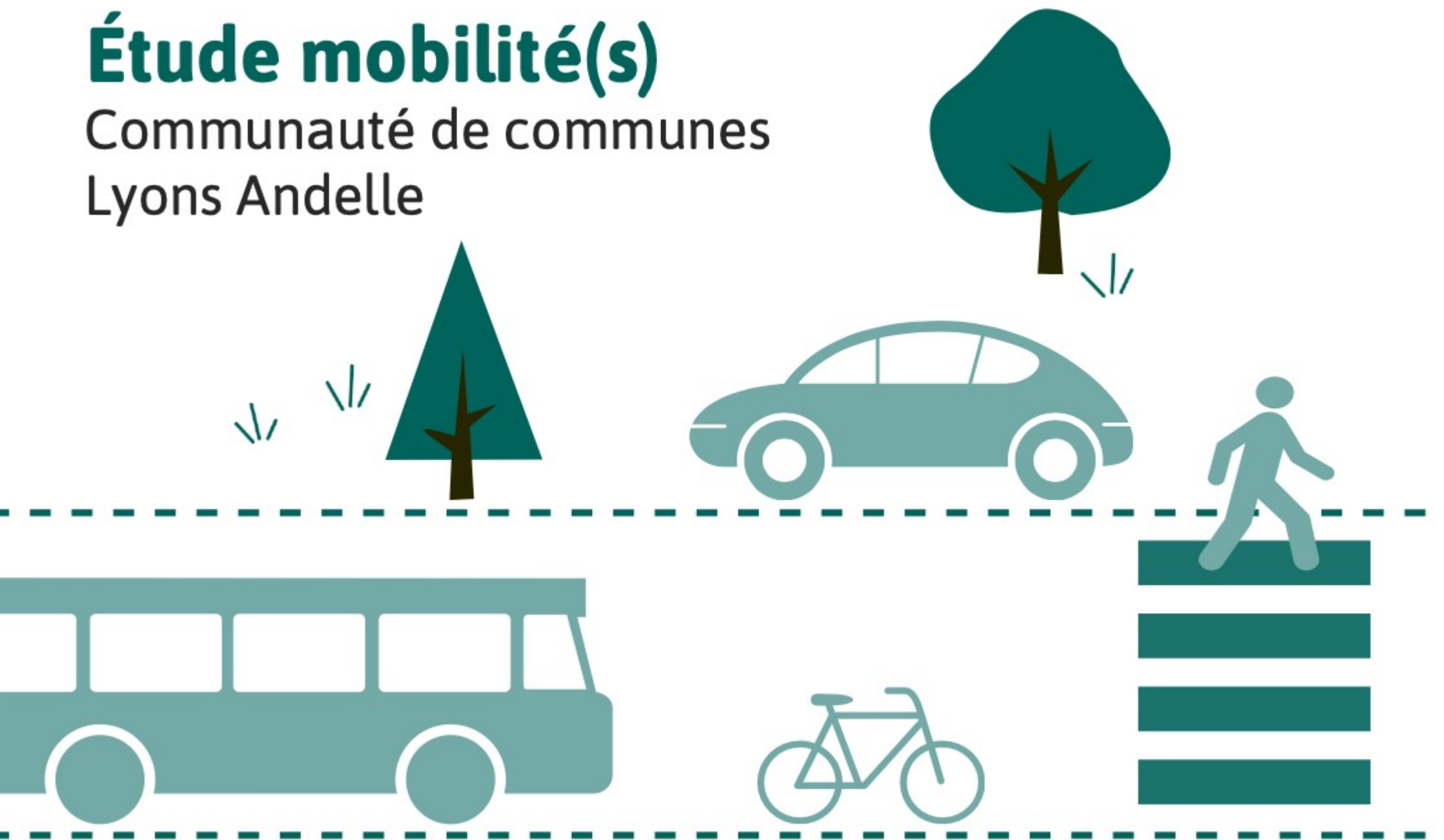


# Étude mobilité(s)

Communauté de communes  
Lyons Andelle





Dans le cadre de la prise de compétence Mobilité par la C.C. Lyons Andelle et du travail de définition des bassins de mobilité piloté par la Région Normandie, le territoire a sollicité l'Agence pour mener une étude sur les mobilités.

La présente étude visera donc à apporter un cadre de connaissance aux élus sur les dynamiques de mobilités qui animent le territoire. Elle devra tenir compte des défis qui doivent être relevés en matière de développement durable et de transition énergétique dans le contexte actuel de changement climatique.



L'Agence d'urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure regroupe 6 EPCI (Métropole Rouen Normandie, Agglo Seine-Eure, Communautés de communes Caux-Austreberthe, Inter Caux Vexin, Lyons Andelle et Roumois Seine) formant une entité territoriale cohérente. Ces intercommunalités appartiennent à un système territorial dont les interactions transcendent les limites administratives. En effet, le Grand territoire est ainsi le lieu d'échanges, de flux (de biens et de personnes), de dépendances interterritoriales fonctionnelles, de continuités écologiques, d'écosystèmes locaux, de liens, traduisant des mécanismes relationnels imbriqués et complexes. La Communauté de communes Lyons Andelle s'inscrit pleinement dans ce système d'interactions du fait des liens qu'elle entretient avec la Métropole Rouen Normandie, l'Agglo Seine Eure et plus modestement avec la Communauté de communes Inter Caux Vexin.

La Communauté de communes Lyons Andelle est un territoire au profil majoritairement rural qui se caractérise par la présence de nombreux espaces agricole et forestier, de plusieurs cours d'eau (Andelle, Lieure, Fouillebroc, etc.) et de villages anciens (celui de Lyons-la-Forêt est labellisé parmi les Plus Beaux Villages de France©). Ce patrimoine naturel et architectural lui permet notamment d'attirer des dizaines de milliers de visiteurs chaque année. Son organisation territoriale repose sur des centralités situées pour la plupart au sein de la vallée de l'Andelle (Fleury-sur-Andelle, Charleval, Romilly-sur-Andelle, Pont-Saint-Pierre, Perriers-sur-Andelle) et qui assurent les fonctions et services essentiels du territoire (commerces, emplois, études, etc.). Depuis les années 1970, une partie du territoire

intercommunal (vallée de l'Andelle, franges avec la Métropole Rouen Normandie) est concernée par l'expansion du modèle pavillonnaire. Néanmoins, malgré une croissance démographique prononcée depuis 1975 (+25,1 %), une diminution de la population est observée depuis plusieurs années à l'échelle du territoire, plus particulièrement dans les centralités touchées par la désindustrialisation comme Fleury-sur-Andelle, Charleval ou Pont-Saint-Pierre.

Située géographiquement proche de polarités urbaines (emplois, services, grands équipements) et disposant d'un tissu économique marqué par l'activité industrielle, la Communauté de communes Lyons Andelle s'inscrit dans un système territorial où s'exercent quotidiennement des flux d'échanges depuis et vers le territoire pour divers motifs (emplois, achats, études, accompagnement, etc.). À titre d'exemple, sur les 8940 actifs résidants de l'intercommunalité, 63 % travaillent à l'extérieur du territoire (notamment sur le plateau Est de Rouen, la ville de Rouen ou encore l'Agglo Seine Eure). À l'inverse, la Communauté de communes Lyons Andelle capte aussi des flux d'actifs en provenance de ces territoires limitrophes (2 120 actifs, dont 36 % en provenance de la Métropole Rouen Normandie).

Aussi, à l'heure du « Zéro Artificialisation Nette », des mutations des modèles économiques et sociétaux, du renchérissement et de la raréfaction des énergies fossiles, du changement climatique, avec des modèles de développement existants qui ne permettent pas de faire face aux défis précités, quelle construction territoriale engager pour un aménagement de l'espace intégrant et anticipant les transitions en cours et à venir ?



## 1 La C.C. Lyons Andelle : un cadre de vie attractif mais qui pâtit d'une forte dépendance à l'automobile

1. Un territoire au cadre de vie attractif qui fait face à des enjeux démographiques et socio-économiques p. 6
  2. Un territoire économiquement polarisé, mais des habitants qui bénéficient de pôles de proximité dynamiques p. 8
  3. Une forte dépendance des ménages à la voiture qui nécessite de trouver des alternatives p. 11
- [Focus sur les migrations résidentielles] p. 16

## 2 La C.C. Lyons Andelle : des flux pendulaires entre logiques de proximité géographique et d'attractivité économique

1. Qu'est-ce que les flux pendulaires et quels intérêts à les analyser ? p. 20
  2. Les flux domicile-travail comme reflet de l'attractivité économique des territoires p. 20
  3. La dynamique des flux domicile-études liée à la localisation et au rayonnement géographiques des établissements scolaires p. 29
- [Focus sur le potentiel touristique de la C.C. Lyons Andelle par l'approche des mobilités] p. 32

## 3 La C.C. Lyons Andelle : des centralités qui font face à des enjeux de sécurisation des mobilités actives

- La centralité de Fleury-sur-Andelle : apaiser les flux de transit qui font office de coupure urbaine aux mobilités actives p. 38
- La centralité de Charleval : améliorer les cheminements piétons pour renforcer l'urbanité p. 40
- La centralité de Romilly-sur-Andelle : réduire l'emprise automobile autour des destinations commerciales pour rendre les circulations piétonne et cyclable plus sécurisées p. 42
- La centralité de Pont-Saint-Pierre : agir sur la circulation des poids lourds pour retrouver un dynamisme résidentiel et commercial p. 44
- La centralité de Lyons-la-Forêt : agir sur la vitesse pour renforcer la sécurité des cheminements doux sur la départementale 321 p. 46
- La centralité de Perriers-sur-Andelle : interconnecter les cheminements doux existants afin de favoriser la pratique des mobilités actives p. 48
- Synthèse des résultats et conclusion** p. 50
- Glossaire** p. 52

## / La CC Lyons Andelle : un cadre de vie attractif mais qui pâtit d'une forte dépendance à l'automobile /

La C.C. Lyons Andelle, créée au 1<sup>er</sup> janvier 2017, est composée de 30 communes<sup>1</sup> issues de la fusion de deux anciennes Communautés de communes. Situé aux franges de la Métropole Rouen Normandie, le territoire possède un patrimoine naturel riche (forêt, rivières, etc.) où plusieurs vallées (Andelle, Lieure et Fouillebroc) viennent entrecouper le paysage de plateaux (celui du Vexin notamment). L'urbanisation, dont le tissu est parfois continu sur plusieurs kilomètres, se concentre essentiellement le long de la vallée de l'Andelle qui abrite la majorité de sa population et de ses activités économiques (notamment en lien avec le passé industriel). A contrario, les plateaux conservent un caractère plus rural avec ses villages malgré une tendance à la périurbanisation. Pourtant proche de la métropole rouennaise, le territoire présente une densité plutôt faible (75,4 habitants au km<sup>2</sup>) et est peu peuplé (20778 habitants) au regard des moyennes départementales.

Les enjeux de développement durable du territoire se confrontent aux réalités des flux de déplacements qui façonnent les paysages du territoire. Dès lors, quelles sont les dynamiques

démographique, résidentielle et socio-économique qui structurent le système territorial de la C.C. Lyons Andelle et comment doivent-elles être prises en compte dans le cadre d'une politique des mobilités à l'aune de la transition énergétique?

### 1. Un territoire au cadre de vie attractif qui fait face à des enjeux démographiques et socio-économiques

Le territoire de la C.C. Lyons Andelle a connu une croissance démographique prononcée depuis les années 1970 (+ 25,1 % depuis 1975), à l'instar des autres intercommunalités limitrophes de la Métropole Rouen Normandie. Certaines communes frontalières de la Métropole ont notamment doublé leur population depuis 1975 (+59 % à Renneville, +51 % au Bourg-Beaudouin). Ce développement résidentiel, autour ou au sein du tissu urbain existant, a eu comme conséquence l'artificialisation des sols de 95 hectares d'espaces naturels, agricoles et forestiers entre 2009 et 2020<sup>2</sup> (ce développement résidentiel représente 81 % de la totalité des sols artificialisés durant cette même période). Entre 2000 et 2020, 91,3 % des nouveaux logements ont été des

maisons (1577 nouvelles maisons contre 150 nouveaux appartements) alors qu'un taux de vacance des logements de 7,5 %<sup>3</sup> est observé (taux néanmoins légèrement inférieur aux moyennes départementale et régionale). Cette dynamique de construction de maisons individuelles s'inscrit au sein du phénomène de périurbanisation qui s'est diffusé à l'ensemble des agglomérations françaises. Elle s'explique à travers plusieurs facteurs socio-économiques comme la quête d'un foncier moins cher et abordable pour des classes sociales modestes<sup>4</sup> (renvoyant au modèle d'Alonso et sa théorie de la baisse de la rente foncière du centre vers la périphérie<sup>5</sup>), des politiques publiques favorables à l'accession à la propriété<sup>6</sup>, la « sacralisation » de la maison individuelle avec jardin<sup>7</sup> (prise des familles avec enfants), ou encore la volonté de fuir les nuisances urbaines (bruit, pollution, etc.) couplée parfois par un « désir de campagne<sup>8</sup> ».

