échanges avec le territoire d'enquête), la voiture représente le mode de transports le plus utilisé, notamment dans les secteurs périurbains. **La moyenne des EMD en France présente une part modale moyenne de 64%.**
- Une part modale de 10% pour les transports en commun, en hausse depuis 2007 (+2%), mais avec un usage bien différencié selon les secteurs et le niveau d'offre proposée (bien plus élevé en milieu urbain que sur le périurbain).
- Concernant les modes actifs, on constate une part modale des déplacements piétons de 25%, qui en fait est le deuxième mode de transports le plus utilisé notamment en milieu urbain (équivalent à la moyenne nationale), et de 1% pour les cycles (stable depuis 2007 à périmètre équivalent).

**Le taux de motorisation est de 1,21 véhicule par ménage sur l'ensemble de l'aire d'étude (1,16 moyenne EMD en France).** Ce résultat cache néanmoins des disparités territoriales importantes avec un taux de motorisation beaucoup plus important dans les secteurs périurbains (avec plus de 1,6 véhicule par ménage en moyenne) qu'urbains (contre moins de 1,3 véhicule par ménage). **Quant au taux d'occupation des véhicules, il est de 1,3 personne par véhicule et présente peu de différences entre les secteurs** (il varie de 1,29 à 1,31) et est équivalent à ce qui s'observe à l'échelle nationale (1,32).

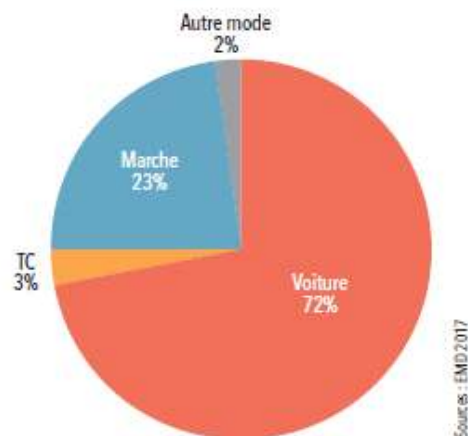
**Une pratique du covoiturage limité au regard de l'utilisation de la voiture, qui traduit une forte prédominance de l'autosolisme :** on recense moins de 6% d'utilisateurs réguliers du covoiturage et cette part monte à près de 10 % si l'on cumule avec ceux qui le pratiquent occasionnellement au minimum une fois par mois. Ce sont donc près de 90% des répondants qui ne pratiquent jamais ou exceptionnellement le covoiturage au sein du périmètre de l'EMD.

**On observe en parallèle, une légère progression des déplacements intermodaux : ils sont passés de 3,7% en 2007 à 4,8% en 2017,** avec une progression qui concerne particulièrement les étudiants.

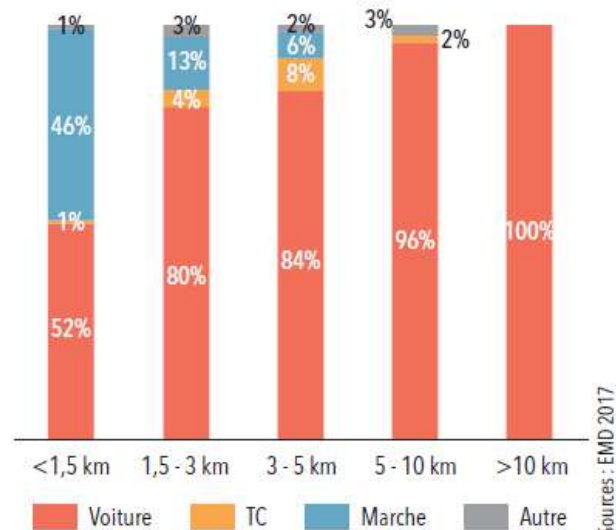
Flux internes – Evolution du nombre de déplacements effectués par jour en interne de la CCCA (source EMD 2017)

	2017	2007	Evolution 2007 - 2017
CCCA 9 communes (dont 6400 par des habitants hors CCCA)	55 627	-	-
CCCA 6 communes	50 243	50 864	- 1,2 %
% CCCA 6 communes	90 %	-	-

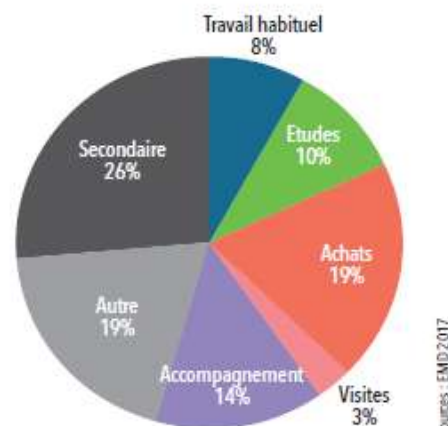
Part modale des déplacements internes de la CCCA (2017)



Parts modales des déplacements internes de la CCCA selon la distance cumulée (2017)



Part des déplacements internes de la CCCA selon le motif combiné (2017)



Le nombre de déplacements internes a légèrement baissé dans la CCCA pour passer de 50 864 déplacements/jour en 2007 à 50 243 déplacements/jour en 2017.

*Des déplacements internes sont les déplacements qui ont pour origine et pour destination un point de la CCCA. Ils peuvent être effectués à la fois par les habitants de la CCCA, mais aussi par les habitants extérieurs au territoire. Cette analyse géographique ne permet pas d’isoler le comportement des habitants ni de se comparer aux autres EMD.*

A l’échelle des déplacements internes la part modale de la voiture atteint 72% et son usage se renforce avec l’allongement de la distance à parcourir : seulement 52% des déplacements internes à la CCCA de moins d’1,5 km sont réalisés en voiture, contre 100% des déplacements de plus de 10km

La marche, avec 23% est le deuxième mode de déplacement pour les déplacements internes (proche de ce que l’on observe à l’échelle globale du périmètre) : la marche a pied a une part modale de 46% pour les déplacements internes de moins d’1,5 km, elle tombe à 13% entre 1,5 et 3km mais on constate encore 6% des déplacements entre 3 et 5km qui sont réalisés à pied (0% au-delà de 5km).

La part des transport en commun à l’échelle de la CCCA est avec 3%, bien en deçà de ce qui est observé à l’échelle du périmètre globale de l’enquête. Leur part modale maximale est de 8% pour les déplacements de 3 à 5km.

A l’échelle interne, le motif principal des déplacements internes sont les motifs secondaires avec 26%, suivi du motif achat avec 19%. Le travail représente seulement 8% des déplacements, et les études 10%.

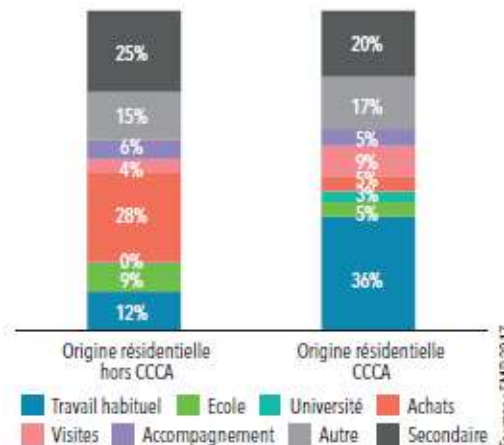
*Les déplacements secondaires sont les déplacements qui n’ont aucun lien avec le domicile, par exemple travail-achats.*



Flux d'échange – Evolution du nombre de déplacements effectués par jour en échange entre la CCCA et les autres territoires (source EMD 2017)

	2017	2007	Evolution 2007 - 2017
<b>CCCA 9 communes</b>	58 501 (dont 38 600 réalisés par des habitants hors CCCA)	-	-
<b>CCCA 6 communes</b>	56 011	54 972	1,9 %
<b>% CCCA 6 communes</b>	96 %	-	-

Part des déplacements d'échanges avec la CCCA selon le motif combiné et l'origine résidentielle (2017)



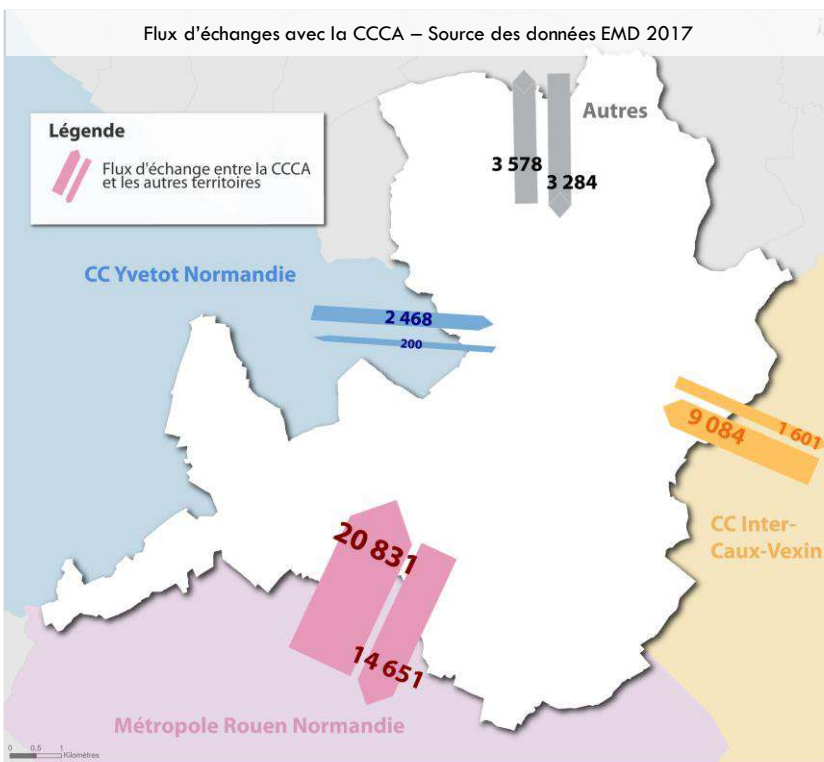
Environs 58 500 déplacements externes par jour entre la CCCA et les autres territoires en 2017, soit une hausse de 1,9% depuis 2007.

Des flux entrants plus importants que les flux sortants : les flux entrants représentent 68% des flux d'échange en 2017, et les sortants représentent donc 32%.

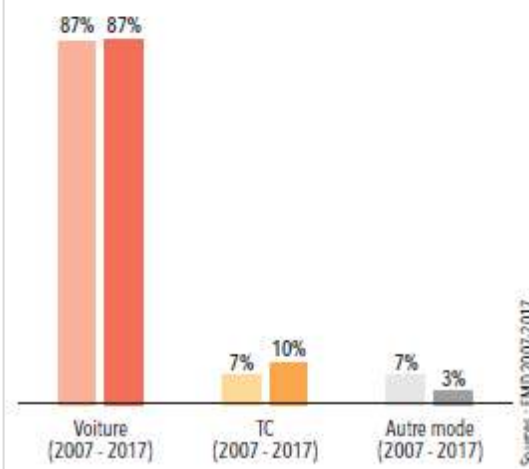
60% des flux d'échanges du territoire de la CCCA se font la Métropole de Rouen Normandie (MRN) : des flux d'échange avec la MRN qui sont également davantage en direction de la CCCA avec 20 800 déplacements en direction de la CCCA, contre 14 650 en direction de la MRN.

Les échanges avec la CC Yvetot Normandie et la CC Inter-Caux-Vexin sont aussi quasiment exclusivement des flux entrants.

*Les déplacements d'échanges, sont les déplacements qui ont pour origine ou pour destination un point extérieur de la CCCA. Ils peuvent être effectués à la fois par les habitants de la CCCA, mais aussi par les habitants extérieurs au territoire.*



Évolution des parts modales des déplacements d'échanges avec la CCCA (2007-2017)



Une part modale de la voiture quasi-exclusive dans les échanges externes : 87 % des flux d'échange réalisés avec la CCCA sont réalisés en voiture (un chiffre stable par rapport à 2007) contre 10% en transports collectifs (en forte augmentation depuis 2007) et 3% via d'autres modes de transport.

Des flux en direction de la CCCA majoritairement liés aux achats, et des flux en direction de l'extérieur davantage liés au travail : 28% des déplacements entrants sont liés au motif achats contre seulement 12% pour le motif travail. 36% des déplacements sortants sont liés au motif travail, contre seulement 5% pour le motif achats. Les déplacements secondaires sont un motif important à la fois pour les flux entrants et sortants.

*Les déplacements secondaires sont les déplacements qui n'ont aucun lien avec le domicile, par exemple travail-achats.*

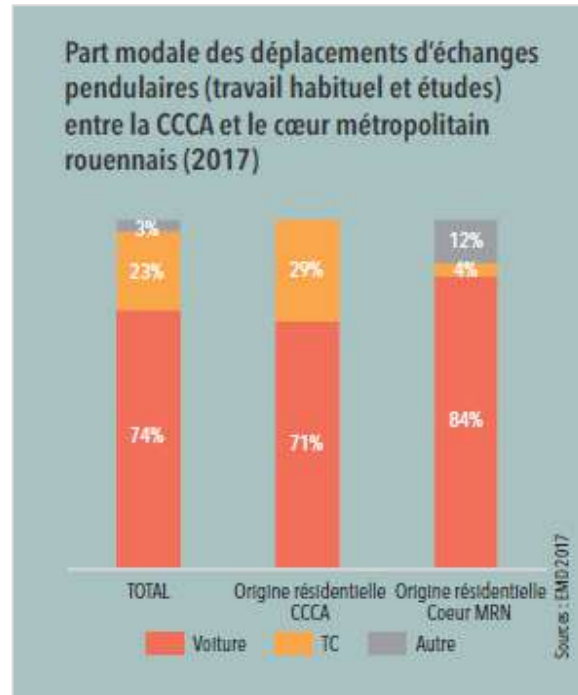
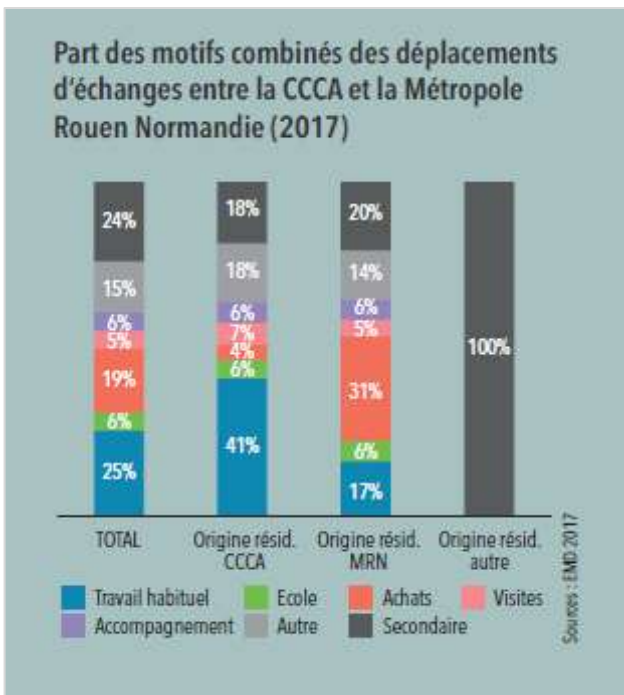


**Des flux plus importants que le cœur d'agglomération rouennaise**

- 60% des déplacements entre la MRN et la CCCA sont réalisés par des habitants de la MRN
- Cette tendance s'inverse cependant quand on regarde les flux d'échange entre la CCCA et le cœur métropolitain rouennais (14 communes et 60% des flux).

**Une polarisation économique exercée par la métropole rouennaise sur le territoire de la CCCA :**

- Des déplacements pendulaires (domicile - travail/études) plus importants en direction de la MRN.
- Le travail est en effet le premier motif de déplacement des habitants de la CCCA vers la MRN (41%) alors qu'il est plus minoritaire dans l'autre sens (17%).



**Une polarisation par les achats exercée par la CCCA sur les communes du nord et de l'ouest de la MRN :**

- Les habitants de la MRN se déplacent davantage pour le motif achat vers la CCCA (31%) alors que ce motif est moindre dans l'autre sens (19%).
- Des déplacements pour le motif achat important en direction de la CCCA, en lien avec la zone commerciale de Barentin qui rayonne largement au delà du territoire de la CCCA.

**Un usage différencié des transports collectifs entre les habitants de la CCCA et de la MRN pour les déplacements pendulaires :**

- Les habitants de la CCCA utilisent davantage les transports en commun (29%) que les habitants de la MRN (4%) pour leurs déplacements pendulaires entre ces deux pôles. Les solutions de transport en commun semblent plus adaptées en direction de Rouen pour les flux pendulaires.

**10 500**  
actifs  
**8500**  
emplois

**2/3**  
des actifs de la  
CCCA ne travaillent  
pas sur le territoire

**63%**  
des flux internes  
sont intra-  
communaux

**Le territoire compte un peu  
d'emplois, soit un déficit de 2 000 emplois en 2017 :**

- 1/3 des actifs de la CCCA (3 445 personnes) travaillent sur le territoire, et 2/3 ( soit environs 7 000 personnes) en sortent pour travailler ;
- En contrepartie 5 074 actifs venant de l'extérieur rentrent quotidiennement sur le territoire pour travailler.

**En 2017, sur les 8 519 emplois au sein de la CCCA :**

- 40% d'entre eux (soit 3 445 emplois) sont occupés par les habitants.
- 60% d'entre eux (soit 5 074 emplois) sont occupés par des actifs en provenance de l'extérieur.

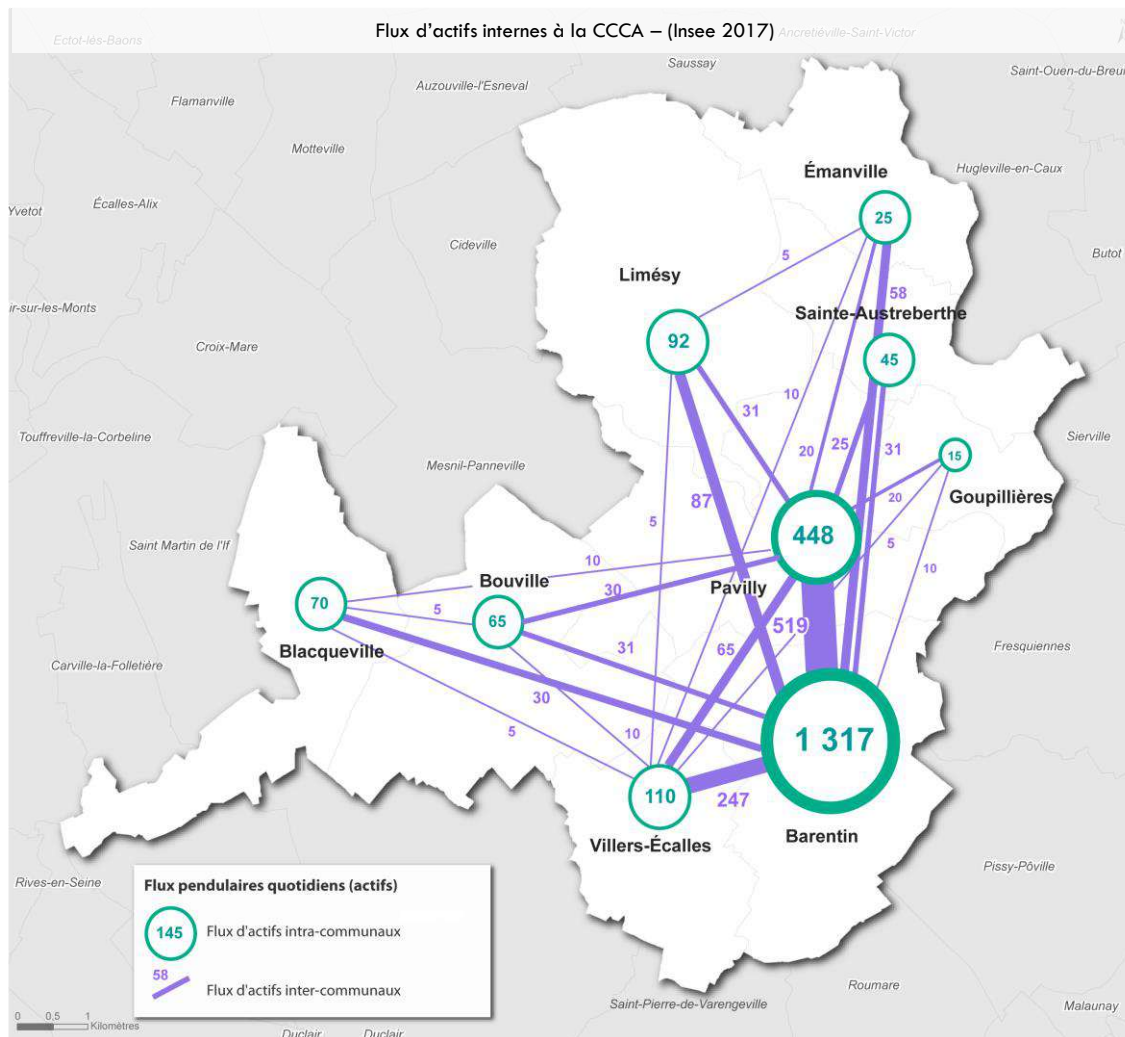
**Des flux intra-communaux prédominants dans l'organisation des flux internes d'actifs dans la CCCA :**

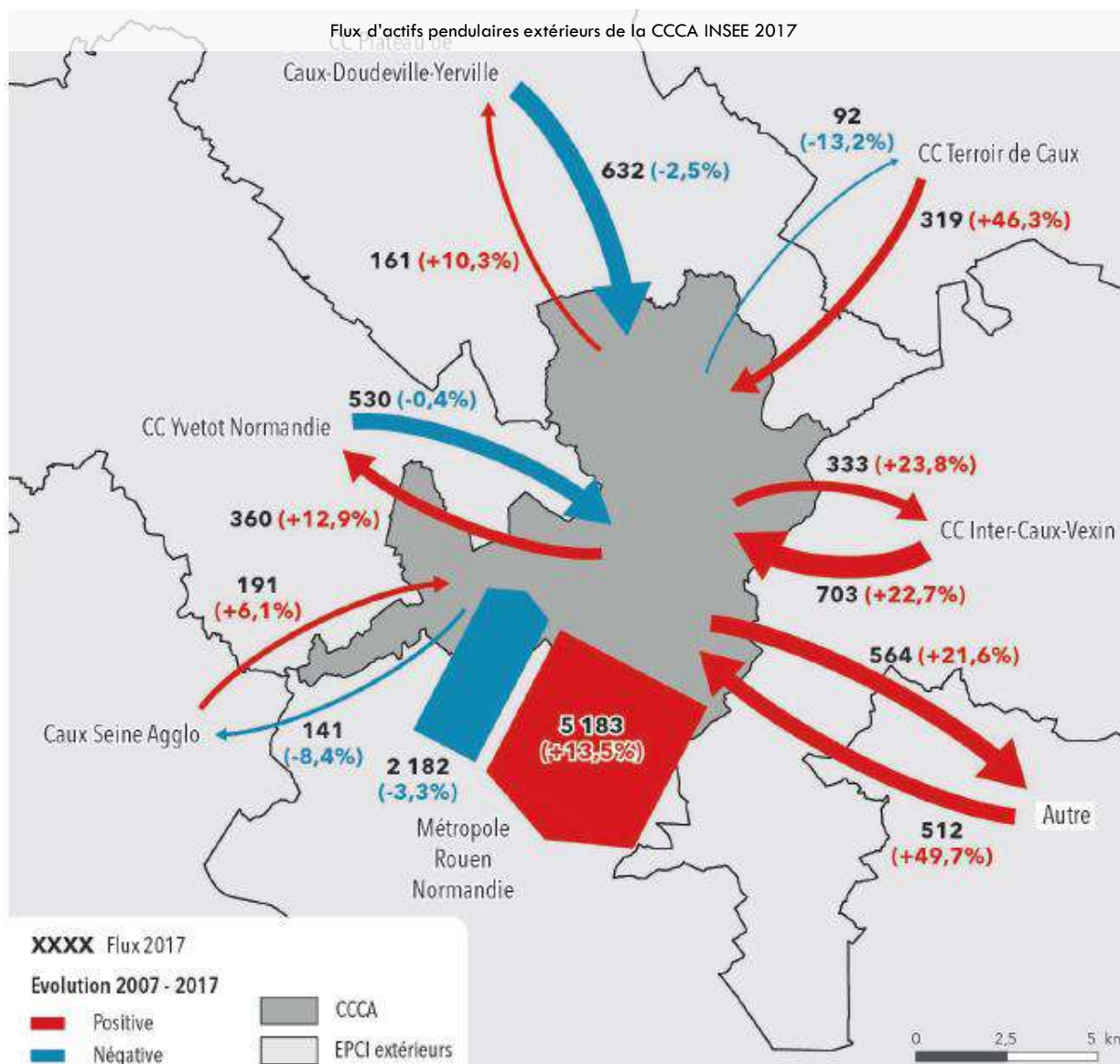
- Les flux intra-communaux sont majoritaires dans les déplacements internes avec 63% des flux, puisque 2 187 actifs sur 3 445 qui restent sur la CCCA travaillent dans leur commune de résidence.
- Les flux inter-communaux représentent seulement 37% des flux, soit 1 258 actifs qui se déplacent entre les communes de la CCCA.

**La commune de Barentin polarise la majorité des flux d'actifs internes à l'échelle de la CCCA :**

- 60% des flux intra communaux internes totaux de la CCCA (1 317)
- 55% des flux internes inter-communaux ont pour destination Barentin.

**Le second pôle de l'agglomération, Pavilly, concentre 20% des flux communaux (448) et est la destination de 20% des flux intra-communaux.**





**7 048**  
 Actifs quittent le territoire pour se rendre sur leur lieu de travail

- 74% de la totalité des flux d'actifs sortants (soit 5 183 actifs), sont en direction de la Métropole de Rouen Normandie.
- Le nombre de navetteurs en direction de la MRN a par ailleurs augmenté de 13,5% entre 2007 et 2017
- Les flux sortants en direction des autres territoires sont moins importants que les flux entrants : le deuxième pôle qui attire les actifs de la CCCA et la CC d'Yvetot Normandie avec 360 actifs.

**5 074**  
 Actifs entrent sur le territoire pour se rendre sur leur lieu de travail

Hormis concernant les échanges avec la MRN (2182 entrant pour 5183 sortant, la CCCA enregistre un solde de navetteurs positifs avec les autres territoires, puisque les flux entrants sont à minima deux fois plus nombreux que les flux sortants pour les EPCI limitrophes (toutefois ces flux entrants tendent à diminuer depuis 2007).

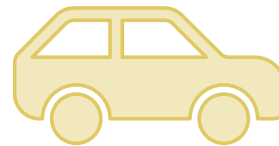
- Par exemple, la CC Inter-Caux Vexin attire seulement 333 actifs de la CCCA, alors que 703 de ces actifs viennent travailler dans la CCCA.
- Pour la CC Plateau de Caux le rapport est même de 1 à 4.

La CCCA est polarisée économiquement par la Métropole de Rouen Normandie, mais exerce également une force de polarisation locale sur les territoires limitrophes.

Part modale des déplacements domicile travail– (source Insee 2017)

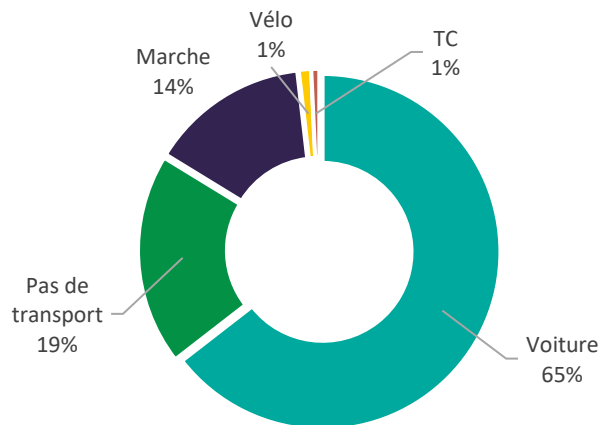
Mode	Nombre de déplacements domicile – travail	Part modale
Voiture, Camionnette, Fourgonnette	13 516	90 %
Vélo (dont VAE)	47	0,3 %
Marche (ou roller, patinette)	362	2,3%
Transports en commun	668	4,4%
Pas de transport	452	3 %
<b>Total</b>	<b>14 378</b>	<b>100%</b>

**90 %**  
des flux domicile-travail sont réalisés en voiture



- Une part modale de la voiture quasi-exclusive (90%) pour les flux domicile travail impliquant la CCCA (flux internes, entrants et sortants confondus).
- Une part des modes doux négligeable : 2% des trajets sont réalisés à pied ou en trottinette pour se rendre au travail, et la part du vélo est négligeable (0,3%)
- Les transports en commun représentent tout de même 4,4% des déplacements domicile-travail, mais ce chiffre est très différent selon le type de déplacement
  - En interne, la part modale des transports en commun est d'à peine 1%
  - Pour les déplacements domicile-travail sortants, la part des transports en commun s'élève à 8,4%

Part modale des déplacements intra-communales



**65 %**  
des flux domicile-travail en intra-communal sont réalisés en voiture

**15 %**  
des flux domicile-travail en intra-communal sont réalisés à pied

**PART MODALE DES DEPLACEMENTS DOMICILE – TRAVAIL EN INTRACOMMUNAL**

Concernant les déplacements domicile-travail internes à la commune, l'hégémonie de la voiture est moins marquée, avec une part modale de seulement 65%.

- A noter que 19% des habitants de la CCCA qui travaillent dans leur commune de résidence ne se déplacent pas pour se rendre à leur travail.
- La marche occupe une place intéressante, avec une part modale de 14% pour les trajets intra-communales. Le vélo a toujours une part négligeable, avec un peu plus d'1% de part modale
- Les transports en commun occupe en interne une part très faible avec seulement 1% de part modale.



**Une offre scolaire complète sur le territoire concentrée dans les communes de Barentin et Pavilly pour ce qui est des collèges et lycées. :**

- Barentin : 5 écoles maternelles, 6 écoles primaires, 2 collège et 3 lycées (dont 2 lycées professionnels)
- Pavilly : 2 écoles maternelles, 3 écoles primaires et 1 collège

**Une offre scolaire plus limitée dans les autres communes de la CCCA, mais toutes disposent d'écoles primaires assurant des déplacements de proximité :**

- Des écoles élémentaires intégrant maternelle et primaire dans les communes de Villers-Ecalles, Bouville, Blacqueville, Limésy, Emanville, Sainte-Austreberthe et Goupillières

**3 zones d'affectation pour les collèges, auxquels sont rattachés tous les élèves de la CCCA et qui rayonnent sur les communes limitrophes :**

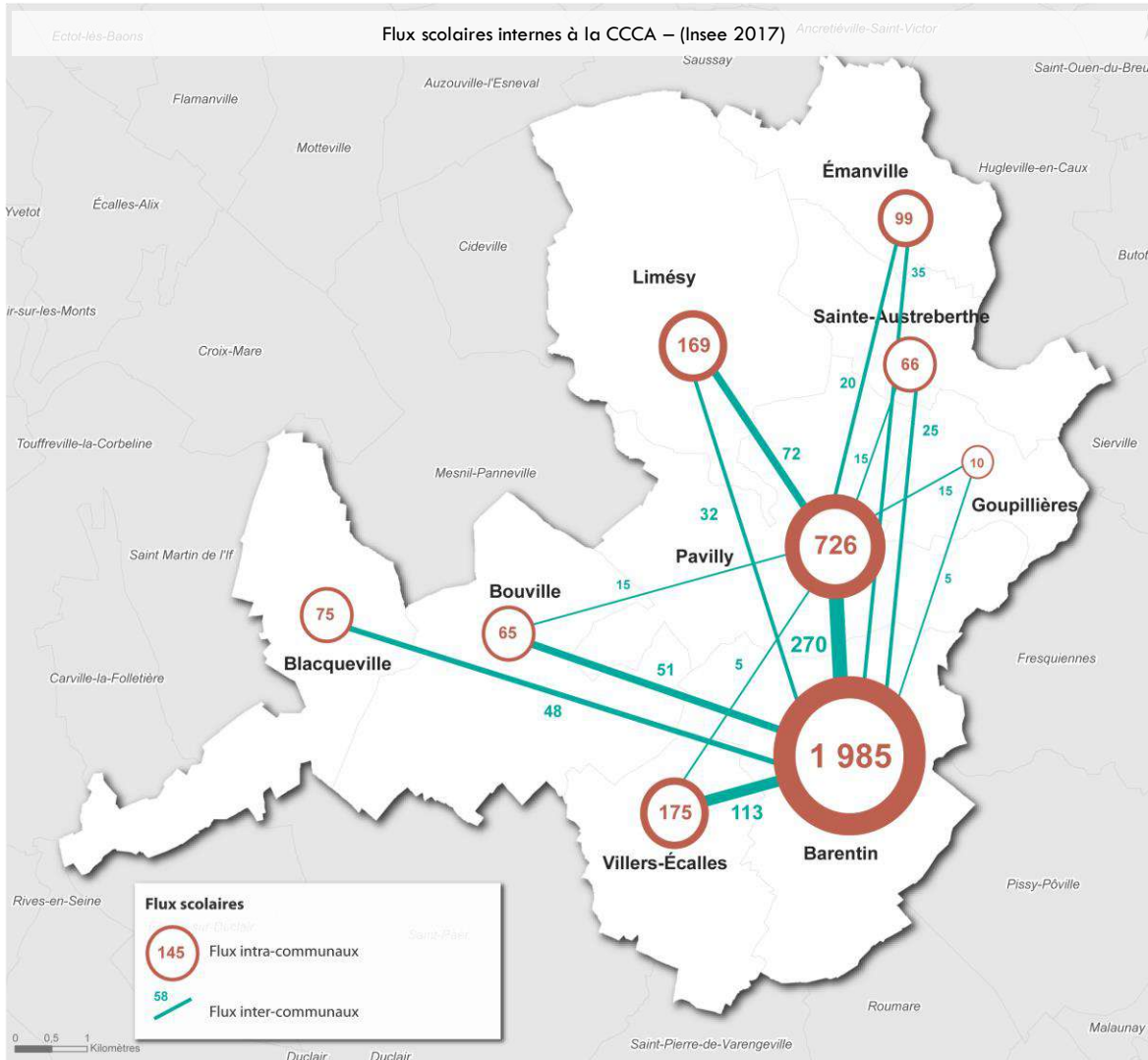
- Collège Les Hauts de Saffimbec – Pavilly : communes de Pavilly, Limésy, Emanville, Sainte-Austreberthe, Goupillières et Fresquiennes
- Collège Catherine Bernard – Barentin : communes de Barentin, Villers-Ecalles, Bouville, Blacqueville, Carville-La-Folletière, Saint Martin de l'If, Croix-Mare, Mesnil-Pane
- Collège André-Marie : communes de Barentin, Roumare et Pissy-Pôville

**5 433**  
 Scolaires vivent sur le territoire

**5 839**  
 Scolaire y étudient

**70 %**  
 des scolaires  
 du territoire  
 y étudient

**82 %**  
 des flux internes  
 sont intra-  
 communaux



**Un territoire attractif pour les scolaires**

- Le territoire compte 5 433 scolaires en 2017
- 75% des élèves (4 088) habitant dans la CCCA et y sont scolarisés, et 30% (1344) sont scolarisés à l'extérieur
- En contrepartie 1 751 scolaires rentrent tous les jours sur le territoire

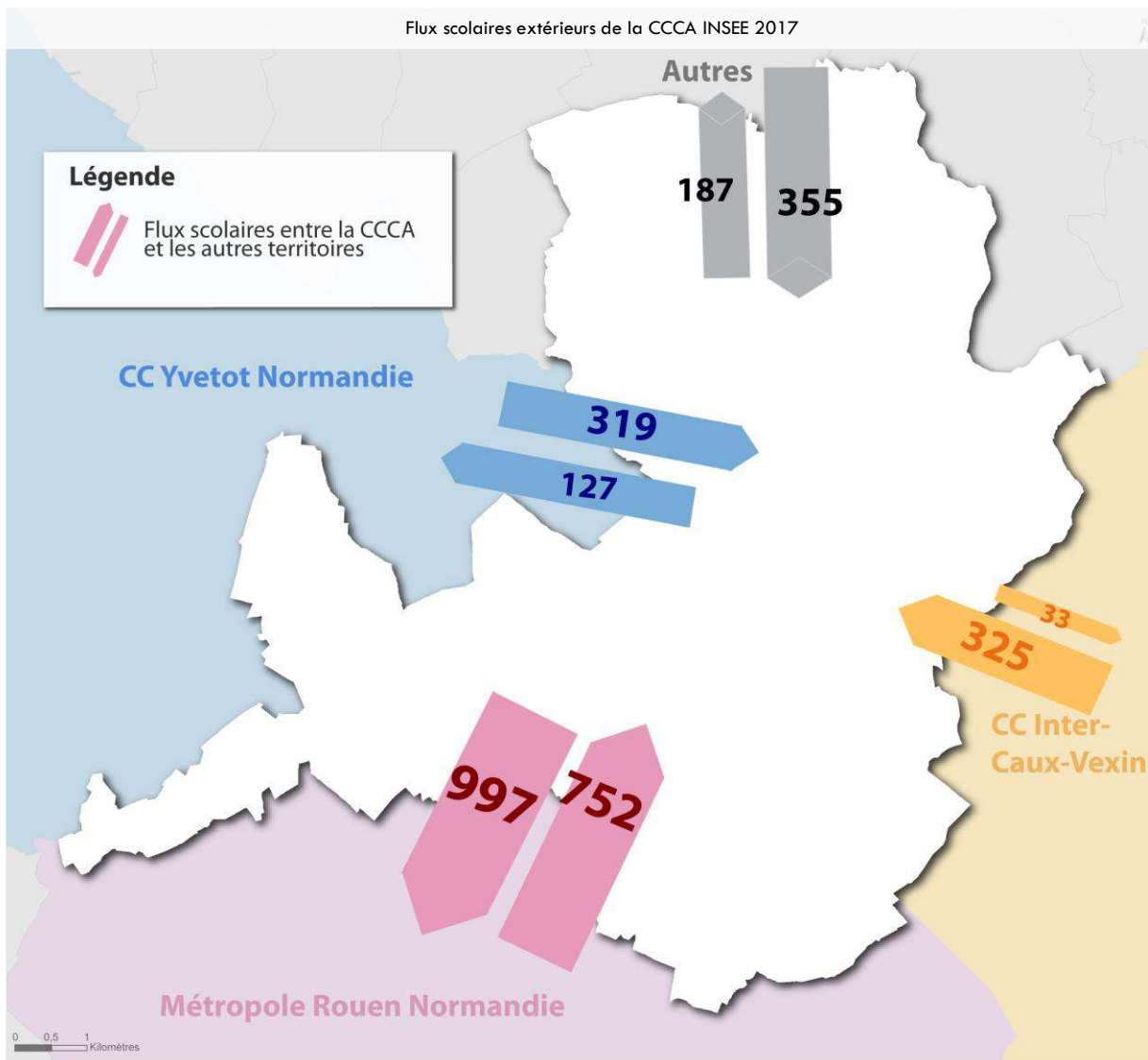
**En 2017, 5 839 élèves étudient en 2017 au sein de la CCCA, dont une part importante d'élèves provenant de l'extérieur du territoire : 30% qui sont scolarisé principalement dans les collèges et lycées qui rayonnent au delà de la CCCA.**

**Des flux scolaires intra-communaux prédominants dans les flux internes :**

- Les flux intra-communaux sont majoritaires dans les déplacements internes avec 3 369 élèves qui étudient dans leur commune de résidence et représentent 82% des flux internes. Ils réalisent des déplacements courts donc qui sont potentiellement une cible pour les modes actifs si les conditions de sécurité sont réunies.
- Les flux inter-communaux représentent 18% des flux, soit 719 élèves.

**Comme pour les flux d'actifs, la commune de Barentin occupe une place centrale sur le territoire pour les flux scolaires internes, à la fois en intra-communal, mais attire également beaucoup d'élèves en inter-communal :**

- Elle concentre 48% des flux scolaires intra-communaux (1 985)
- Et Barentin est également la destination principale des flux internes inter-communaux, avec 70% des flux à destination (499 des 719 élèves).



**A l’inverse de ce que l’on observe pour les échanges avec MNR, les flux scolaires sont moins déséquilibrés :**

- Les élèves de la CCCA qui vont étudier en direction de la MRN représentent 75% des flux sortants. 997 élèves de la CCCA s’y rendent, et 752 élèves sont accueillis sur le territoire.
- En dehors de la MRN, le deuxième pôle attracteur pour les scolaire est la CC d’Yvetot Normandie, qui accueille 127 élèves.

**Comme pour les flux d’actifs, la CCCA exerce pour le public scolaire un effet attracteur sur les autres territoires environnants :**

- Comme nous pouvons le voir sur la carte d’affectation scolaire, une partie des élèves de communes environnantes situées dans la CC Yvetot Normandie, la CC Inter-Caux Vexin et la MRN sont affectés dans les collèges et lycée de Barentin et Pavilly.
- Par exemple, 325 élèves de la CC Inter-Caux Vexin sont scolarisés sur la CCCA alors qu’ils ne sont que 33 à habiter sur la CCCA à se rendre sur un établissements scolaires de la CC Inter-Caux Vexin.