3 Source : INSEE, RP 2018, exploitations principales.

4 Source : E. Charmes (2007). « Le malthusianisme foncier », *Études foncières*, n° 125, pp.12-16.

5 Source : W. Alonso (1964). *Location and land use : toward a general theory of land rent*, Harvard University Press.

6 Par exemple durant l'année 2004, le Prêt à Taux Zéro a été massivement utilisé par des ménages populaires afin d'acquérir une maison individuelle en milieu périurbain (source : Conseil général des Ponts et Chaussées).

7 Source : M.-C. Jaillet (2003). « La maison individuelle : de la distinction à la banalisation » in *La ville étalée en perspectives*, Champ Social Éditions.

8 Source : D. Pinson et D. Thomann (2002). *La mai-*

Néanmoins, il est observé depuis près de dix ans un ralentissement de sa croissance démographique et même une légère diminution de la population entre 2013 et 2018 (de 21028 à 20778 soit 250 habitants en moins). Cette baisse démographique s'explique, d'une part, par un solde migratoire négatif (-0,4 %/an) et, d'autre part, par un ralentissement du solde naturel (+ 0,2 %/an contre + 0,4 %/an entre 1999 et 2013). En effet, le territoire connaît un vieillissement de sa population où la part des plus de 60 ans est passée de 23,6 à 25,9 % entre 2013 et 2018, soit 400 personnes supplémentaires de cette tranche d'âge<sup>9</sup>. A contrario, le nombre d'enfants (0-14 ans) a baissé durant cette même période (120 personnes en moins), en lien notamment avec une chute du taux de natalité (de 13,6 ‰ à 10,9 ‰). À noter que la part des 15-44 ans est passée de 35,8 % à 34 % (soit 478 personnes en moins) et vient questionner les enjeux autour du maintien des familles avec enfants sur le territoire. Les communes situées dans le cœur de la vallée de l'Andelle sont plus particulièrement touchées par cette baisse de la population (-2 % à Fleury-sur-Andelle, -4 % à Charleval, -15 % à Radepont entre 2008 et

son en ses territoires : de la villa à la ville diffuse, Villes et Entreprises, L'Harmattan.

9 Source : INSEE, RP 2008 et 2018, exploitations principales.

1 Communauté de communes de l'Andelle et Communauté de communes du canton de Lyons-la-Forêt. La commune de Bézu-la-Forêt, auparavant intégrée dans la C.C. Lyons Andelle, s'est rattachée à la Communauté du Vexin Normand le 1<sup>er</sup> janvier 2018.

2 Source : Portail national de l'artificialisation.



2018) alors que celles localisées aux franges ouest et nord du territoire connaissent majoritairement une croissance démographique (+6 % à Vascoeuil, +9 % à Douville-sur-Andelle, +18 % à Bacqueville, +19 % à Romilly-sur-Andelle). D'ailleurs, sur le plan socio-économique, si les indicateurs territoriaux sont plutôt favorables, des niveaux de fragilités sont néanmoins observés chez certaines catégories sociales<sup>10</sup>. En effet, si les taux de chômage<sup>11</sup> (9,0 %) et de pauvreté<sup>12</sup> (9,2 %) sont inférieurs aux moyennes départementales (respectivement 9,9 % et 12,5 %), les revenus disponibles médians par unité de consommation<sup>13</sup> sont quant à eux légèrement inférieurs à la moyenne départementale (21560 euros contre 21790 euros). Parmi les quelques indicateurs défavorables, celui de la part des personnes de 15 ans et plus non scolarisées et sans diplômes<sup>14</sup> qui s'élève à 28,6 % contre une moyenne départementale de 25,2 %.

10 Source : Portrait de territoire de la Communauté de communes de Lyons Andelle par les services du Département de l'Eure, 2017.

11 Source : INSEE, RP 2018, exploitations principales.

12 Source : INSEE, RP 2019, exploitations principales.

13 Source : INSEE, RP 2019, exploitations principales.

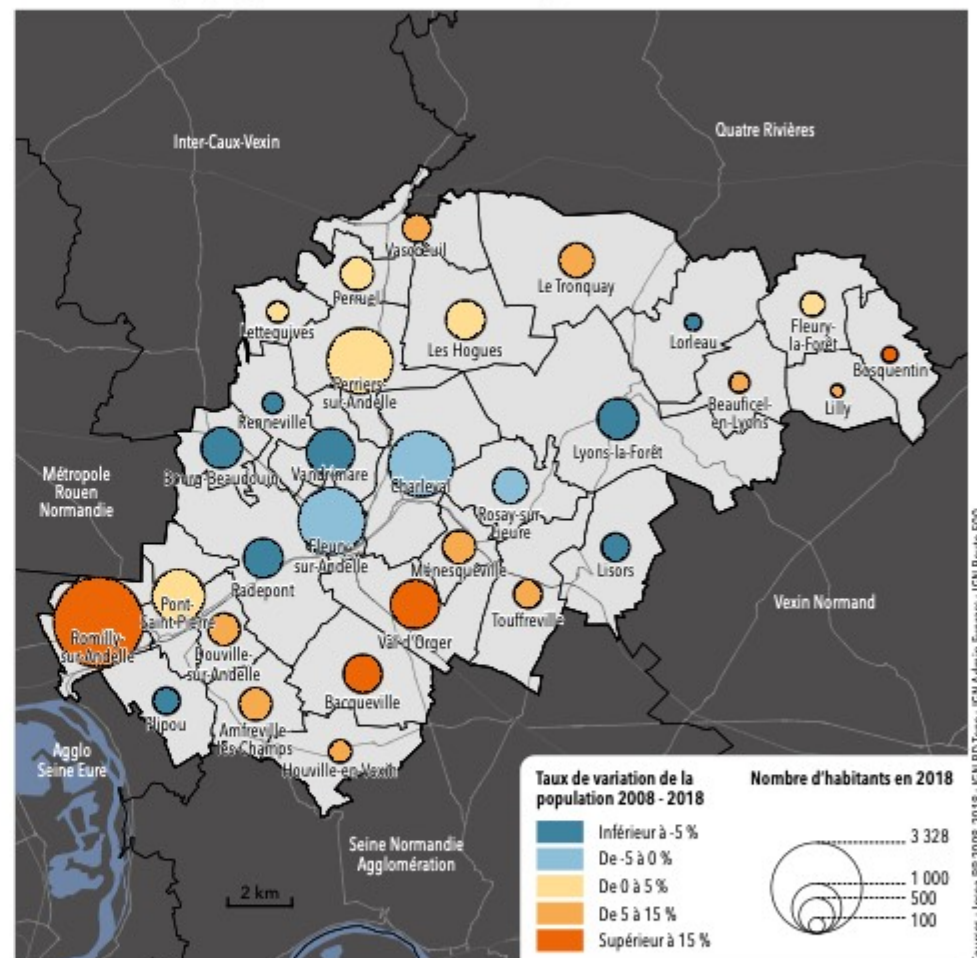
14 Source : INSEE, RP 2018, exploitations principales.

Ces disparités territoriales révèlent des fractures en termes d'attractivité résidentielle où la désindustrialisation d'un côté (vallée de l'Andelle) et la périurbanisation de l'autre (influences économiques des pôles d'emploi de Rouen et de Louviers/Val-de-Reuil) font partie des facteurs explicatifs. Non dotée d'un SCoT<sup>15</sup>, la C.C. Lyons Andelle ne possède donc pas de document de planification stratégique territoriale à moyen terme, qui lui aurait permis d'organiser et structurer l'armature urbaine du territoire. Néanmoins, le territoire se lancera prochainement dans l'élaboration d'un PLUi<sup>16</sup> qui permettra d'agir sur la diversification de l'offre de logements (type habitat, mixité sociale, etc.), mais aussi de maîtriser le développement urbain.

15 Schéma de Cohérence Territorial.

16 Plan Local de l'Urbanisme Intercommunal.

### Évolution démographique des communes de la C.C. Lyons Andelle entre 2008 et 2018



Source : Insee RP 2008-2018 ; IGN BD Topo ; IGN Admin Express ; IGN Route 500

## 2. Un territoire économiquement multipolarisé, mais des habitants qui bénéficient de pôles de proximité dynamiques

La C.C. Lyons Andelle est un territoire économiquement multipolarisé. En effet, les aires d'attraction de Rouen et de Paris (dont leur périmètre se base sur l'intensité des déplacements domicile-travail<sup>17</sup>) exercent une influence sur une majorité de ses communes (16 pour Rouen, 3 pour Paris). Seules les communes plus rurales situées à l'est du territoire sont en dehors des aires d'influence. Néanmoins, les bassins d'emploi<sup>18</sup> de Rouen d'un côté et de Vernon/Gisors de l'autre recouvrent à eux deux l'ensemble de l'intercommunalité et attirent de nombreux actifs du territoire. D'ailleurs, d'après l'INSEE, l'indice de concentration de l'emploi de la C.C. Lyons Andelle ne cesse de baisser pour atteindre 0,59 en 2018 contre 0,69 en 2008 (nombre d'emplois sur le territoire/

17 «L'aire d'attraction d'une ville est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, qui définit l'étendue de l'influence d'un pôle de population d'emploi sur les communes environnantes, cette influence étant mesurée par les intensités des déplacements domicile-travail» (source : INSEE).

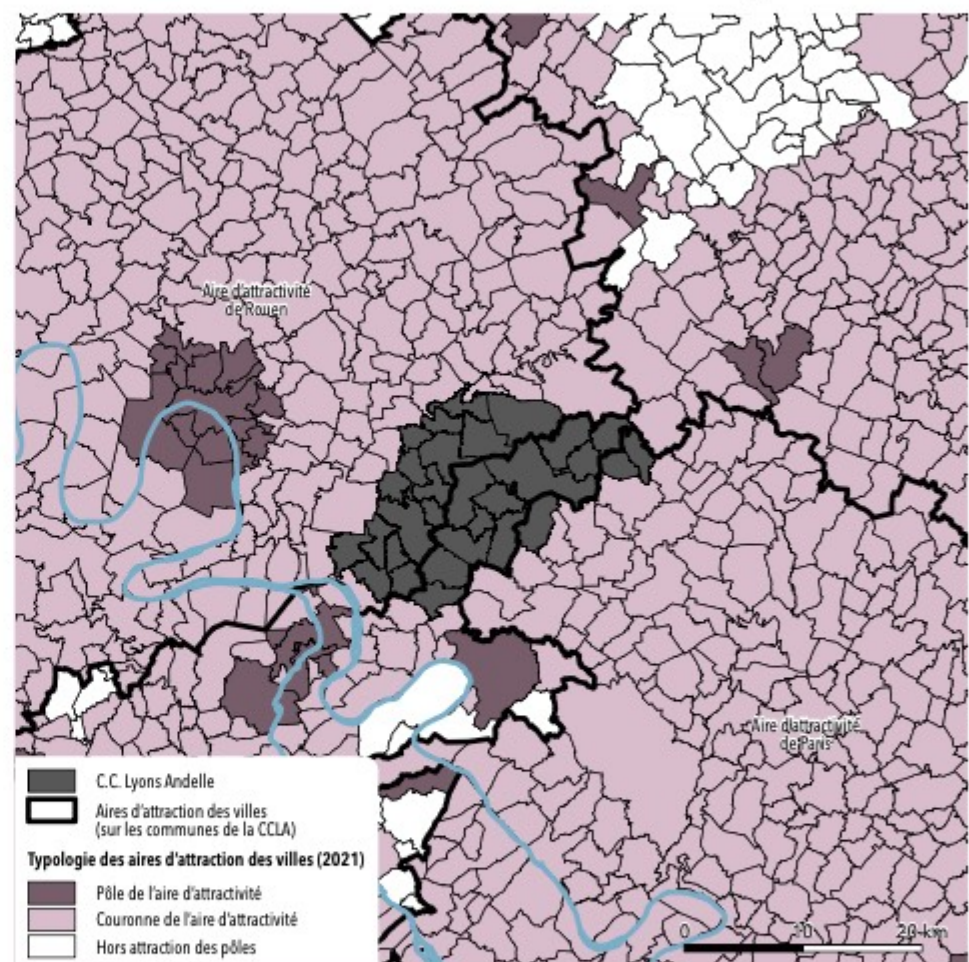
18 «Une zone d'emploi est un espace géographique à l'intérieur duquel la plupart des actifs résident et travaillent, et dans lequel les établissements peuvent trouver l'essentiel de la main-d'œuvre nécessaire pour occuper les emplois offerts» (source : INSEE).

nombre d'actifs occupés résidents sur le territoire). Cet indicateur illustre la voie de résidentialisation du territoire où l'on vit plus qu'on y travaille. Toutefois, malgré une baisse du nombre d'emplois (-11 % entre 2008 et 2018) en lien notamment avec la désindustrialisation, la C.C. Lyons Andelle constitue à son échelle un pôle d'emploi avec 5 450 postes salariés<sup>19</sup> et attire des actifs en provenance de l'extérieur.