**1 344**  
Scolaires sortant du territoire

**1 751**  
Scolaires entrant sur le territoire

Envoyé en préfecture le 20/03/2025

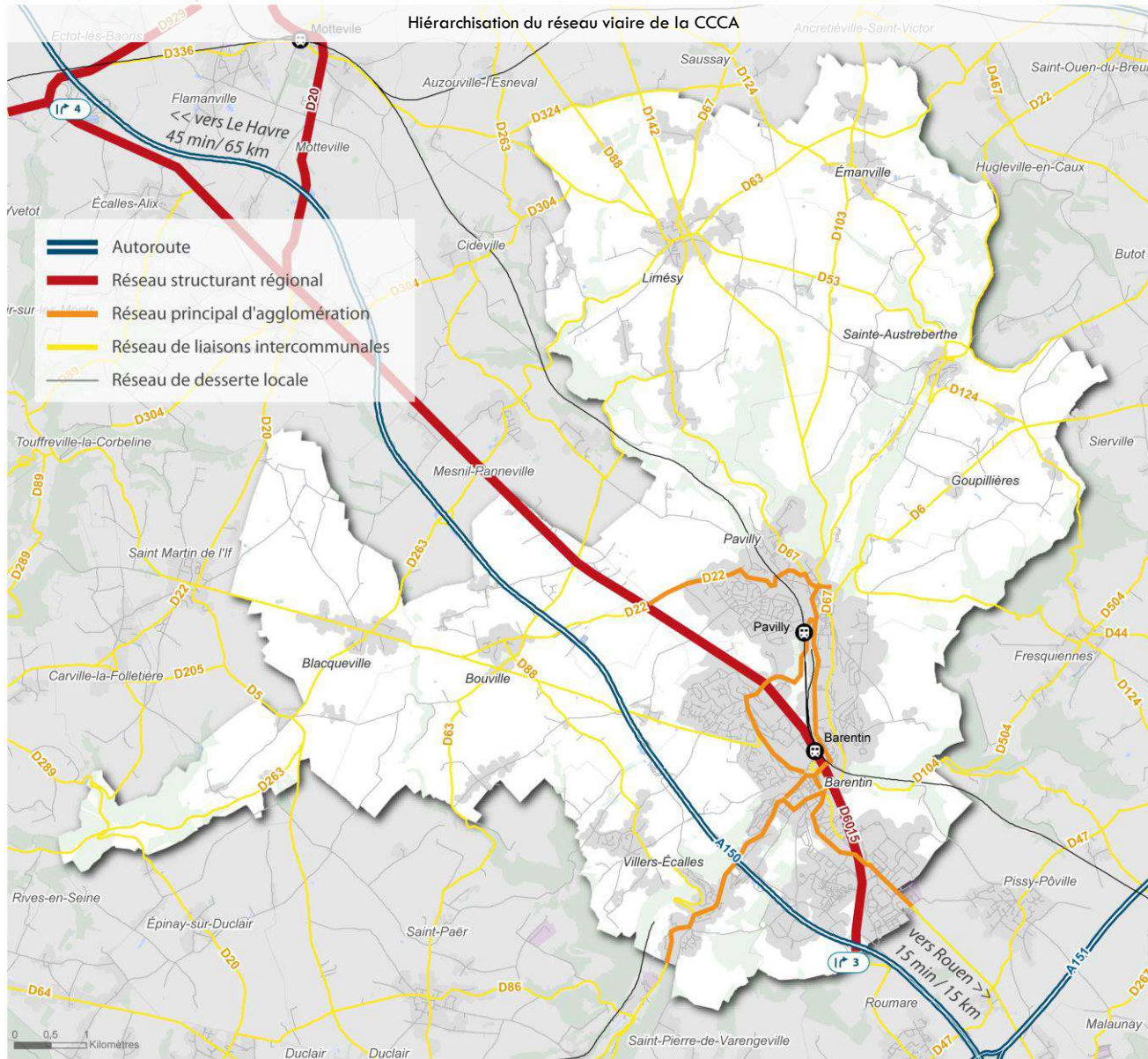
Reçu en préfecture le 20/03/2025

Publié le

ID : 076-247600646-20250319-DELB20250026-DE



## Les conditions de circulations et de stationnement



**Un territoire bien connecté, particulièrement le secteur sud et la commune de Barentin :**

- La CCCA est traversée par l'autoroute A150 qui relie le Havre à Rouen : les temps de parcours vers ces deux destinations sont respectivement de 45min et de 15min. Seul l'échangeur 3 au sud de Barentin permet de connecter le territoire à l'A150.
- L'autoroute A151 en direction de Dieppe est également proche du territoire, et la connexion est possible notamment au niveau de l'échangeur 2 de Roumare, dans le sens Rouen Dieppe (il est impossible de sortir dans le sens Dieppe-Rouen).
- Hormis l'axe autoroutier, la départementale D6015 est l'autre axe majeur qui dessert et traverse le territoire, en passant à proximité immédiate du centre ville de Barentin. C'est un axe structurant au niveau régional pour faire le lien entre Rouen et Yvetot sans utiliser l'A150.

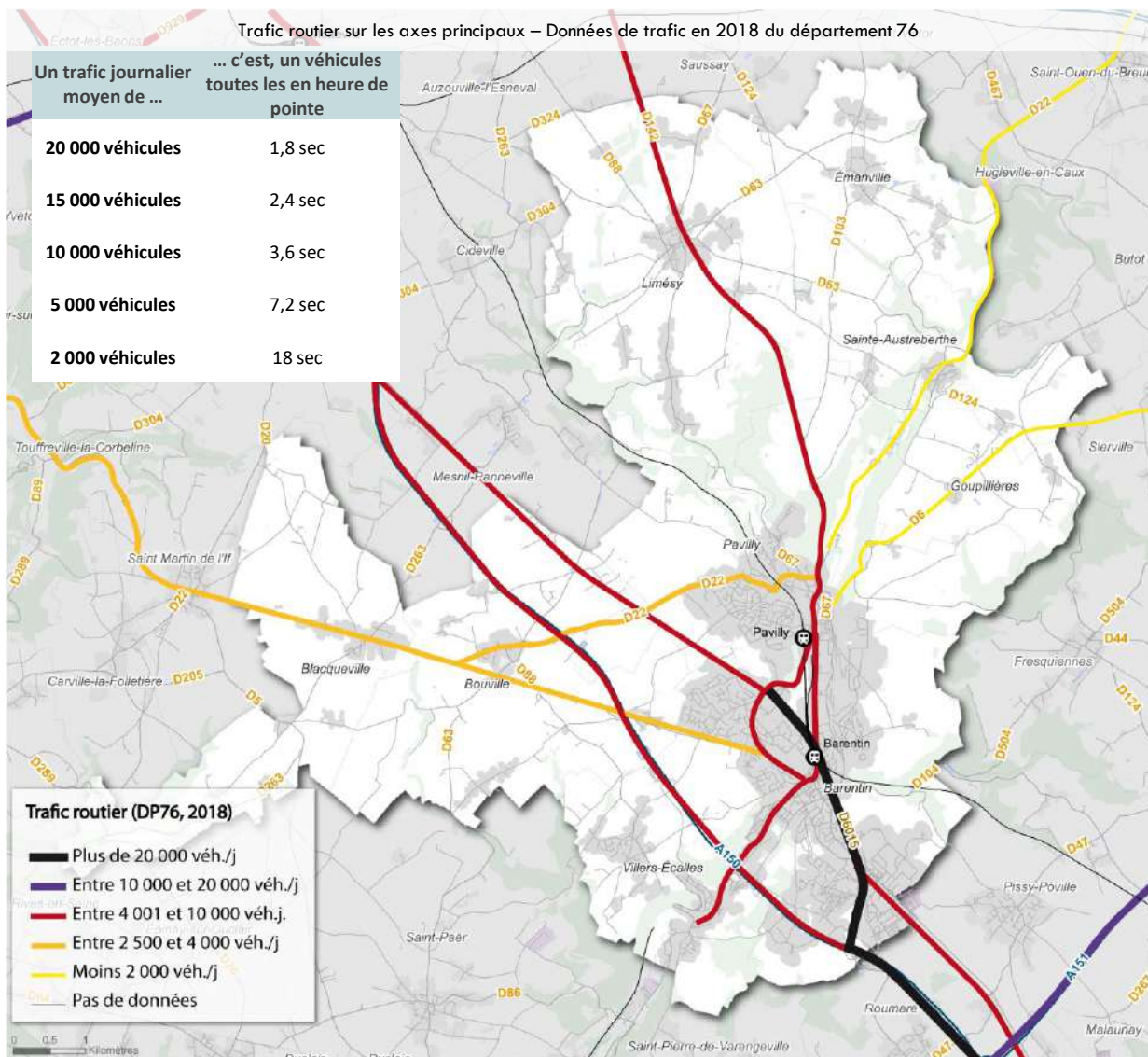
**Un réseau principal d'agglomération qui maille le fond de Vallée et ses environs au sud du territoire :**

- Les départementales D22, D67, D142 et D143 sont des axes importants de desserte intercommunale au sein de la CC Caux Austreberthe. Elles structurent la distribution des flux dans le territoire

**Des départementales secondaires qui assurent un bon maillage intercommunal :**

- Un réseau de départementales qui relie les centres-bourgs aux différents hameaux du territoire, et qui permettent le rabattement vers le réseau principal.

**Un réseau de desserte locale très dense notamment au sud du territoire** sur les communes de Barentin, de Pavilly, et dans une moindre mesure de Villers-Ecalles, avec une continuité urbaine que l'on ne retrouve pas forcément ailleurs sur le territoire.



**Un trafic routier particulièrement important sur le territoire en direction de Rouen, de la zone commerciale de Barentin et jusqu'au centre ville :**

- Près de 35 000 véhicules par jour sur la portion d'autoroute A 150 entre Barentin et Rouen, qui, du fait de sa gratuité, est l'axe structurant de tous les déplacements de proximité entre la CCCA et MRN.
- Plus de 28 000 véhicules comptabilisés sur la D 6015, au niveau de l'entrée du centre commercial de Barentin
- Des niveaux de circulation également importants sur la D 142, à la traversée des centres villes de Barentin et Pavilly

**Des axes de circulation Nord-Sud en direction d'Yvetot et de Yerville qui présentent aussi des niveaux de trafic élevés.**

**Une fréquentation plus faible sur le nord du territoire.**

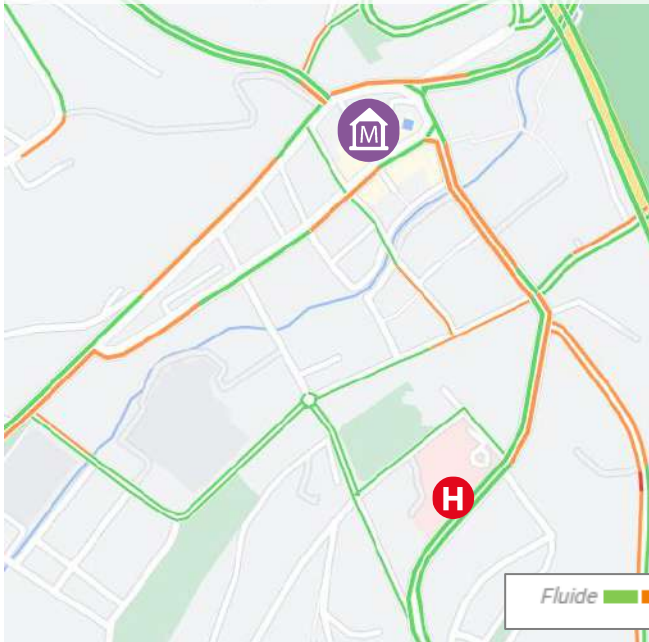
Malgré les données de trafics observées, la circulation sur le territoire est plutôt aisée et les difficultés rencontrées sont soit ponctuelles (heure de pointe du matin ou soir avec ralentissement sur la D6015 par exemple) soit très localisées en centre bourg (carrefour à feux au centre de Pavilly qui provoque parfois une remontée de fil en lien avec le passage à niveau). Les principales difficultés de circulation s'observent sur la zone commerciale de Barentin, puis au-delà du territoire sur l'A150 en direction de Rouen.

**Une réflexion pour la réalisation d'un contournement du centre ville au sud de la ville :**

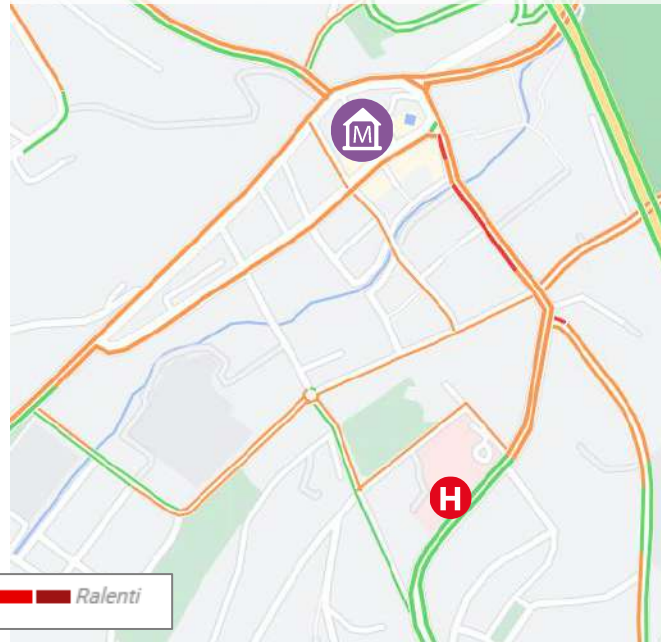
- D'après la commune, 100 à 120 poids lourds traversent chaque jour le centre-ville de Barentin pour desservir les entreprises de la vallée : augmentation de la pollution, du risque d'accidentologie, congestion, détérioration du cadre ...
- Une étude en vue de la réalisation d'un contournement au sud de la ville pour remédier à cette surcharge du centre ville par les poids lourds, et également diminuer leurs temps de parcours sera lancée prochainement et sera portée par le département.



Trafic habituel le jeudi à 8h30 dans le centre ville de Barentin – Source : Google trafic



Trafic habituel le jeudi à 11h dans le centre ville de Barentin – Source : Google trafic



**Illustration des conditions de circulations à Barentin.**

**Des ralentissements dans le centre-ville de Barentin plus importants en milieu de matinée qu'à l'heure de pointe du matin.**

Quand on regarde les relevés de circulation Google Trafic, on remarque que les ralentissements sont plus marqués à 11h du matin que pendant les heures de pointe dans le centre-ville ce qui signifie que c'est l'activité commerciale, les services... qui génèrent les flux les plus importants et que les trajets pendulaires évitent plutôt le centre-ville.

**Une organisation de la circulation contraignante :**

- Beaucoup de voies à sens unique, qui ont pour avantage de fluidifier le trafic et les carrefours, mais qui contraignent les usagers à des détours et des trajets en boucle.
- Une organisation qui peut compliquer l'accès aux commerces et générer du trafic inutile.

Sens unique à Barentin, Rue de la République



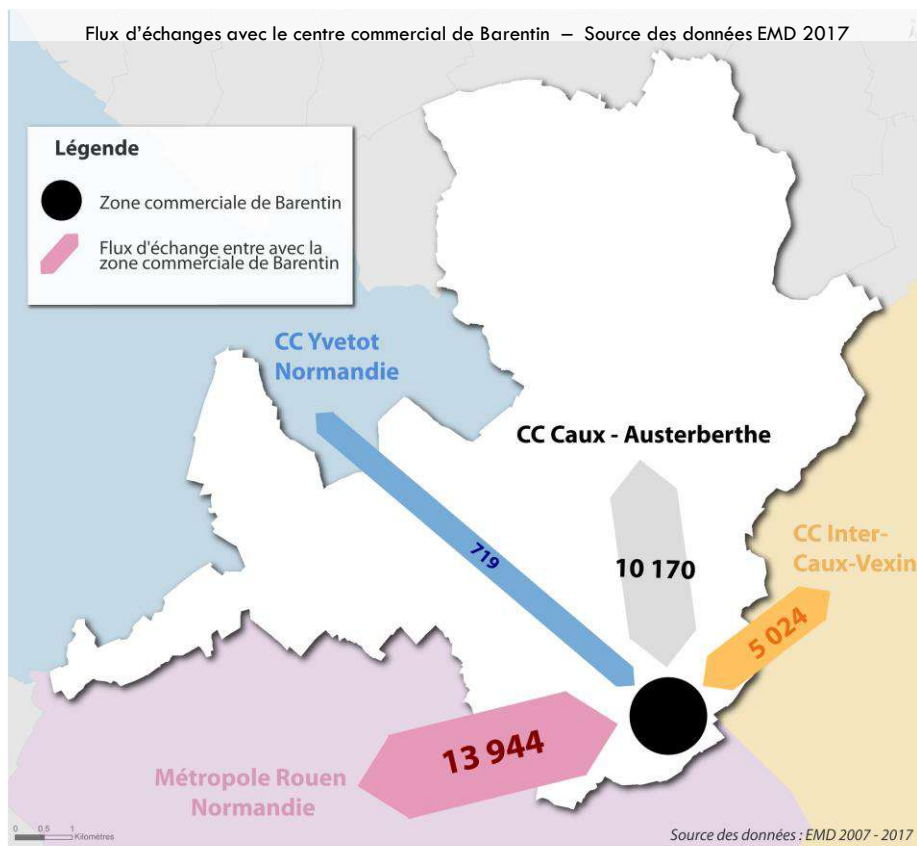
Sens uniques au centre-ville de Barentin, rue Louis Leseigneur



Sens uniques au centre-ville de Barentin, rue du Général Giraud



Envoyé en préfecture le 20/03/2025  
 Reçu en préfecture le 20/03/2025  
 Publié le  
 ID : 076-247600646-20250319-DELB20250026-DE



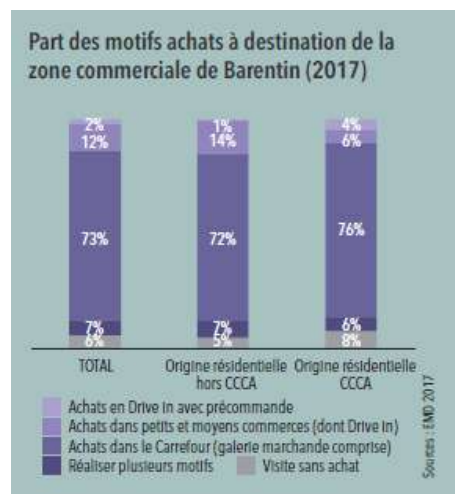
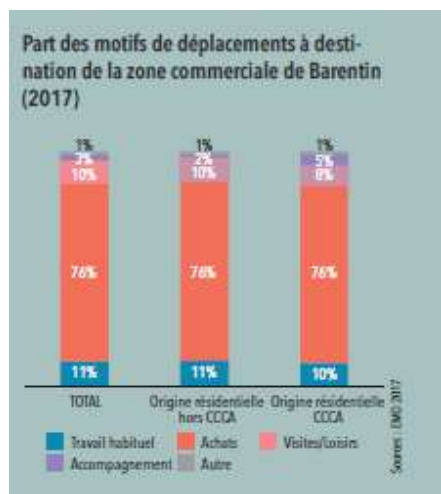
La zone commerciale de Barentin, située au sein de la Z.A.C. du Mesnil-Roux rassemble plus 200 entreprises et concentre environ 2 500 emplois, ce qui en fait le principal pôle commercial et économique du territoire. En outre, située aux portes de la Métropole de Rouen Normandie, elle est l'un des deux plus grands centres commerciaux du bassin de vie rouennais (avec celui de Tourville-la-Rivière) et une des plus attractives de la région.

Desservie directement par l'A150 et la D6015 (qui longe l'autoroute depuis Rouen), la zone commerciale génère plus de 32 000 déplacements par jour.

Comme le montre l'origine des flux, la zone commerciale présente une attractivité forte, au-delà de la CCCA (MNR, CC inter-Caux Vexin, CC de Yvetot Normandie) :

- Les deux tiers des flux sont réalisés par des habitants des territoires extérieurs, les habitants de la CCCA ne contribuant qu'à 32% des flux avec environ 10 170 déplacements générés.
- Les habitants de MRN sont majoritaires, avec 14 000 déplacements générés par jour.

Sans surprise, on observe une prédominance du motif achat pour les déplacements vers la zone commerciale :



- Toutes origines résidentielles confondues, le motif achat représente 76% des déplacements vers la zone commerciale, devant le motif travail, avec 11% des flux.
- Le motif de loisir représente quant à lui environ 10% des déplacements

Une concentration des déplacements vers le centre commercial Carrefour (galerie marchande comprises). En effet, près des 3/4 des personnes se déplaçant vers la zone commerciale de Barentin s'y rendent pour faire des courses dans le Carrefour et sa galerie marchande (source : EMD, 2017). Les achats dans les petits et moyens commerces ne représentent que 12% des motifs de déplacement parmi les motifs achats.

**La voiture comme mode de transport quasi-exclusif pour se rendre dans la zone commerciale de Barentin :**

- Au total, 94% des flux réalisés en lien avec la zone commerciale de Barentin sont réalisés en voiture. Les habitants de la CCCA utilisent tout de même un peu moins leur voiture pour s’y rendre (89%).
- Les transports en commun ne sont pas utilisés par les habitants extérieurs à la CCCA pour s’y rendre, et les habitants de la CCCA ne les utilisent qu’à hauteur de 2%.

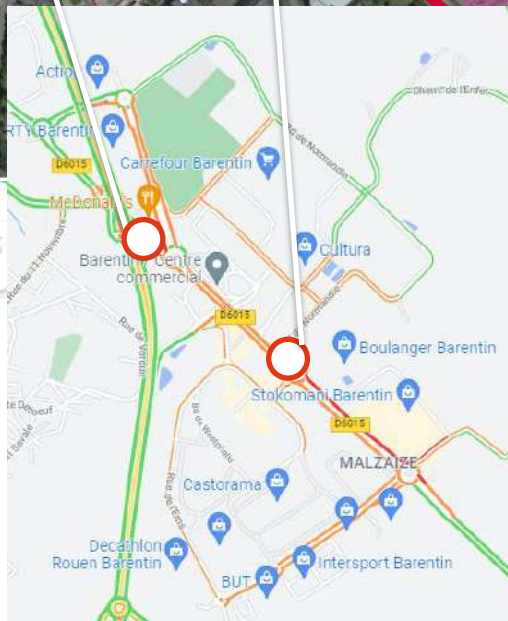
**La ligne régionale 26Y est la seule qui dessert le centre commercial, et ses arrêts sont peu fréquentés :**

- 1 030 montées cumulées par mois en moyenne sur les deux arrêts du centre commercial (2018), soit moins de 15% de la fréquentation de la ligne 26Y au sein de la CCCA.

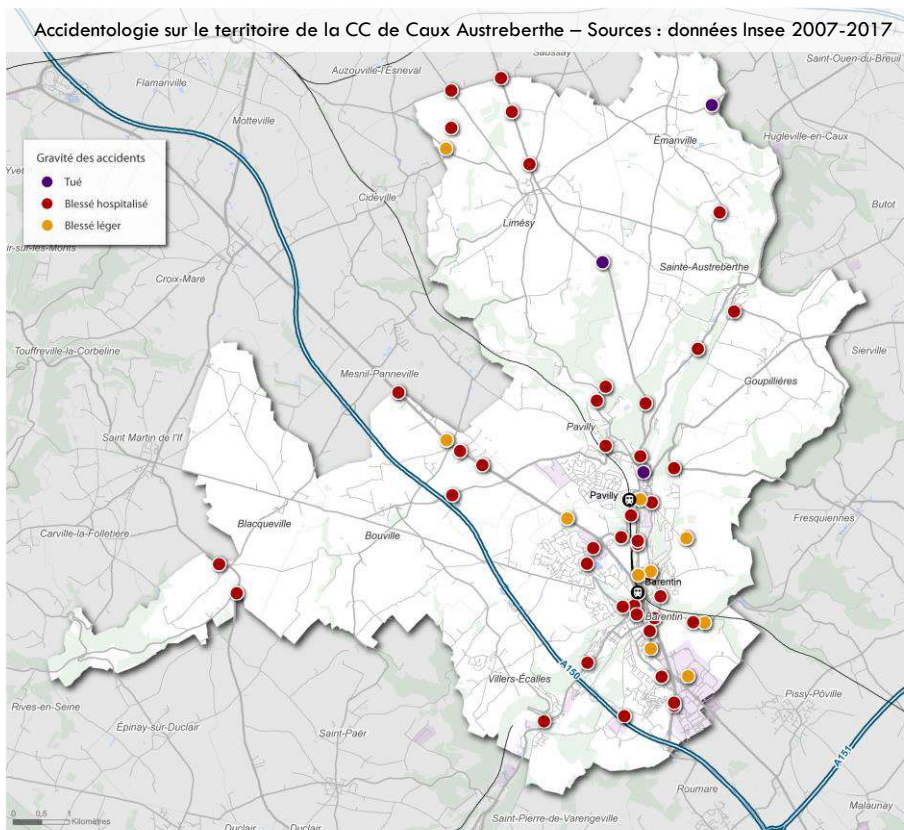
**Un espace prévu essentiellement pour la voiture :**

- La zone commerciale de Barentin est située hors du centre-ville, et les temps d’accès sont donc rallongés pour les modes doux. Pour les habitants de la CCCA, la marche est toutefois le deuxième mode de déplacement pour se rendre dans la zone commerciale, mais avec une part modale de 9%
- Une zone desservie par des grands axes routiers, des espaces de stationnement voiture de capacité très importantes, mais pas d’aménagements cyclables pour relier Barentin ni de stationnement vélos.
- La configuration de la zone avec notamment la D 6015 qui sépare la zone en deux forme une fracture pour la circulation au sein de la zone, limite les liaisons piétonnes...

**Des flux de circulation très importants sur les deux axes principaux pour relier la zone commerciale de Barentin : plus de 28 000 véhicules par jours comptabilisés sur la D67 à l’entrée de la zone commerciale, et près de 15 000 à l’entrée de la D 6015 qui engendre des conditions de circulation délicate, des retenues de files ... notamment les samedis.**



Une circulation délicate sur la zone commerciale (ex ci-contre le samedi en milieu d’après midi). Une étude globale de requalification de la zone est lancée qui viendra apporter des réponses sur le volet circulation tous modes.



**77 accidents recensés sur la période 2008 et 2017** qui ont entraîné les dommages corporels suivants :

- 31 blessés légers,
- 75 blessés hospitalisés,
- et 10 tués.

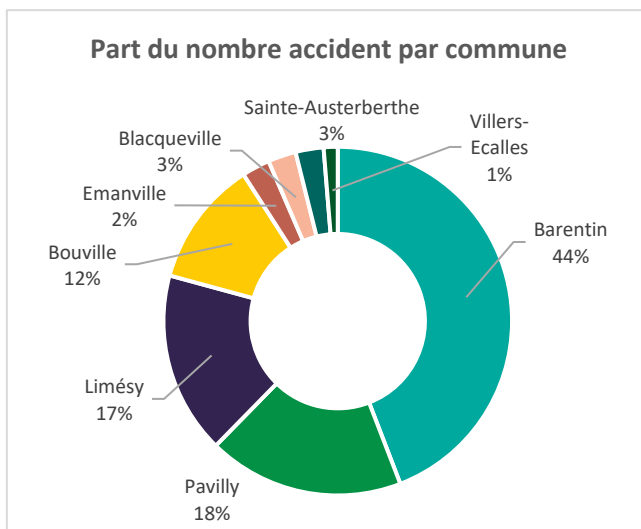
**71% des accidents recensés depuis 2008 sur le territoire de la CCA sont géolocalisés, et logiquement, ce sont les communes de Barentin puis de Pavilly qui concentrent la majorité des accidents :**

- 44% des accidents sur le territoire ont eu lieu à Barentin et 18% à Pavilly
- Les communes de Limésy et Bouville sont surreprésentés sur les accidents (respectivement 17% et 12% des accidents) par rapport à leur population

**Un territoire peu accidentogène à l'échelle de la Seine-Maritime :** en effet, on recense 31 accidents pour 10 000 habitants sur la Communauté de Commune de Caux Austreberthe entre 2007 et 2017 contre 69 en Seine-Maritime, sur la même période.

Accidentologie – Nombre d'accident entre 2007 et 2017 par commune en fonction de la gravité (source : Insee)

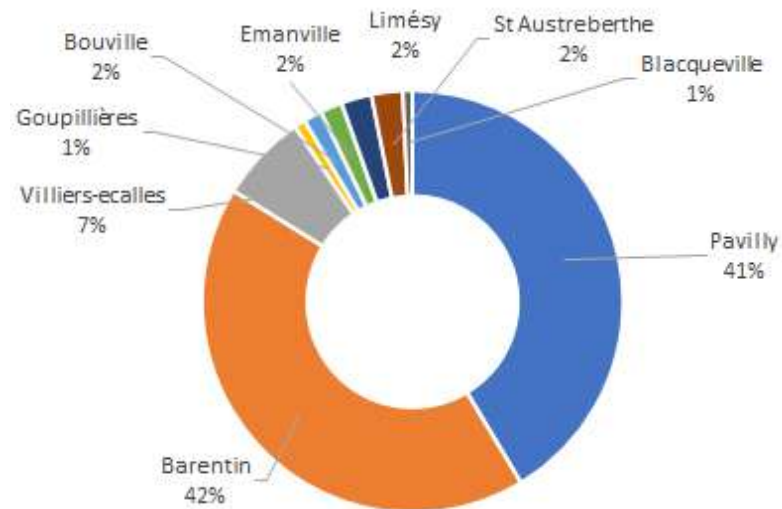
	Total	Barentin	Pavilly
<b>Nombre d'accidents corporels</b>	77	34	14
<b>Indemnes</b>	78	28	13
<b>Blessés légers</b>	31	17	6
<b>Blessés hospitalisés</b>	75	29	12
<b>Tués</b>	10	1	2



**Des usagers fragiles particulièrement touchés par les accidents :**

- Les deux-roues motorisés sont impliqués dans 36% des accidents, et plus de 80% d'entre eux sont hospitalisés après l'accident.
- 14% des accidents impliquaient un piéton, et 4% impliquaient un cycle. Les piétons représentent également 20% des tués

## Estimation de la répartition des places de stationnement sur la CCCA par commune



Parking des arrières cours -Barentin



Zone bleue à Pavilly



Les taux d'occupation des parkings ont été évalués à partir de notre visite terrain du jeudi 17/06/2021. Ils donnent une indication du remplissage en semaine des espaces de stationnements.

Sur le territoire de la CC Laux Austreberthe, 2 800 places de stationnement en voirie (places de voirie) ont été recensées. Ce volume de place ne prend pas en compte les parkings dans les zones commerciales, ou parking d'un supermarché etc...

Les communes de Pavilly et Barentin concentrent la quasi-totalité de cette offre de stationnement en voirie ou parkings avec 83% de l'ensemble :

- 42 % des places de stationnement sont localisées à Barentin, et 41% à Pavilly (Pavilly est particulièrement bien dotée avec quasiment la même offre que Barentin, pour une population presque deux fois moins importante).
- La commune de Villiers-Ecalles est la troisième loin derrière ces deux communes, avec 7% de l'offre

Une quasi absence de réglementation sur le territoire, avec :

- Sur la commune de Pavilly, un petit secteur en zone bleue (environ 42 places). Ce stationnement limité à 1h de 8 à 19h permet d'assurer une bonne rotation devant les commerces et services du cœur de bourg.
- Sur Barentin, une phase expérimentale de mise en place d'une zone bleue pour 6 mois depuis septembre 2021 sur une centaine de places (limitée selon les places à 30 min ou 2h). Cette expérimentation permettra d'améliorer la rotation à Barentin, où une forte occupation devant les commerces et du stationnement ventouse était observé, malgré des places disponibles en parking à proximité.

Au global, on observe une bonne adéquation entre offre et demande de stationnement sur le territoire et notamment dans les communes de Barentin et Pavilly où l'activité est prépondérante :

- Les espaces en parkings affiche un taux d'occupation moyen d'environ 60% à Barentin, lors de nos relevés terrain du jeudi 17/06/2021, même si on observe en centre ville, quelques difficultés de stationnement comme par exemple sur le parking de l'arrière-cours occupé à 100%.
- A Pavilly, l'espace de parking à proximité du marché était occupé à 80%, et les places disponibles en face des commerces en zones bleues n'étaient pas complètes.

Le reste du territoire n'est pas sujet à problèmes de stationnement particuliers, en dehors de pratiques de stationnement ponctuelles sur trottoirs.

Espaces de stationnement dans le centre ville de Barentin



Zone non règlementée  
Zone de limitation de durée

**Barentin : un stationnement majoritairement disponible en linéaire le long des axes principaux, avec quelques grands espaces de parking.** L'absence de réglementation du stationnement en centre-ville, faisait apparaître un sentiment de suroccupation du fait d'un stationnement ventouse et de peu de rotation pour les clients. **Pour pallier à ce problème sur Barentin, une zone de limitation de durée (9h à 19h, du lundi au samedi sauf jours fériés) est en phase d'expérimentation sur une centaine de places pour 6 mois (principalement Rue Louis Leseigneur, Rue des Martyrs, ...) et est divisée en :**

- un secteur en Zone bleue limitée à 2h ;
- un secteur dit de courte durée limitée à 30 min au plus proches de certains commerces sur 24 places.

Espaces de stationnement dans le centre ville de Pavilly



**Pavilly : un stationnement majoritairement disponible en espaces de parking, mais moins en linéaire, avec une zone bleue au plus près de l'activité commerciale et de service.**

Les quelques espaces de stationnement réglementés en zones bleues en centre-ville aux abords des commerces, assurent un bon fonctionnement en lien avec l'activité locale.



Analyse de l'adéquation des capacités de stationnement pour chaque commune

Distinction de deux pics de stationnement : le pic diurne, et le pic nocturne

Trois types de demande de stationnement: celle des résidents, des actifs et des visiteurs

### 1<sup>er</sup> résultat :

Le nombre de places de stationnement nécessaires sur l'espace public de chaque commune

Calcul de la longueur de voirie disponible dans chaque commune à proximité des zones d'habitation et dans le centre-ville

### 2<sup>e</sup> résultat :

Le ratio de places de stationnement nécessaire pour répondre à la demande, par mètre de voirie sur la commune

Pour connaître plus précisément les besoins et dynamiques de stationnement sur les besoins de stationnement automobile à l'échelle des communes et ce pour l'ensemble

L'objectif de cette analyse est :

- D'évaluer de manière globale à l'échelle du territoire les besoins de stationnement sur l'espace public pour les différents types d'utilisateurs ;
- D'analyser au regard des capacités nécessaires l'adéquation de ces besoins avec la voirie publique ;
- D'identifier les communes sur lesquelles une attention particulière devra être portée en fonction de cette adéquation entre besoin/disponibilité.

Dans notre analyse d'adéquation offre/demande, nous distinguons deux pics :

- **Le pic nocturne**, pendant lequel on considère que tous les résidents sont stationnés, sans actifs ni visiteurs ;
- **Le pic diurne**, durant lequel sont stationnés les actifs entrants dans la commune (ou internes qui utilisent la voiture), les visiteurs, et les résidents (actifs et non actifs) restés à domicile.

La demande en espace de stationnement sur l'espace public a été définie pour plusieurs types d'utilisateurs et de besoins :

- **La capacité nécessaire à la demande brute des résidents** : elle est estimée grâce aux données INSEE qui renseignent le nombre de ménages ayant à leur disposition au moins un emplacement de stationnement. Pour permettre le calcul, et comme le nombre d'emplacements de stationnement n'est pas précisé pour les personnes qui en ont au moins un, nous faisons l'hypothèse que chaque ménage a un seul emplacement de stationnement. A ce volume de résidents concernés est attribué le taux de motorisation de la commune. On en déduit ainsi le nombre de véhicules de résidents qui seront potentiellement à stationner sur l'espace public.
- **La capacité de stationnement permettant de répondre à la demande des actifs** : là encore grâce aux données INSEE, il est possible de connaître le nombre d'actifs entrants et sortants d'une commune et donc le volume potentiel d'utilisateurs supplémentaires par rapport aux mouvements pendulaires sur la commune (entre actifs résidents internes, sortants et entrants) qui auront potentiellement besoin de capacités de stationnement liées à leurs déplacements domicile-travail. Cette donnée est calculée en fonction de la part modale automobile des actifs du territoire. Nous considérons que chaque jour de semaine, 70% des actifs réguliers ont fait leur déplacement domicile-travail (temps partiel, congés, maladie ...).
- **La demande liée aux autres motifs de déplacements** (loisirs, visite, ...) : nous l'estimons pour chaque commune à 1 visiteur pour 10 habitants.

En compilant l'ensemble nous obtenons la demande brute en espace de stationnement sur l'espace public qui a été estimée à la fois sur la période diurne et la période nocturne en intégrant un foisonnement. Pour cela nous avons défini des hypothèses de présence des résidents, actifs, visiteurs sur les périodes diurne et nocturne afin de mutualiser certaines capacités de stationnement.

Pour chacune des communes nous avons mesuré la longueur du linéaire viaire dans les zones habitées et les zones des centres-villes à l'aide d'un logiciel SIG, afin de calculer un ratio d'espaces de stationnement nécessaire par mètre de voirie sur chaque commune pour répondre à la demande au pic (qu'il soit diurne ou nocturne).



Communes	Demande pic nocturne sur espace public (en nombre de places)	Demande pic diurne sur espace public (en nombre de places)	Différence entre pic nocturne et pic diurne (%)	Ratio mètre de voirie pour 1 place selon le pic
Barentin	3 035	5244	73%	26
Blacqueville	235	147	-37%	58
Bouville	315	234	-26%	54
Emanville	229	109	-53%	59
Goupillières	166	79	-52%	43
Limésy	494	369	-25%	62
Pavilly	1806	1970	9%	32
Sainte Austreberthe	194	150	-22%	55
Villers-Ecalles	578	721	25%	51

Une demande de stationnement sur l'espace public estimée à plus de 9 000 places au moment du pic diurne sur l'ensemble des communes de la CCCA.

Au moment du pic nocturne, la demande est estimée à plus de 7 000 places de stationnement sur l'espace public.

La majorité de cette demande est dirigée en direction de la ville de Barentin :

- 52% de la demande de stationnement est dirigée vers la ville de Barentin ;
- La ville de Pavilly est le pôle secondaire de demande, avec 24% de la demande totale, suivi de loin par Villers-Ecalles avec 8% de la demande.

Seules les villes de Barentin, Pavilly, et Villers-Ecalles ont des demandes de stationnement supérieures au pic diurne qu'au pic nocturne, du fait notamment de la présence d'actifs la journée plus importante que sur les autres communes de la CCCA :

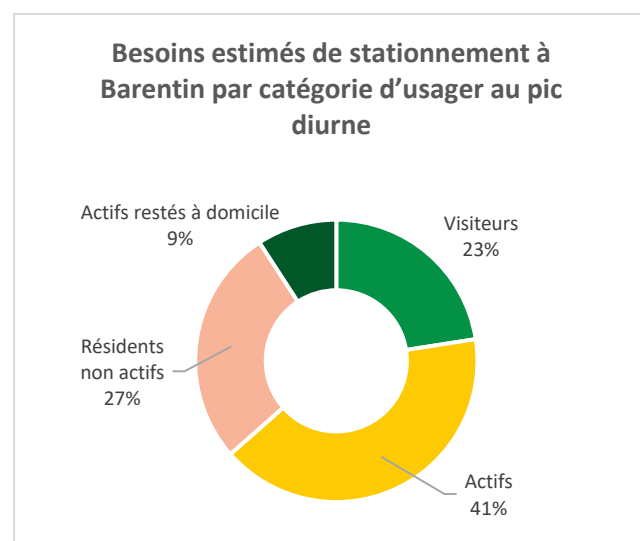
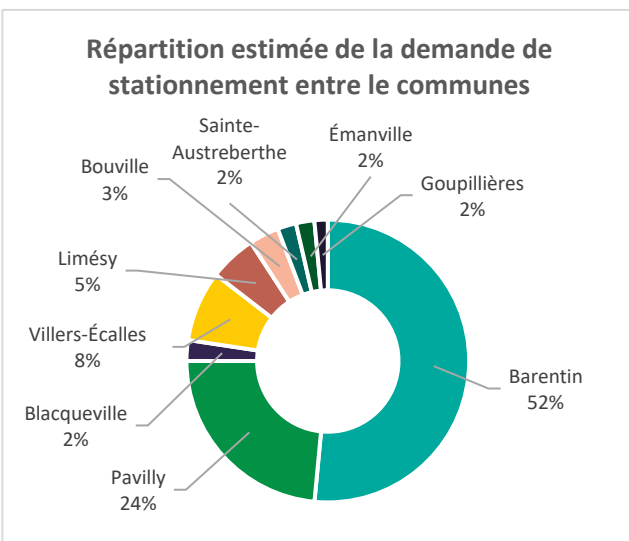
- La demande de stationnement augmente d'ailleurs de 73% entre le pic nocturne et la pic diurne à Barentin ;
- A Villers-Ecalles, cette différence est de 25%, et à Pavilly, de seulement 9% (voir tableau ci-contre pour le détail des données).