Par l'absence de certains types d'équipements et de services au sein de l'intercommunalité, la C.C. Lyons Andelle est également polarisée par plusieurs territoires limitrophes, plus particulièrement celui de la Métropole Rouen Normandie. En effet, les déplacements pour accéder aux pôles d'équipements et services de gamme supérieure (lycée, cinéma, musée, etc.) excèdent les 10 kilomètres sur l'ensemble du territoire et dépassent même les 20 kilomètres pour les communes situées dans la partie est (les plus éloignées de Rouen ainsi que des communes d'Elbeuf, de Louviers ou encore de Gisors). Même dégradé est/ouest concernant les distances moyennes pour accéder aux pôles d'équipements et services de gamme intermédiaire<sup>20</sup>

19 Source : INSEE, RP 2018, exploitations principales.  
20 Pour qu'une commune soit classée comme pôle de gamme intermédiaire, elle doit comporter au mi-

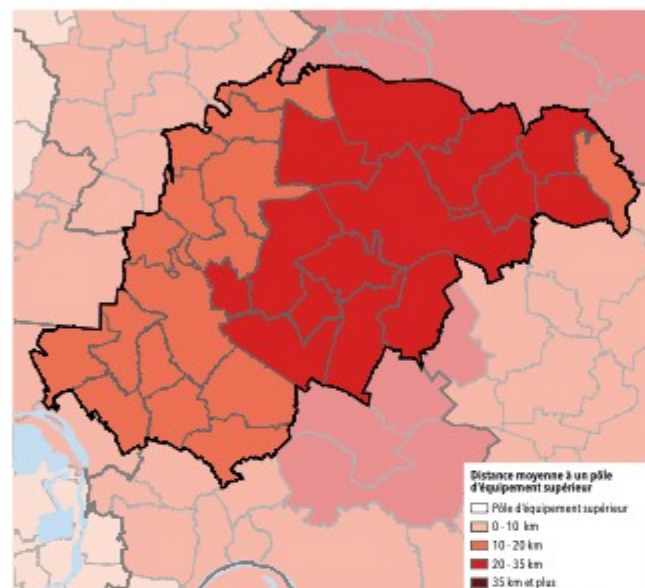
### Aires d'attraction de Rouen et de Paris exercées sur le territoire de la C.C. Lyons Andelle



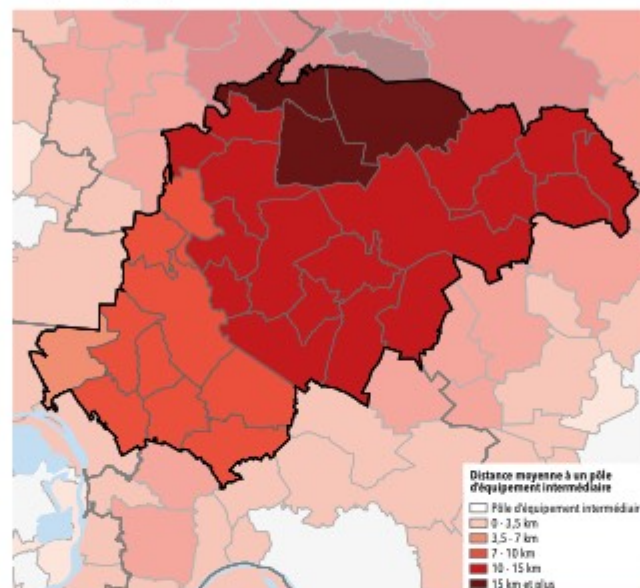
nimum deux types d'équipement et de service. Les communes de Romilly-sur-Andelle et de Charleval qui possèdent chacune un collège ne sont pas considérées comme pôle, car aucun autre équipement ou service de gamme similaire n'est présent (source : INSEE).

(collège, supermarché, hôpital, etc.) que l'on retrouve dans les centralités des territoires limitrophes (pôle urbain de Rouen, Louviers/Val-de-Reuil, Les Andelys, Etrepagny, etc.).

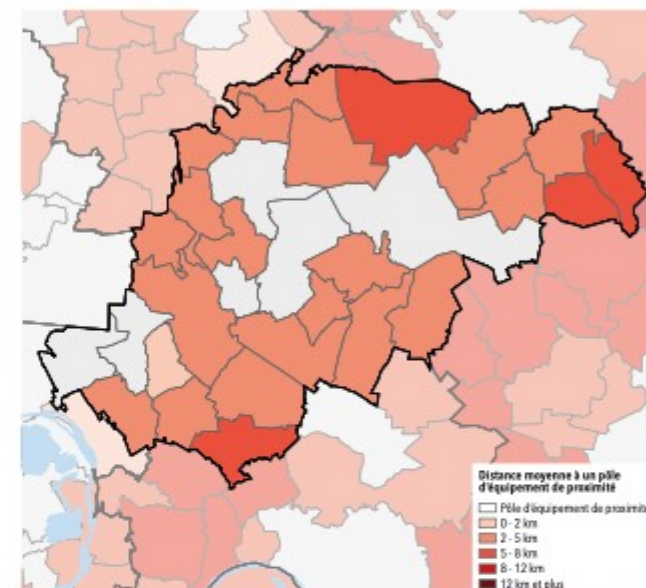
Distance moyenne des communes de la C.C. Lyons Andelle à un pôle d'équipement supérieur



Distance moyenne des communes de la C.C. Lyons Andelle à un pôle d'équipement intermédiaire



Distance moyenne des communes de la C.C. Lyons Andelle à un pôle d'équipement de proximité



Sources : Base Permanente des Équipements 2019 ; IGB 80 Topo ; IGN Admin. Express

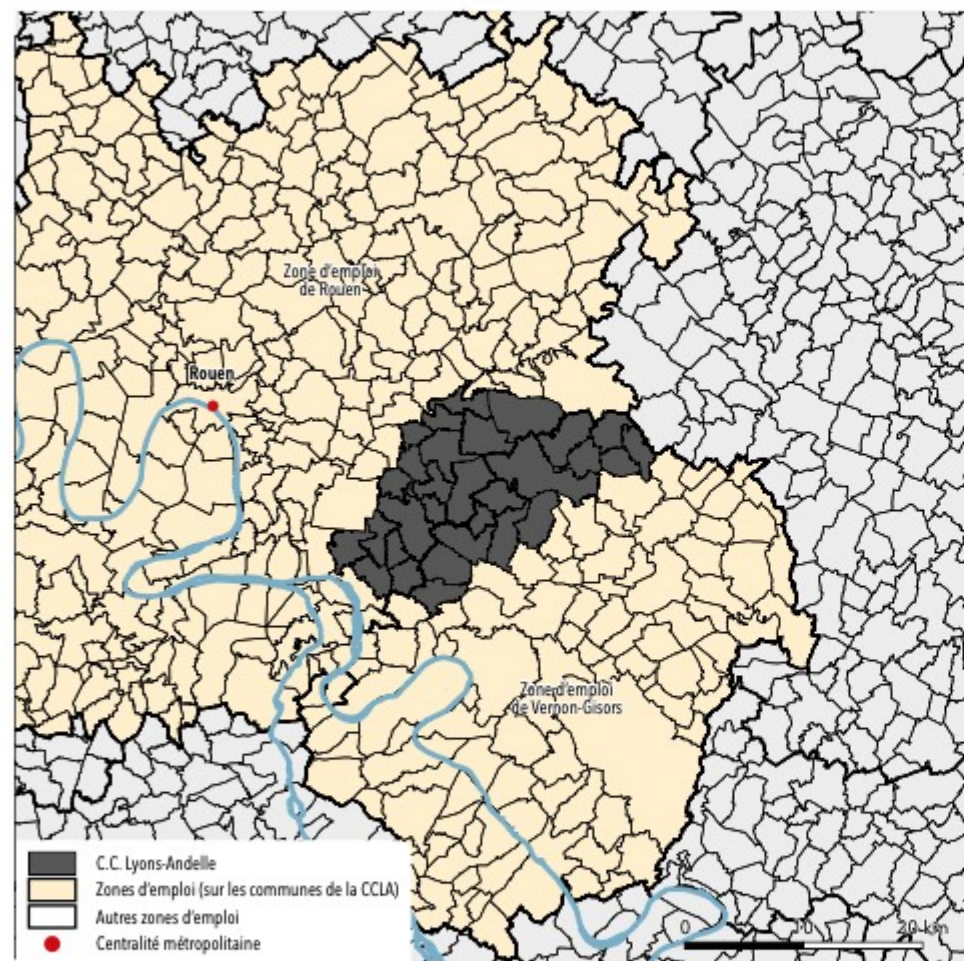
Cependant, les centralités locales du territoire intercommunal sont dotées en équipements et services de proximité (école, supérette, boulangerie, etc.) et permettent à la très

grande majorité des habitants de la C.C. Lyons Andelle d'être située en moyenne à moins de 5 kilomètres de ces pôles d'équipements (à Romilly-sur-Andelle et Fleury-sur-Andelle qui

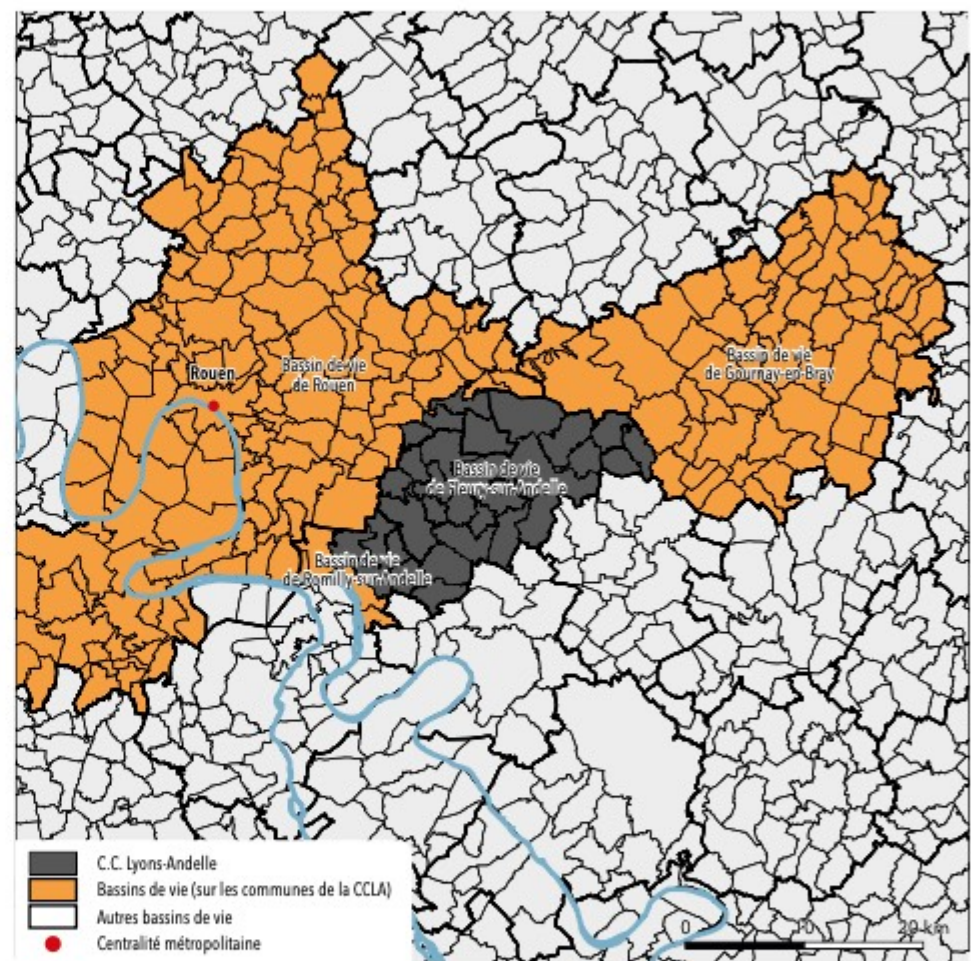
constituent les bassins de vie du territoire, mais aussi à Charleval, Pont-Saint-Pierre, Perriers-sur-Andelle et Lyons-la-Forêt). À noter que le bassin de vie de Romilly-sur-Andelle

s'étend au-delà des frontières intercommunales et englobe plusieurs communes voisines (Pîtres, Le Manoir, Amfreville-sous-les-Monts et Vatteville).

Bassins d'emploi de Rouen et de Vernon/Gisors recouvrant le territoire de la C.C. Lyons Andelle



Bassins de vie recouvrant le territoire de la C.C. Lyons Andelle



### 3. Une forte dépendance des ménages à la voiture qui nécessite de trouver des alternatives

A contrario des autres intercommunalités limitrophes de la Métropole Rouen Normandie, la C.C. Lyons Andelle se caractérise par l'absence de dessertes autoroutière et ferroviaire (voyageurs) avec pour conséquence de l'enclaver géographiquement. Néanmoins, plusieurs axes routiers structurants traversent le territoire et lui permettent d'être relié directement aux principaux pôles urbains alentour (la N31 et la D6014 avec Rouen, la D321 avec Pont de l'Arche et Elbeuf, la D1 avec Les Andelys, etc.). Son système territorial, basé notamment sur un réseau routier développé, souffre de plusieurs fragilités qui viennent interroger sa durabilité :

- L'insuffisance des alternatives à la voiture pour les déplacements inter-territoriaux (absence de gare, faiblesse du réseau de transports interurbains, etc.) contribue à la forte dépendance automobile des ménages et à la hausse du trafic routier sur le territoire (par exemple +5 % entre 2015 et 2019 sur la D6014 entre Fleury-sur-Andelle et Boos). 91 % des ménages en 2018 possèdent au moins une voiture et 48 % sont multimotorisés (contre près de

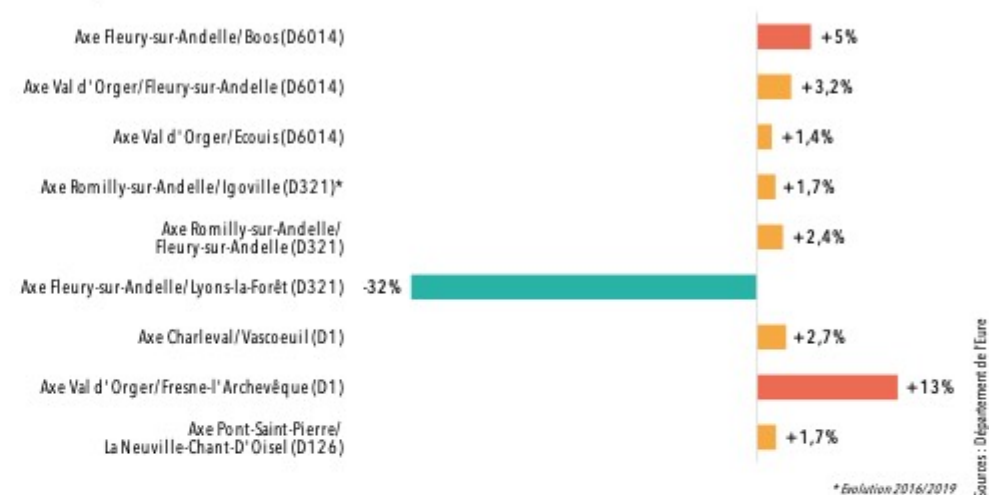
45 % en 2008), soit des ratios plus importants que les moyennes du Grand territoire<sup>21</sup>, départementale, régionale ou encore nationale.

- Le nombre réduit d'aires de covoiturage au sein du territoire peut contribuer au phénomène d'auto-solisme lors des déplacements pendulaires (l'aire de Fleury-sur-Andelle qui comporte 10 places est la seule présente dans l'intercommunalité). Alors que plusieurs plateformes et applications dédiées au covoiturage existent comme Klaxit<sup>22</sup> ou Blablacar Daily, l'absence de parkings à proximité des centralités du territoire ou le long des principaux axes routiers qui desservent les pôles d'emplois extérieurs peut être un frein à la pratique du covoiturage qui pourtant peut permettre de réduire le budget « carburant » ou encore l'empreinte carbone.

<sup>21</sup> Il s'agit des territoires qui composent l'AURBSE (Agence d'Urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure), à savoir la Métropole Rouen Normandie, l'Agglo Seine-Eure ainsi que les C.C. Caux-Austreberthe, Inter-Caux Vexin, Lyons-Andelle et Roumois Seine.

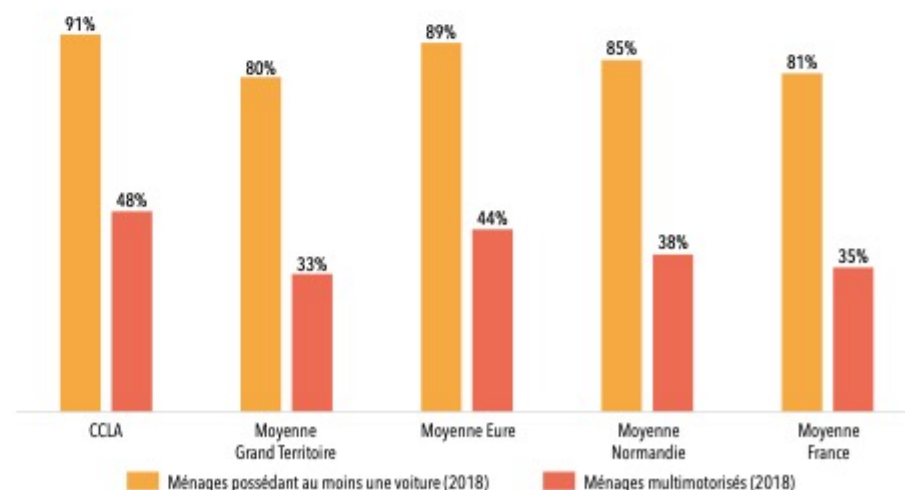
<sup>22</sup> Il s'agit d'une application dédiée au covoiturage dans le cadre des déplacements domicile-travail. Depuis septembre 2021, la Métropole Rouen Normandie propose de rémunérer les conducteurs (forfait de 2 € pour un trajet de moins de 20 kilomètres et par passager, + 0,10 €/kilomètre pour un trajet compris entre 20 et 40 kilomètres et par passager) à condition de réaliser un trajet au départ ou à l'arrivée du territoire métropolitain.

### Évolution du trafic moyen journalier annuel des principaux axes routiers traversant la C.C. Lyons Andelle entre 2015 et 2019



Source : Département de l'Eure

### Part des ménages motorisés et multimotorisés au sein de la C.C. Lyons Andelle (2018)



Source : INSEE RP 2018

- Les flux soutenus de poids lourds (dont une partie est en transit) viennent temporairement surcharger les axes routiers et engendrent des problématiques de circulation (congestion, usure prématurée de la chaussée...). Le trafic soutenu de ces camions n'est d'ailleurs pas sans provoquer diverses nuisances pour la population (sécurité, bruit, pollution, etc.) et semble contribuer au déficit d'attractivité résidentielle des communes traversées. Dans la vallée de l'Andelle, entre 10 et 16 % de poids lourds sont comptabilisés sur la D6014 selon les portions, soit des ratios en légère augmentation depuis 2015.

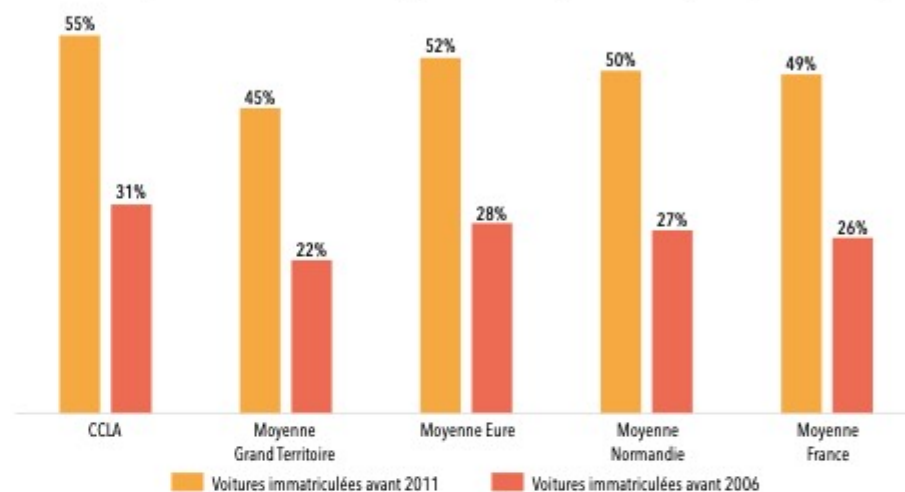
De facto, les automobilistes du territoire s'exposent à des fragilités socio-économiques compte tenu de la volatilité du prix du carburant ou encore des coûts annuels moyens de possession d'un véhicule (environ 6000 euros<sup>23</sup> en tenant compte des frais d'entretien, de la décote du véhicule, de l'assurance, etc.). Aussi, dans un contexte de désindustrialisation du territoire, des niveaux élevés de précarité sociale sont apparus dans certaines communes et questionnent l'accessibilité de ces ménages motorisés aux services et équipements de la vie courante (notamment ceux situés à l'extérieur du

territoire). D'ailleurs, l'ancienneté du parc automobile de la C.C. Lyons Andelle est également un révélateur de ces fragilités auxquelles est exposée une partie des ménages du territoire. En effet, au 1<sup>er</sup> janvier 2020, la majorité des véhicules avait plus de 9 ans d'ancienneté (55 %) et environ un tiers avait plus de 14 ans d'ancienneté (31 %), soit plus que les moyennes du Grand territoire, départementale, régionale et nationale. Outre les frais d'entretiens engendrés, l'ancienneté de ces véhicules les expose potentiellement à une limitation, voire interdiction de stationnement au sein de la Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) effective au 1<sup>er</sup> septembre 2022.

Cette dépendance automobile (contrainte) des ménages du territoire et les fragilités socio-économiques qui en découlent révèlent des enjeux forts en matière de mobilités durables, que ce soit sur le plan environnemental (décarbonation) ou économique (potentiel financier des ménages). Quelques pistes d'action et de préconisation peuvent être avancées :

- La création de nouvelles aires de covoiturage sur le territoire le long des principaux axes routiers et à proximité des centralités. Ces aménagements permettraient d'accompagner la pratique du covoiturage qui connaît une dynamique sur le

**Ancienneté du parc automobile des ménages de la C.C. Lyons Andelle (au 1<sup>er</sup> janvier 2020)**



Source : SDES

territoire depuis le début de l'année 2022 (de 28 passagers en janvier à 201 passagers en avril transportés entre la C.C. Lyons Andelle et la Métropole Rouen Normandie).

- Le renforcement de l'offre des bus inter-urbains qui desservent actuellement le territoire et les relient notamment à Rouen<sup>24</sup>. Cela peut

se traduire par une hausse de leur fréquence, un meilleur cadencement, voire la création d'une nouvelle ligne (par exemple vers le pôle d'emploi Louviers/Val-de-Reuil). En effet, la fréquentation de ces bus connaît une baisse continue depuis plusieurs années (jusqu'à -55 % pour la ligne Rouen/Les Andelys entre 2017 et 2020). Néanmoins, ces lignes desservent pour la

<sup>23</sup> Source : Automobile Club Association (2017).

<sup>24</sup> Les lignes Perriers-sur-Andelle/Mesnil-Esnard (56), Rouen/Goumay-en-Bray (73), Rouen/Perriers-sur-Andelle (500), Rouen/Gisors (520) et Rouen/Les Andelys (530), Rouen/Alizay (540) sont gérées par la Région Normandie. Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2022, la numérotation des lignes régionales a été modifiée.

plupart des établissements scolaires et semblent trouver leur public (96 % des passagers de la ligne Perriers-sur-Andelle/Mesnil-Esnard sont des scolaires). D'ailleurs, près de 1 800 élèves du territoire de la C.C. Lyons Andelle sont abonnés aux transports scolaires<sup>25</sup>.

- Sous réserve de possibilité technique, la réouverture aux voyageurs de la ligne Etrepagny/Pont-de-l'Arche (actuellement exploitée exclusivement par l'entreprise Saint Louis Sucre basée à Etrepagny). La mise en circulation du futur train très léger « Draisie<sup>26</sup> » imaginé par la SNCF et bientôt en phase d'expérimentation en régions (horizon 2025) pourrait être une piste envisagée. Affiché 60 % moins cher qu'un TER classique en termes de coût par voyageur et par kilomètre, ce petit train modulaire de 80 places (dont 30 assises) trouverait sa pertinence au sein des lignes d'une centaine de kilomètres à faible trafic et bénéficierait d'une motorisation électrique ainsi que d'un stockage d'énergie par batterie. L'intérêt de cette exploitation de ligne ouverte aux voyageurs permettrait au territoire de se connecter à l'axe ferroviaire Paris/

25 La C.C. Lyons Andelle assure la gratuité des transports scolaires des familles qui résident au sein de son territoire.