A Barentin, ce besoin de stationnement est dirigé en premier lieu vers les actifs qui se rendent sur leur lieu de travail :

- Les actifs représentent 41% de la demande de stationnement en pic diurne ;
- Les résidents quant à eux (actifs restés à domicile et résidents non actifs) représentent 36% de la demande.

Une pression sur le stationnement qui est la plus importante à Barentin, avec une place nécessaire (5m de long) tous les 26m sur la voirie pour répondre au pic diurne. Cela représente 20% du linéaire de voirie communal qui devrait être doté de stationnement si la ville, les entreprises et les ménages ne disposait pas de parc de stationnement.

Compte tenu des résultats sur chaque commune, on peut estimer que la demande peut être satisfaite et qu'il y a adéquation avec les capacités globales de stationnement ce qui a été confirmé par les observations de terrain, même si des tensions localisées peuvent s'observer.



Envoyé en préfecture le 20/03/2025

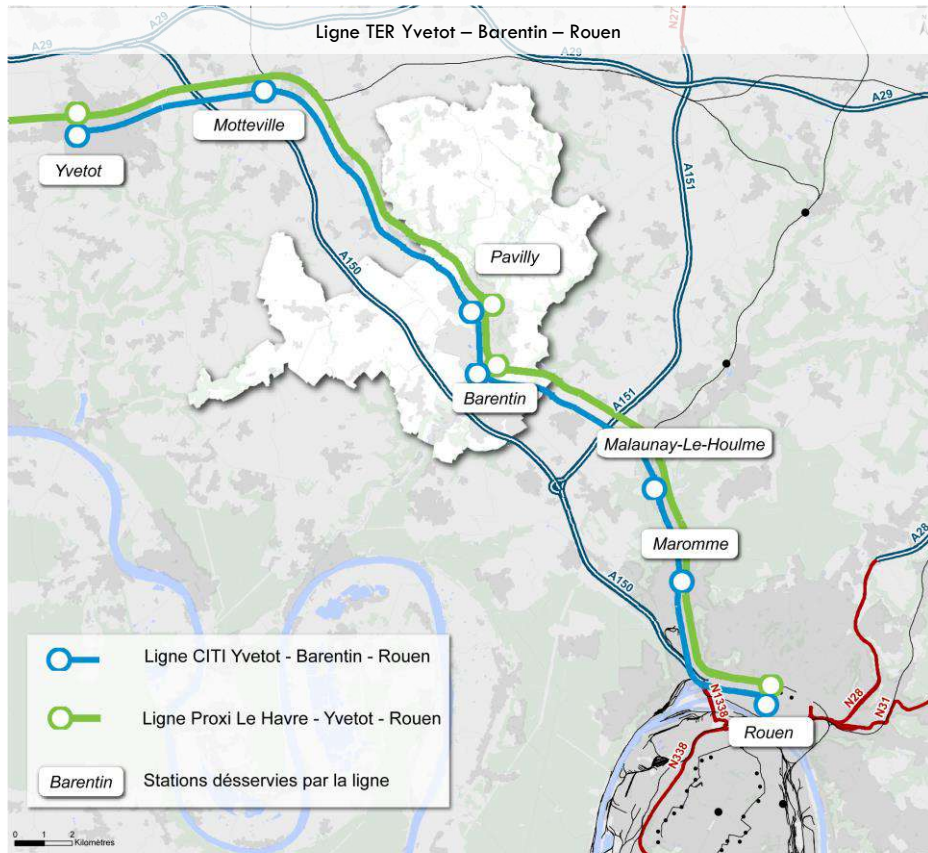
Reçu en préfecture le 20/03/2025

Publié le

ID : 076-247600646-20250319-DELB20250026-DE



## **OFFRES DE MOBILITE : transport collectifs et intermodalité**



**Il existe 4 types de lignes sur le réseau régional :**

- **KRONO +** : liaisons directes avec peu d'arrêts entre les rands pôles régionaux et vers Paris avec plus de services à bord
- **KRONO** : des liaisons directes avec peu d'arrêt entre les grands pôles régionaux
- **CITI** : des liaisons tout au long de la journée sur des distances moyennes autour des grandes villes
- **PROXI** : des liaisons de proximité au cœur du territoire régional

**Deux lignes TER desservent les gares de Barentin et Pavilly :**

- **La ligne PROXI Rouen – Yvetot - Le Havre** : Elle dessert uniquement les gares d'Yvetot, Pavilly, Barentin et Rouen. 6 services en direction de Rouen et 5 services en direction d'Yvetot
- **La ligne CITI Yvetot – Barentin – Rouen** : Elle dessert tous les arrêts entre Yvetot et Rouen (Motteville, Pavilly, Barentin, Malaunay-Le-Houlme, Maromme). Elle assure une desserte plus fine des territoires environnants mais les temps de parcours sont plus longs.

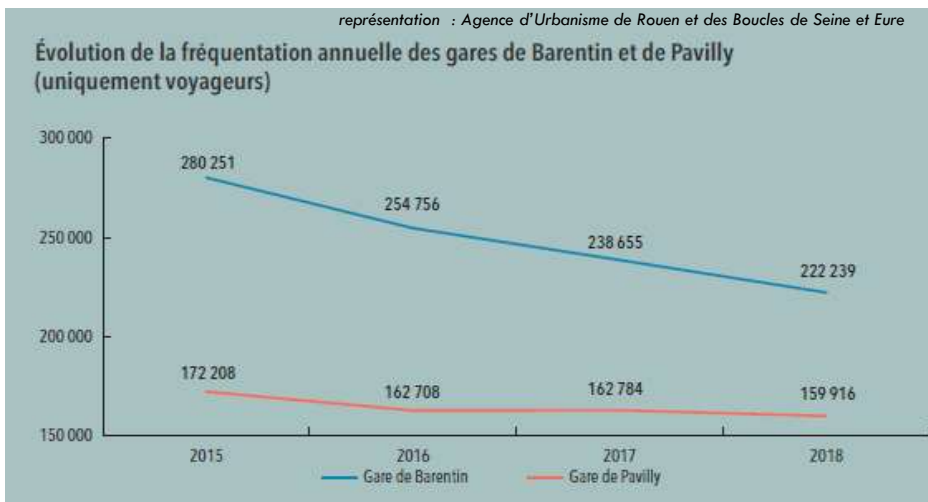
Temps de parcours en TER depuis Barentin – Comparaison des lignes CITI et PROXI

Destination	Ligne CITI	Ligne PROXI
Rouen	16 min	13 min
Yvetot	19 min	17 min
Le Havre		53 min

Ces deux lignes forment une offre intéressante pour les déplacements pendulaires et occasionnels entre la CCA et les pôles urbains de Rouen et Yvetot avec 14 services par jour dans le sens Yvetot-Rouen et 13 services par jour dans les sens Rouen-Yvetot, à la fois en gare de Pavilly et de Barentin. L'amplitude horaire est également intéressante pour les actifs, avec des premiers services à 6h en direction de Rouen et des retours jusqu'à 21h45.

**Une fréquentation des gares de Barentin et Pavilly en baisse ces dernières années :**

- La gare de Barentin est la plus fréquentée, avec 222 000 voyageurs en 2018, et celle de Pavilly reçoit près de 160 000 voyageurs pour la même année
- Entre 2015 et 2018, la fréquentation de la gare de Barentin a baissé de 21 % et celle de Pavilly de 7 %. Cependant, la fréquentation est repartie légèrement à la hausse en 2019 avec 238 000 voyageurs pour la gare de Barentin et 181 000 voyageurs pour celle de Pavilly (source : base de données SNCF sur la fréquentation des gares).



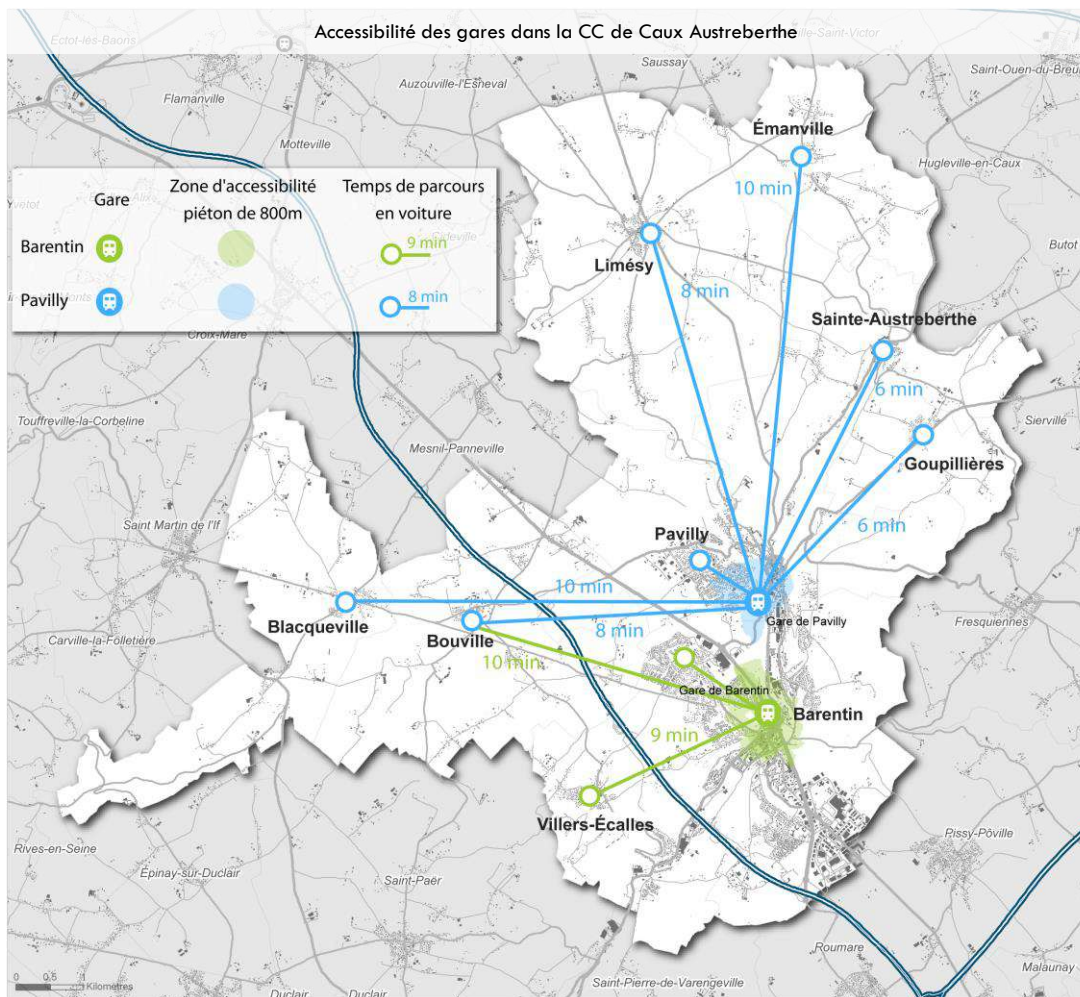


Tableau de comparaison des temps et des coûts de parcours vers Rouen

	Barentin	Pavilly	Villers-Ecalles	Limésy	Blacqueville
<b>Temps de Parcours Voiture (hors stationnement)</b>	20 min	23 min	24 min	31 min	27 min
<b>Temps de Parcours multimodal (voiture + 5min d'attente + train)</b>	25 min	30 min	30 min	35 min	35 min
<b>Cout du trajet voiture</b>	1,73 €	1,93 €	1,89 €	2,43 €	2,19 €
<b>Cout du trajet multimodal (voiture + train)</b>	1,40 €	1,5 €	1,8 €	2€	2 €

Les zones d’accessibilité piétons de 800m regroupent les cheminements de moins de 800m pour rejoindre les gares à pied. Ce qui est acceptable pour des trajets quotidiens

Dans la CCCA, plus de 4 000 habitants résident à moins de 800m à pieds (soit moins de 10min de marche) d’une des deux gares de Barentin ou Pavilly (environ 16% de la population).

Ainsi, plus de 2 300 habitants sont à moins de 800m de la gare de Barentin et plus de 1 700 habitants sont à moins de 800m de celle de Pavilly.

On constate des temps de rabattement en voiture raisonnables en direction des gares depuis les communes de la CCCA (entre 6 et 10 minutes depuis les centres bourgs des communes).

La gare de Pavilly est la plus proche de la majorité des autres communes de la CCCA :

- 7 communes ont des temps de parcours plus courts en rabattement en direction de la gare de Pavilly. Elle est donc potentiellement plus attractive à l’échelle de la communauté de communes.
- Seule la commune de Villers-Ecalles, en plus de Barentin, dispose d’un temps de parcours plus courts en direction de la gare de Barentin.

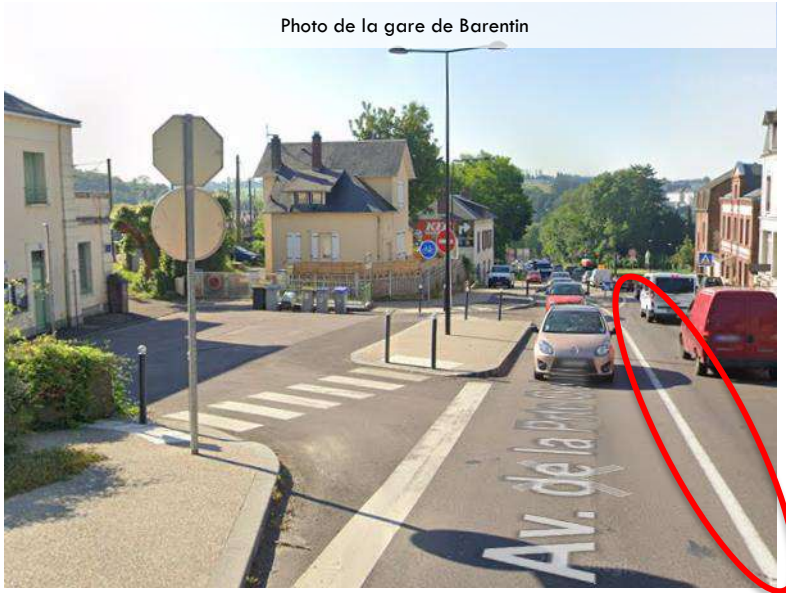
*Le cout du trajet unitaire en voiture comprend les frais d’essence (portion d’autoroute gratuite jusqu’à Rouen. Il est estimé à partir du calculateur Michelin. Ne sont pas compris ni le coût du stationnement, ni le coût d’entretien du véhicule.*

*Le coût du trajet unitaire multimodal comprend le prorata du prix d’un trajet pour un abonné mensuel de plus de 26 ans (22 jours ouvrés soit 44 trajets) auxquels s’ajoutent les frais d’essence pour se rendre à la gare estimés à partir du calculateur Michelin*

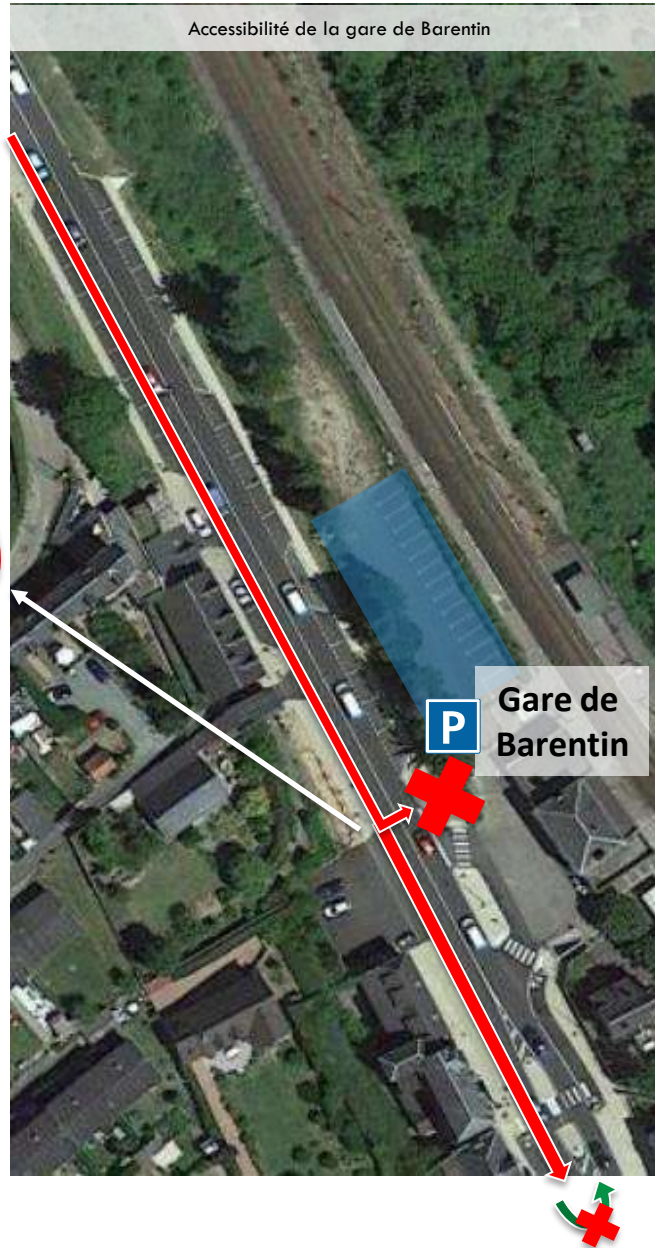
Des coûts et des temps de parcours compétitif pour le train en direction de la gare de Rouen pour les trajets pendulaires vis-à-vis de la voiture (sans prendre en compte les frais d’entretien du véhicules ni de son amortissement).

Cependant, pour les trajets multimodaux, ce temps sera rallongé si la destination finale se situe loin de la gare de Rouen et nécessite un long trajet final à pieds ou de reprendre les TC urbains.

Photo de la gare de Barentin



Accessibilité de la gare de Barentin



Les deux gares de Barentin et Pavilly, par leur environnement contraint, ne permettent pas de remplir leur rôle de point névralgique des déplacements du territoire. Quoique proches des zones d'habitation, elles sont difficiles d'accès à la fois en modes actifs et en voiture :

- L'accessibilité en mode doux est contrainte par la topographie et les cheminements ;
- Des coupures naturelles séparent les gares des zones d'habitation : à l'ouest des gares, présence de relief et d'une coupure boisée qui obligent des détours pour l'accès en voiture ou en modes doux

Un problème important de signalisation au niveau de la gare de Barentin, qui rallonge considérablement le temps d'accès au parking, et le rend complètement inattraktif :

- Au niveau de la gare de Barentin, sur la D6015, il est impossible d'effectuer un mouvement de tourne à gauche pour rentrer ou sortir du parking du fait de la présence d'une ligne blanche continue au niveau de la gare (le retrait du séparateur de voies en béton était une étape primordiale, mais il faut encore adapter la signalisation horizontale pour faciliter l'accès à la gare).
- Quand on veut entrer sur le parking en provenance du nord, aucun demi-tour n'est possible jusqu'au rond point de la zone commerciale de Barentin situé à plus d'1,6km, ce qui occasionne un détour de plus de 3km pour rejoindre la gare (cf. schéma).
- Le même problème se pose quand un automobiliste en provenance du sud veut quitter le parking, il est alors obligé d'effectuer un demi-tour au niveau d'un rond point situé à 1,2km au nord de la gare pour ensuite revenir vers le sud, ce qui lui occasionne un détour de près de 2,5km.

Photo de la gare de Pavilly



**Il existe peu de solutions de stationnement aux abords des gares :**

- Au niveau de la gare de Barentin, une petite aire de stationnement voiture de 15 places environ, mais peu accessible, ce qui fait que les usagers se stationnent dans le quartier à proximité (principalement avenue Victor Hugo).
- Une trentaine de places sont disponibles en face de la gare de Pavilly, mais ne suffisent pas pour répondre à la demande. Il y a en effet beaucoup de stationnement en lien avec la gare sur la voirie environnante dont du sauvage le long de la route et sur le parking du cimetière notamment.

**Le stationnement vélo est à améliorer dans les deux gares :**

- Il y a uniquement 3 à 6 places vélos au niveau de la gare de Pavilly mais non sécurisé (abri couvert). A noter que des systèmes d’accrochage sont en cours de déploiement sur l’ensemble de la commune de Barentin.
- Il existe un espace couvert au niveau de la gare de Barentin qui accueillait visiblement quelques arceaux, mais ces derniers ont été arrachés, et il n’y a donc actuellement aucune place de stationnement vélo en gare de Barentin.