26 Source : <https://www.sncf.com/fr/innovation-developpement/innovation-recherche/mobilite-pour-tous-dans-les-territoires>.

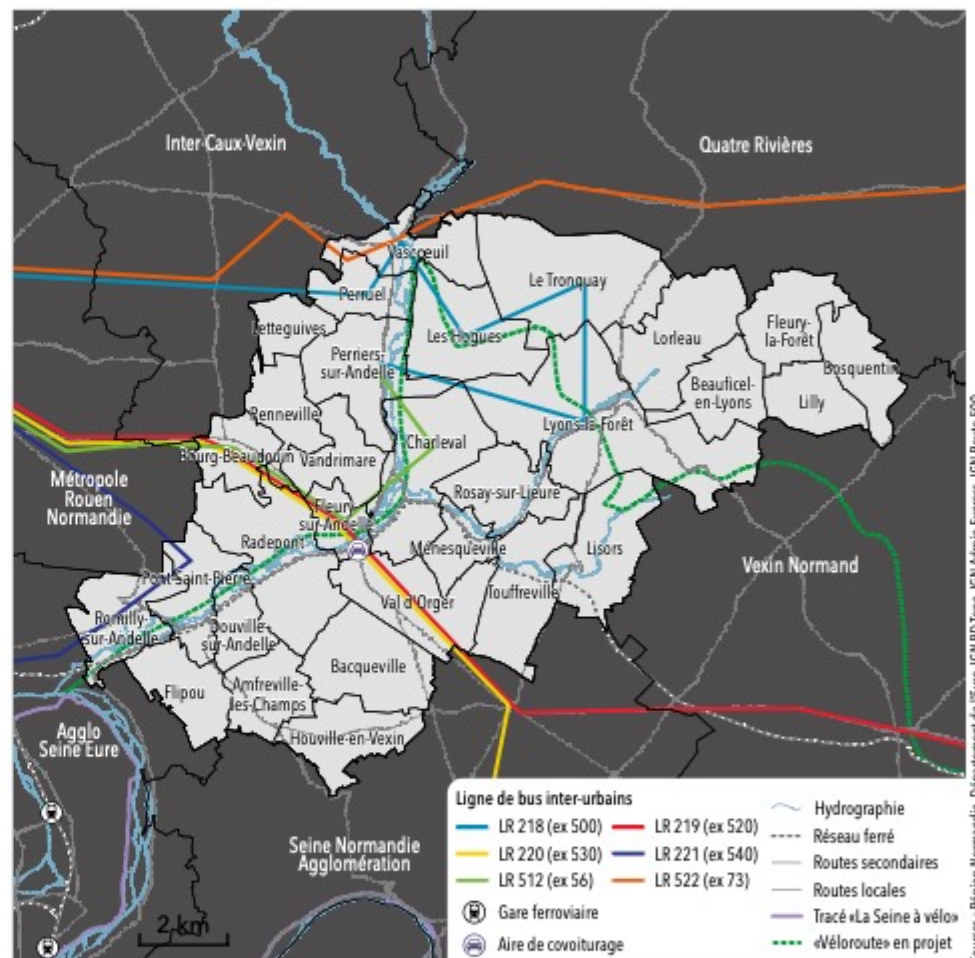
Rouen/Le Havre via la gare SNCF de Pont-de-l'Arche et donc des pôles d'emplois de Rouen, de Louviers/Val-de-Reuil ou encore ceux de Gaillon, Vernon et Paris (44 % de la population de la CC Lyons Andelle est située à moins de 30 minutes à pied ou 10 minutes à vélo des six anciennes gares du territoire)<sup>27</sup>.

- Le développement de voies ou pistes destinées aux mobilités actives (vélo, marche...) dans les centralités du territoire, mais également entre ces centralités avec une connexion à la future véloroute (qui relia Gisors à Romilly-sur-Andelle en passant par Lyons-la-Forêt et Fleury-sur-Andelle entre autres).

À la lumière des dynamiques socio-économiques et démographiques, cette étude s'attache à caractériser les mobilités qui rythment le territoire et à identifier ses potentiels de décarbonation. D'une part, l'accent est mis sur les flux de déplacements pendulaires à destination des zones d'emplois (travail) et des établissements scolaire/universitaire (études). D'autre part, l'analyse de la fonctionnalité des centralités du territoire (forme urbaine, qualité de l'espace public) permet de les qualifier à travers divers critères comme l'emprise du système automobile, les conflits d'usages entre plusieurs

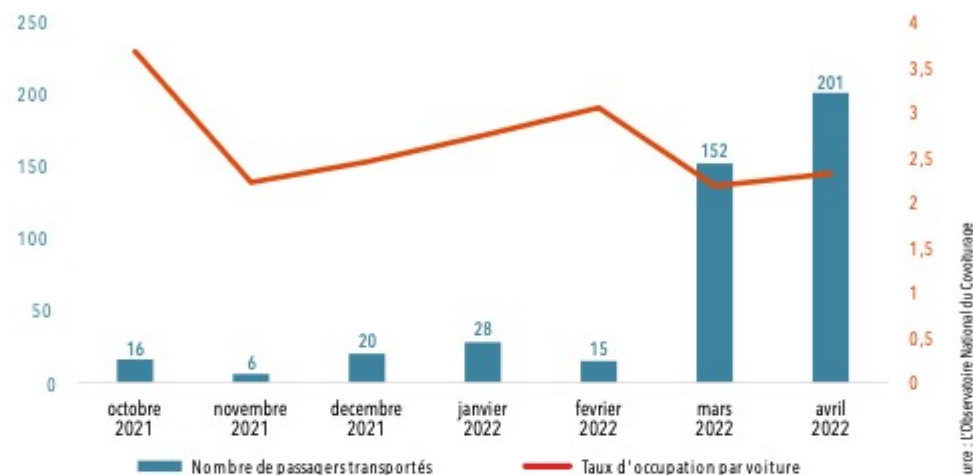
27 Source : Cerema, plateforme Geofer.

## Réseaux et offres de transports sur le territoire de la C.C. Lyons Andelle



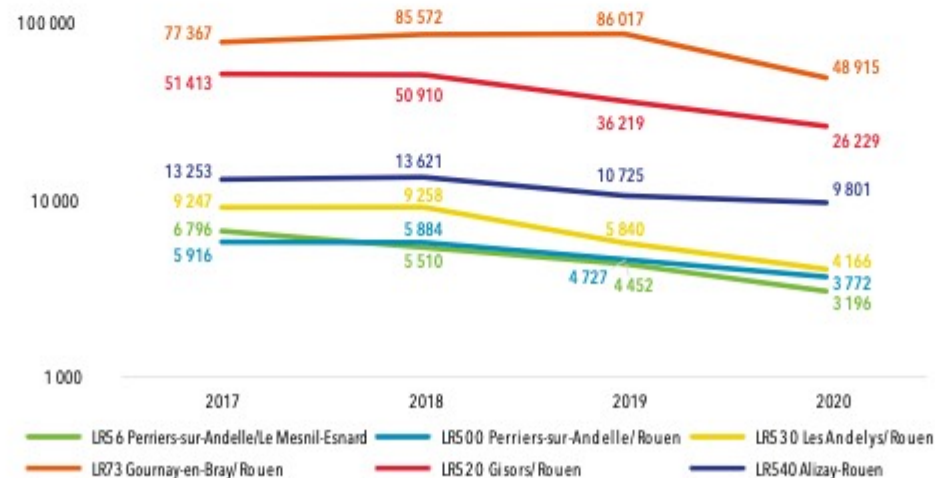
modes de transport, etc. Le potentiel touristique du territoire sera abordé sous l'angle des mobilités douces et actives en lien avec les patrimoines naturel et industriel. En outre, un focus sur l'analyse des migrations résidentielles et plus particulièrement le profil des nouveaux habitants servira d'alimentation aux réflexions menées sur les pratiques de mobilité. Les enjeux de mobilités soulevés en conclusion au regard des différentes analyses effectuées serviront à éclairer les décisions publiques dans le cadre de la prise de compétences mobilités par les intercommunalités, instaurées par la loi d'Orientation des Mobilités de 2020 (LOM).

Évolution de la fréquentation du covoiturage entre la C.C. Lyons Andelle et la Métropole Rouen Normandie



Source : l'Observatoire National du Covoiturage

Évolution de la fréquentation annuelle des lignes de bus inter-urbains qui desservent la C.C. Lyons Andelle



Source : Région Normandie





## FOCUS sur les migrations résidentielles

La C.C. Lyons Andelle est un territoire qui gagne des habitants depuis les années 1970, mais qui fait récemment face à un ralentissement démographique (voire une légère décroissance avec 250 habitants en moins entre 2013 et 2018). La baisse du solde migratoire est un des facteurs explicatifs (-0,4 %) et interroge l'attractivité résidentielle du territoire. Cependant, la C.C. Lyons Andelle continue d'attirer de nouvelles populations et la caractérisation de leur profil peut permettre d'appréhender leurs pratiques/expériences de déplacements afin d'alimenter les réflexions autour des besoins en termes d'offres de mobilités :

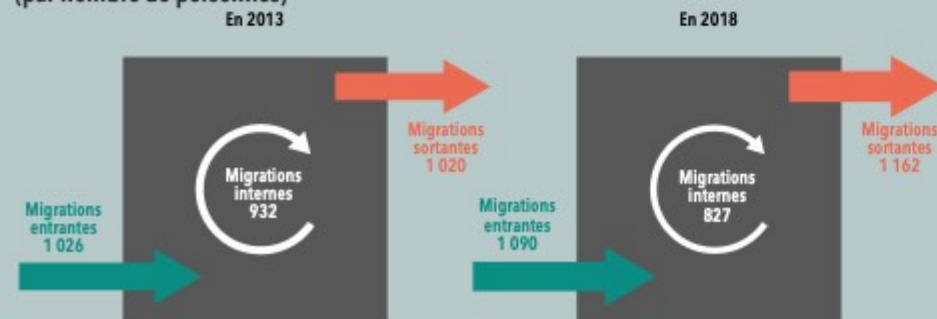
- Au sein de quelle intercommunalité et dans quel type de commune résidait auparavant la majorité de ces nouveaux habitants? (Urbain? Périurbain? Rural?)

- Se sont-ils majoritairement installés dans les centralités du territoire?

- Quel est le profil socio-professionnel majoritaire parmi ces nouveaux habitants? (Classe d'âge? Taille du ménage? Occupation principale?)

Les données du fichier détail INSEE «Migrations résidentielles» autorisent la reconstitution des migrations entre le lieu de résidence actuel et le lieu de résidence antérieur à travers un ensemble d'indicateurs. Elles renseignent les migrations résidentielles des individus de plus de 5 ans (rattachés au ménage). Les données sont millésimées (basées sur le lieu de résidence un an auparavant) et permettent donc une évolution diachronique des profils caractérisés. Néanmoins, elle n'est possible qu'à partir de 2013 étant donné que les années précédentes se basaient sur le lieu de résidence cinq ans auparavant.

### Évolution des migrations résidentielles de la C.C. Lyons Andelle entre 2013 et 2018 (par nombre de personnes)

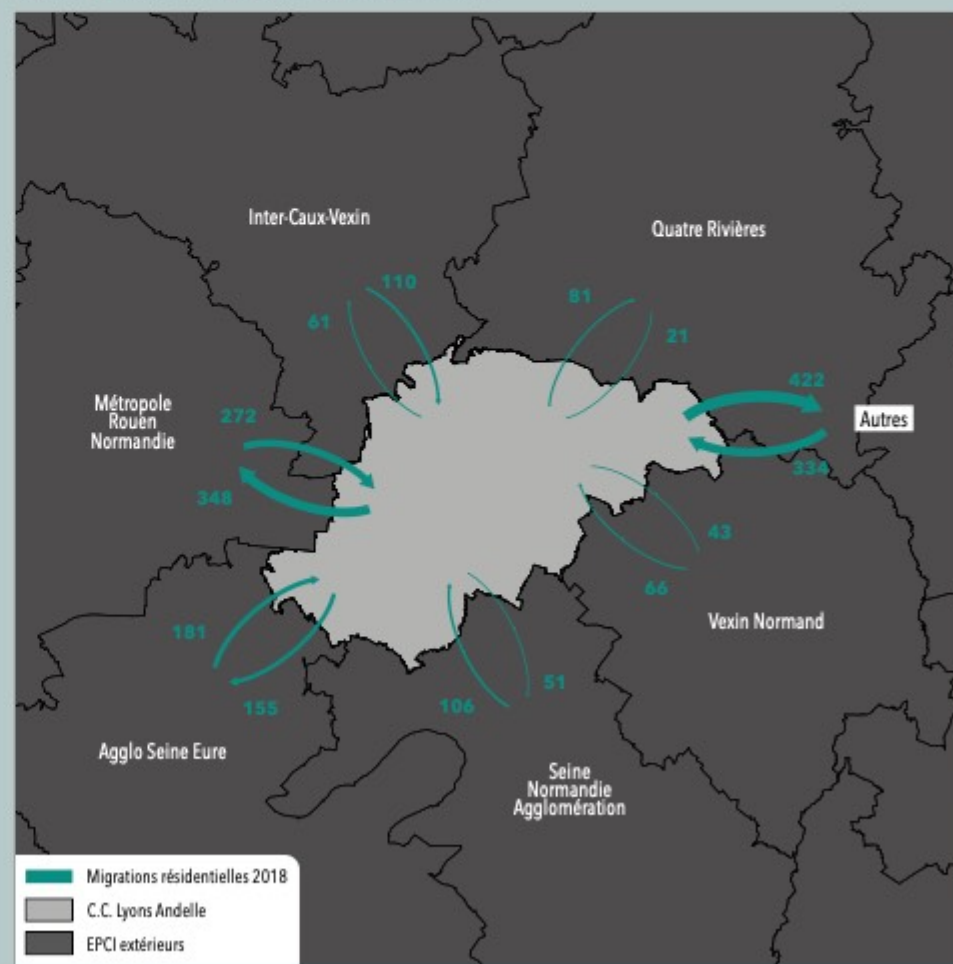


Sources : Insee RP 2013 - 2018 fichiers détaillés

La C.C. Lyons Andelle est un territoire qui connaît une dynamique migratoire importante au regard de sa taille démographique (3 079

déménagements en lien avec le territoire en 2018 équivalent à 15 % du poids de la population intercommunale). En effet, entre 2013 et 2018,

### Migrations résidentielles d'échanges entre la C.C. Lyons Andelle et les territoires limitrophes durant l'année 2018 (par nombre de personnes)



Sources : Insee RP 2018 fichiers détaillés ; IGN BD Topo

les migrations entrantes (nouveaux habitants du territoire qui auparavant résidaient à l'extérieur), sortantes (personnes qui quittent le territoire pour s'installer à l'extérieur) et internes (habitants qui déménagent au sein du territoire) ont progressé d'environ 3 % en globalité (et 3079 déménagements en 2018 contre 2978 en 2013).

Si le territoire de la C.C. Lyons Andelle jouissait d'une balance migratoire quasiment à l'équilibre en 2013 (1025 personnes étaient venues s'installer sur le territoire contre 1019 qui l'avaient quitté), c'est une balance négative qui est observée en 2018 (76 habitants en moins).

En distinguant l'origine résidentielle des nouveaux résidents de la C.C. Lyons Andelle en 2018, la majorité d'entre eux provient d'une intercommunalité limitrophe (64 % des nouveaux résidents). C'est avec le territoire de la Métropole Rouen Normandie que la C.C. Lyons Andelle enregistre la plupart de ses échanges migratoires (272 arrivées contre 348 départs soit une balance migratoire négative) suivie de l'Agglo Seine Eure (181 arrivées contre 155 départs soit une balance migratoire positive). D'ailleurs, la C.C. Lyons Andelle bénéficie d'un solde migratoire positif avec la majorité des intercommunalités limitrophes

(Agglo Seine Eure, C.C. du Vexin Normand, C.C. Inter-Caux Vexin et Seine Normandie Agglomération). La part de nouveaux arrivants ne provenant pas de territoires limitrophes à la C.C. Lyons Andelle est en progression depuis 2013 et représente 36 % des nouveaux arrivants en 2018.

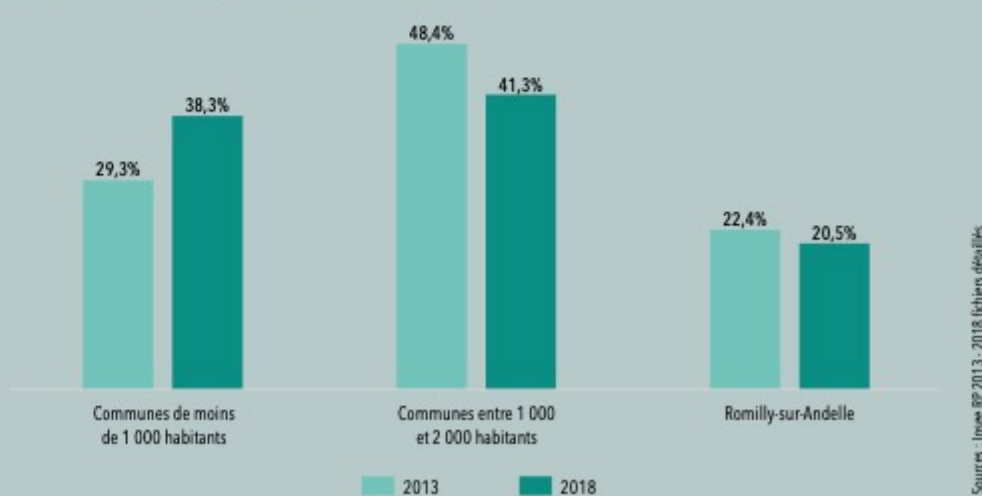
La typologie des communes d'origine résidentielle<sup>1</sup> des nouveaux

habitants en 2018 (uniquement en provenance de la région normande) montre que la C.C. Lyons Andelle attire majoritairement des personnes qui résidaient auparavant au sein de petites villes (polarités d'équilibre) ou de communes périurbaines (environ les deux tiers des nouveaux arrivants en provenance de la Normandie). Entre 2013 et 2018, il est d'ailleurs observé une hausse de la part des personnes en provenance de polarités d'équilibre et de communes périurbaines (de 49 % à 66 %). A contrario, la part des personnes en provenance de polarités urbaines (villes moyennes et polarités urbaines secondaires) a fortement

Évolution de la typologie des communes d'origine des nouveaux habitants de la C.C. Lyons Andelle en provenance de Normandie (2013/2018)



Évolution de la taille démographique des communes accueillant les nouveaux habitants de la C.C. Lyons Andelle (2013/2018)



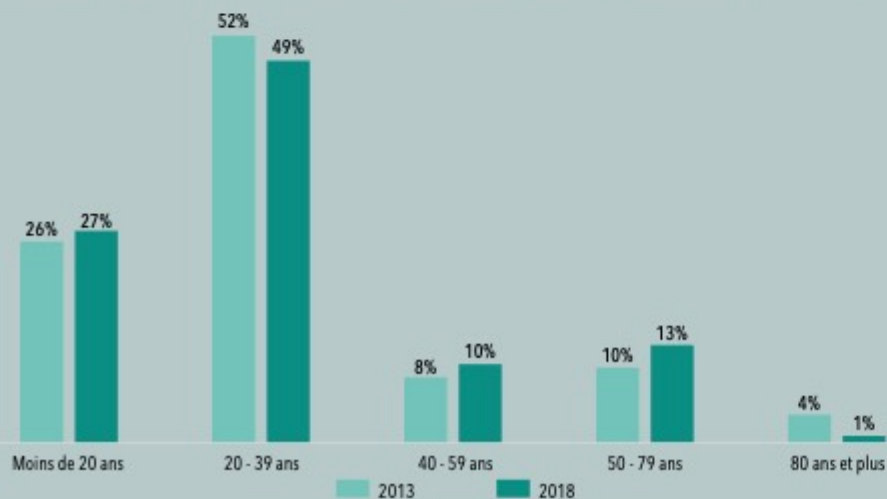
diminué et s'explique par une chute des migrations résidentielles en provenance de la rive gauche de Rouen (notamment Sotteville-lès-Rouen et Grand-Quevilly). L'hypothèse d'une baisse de demande de la main-d'œuvre qualifiée (et/ou spécifique) au sein des emplois industriels du territoire peut être avancée. Par ailleurs, le nombre de nouveaux résidents en provenance d'une région extérieure à la Normandie est en augmentation (de 199 en 2013 à 258 en 2018), signe que le territoire exerce possiblement une forme d'attractivité résidentielle par son cadre de vie auprès de ces populations (proximité avec la nature, cout du

foncier attractif, recherche de tranquillité, etc.).

Ces nouveaux résidents s'installent majoritairement dans les communes de plus 1 000 habitants du territoire<sup>2</sup> (près de 62 % d'entre eux), à savoir les centralités du territoire. D'ailleurs, la commune de Romilly-sur-Andelle capte à elle seule 20 % des nouveaux arrivants sur le territoire par sa proximité avec les pôles urbains de Rouen et de Louviers/Val-de-Reuil et son offre d'équipements et de services de proximité qui expliquent en grande partie cette

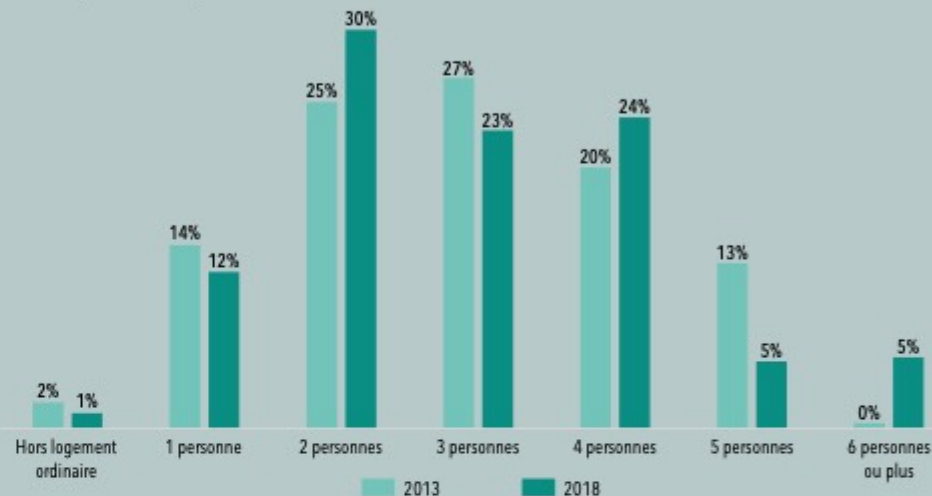
<sup>2</sup> Romilly-sur-Andelle, Fleury-sur-Andelle, Perriers-sur-Andelle, Charleval et Pont-Saint-Pierre.

Évolution de la classe d'âge des nouveaux habitants de la C.C. Lyons Andelle (2013/2018)



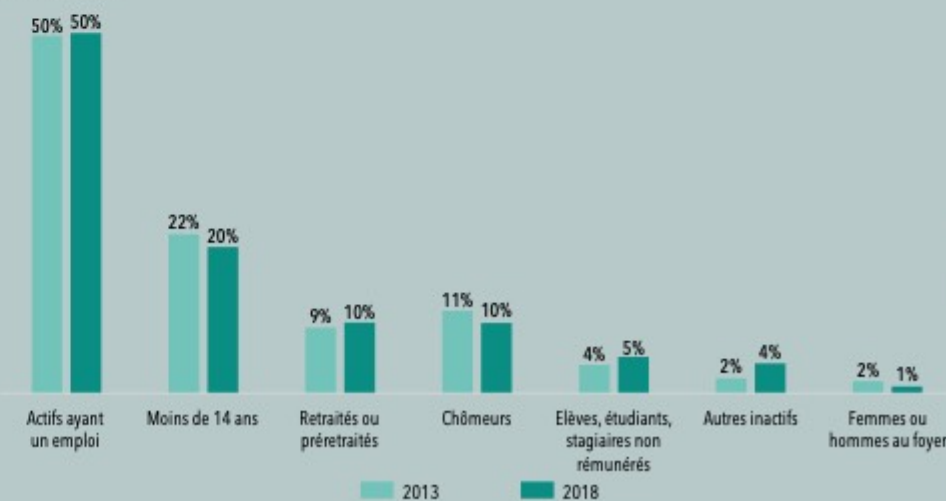
Sources : Insee RP 2013 - 2018 fichiers détaillés

Évolution du nombre de personnes par ménage des nouveaux habitants de la C.C. Lyons Andelle (2013/2018)



Sources : Insee RP 2013 - 2018 fichiers détaillés

Évolution de l'activité principale des nouveaux habitants de la C.C. Lyons Andelle (2013/2018)



Sources : Insee RP 2013 - 2018 fichiers détaillés

attractivité résidentielle. Cependant, il est constaté depuis 2013 une dynamique d'arrivée en faveur des communes de moins de 1000 habitants (117 personnes supplémentaires entre 2013 et 2018 contre 55 personnes en moins sur la même période pour les communes de plus de 1000 habitants). Si elle se poursuivait, cette tendance pourrait fragiliser la structuration démographique des centralités territoriales.