**Malgré les difficultés d’accès en voiture sur la gare de Barentin, on notera des efforts sur le cheminement piéton pour y accéder avec des trottoirs permettant l’accès à la gare et un passage souterrain piéton sous la D6015 qui permet également sa traversée de manière sécurisée (avec une rampe vélo) assurant le lien avec les voiries où stationnent les usagers.**



Stationnement vélo en Gare de Barentin



Stationnement voiture en gare de Pavilly



Stationnement voiture en gare de Barentin



Stationnement vélo en Gare de Pavilly



Stationnement voiture en gare de Barentin



Passage sous-terrain piéton en gare de Barentin

Carte de localisation du projet de pôle multimodal Barentin-Pavilly



**Actuellement, les gares de Barentin et de Pavilly ne remplissent pas leur rôle de point névralgique des déplacements du territoire, et cela pour plusieurs raisons que nous avons :**

- Les problématiques d'accès et de stationnement dans les deux gares ;
- L'absence d'accès pour les personnes à mobilité réduite ;
- Des conditions d'accès en voiture particulièrement compliquées en gare de Barentin.

**De plus, la distance trop faible entre les deux arrêts entraîne des nuisances** (coût environnemental de l'arrêt, nuisances sonore, baisse de la performance de la ligne ...)

**Un projet de fusion des deux gares a donc vu le jour, pour répondre à ces difficultés, et éviter les nuisances engendrées par cette situation sous-optimale :**

- Ce projet est porté par la SNCF « Gares et Connexions » et Réseau Ferrés de France qui auront pour charge la construction de la future gare et des quais ;
- Ce projet est également porté par les communes de Barentin, Pavilly, la CCCA et le département qui auraient la charge du projet urbain autour de la future gare.

**Plusieurs enjeux entrent en compte pour la création de la nouvelle gare :**

- Un projet de gare de pôle d'échange multimodal : connexions entre les lignes de transport régulières avec de covoiturage, départ/arrivée des modes doux ;
- S'inscrire dans une dynamique de maillage territorial avec le périurbain ;
- S'inscrire dans une politique de développement durable de la SNCF : réalisation d'une gare certifiée Haute Qualité Environnementale.

**Une étude de réalisation a été lancée avec la Région pour faire l'état des lieux, identifier les problématiques, mieux connaître la clientèle et identifier les scénarios possibles et leurs coûts.**

**Cependant, un inconvénient non négligeable de ce projet de gare unique entre les deux ville, est qu'il éloigne la gare des principaux foyers d'habitation :**

- En effet, même si les cheminements en modes doux étaient complexes, 4 000 habitants de la CCCA étaient tout de même à moins de 800m d'une gare.
- Or, le projet est prévu dans une zone peu habitée, il faudrait donc réfléchir de manière approfondie aux cheminements modes doux, et la valorisation de l'intermodalité-voiture dans ce projet de gare multimodal



En matière d'offre routière sur NOMAD, qui est le réseau de mobilité normand qui réunit tous les transports régionaux non urbains et scolaires (trains, car, TAD et covoiturage) :

- On recense 29 lignes régulières de cars sur le département de la Seine-Maritime
- Un réseau de desserte locale en rabattement sur une polarité principale : la plupart des lignes sont en rabattement vers la grande ville la plus proche, notamment Rouen, mais aussi Le Havre, Fécamp et Dieppe.

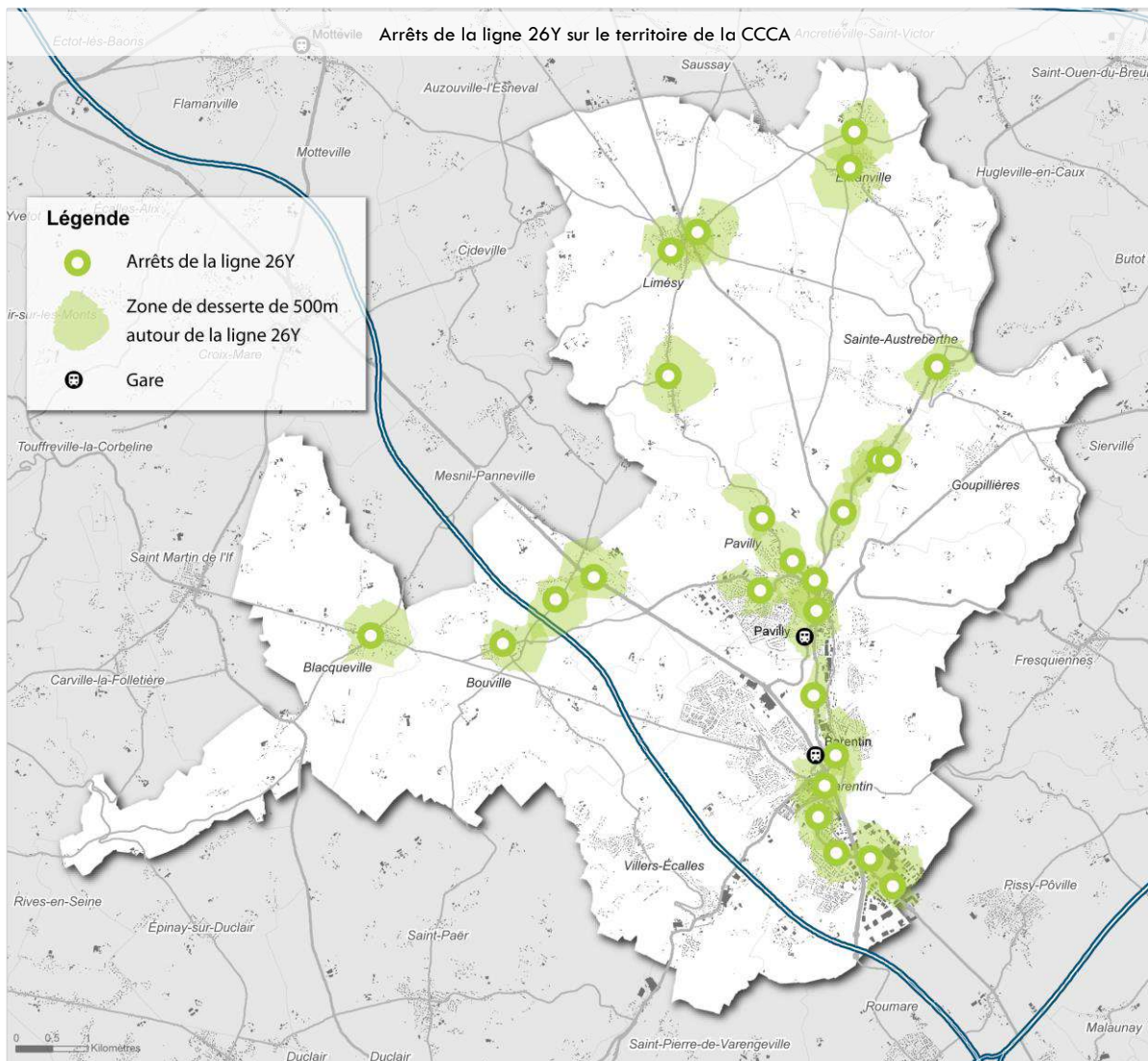
Une seule ligne régulière dessert le territoire de la CCCA : la ligne 26Y :

- Cette ligne régulière reliant Yvetot-Yerville-Pavilly-Rouen est décomposée en 3 tronçons :
  - Yvetot – Pavilly
  - Yerville – Pavilly
  - Pavilly – Rouen
- Plus de 45 arrêts sont présents sur la ligne, dont 25 dans la CCCA . Comme le montrent les photos ci-contre, les arrêts sont matérialisés et disposent généralement d'une information (grille horaire).

En parallèle la CCCA est desservie par de nombreuses lignes scolaires qui assurent le transport des élèves en direction des établissements de la CCCA (avec des lignes entrantes depuis l'extérieur vers 3 collèges et 2 lycées de la CCCA qui rayonnent au-delà du territoire). Tous les scolaires de la CCCA ont un rattachement de secteur sur un établissement interne. Ceux allant par dérogation sur Rouen Métropole n'ont pas de ligne scolaire spécifique et utilisent la ligne régulières et l'offre ferrée ;

Il n'y a pas de transport collectif au sein de la CCCA actuellement (ligne régulière, ou TAD). Cette opportunité offerte par la LOM pourra être une réflexion à l'avenir à étudier pour structurer une offre interne.





**Près de 8 000 habitants de la CCCA habitent à moins de 500m d'un arrêt de la ligne 26Y (32%) :**

- 25 arrêts situés dans la CCCA dont 7 à Barentin et 7 à Pavilly **ce qui présente une desserte fine du territoire dans ces deux secteurs de Pavilly et Barentin.**
- En général, les arrêts sont situés dans les zones le plus peuplées du territoire. Cependant, une partie importante des habitants de Barentin, pourtant situés dans des zones assez denses, sont éloignés de la ligne

**Une ligne à l'organisation complexe :**

- La ligne est séparée en trois tronçons avec des niveaux de service très différents :
  - Yerville – Pavilly : 3 allers et 1 retour par jour
  - Yvetot – Pavilly : 2 allers retours par jour en période scolaire uniquement
  - Pavilly – Rouen : 9 allers-retour par jour en période scolaire (8 hors période scolaire), dont la plupart sont concentrés en heures de pointe
- Le nombre de services n'est pas le même entre les tronçons et les arrêts desservis et le temps de parcours sont différents entre les services

**Tronçon principal Pavilly – Rouen - Une amplitude assez limitée et des temps de parcours très longs :**

- Une amplitude horaire de 6h à 17h40 dans le sens Pavilly –Rouen et de 7h20 à 19h dans le sens Rouen – Pavilly. L'amplitude ne peut convenir à certains pendulaires dans les deux sens avec un dernier départ à 17h40 dans le sens CCCA – MRN.
- Un temps de parcours qui varie de 50min à 1h entre Pavilly et la gare routière de Rouen. Pour les communes disposant de l'offre ferrée, cette ligne est peu avantageuse en termes de temps de parcours car environ deux fois moins rapides.
- Le système de tarification unique sur le réseau Nomad a 2 euros pour un trajet est avantageux (et de nombreux abonnements existent).

Nombre de voyage sur les lignes régulières Nomad en lien avec Rouen sur l'année civile 2019

		Scolaires 2018	Scolaires 2019	Variation	Hors scolaires 2018	Hors scolaires 2019	Variation
LR19	Rouen/Catenay	8 292	8 014	- 3 %	10 976	12 540	14 %
LR26Y	Rouen/Yvetot/Yerville	38 934	33 174	- 15 %	73 880	79 740	8 %
LR29	Rouen/Montville/Clères/Bosc-le-Hard	39 762	37 500	- 6 %	61 020	64 686	6 %
LR30	Rouen/Caudebec-en-Caux <sup>(1)</sup>	16 401	13 220	- 19 %	53 671	59 060	10 %
LR40	Rouen/Roumare	5 049	4 395	- 13 %	9 939	11 667	17 %
LR56	Rouen/Perriers-sur-Andelle	4 900	4 001	- 18 %	610	451	- 26 %
LR71	Rouen/Neufchâtel-en-Bray	81 529	72 002	- 12 %	107 381	116 773	9 %
LR73	Rouen/Gournay-en-Bray	34 552	30 568	- 12 %	51 020	55 449	9 %

Source : Région Normandie

(1) Ligne mutualisée avec la Métropole, seuls les voyages avec un titre de la Région sont comptabilisés.

Sur la dernière année « pleine » hors contexte sanitaire (année civile 2019), la ligne 26Y comptabilise près de 115 000 voyages ce qui en fait la seconde ligne la plus fréquentées du Réseau Nomad centré sur Rouen avec la ligne LR71 Rouen/Neufchâtel-en-Bray.

En raisonnant en année scolaire, la fréquentation est de l'ordre de 100 000 voyages.

Le nombre d'usagers en 2019 est identique à celui de l'année précédente.

La distinction du nombre de voyages selon les différents tronçons de la ligne n'est pas connue, mais sur l'ensemble des validations de l'années 2019, 53,9% ont été réalisées sur les arrêts de la CCCA et 46,1 sur les arrêts hors CCCA. Pour les validations réalisées hors CCCA, moins de 10% ont lieu sur les arrêts situés entre la CCCA et les « bouts de lignes » vers Yvetot ou Yerville. Il sont en effet concentrés sur les arrêts en direction ou dans MRN.

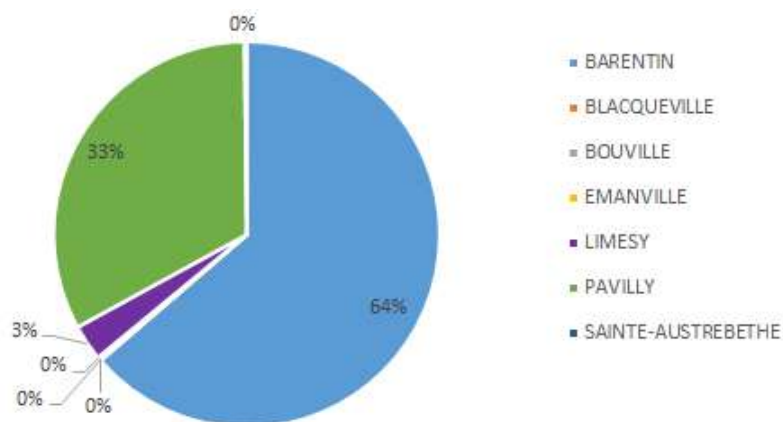
On constate que cette ligne répond à différents types d'usagers :

- 29% des voyages sont effectués par des scolaires en 2019 (c'est 15% de moins qu'en 2018) ;
- 61% des voyages sont effectués par des usagers commerciaux et leur nombre à augmenter de 8% entre 2018 et 2019. Cette tendance à la hausse des usagers commerciaux s'observent sur l'essentiel des lignes du réseau Nomad.

Parmi les usagers, on recense une majorité d'abonnés divers (scolaires, senior, actifs...soit à durée mensuelle, trimestrielle ou annuelle). Ils représentent 60% des voyages contre 40% pour les tickets unitaires.

Une réflexion existe autour de la création d'une ligne express de transport collectif routier sur l'A150 (type CHNS par exemple) qui permettrait de renforcer l'attractivité de la ligne et de concurrencer davantage la voiture sur le parcours. Une étude devrait être lancée prochainement portée par différents acteurs (MRN, CCCA...).

Répartition des validations selon les communes de la CCCA sur la ligne 26Y (année civile 2019 – source Région Normandie)

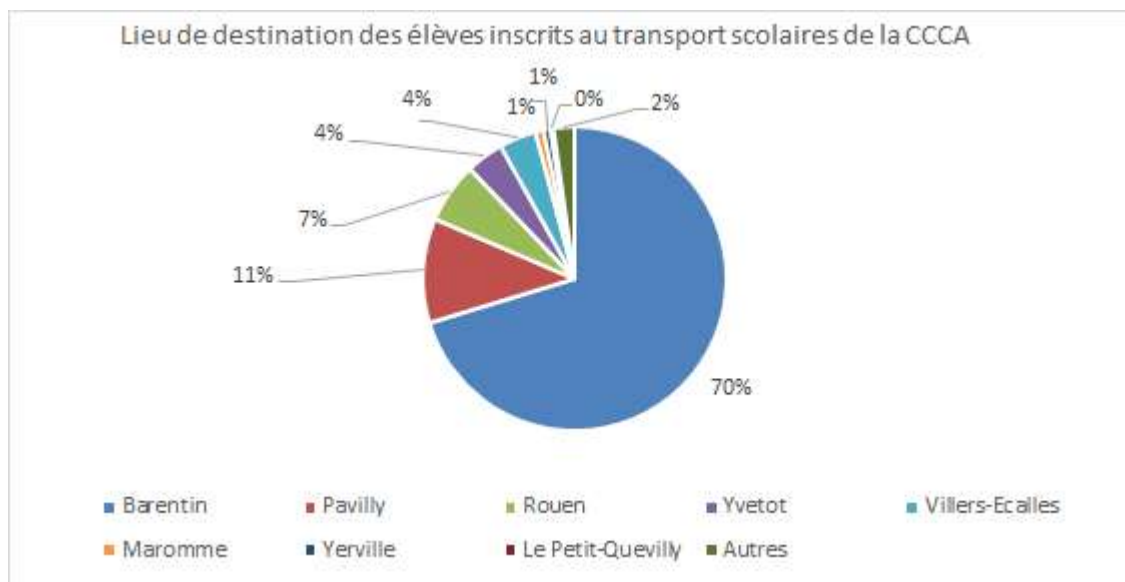


97% des validations répartis sur les arrêts des communes de Barentin et Pavilly

Nombre d'élèves de la CCCA inscrits au transport scolaire par type de transport

	ligne Régulière	Lignes Scolaires	Ligne spécifique SEGPA	Ligne SNCF	Total général
BARENTIN	38	578	1	59	<b>676</b>
BLACQUEVILLE	56			1	<b>57</b>
BOUVILLE	74			1	<b>75</b>
EMANVILLE	64	1	3	5	<b>73</b>
GOUPILLIERES	24			1	<b>25</b>
LIMESY	101	16		10	<b>127</b>
PAVILLY	99	1	3	47	<b>150</b>
SAINTE-AUSTREBERTHE	47		2	4	<b>53</b>
VILLERS-ECALLES	96	61		5	<b>162</b>
Total général	599	657	9	133	<b>1398</b>

Source Région Normandie - 2021



On recense 42 circuits scolaires su

- 4 ont pour destination Pavilly (dont 1 circuit interne à la commune) ;
- 38 ont Barentin en destination (dont 6 circuits interne à la commune) ;

Sur ces 42 circuits, 25 sont des circuits « entrants » c'est-à-dire qu'ils desservent des communes extérieures à la CCCA pour amener des scolaires sur les établissements de la CCCA. Dans la configuration des circuits entrants, ils peuvent effectuer sur un même circuit le ramassage sur des communes hors et internes à la CCCA.

Sur le territoire de la CCCA, on dénombre environ 14 000 élèves inscrits au transport scolaire. Comme le montre le tableau ci-contre :

- 43% sont inscrits sur les lignes régulières (la 26Y sur le territoire) ;
- 47% sur les circuits spécifiques scolaires ;
- 9,5% sur la ligne SNCF ;

Les lignes scolaires fonctionnent en général avec 1 à 3 allers le matin, 1 à 3 retours le soir (et 1 le midi le mercredi). Un tarif annuel de 60 à 120 € pour les élèves (ouvrant droit à certains trajets sur les lignes régulières hors périodes scolaires).

En termes de destination des élèves inscrits au transport scolaire, 85 % restent sur le territoire :

- 980 vont sur les établissements de Barentin ;
- 155 sur ceux de Pavilly ;
- 55 à Villers-Ecalles ;

Pour ceux rejoignant des établissements extérieurs (15%) les deux destinations principales sont :

- Rouen pour 90 élèves inscrits ;
- Yvetot pour 56 élèves inscrits.

## Les zones tarifaires

### connexités

**RÉSEAUX PARTENAIRES connexités**

**LÉGENDE**

- Zones
- 400 N° de zone
- Correspondance avec réseau urbain (bus et tramway)
- Correspondance avec réseau urbain (bus)
- Correspondance avec réseau urbain (sans partenaire)
- Lignes de train (MCM) et gare ferroviaire
- Lignes de car MCM (à la demande)
- Lignes de car MCM (à la demande)
- Lignes de car MCM (à la demande)

**comment j'y vais.fr**  
 un trajet, des transports en Normandie

**Atoumod, un dispositif qui favorise l'intermodalité entre le train régional et les réseaux de transport en commun locaux par un support billettique unique en Haute-Normandie, :**

- Une trentaine d'AOM des territoires de l'Eure et de la Normandie adhèrent au syndicat mixte Atoumod ;
- Ce dispositif permet de charger tous les titres de transport des prestataires du déplacement sur un support billettique unique : la carte Atoumod, mise en service en 2013 ;
- Nous observons une progression importante du nombre de voyages réalisés avec Atoumod.

**Commentjyvais.fr : une plateforme unique pour faciliter le report modal en Normandie :**

- Calcul d'itinéraire d'adresse à adresse ;
- Comparaison du bilan carbone entre l'usage d'une voiture particulière et des transports en commun ;
- Informations horaires/plans ;
- Informations tarifaires et sur la carte Atoumod.

**Cette plateforme disponible en application mobile ne permet pas en revanche de payer directement : pour ce faire, l'utilisateur est redirigé vers les sites des partenaires**



**Il existe un système de Transport à la Demande (TAD) Minibus 76, proposé à l'ensemble des habitants de Seine-Maritime** : un mode de transport en commun dont les trajets et les points de desserte sont déterminés en fonction des réservations des usagers.

Il s'agit d'un service de transport à la demande proposé par la Région qui concerne en priorité les personnes handicapées ou à mobilité réduite.. Les réservations du transport Minibus 76 se font au plus tard la veille à 16h00 pour le lendemain, avec une prise en charge possible au domicile et un tarif de 2 €/voyage.