À partir des données socio-professionnelles exploitables de la base «migrations résidentielles», il est possible de déterminer un profil type des nouveaux habitants du territoire de la C.C. Lyons Andelle :

- Ils sont plutôt jeunes puisque les trois quarts d'entre eux ont moins de 40 ans (tendance à peu près stable depuis 2013). La classe d'âge des 20-39 ans représente d'ailleurs quasiment la moitié de ces nouveaux habitants (49 %).

- Ce sont majoritairement des ménages composés de 2, 3 ou 4 personnes (couples avec ou sans enfant, famille monoparentale, etc.) pour 77 % d'entre eux (contre 72 % en 2013 soit une tendance orientée à la hausse). Les personnes seules (12 %) et les familles nombreuses (10 %) sont sous-représentées parmi les profils qui emménagent sur le territoire.

- Pour la moitié d'entre eux, ce sont des actifs ayant un emploi (tendance stable depuis 2013).

- Si 20 % des nouveaux arrivants sont des enfants ou préadolescents (moins de 14 ans), les préretraités ou retraités ne représentent que 10 % d'entre eux. À noter que la part des chômeurs parmi ces nouveaux arrivants (10 %) est légèrement supérieure à la moyenne intercommunale (9,0 % en 2018).

Par conséquent, la C.C. Lyons Andelle attire majoritairement de jeunes ménages salariés (avec ou sans enfants), résidant auparavant au sein de petites villes ou dans le périurbain et s'installant au sein des centralités du territoire. Leur profil suggère donc que ces nouveaux arrivants ont probablement des emplois du temps contraints qui se traduisent notamment par la réalisation de déplacements enchaînés (exemple : déposer son enfant à l'école avant d'aller au travail, réaliser des achats à la sortie du travail, etc.). Ces habitudes de déplacements qui répondent à des logiques particulières doivent être prises en compte dans le cadre des réflexions en termes de stratégie de développement territorial, notamment autour des enjeux de décarbonation des transports.

## / La C.C. Lyons Andelle : des flux pendulaires entre logiques de proximité géographique et d'attractivité économique /

### 1. Qu'est-ce que les flux pendulaires et quels intérêts à les analyser ?

Les flux pendulaires concernent l'ensemble des déplacements effectués de manière fréquente au départ du domicile, bien souvent à des heures régulières (matin et soir voire durant la pause méridienne). Deux motifs de déplacements sont principalement concernés : le travail (sur le lieu habituel) et/ou les études. Souvent désignées à travers le terme de « navette » et parfois associées à l'adjectif « quotidiennes », ces locutions renvoient un peu moins aux réalités de ces flux qui peuvent perdre leur caractère régulier dans divers contextes (par exemple le télétravail). Par ailleurs, les « mobilités triangulaires » sont également évoquées lorsqu'un déplacement vers un tiers lieu vient se rajouter au sein de ces flux pendulaires (il est observé à l'échelle nationale une moyenne d'environ 3 déplacements par jour<sup>1</sup>). C'est notamment le cas le matin avec l'accompagnement d'un enfant à l'école entre le domicile et le travail ou le soir avec la réalisation d'achats avant de rentrer au domicile (ce type de déplacement peut être analysé à partir des Enquêtes Ménages Déplacements, mais le périmètre de

celui de Rouen ne couvre pas le territoire de la C.C. Lyons Andelle).

L'analyse des flux pendulaires permet de mettre en exergue les relations avec les autres territoires (inter-territorialité) ainsi que leurs intensités (nombre de déplacements). En effet, les zones d'emplois ainsi que les établissements scolaires (plus particulièrement les collèges, lycées et campus universitaires) sont des lieux qui génèrent ce type de déplacement et exercent une forme d'attractivité auprès de ces personnes et, plus généralement, sur les communes où elles résident (renvoie aux périmètres des zones d'emplois et bassins de vie). Par exemple, si de nombreux actifs et scolaires du territoire de la C.C. Lyons Andelle se rendent dans d'autres territoires pour y travailler ou étudier, d'autres accomplissent ces déplacements au sein du leur. Aussi, des actifs et des scolaires d'autres territoires se déplacent également au sein de la C.C. Lyons Andelle dans le cadre de ces mobilités.

Il est proposé dans le cadre de cette étude de caractériser ces flux pendulaires à partir des données des fichiers détails INSEE « Mobilités professionnelles » et « Mobilités scolaires ». En effet, l'exploitation de ces données permet d'analyser les mobilités domicile-travail et domicile-études à partir d'un ensemble d'indicateurs concernant, d'une part,

les individus actifs de 15 ans et plus ayant un emploi et, d'autre part, les individus étudiants ou scolaires (de 2 ans et plus) :

- Géographique (commune de résidence de la personne, commune du lieu de travail habituel/lieu d'étude habituel?)
- Professionnel (catégorie socio-professionnelle, type d'activité professionnelle, temps de travail)
- Socio-démographique (classe d'âge, mode de transport principal le plus souvent utilisé pour se rendre sur son lieu de travail).

Néanmoins, il n'est pas possible de déterminer la fréquence de ces mobilités pendulaires (Quotidienne? Trois fois par semaine? Hebdomadaire? Une à deux fois par mois? etc.) et donc de juger de leur régularité. Autre point de vigilance, comme ces données proviennent des enquêtes issues de l'exploitation complémentaire de l'INSEE, un redressement statistique est appliqué à l'aide de coefficients de pondération attribués pour chaque déplacement. Par conséquent, il est conseillé d'exploiter avec précaution les effectifs inférieurs à 200 individus afin d'éviter de trop

grandes imprécisions statistiques (écart entre la théorie et la réalité). En parallèle, l'INSEE préconise de regarder les évolutions de données sur une période minimale de cinq ans pour les communes de moins de 10 000 habitants (ce qui est le cas pour l'ensemble des communes de la C.C. Lyons Andelle) étant donné que leur méthode de recensement est basée sur des cycles de collecte de cinq ans contrairement aux communes de plus de 10 000 habitants (enquête annualisée par sondage)<sup>3</sup>.

### 2. Les flux domicile-travail comme reflet de l'attractivité économique des territoires

Les données millésimées de la base « mobilités professionnelles » permettent un travail d'évolution diachronique des flux domicile-travail pour un jour normal de semaine. Dans le cadre de cette étude, il a été choisi de traiter les données des années 2008 et 2018 dans le but d'analyser l'évolution des mobilités entre les lieux de résidence et de travail sur une période de dix ans.

<sup>1</sup> Source : SDES (2019). « Comment les Français se déplacent-ils en 2019? ».

<sup>2</sup> La commune du lieu de travail correspond à l'adresse de l'employeur (entreprise, société, etc.) et donc fait référence uniquement au lieu de travail habituel (excluant de facto tous déplacements dans un autre lieu).

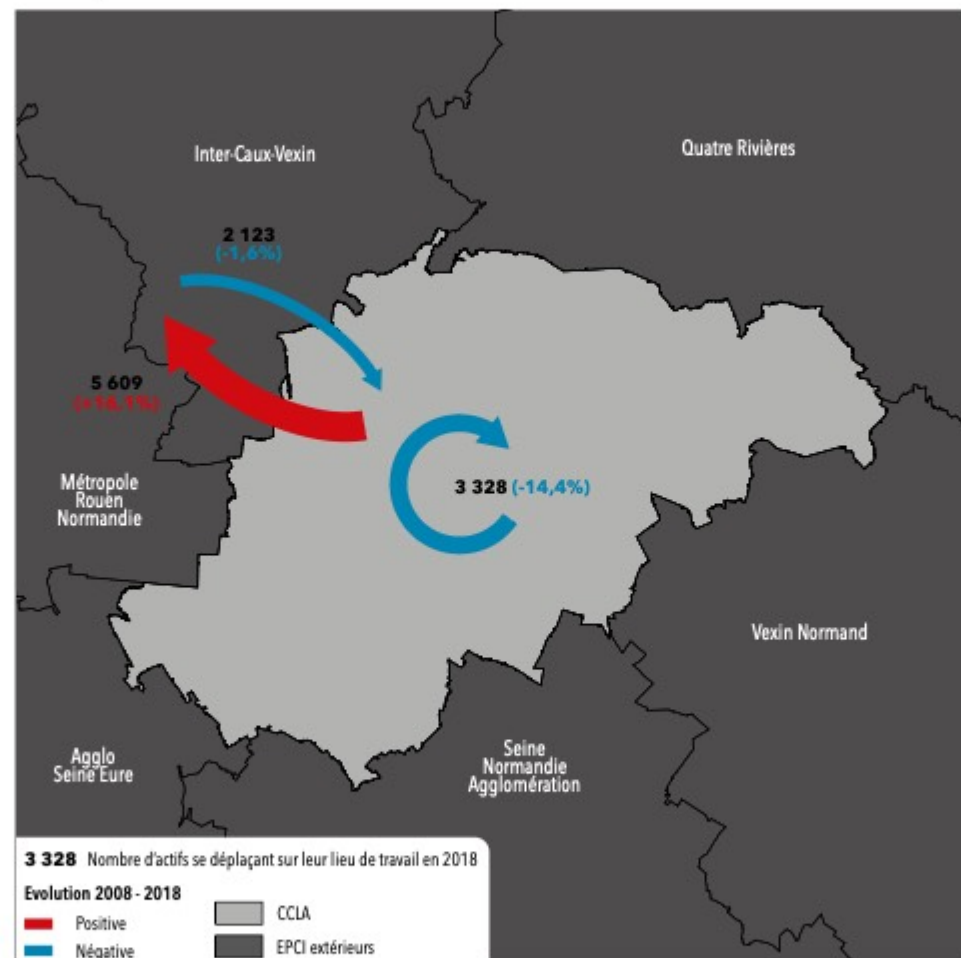
<sup>3</sup> Cela veut donc dire que pour une commune de moins de 10 000 habitants recensés en 2015, si les flux sortants correspondant bien à l'année 2015 (année d'enquête), les flux entrants datent de l'année d'enquête de la commune d'origine de la personne et donc potentiellement une année différente si cette commune en question a une population supérieure à 10 000 habitants (source : INSEE).

### Les actifs de la C.C. Lyons Andelle travaillent de plus en plus à l'extérieur de leur territoire

En 2018, 37,2 % des actifs de la C.C. Lyons Andelle travaillent au sein de leur territoire (soit environ 3 330 personnes) contre 62,8 % qui travaillent au sein d'un autre territoire (soit plus de 5 600 personnes). Depuis 2008, le nombre d'actifs qui résident et travaillent au sein de la C.C. Lyons Andelle est en forte baisse (-14,4 % soit 562 actifs en moins) alors que c'est la tendance inverse pour ceux qui résident au sein de la C.C. Lyons Andelle, mais qui travaillent à l'extérieur du territoire (+ 16,1 % soit 779 actifs en plus). Concernant les actifs qui résident à l'extérieur et qui viennent travailler au sein du territoire de la C.C. Lyons Andelle (environ 2 120 personnes en 2018 soit moins que ceux qui vivent et travaillent au sein du territoire), la dynamique est à peu près stable depuis 2008 (-1,6 % soit 34 actifs en moins).

Ces données viennent confirmer l'accentuation de la fonction résidentielle du territoire où l'on y vit plus que l'on y travaille.