**Ce transport proposé, permet de se rendre exclusivement :**

- A son chef-lieu de canton ou bourg-centre le plus attractif de son canton ;
- Au marché proche de son domicile ;
- Aux agences de la Caisse d'Allocation Familiale et de Pôle Emploi ;
- A la grande agglomération de son secteur (Rouen, le Havre, Dieppe), en correspondance avec les lignes régulières du département ou les autres lignes de transport (TER et SNCF notamment).

**A l'échelle de la CCCA, on recense aussi des initiatives de transport solidaire mises en place par les communes :**

- 2 Navettes seniors mises en place par les communes de Barentin et Pavilly fonctionnant plusieurs demi-journées par semaines ;
- Une navette marchés avec 2 circuits mise en place par la commune de Barentin les mercredis matin.

**Les autres communes ne disposent pas d'un système de transport solidaire de type associatif ou autre.**

**Toutefois, la mission locale, l'UDAF76... accompagnent les personnes ayant besoin d'un moyen de locomotion pour se rendre sur un lieu de formation, une mission intérimaire.... avec de la location solidaire de 2 roues.**

**En revanche, il n'y a pas de plateforme de mobilité solidaire à l'échelle du département qui recense les actions des différents prescripteurs (aide au permis, location solidaire, garage solidaire, chèque mobilité, diagnostic mobilité....). La plateforme Mob'Actions, Plateforme de mobilité Caux-Bray-Bresle ne couvre pas le territoire de la CCCA.**

Commune	Prestation	Fréquence	Public	Coût utilisateur
<b>Barentin</b>	Navettes Marché : 2 circuits	Mercredi matin : 2 allers et 2 retours	Tout public (3-5 personnes en moyenne)	Gratuit
<b>Barentin</b>	Navettes Sénior : 3 circuits	En fonction des circuits : • 1 fois par mois • Les mardis après midi • Pas de fréquence spécifique	Personnes âgées	Gratuit
<b>Pavilly</b>	Senior Bus avec de nombreux arrêts aménagés à Pavilly pour se rendre au marché, cimetière, foyer des anciens : sur réservation	Mardi, jeudi, vendredi après-midi et samedis matins	+ de 65 ans (15 inscrits)	2€ les 10 voyages

Envoyé en préfecture le 20/03/2025

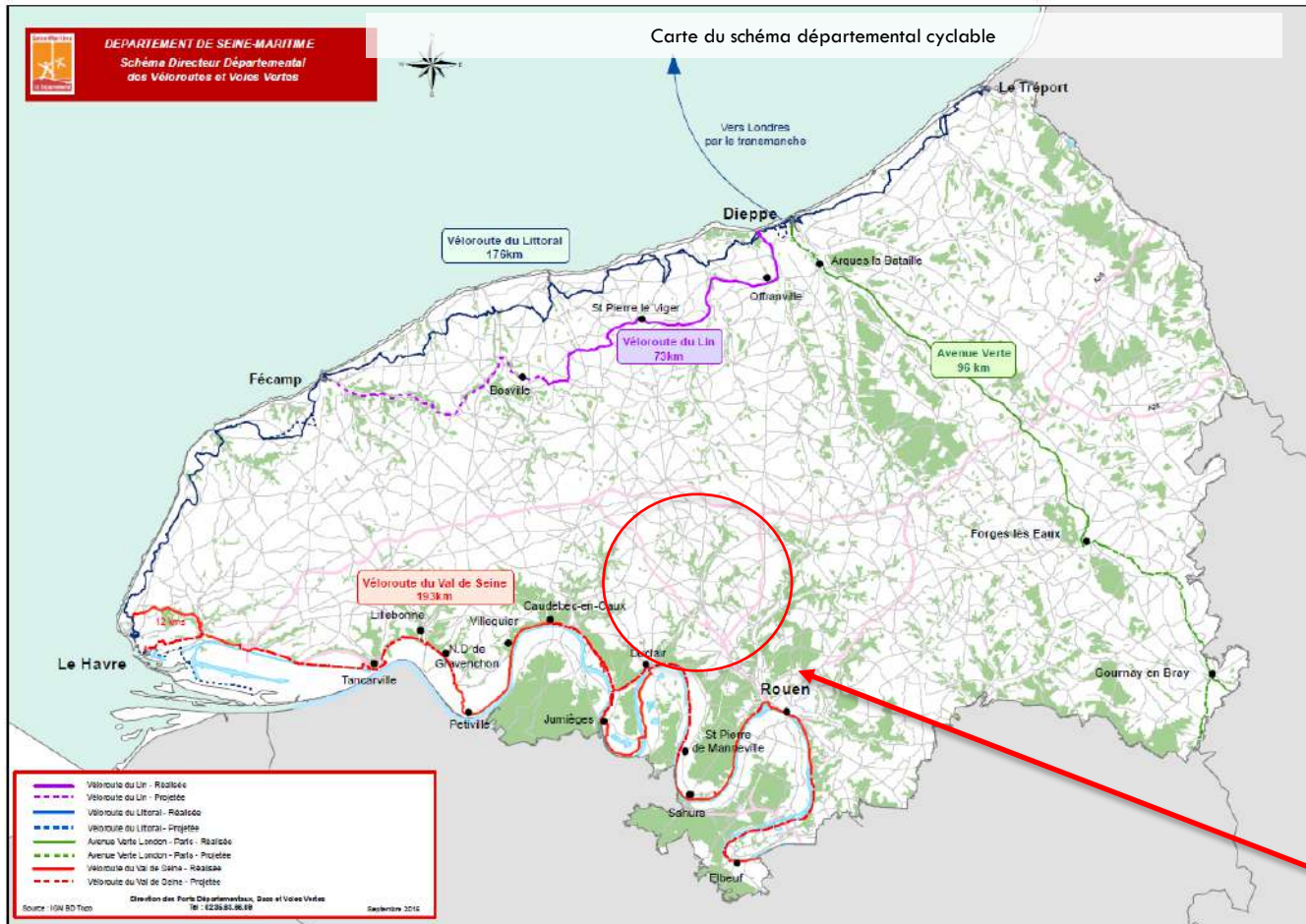
Reçu en préfecture le 20/03/2025

Publié le

ID : 076-247600646-20250319-DELB20250026-DE



## **OFFRES DE MOBILITE :** **les modes actifs**



Le schéma régional des véloroutes de Normandie, validé en 2002, compte 2 876 km d'itinéraires, dont 2 055 km inscrits au Schéma national des véloroutes. En plus de l'EuroVelo 4 – La Vélomaritime, la Normandie est traversée par l'Avenue Verte London Paris (V16), La Seine à Vélo (V33), La Véloscénie (V40), la V41, et La Vélo Francette (V43).

Ce Schéma régional est réalisé à 75 % au 1er janvier 2021, dont 843 km en site propre et 1 319 km en site partagé. Enfin, 600 km (21 %) du linéaire régional est situé à proximité d'un canal du réseau navigable. La Seine à Vélo (V33) est le seul itinéraire à contribuer à cette dimension fluvestre.

A l'échelle du Schéma du Département de la Seine-Maritime on recense ainsi plusieurs axes majeurs de circulations douces (inscrits pour certains au schéma National et Régional des VVV) : la Véloroute du littoral, l'Avenue Verte London-Paris, la Véloroute du lin ou bien encore la Véloroute du Val de Seine. Ces 4 itinéraires qui possèdent tous leurs spécificités forment la colonne vertébrale du Schéma Directeur Départemental des Véloroutes et Voies Vertes. Des circuits VTT et des boucles cyclotouristique uniquement jalonnées complètent cette offre.

Le territoire de la CCCA est à l'écart de ces itinéraires et n'est pas traversé par une de ces véloroutes ou une voies vertes.

L'itinéraire le plus proche est la V33 au sud, qui longe la Seine et passe par Rouen. Ces axes structurants sont des vecteurs d'attractivité importants pour la découverte du patrimoine, de la nature et des spécificités locales. Le Comité Régional du Tourisme de Normandie, qui estime à 70 € la dépense moyenne journalière d'un touriste à vélo français et à 120 € celle d'un touriste à vélo étranger, a fait depuis plusieurs années de cyclotourisme une filière prioritaire.



Document de communication La Normandie à Vélo pour découvrir les différents parcours (ici la Seine à Vélo) et jalonnement sur l'itinéraire



Sur le territoire l'altitude procure des dénivelés parfois assez marqués entre le fond de vallée qui structure le territoire et les plateaux, notamment sur les communes en allant vers le nord du territoire (Limésy et Emanville). Le territoire en dehors de la vallée est donc assez contraignant pour circuler à vélo, même si ces dénivelés, ne sont pas aujourd'hui réhibitoire à la pratique, notamment du fait de l'émergence des vélos à assistance électrique (VAE).

Le fond de vallée, qui concentre l'urbanisation, les infrastructures importantes notamment la voie ferrée peut impacter la circulation des cycles en créant des effets de coupures préjudiciables nécessitant des allongements kilométriques pour des liaisons Est-Ouest. C'est le cas aussi pour l'Austreberthe, même si les franchissements sont nombreux. L'A150 engendre un effet de coupure hors du fond de vallée entre l'Ouest de la CCCA et le Bipôle Barentin/Pavilly.

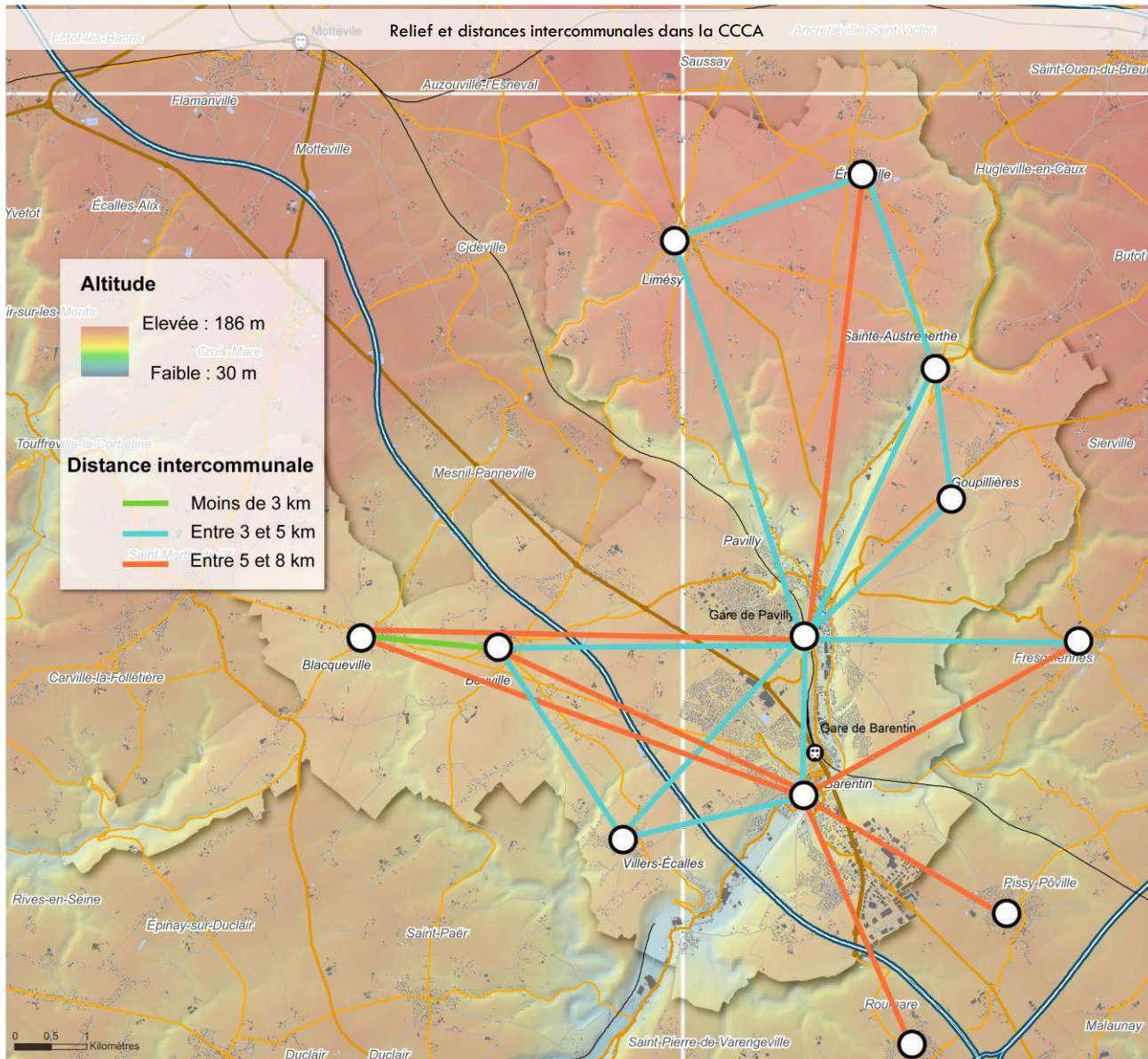
**Des distances intercommunales compatibles avec la pratique cyclable sur le territoire de la CCCA :**

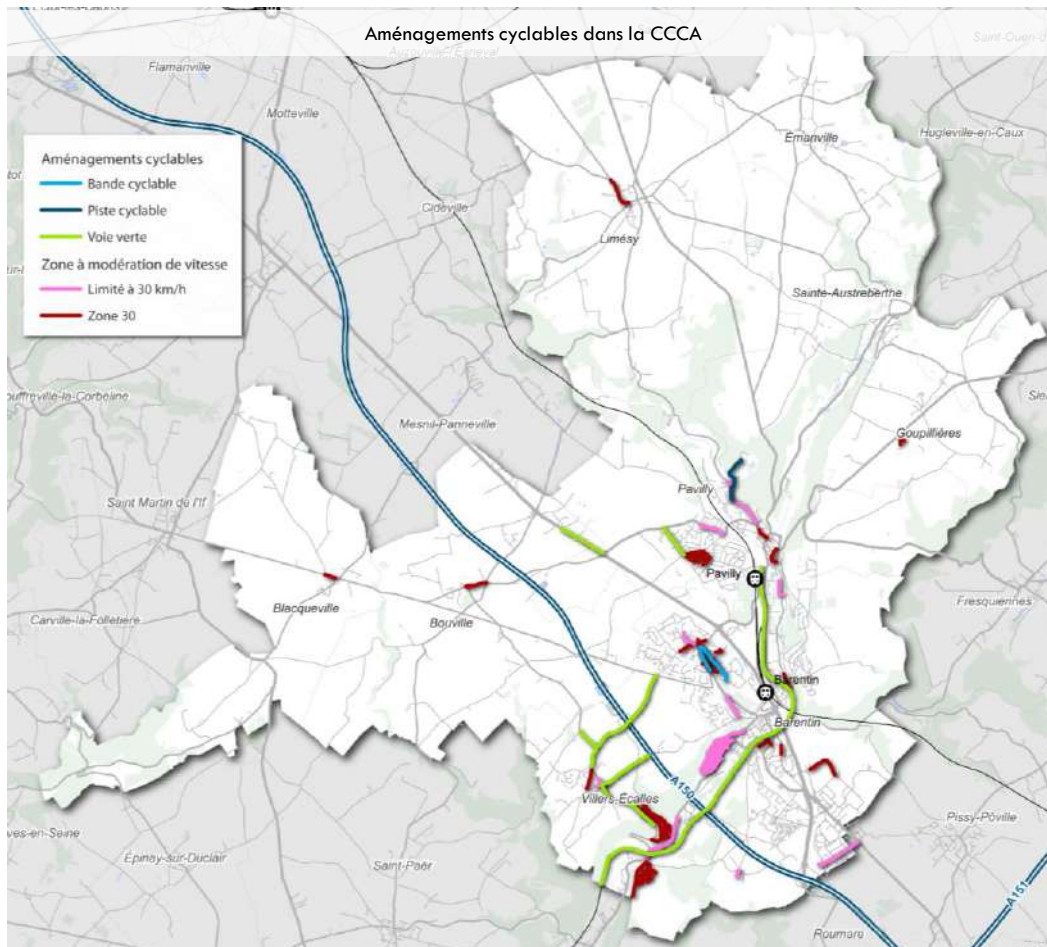
- Les liaisons principales (Barentin-Pavilly et Villers-Ecalles – Barentin) font moins de 5km.
- La commune de Pavilly est située à une distance raisonnable de toutes les communes de la CCCA. C'est un relais pour les communes du Nord notamment qui sont éloignées de Barentin.

**Des liaisons externes de distance raisonnable au sud-est de la CCCA :**

- La commune de Barentin est accessible depuis Roumare et Pissy-Pôville
- Le centre commercial de Barentin, situé au sud de la commune, est facilement accessible depuis les communes de la CC Inter Caux Vexin. Ces liaisons sont d'autant plus intéressantes que le centre commercial rayonne bien au-delà de ces communes avec des flux importants en provenance du nord de la MRN.

La distance maximale jugée raisonnable pour les trajets quotidiens en vélo est de 8km. Cette distance correspond à un temps de parcours d'environ 30 minutes. On considère que tous les trajets intra communaux sont inférieurs à 3 km.





L'axe principal de déplacement est la voie verte, qui traverse Villers-Ecalles, Barentin puis Pavilly en suivant le fond de vallée sur près de 6 km et qui porte désormais le nom de Voie Claude Lemesle (et se poursuit jusqu'à Duclair, avec finalisation d'un tronçon manquant par la Métropole sur 3 km environ).

Cette voie verte aménagée sur une ancienne voie ferrée (revêtement non bitumé) permet de répondre à la fois à des déplacements de loisirs pour profiter de la nature et des paysages environnants, mais également utilitaires en reliant les principales polarités du territoire.

**Au-delà de cet axe structurant les aménagements cyclables demeurent très ponctuels, sur quelques axes et sont concentrés dans le Sud du territoire :**

- La commune de Villers-Ecalles dispose ainsi de 3 portions de voies vertes ; La commune de Bouville dispose également d'une petite portion de voie verte.
- Sur les communes de Barentin et Pavilly, on recense quelques aménagements très ponctuels sous forme de bandes et pistes cyclables. On notera l'absence d'aménagement cyclable en direction du centre commercial de Barentin.
- Les autres communes sont dépourvues d'aménagement cyclable.

**On notera également, l'absence de jalonnement cyclable à vocation utilitaire, alors qu'il est un outil essentiel pour orienter les cyclistes sur l'itinéraire le plus adapté et encourager à la pratique.**

**Toutefois, on observe la présence de zones apaisées (zone 30) ou de zones à limitation de vitesse, concentrés principalement, dans les communes de Barentin Pavilly et Villers-Ecalles qui sont aussi favorables à la pratique des modes actifs :**

- Le centre-ville de Villers-Ecalles est largement couvert par des zones 30
- À Pavilly et Barentin, la vitesse n'est pas apaisée en centre-ville, mais dans certains quartiers péri-centraux, ou de manière très ponctuelle à proximité de certains pôles générateurs (écoles...).

**La pacification permet une meilleure cohabitation des usagers et améliore notablement la circulation des piétons et des cycles, mais on constate un caractère plutôt routier des traversées de bourg et un partage de la voirie largement favorable à l'automobile.**

Zone 30 – Pavilly



Voie verte – Villers-Ecalles





*Une piste cyclable à Pavilly*



*Piste cyclable accès collège à Pavilly*



*Un contresens cyclable à Limesy*



*Stationnement en racks à Villers écailles*



*Arceaux de qualité à Pavilly*

Si on ne peut pas parler aujourd'hui de maillage cyclable, développer les mobilités actives semble une préoccupation de la CCCA.

Ainsi, Barentin vient de lancer son plan vélo, structuré autour de 4 axes : accompagner financièrement les habitants à changer de mode de transport, se montrer exemplaire en développant les modes de transport alternatifs pour ses agents, structurer l'espace public pour favoriser les mobilités douces et accompagner les habitants à faire évoluer leurs pratiques quotidiennes.

Avant la réalisation de nouveaux aménagements la commune propose une aide financière aux habitants pour l'acquisition de vélos spécifiques, a déjà acheté des vélos électriques pour ses agents. En parallèle, un projet de bicyclerie est actuellement en cours de réflexion avec la Croix-Rouge française.

Sur Pavilly, depuis l'aménagement de la voie verte, et la réalisation d'une piste cyclable desservant sur une courte portion de voirie, le nouveau collège « Les Hauts du Saffimbec », la commune projette de nouveaux aménagements (vers le collège pour se raccorder au centre-ville, ...) et propose également une aide financière à l'achat VAE en complément de l'aide communautaire.

Nous avons recensé des points de stationnement sur l'espace public ou à proximité de certains pôles générateurs (exemple piscine...), mais leur nombre et leur qualité (avec encore beaucoup de racks) restent à parfaire. De plus le stationnement vélo est déficient sur les pôles d'intermodalité avec des stationnements non adaptés à la durée de ce dernier.

Concernant les cheminements piétons, leur présence et qualité est largement liées à l'urbanité des communes et des différents secteurs. La CCCA s'est dotée en 2015 d'un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) qui vise à proposer diverses dispositions permettant de rendre accessible les circulations piétonnes, les espaces publics et les aires de stationnement publiques. Les travaux de mise en accessibilité liés à la compétence voirie restent à l'initiative des communes.

Même s'il n'y a pas d'échéance de réalisation, des diagnostics ont été réalisés sur différents secteurs des 9 communes et un programme d'action établi pour les rendre les plus accessibles possibles. Les communes mettent en application ces principes d'accessibilité dès lors qu'elles interviennent sur les voiries.



**Cy'cl'ic Rouen**

**Intermodalité TC/vélo : le réseau de vélo en libre-service « Cy'cl'ic » avec le système d'intermodalité Atoumod** initié par la Région qui fédère toutes les Autorités Organisatrices de transport de Haute-Normandie, dans le but de disposer d'un support unique : la carte rechargeable Atoumod. **Depuis novembre 2020, il est possible d'utiliser la carte Atoumod pour emprunter les vélos en libre service Cy'cl'ic de Rouen ce qui peut être intéressant pour les habitants, actifs ... de la CCCA qui se rendent en train à Rouen.**

**Il n'y a pas de service de location de vélo sur le territoire (porté par une commune la CCCA, l'office du tourisme ou une association), mais on recense des vendeurs/ réparateurs sur le secteur Barentin et Pavilly**

- **Un magasin de spécialistes , les Cycles Darnanville** (Réparation et vente de vélos neufs ou d'occasion avec un large choix de vélos de tous types (électriques, route, tout-terrain, cyclocross ...)
- **Des grandes enseignes généralistes qui proposent des services liés à la pratique cyclable (réparation, vente, ...)** : Intersport Barentin et Décathlon Barentin.

**Des opérations d'aide au financement de vélos électriques menées en 2020 et 2021 par la CCCA auprès de ses habitants :**

- La campagne 2020 a été un succès : 100 candidats ont bénéficié de 300 € d'aide pour l'achat de leur VAE. 82 % des vélos ont été achetés sur le territoire de la CCCA, dont 70 % vendus dans un commerce de proximité et 27 % en grandes surfaces. Seulement 3% des demandeurs d'aides se sont reportés vers les sites internet . Les vélos de ville et vélo tout chemin représentent 59% ;
- Les bénéficiaires sont essentiellement des habitants de Barentin et Pavilly, avec une moyenne d'âge de 57ans, et légèrement plus de femmes. Après l'achat, 82 % des répondants déclarent utiliser leur vélo 2 à 7 fois par semaine ! 49 % disent l'utiliser pour les loisirs et 35 % pour faire leurs courses ;
- La campagne d'aide a donc été reconduite en 2021 avec comme objectifs de toucher les déplacements quotidiens liés au travail ou aux achats.

**Il n'y a pas sur le territoire d'association proposant des services vélos type atelier d'autoréparation ...:**

- Les plus proche sont Guidoline à Rouen et La Bicyclerie à Yvetot , qui propose une panoplie de service (ateliers d'autoréparation, vente de vélos de seconde main et de pièces détachés, récupération de vélo, organisation de sorties, bourses aux vélos ...)

**On ne recense pas également de vélo école, parcours école, stage de remise en selle... sur le territoire, mais cela devrait se développer dans le cadre du programme nationale savoir roulez à Vélo auprès des scolaires.**

**En matière d'information et de communication, le réseau cyclable disponible ainsi que les services proposés ne constituent pas une offre suffisante pour établir une communication spécifique sur le thème du vélo (sauf opération spéciale, type aide à l'achat). On notera que la centrale de mobilité régionale ne permet pas de calculer les itinéraires vélo.**

[www.cccauxaustreberthe.fr](http://www.cccauxaustreberthe.fr)



Envoyé en préfecture le 20/03/2025

Reçu en préfecture le 20/03/2025

Publié le

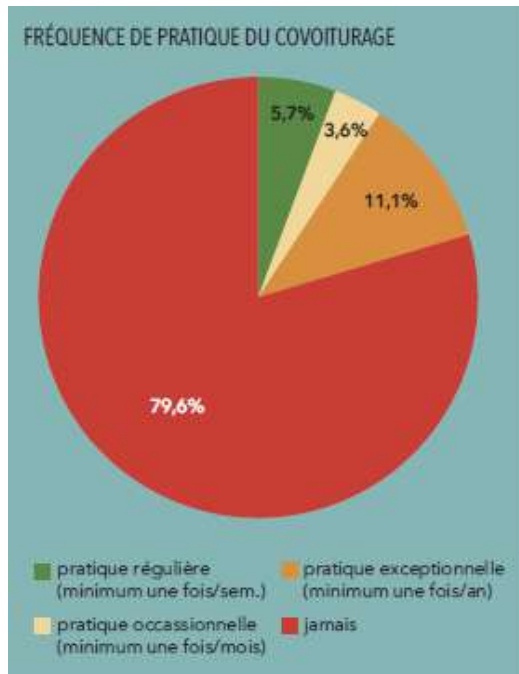
ID : 076-247600646-20250319-DELB20250026-DE



## **OFFRES DE MOBILITE : vers un usage différents de l'automobile**

Evolution du nombre d'inscrits et des trajets quotidiens sur la plateforme covoiturage76.net –  
 Source : Actualisation du Schéma d'Aménagement dans les aires de covoiturage en Seine-Maritime

	Jun 2010	Jun 2012	Jun 2014	Jun 2017	Jun 2018
Inscrits	2 144	3 955	5 409	6 528	7 370
<i>Progression nombre d'inscrits</i>		84,6%	36,76 %	20,69 %	12,90 %
Itinéraires disponibles	975	1 893	2 563	1 866	2 103
<i>Progression itinéraires disponibles</i>		94, 15 %	35,40 %	-27,19 %	7,88 %



Source EMD – représentation : Agence d'Urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure



**Le covoiturage, un enjeu important mis en avant par la Région Normandie à travers la mise en place de Nomad Covoiturage via l'application Karos.**

Ce système de covoiturage organisé, propose des tarifs avantageux pour les covoitureurs et des compensations financières pour les conducteurs (2 € minimum par trajet jusqu'à 20 km, puis 0,10€ par km au-delà).

**Cependant, si cette application est disponible dans 12 territoires de Normandie, elle n'est aujourd'hui pas développée sur le territoire de la CCCA.**

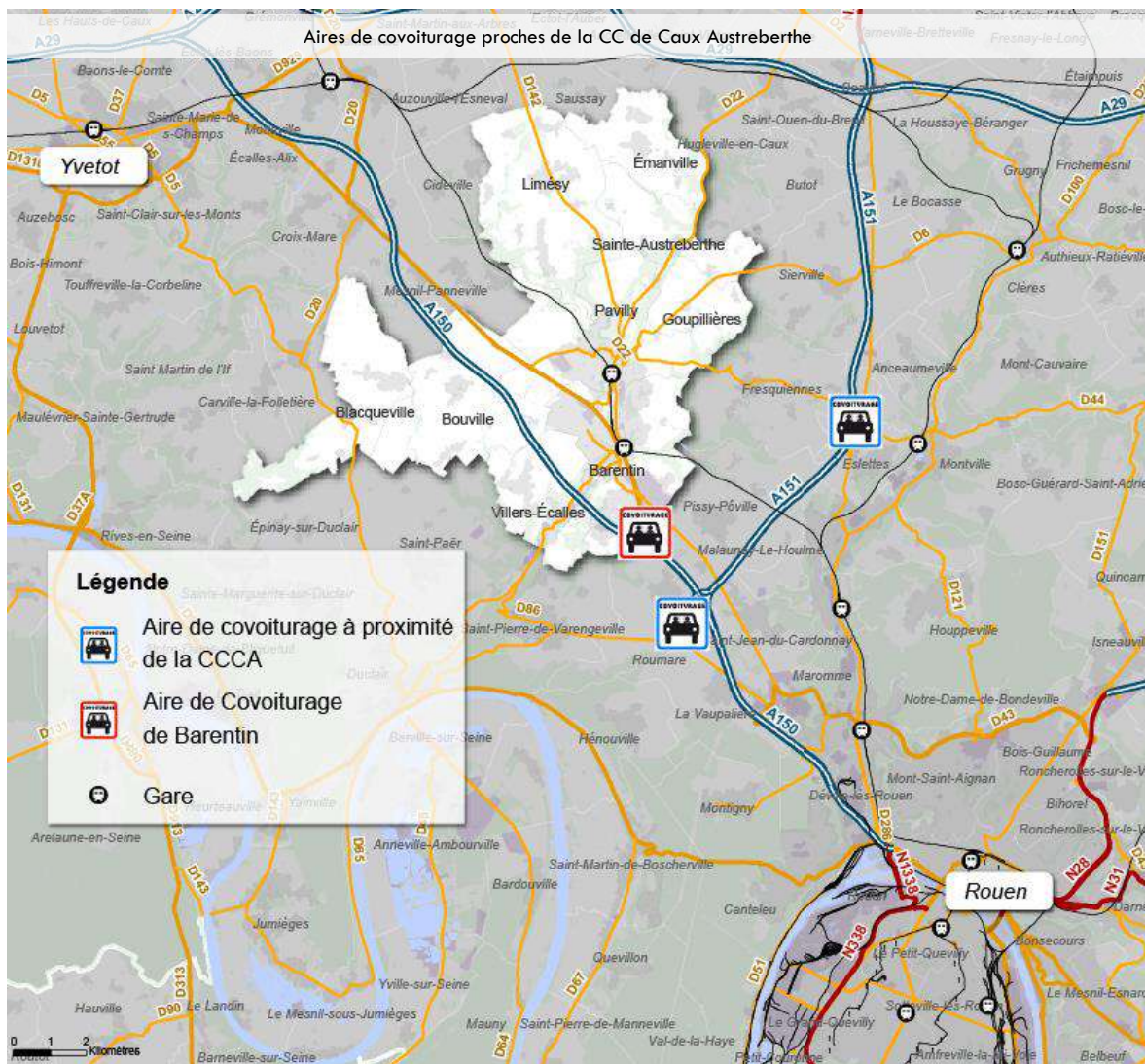
**Le Département a également mis en place une plateforme de mise en relation : Covoiturage76** (ce portail internet de covoiturage est ouvert par le Département de Seine Maritime depuis 2008).

**Un nombre d'inscrits en nette progression sur covoiturage76 :**

- Sur la période 2010 – 2018, le nombre d'inscrits sur la Plateforme Covoiturage76 est passé de 2 144 à 7 370 soit une progression de plus de 300%
- Le nombre d'itinéraire proposé a plus que doublé sur cette période, passant de 975 à 2 103.

**A travers l'enquête ménage, on constate que la pratique du covoiturage demeure minoritaire, mais pas inexistante : 90% des répondants à l'EMD ne pratiquent jamais ou qu'exceptionnellement le covoiturage, mais 10% des enquêtés ont une pratique régulière (5,7%) ou occasionnelle (3,6%)**

**L'augmentation du nombre de personnes par véhicule (1,3 personnes par véhicules sur le territoire d'étude selon l'EMD 2017) est un enjeu important. Les migrations pendulaires entre la CCCA et Rouen sont une cible privilégiée pour le développement du covoiturage**



Le Département est doté d'un **réseau des aires de covoiturage** (actuelles en 2018). On y recensait ainsi 19 aires déjà réalisées, 2 dont les travaux étaient programmés et 6 encore non programmés.

Le territoire de la CCCA et ses alentours sont peu équipés :

- Une seule aire de covoiturage est disponible sur le territoire, au sud de Barentin au niveau de l'échangeur de l'A150. **Classée structurante**, l'aire a une capacité de 166 places dont 4 places PMR et 2 réservées aux véhicules électriques avec bornes de recharge.
- Deux aires sont disponibles à proximité du territoire : l'aire de l'échangeur de Roumare et celle de l'échangeur d'Eslettes (au croisement de la D47 et la D927 et à proximité de l'échangeur de l'A151). Cette dernière, dotée d'une trentaine de places, présente un intérêt faible pour les habitants de la CCCA car elle n'est pas située sur un axe emprunté pour se rendre à Rouen notamment ou une ville importante des environs.

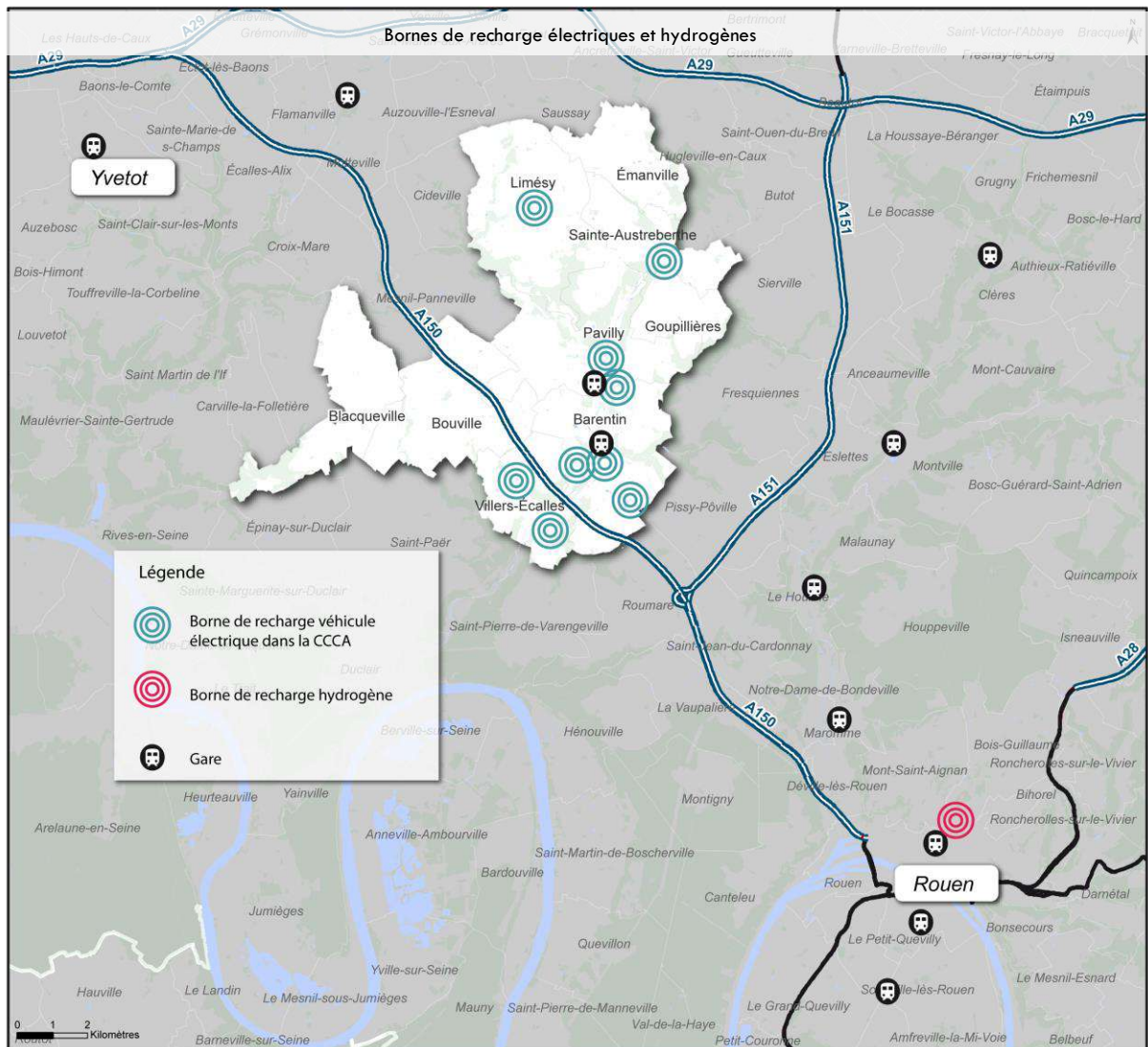


On recense également une place identifiée en lieu de rencontre pour co-voitureurs blablacar en gare de Barentin.

Ce type de point rencontre pour du covoiturage longue distance est intéressant mais sa localisation interroge au vu des difficultés d'accès de la gare.

En dehors de cette offre de covoiturage, on recense quelques secteurs avec du covoiturage informel (exemple au complexe aquatique intercommunale des « Bains de l'Aistreberthe » à Barentin ...).

Le territoire ne propose en revanche pas d'offre en matière d'autopartage de véhicule, si ce n'est de la location entre particulier sur les sites spécialisés.



**Le territoire est engagé dans le déploiement de bornes de recharges pour véhicules électriques (projet porté par le Syndicat d'Énergie de Seine-Maritime (SDE 76)) :**

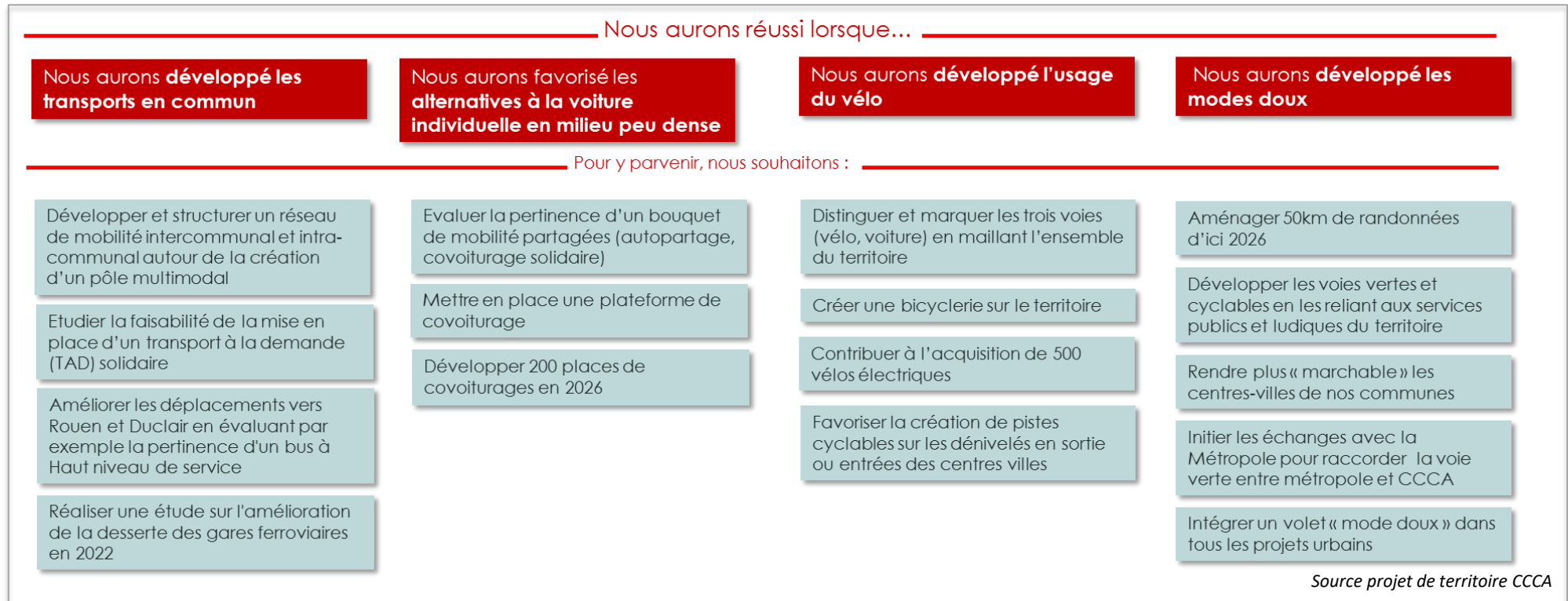
- Au total, 9 bornes disponibles sur le territoire, ce qui représente une première étape, même si toutes les communes ne sont pas équipées.
- Une offre disponible à proximité des gares de Barentin et Pavilly, mais également dans la zone commerciale de Barentin, et dans les centres-bourgs de Villers-Ecalles, Sainte-Austreberthe et Limésy.

**En parallèle, la Région Normandie s’est engagée pour le développement de l’hydrogène renouvelable à travers le Plan Normandie Hydrogène et s’est positionnée comme un des leaders du partenariat européen interrégional H2 Valleys, lancé en mai 2019.**

**Néanmoins, aucune offre de recharge hydrogène n’est recensée aujourd’hui sur le territoire, la plus proche étant située à Rouen.**



La CCCA a fait du développement des mobilités une priorité pour son territoire, en inscrivant 4 objectifs dans son projet de territoire, eux-mêmes déclinés en piste d’actions pour y répondre tel que présenté ci-dessous :



Ces objectifs vont former la base de réflexion pour définir la stratégie de mobilité à développer dans le cadre du PMS.