### Évolution du nombre d'actifs se déplaçant sur leur lieu de travail en lien avec la C.C. Lyons Andelle entre 2008 et 2018



### Des flux domicile-travail de plus en plus dynamiques entre la C.C. Lyons Andelle et la Métropole Rouen Normandie

En dehors de leur territoire, la majorité des actifs de la C.C. Lyons Andelle travaille au sein de la Métropole Rouen Normandie. En effet, ils sont près de 2 370 à avoir leur lieu de travail dans la Métropole (bassin de près de 220 000 emplois<sup>4</sup>), soit 26,5 % de l'ensemble des actifs du territoire. Depuis 2008, la Métropole Rouen Normandie emploie de plus en plus de personnes de la C.C. Lyons Andelle (+ 17,0 %) et cette tendance témoigne d'une forme de polarisation économique exercée sur les actifs du territoire. Autre intercommunalité qui jouit aussi d'une attractivité économique, l'Agglo Seine Eure emploie près de 1 200 actifs en provenance de la C.C. Lyons Andelle (soit 13,3 % de l'ensemble des actifs). À l'instar de la Métropole, l'Agglo Seine Eure attire de plus en plus d'actifs du territoire depuis 2008 (+ 25,1 %) du fait de sa proximité géographique et de ses pôles d'emploi (302 travaillent à Val-de-Reuil, 176 à Pitres-le-Manoir-Alizay, 136 à Louviers, etc.). De son côté, Seine Normandie Agglomération attire 570 actifs de la C.C. Lyons Andelle (+16,1 % depuis

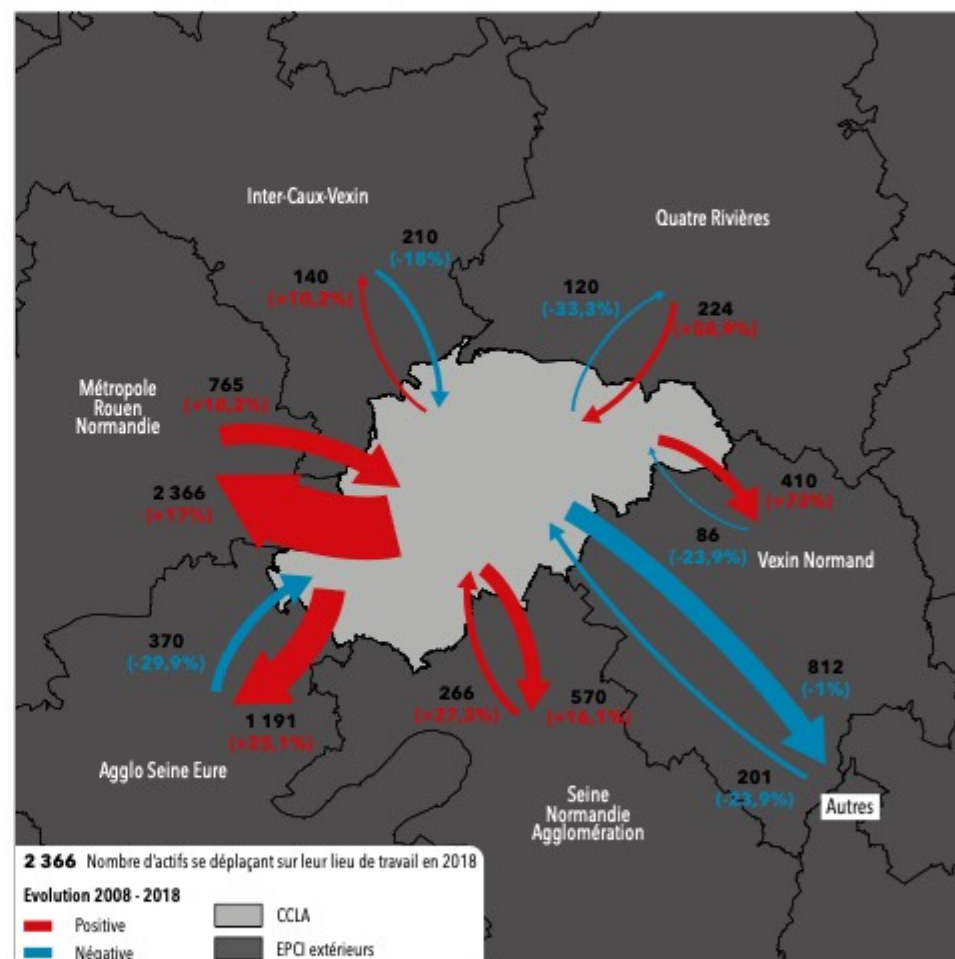
<sup>4</sup> Source : INSEE, RP 2018, exploitations principales.

2008) dont 288 d'entre eux aux Andelys, 111 à Ecouis ou encore 76 à Vernon. Aucun autre territoire limitrophe n'accueille plus de 500 actifs de la C.C. Lyons Andelle (410 ont leur lieu de travail au sein de la C.C. du Vexin Normand, 140 à la C.C. Inter-Caux Vexin et 120 à la C.C. des 4 Rivières). À noter qu'environ 400 actifs du territoire travaillent en Île-de-France (dont la moitié à Paris et sa petite couronne) où son influence économique dépasse largement les limites régionales.

Parmi les 2 123 actifs qui ont un emploi au sein de la C.C. Lyons Andelle, mais qui n'y résident pas, 36 % proviennent de la Métropole Rouen Normandie (soit 765 personnes) où ils sont de plus en plus nombreux à y venir travailler (+ 18,2 % depuis 2008). Ces déplacements pendulaires dans le cadre professionnel entre ces deux territoires sont donc potentiellement réalisés par plus de 3 130 actifs (contre 2 670 en 2008) et illustrent leur degré de relation interterritoriale à travers l'intensité des flux domicile-travail. Si 370 actifs en provenance de l'Agglo Seine Eure viennent travailler sur le territoire, ils sont de moins en moins nombreux par rapport à 2008 (528 actifs soit -29,9 %). Même tendance pour les actifs en provenance des territoires de la C.C. du Vexin Normand (-23,9 %) et de la C.C. Inter-Caux

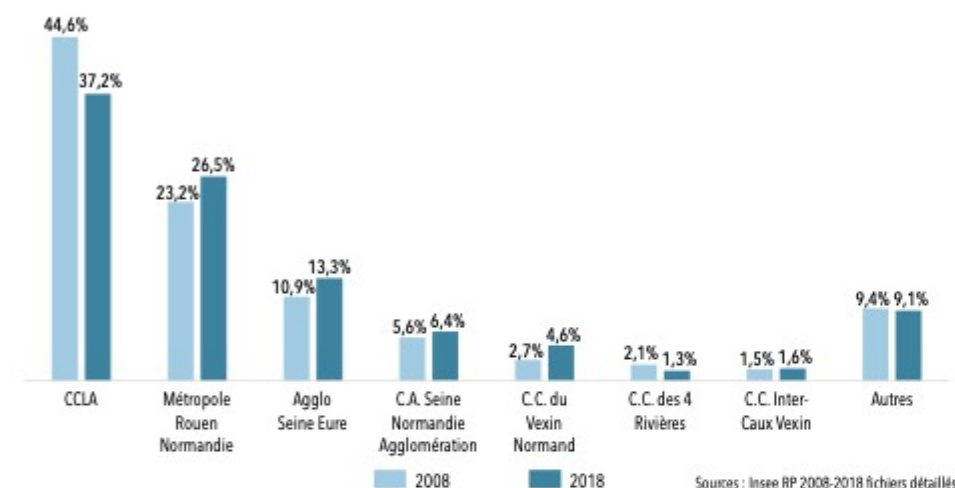
Vexin (-18,0 %) alors que c'est l'inverse pour la Seine Normandie Agglomération (+ 27,3 %) et la C.C. des 4 Rivières (+ 58,9 %). L'analyse du profil socio-professionnel de ces actifs dans ce chapitre permet d'identifier les territoires vulnérables à la désindustrialisation qui touche la C.C. Lyons Andelle.

Évolution du nombre d'actifs se déplaçant sur leur lieu de travail entre la C.C. Lyons Andelle et les territoires limitrophes (2008/2018)





## Évolution de la répartition des lieux de travail des actifs de la C.C. Lyons Andelle entre 2008 et 2018



### Des pôles d'emplois de la C.C. Lyons Andelle aux dynamiques différenciées selon leur dépendance à l'emploi industriel

Les principaux employeurs de la C.C. Lyons Andelle sont situés dans les centralités du territoire qui concentrent les services et équipements. En 2018, environ 1260 actifs travaillent au sein de la commune de Charleval qui est le premier pôle d'emploi intercommunal (dont Sealynx International qui emploie plus près de 500 personnes). Viennent ensuite Romilly-sur-Andelle (888 emplois), Fleury-sur-Andelle (824 emplois) et Pont-Saint-Pierre

(592 emplois) qui concentrent, avec Charleval, la grande majorité des sites industriels (CDH Group-Centaure, Portafeu et Gazfio à Romilly; Ondulys-VPK et JMRP Industries à Fleury; Milton Roy Europe et Pierval à Pont-Saint-Pierre) ainsi que les Z.A.E. du territoire (Vente Cartier et le Village d'artisans à Charleval, les Hautes Rives à Romilly). Plus modestement, les communes de Perriers-sur-Andelle, Lyons-la-Forêt, Radepont, Ménesqueville et Bourg-Beaudouin emploient pour chacune d'entre elles plus de 100 personnes. Entre 2008 et 2018, les communes industrielles du territoire ont vu leur

nombre d'emplois baisser (- 25 % à Charleval et Radepont, -12 % à Fleury, -11 % à Pont-Saint-Pierre, -10 % à Perriers-sur-Andelle, -4 % à Romilly) contrairement aux communes qui présentent un taux d'emplois industriels plus faible (stagnation à Lyons, +40 % à Ménesqueville et +89 % à Bourg-Beaudouin<sup>5</sup>).

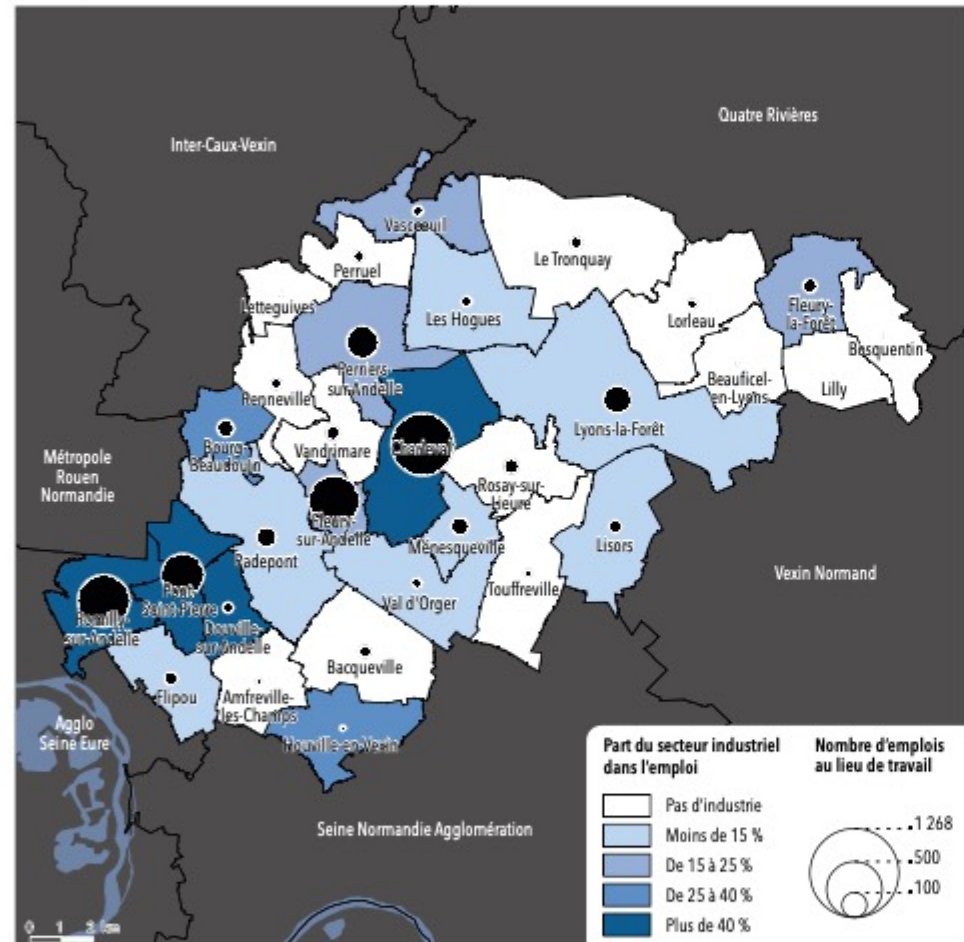
L'analyse de l'origine résidentielle des employés des principales polarités économiques du territoire montre que la part des personnes résidentes au sein de la C.C. Lyons Andelle est majoritaire pour la plupart d'entre elles (81 % à Ménesqueville, 67 % à Romilly-sur-Andelle, 63 % à Fleury-sur-Andelle, etc.). Néanmoins, la part des actifs qui résident et travaillent au sein de leur commune est très disparate selon les polarités économiques du territoire (40 % à Romilly contre seulement 13 % à Charleval ou 18 % à Pont-Saint-Pierre) et révèle des découplages parfois significatifs entre le lieu de résidence/le lieu de travail.

Par conséquent, il existe un enjeu de diversification des activités économiques au sein des communes fortement dépendantes des emplois industriels, notamment pour faire face

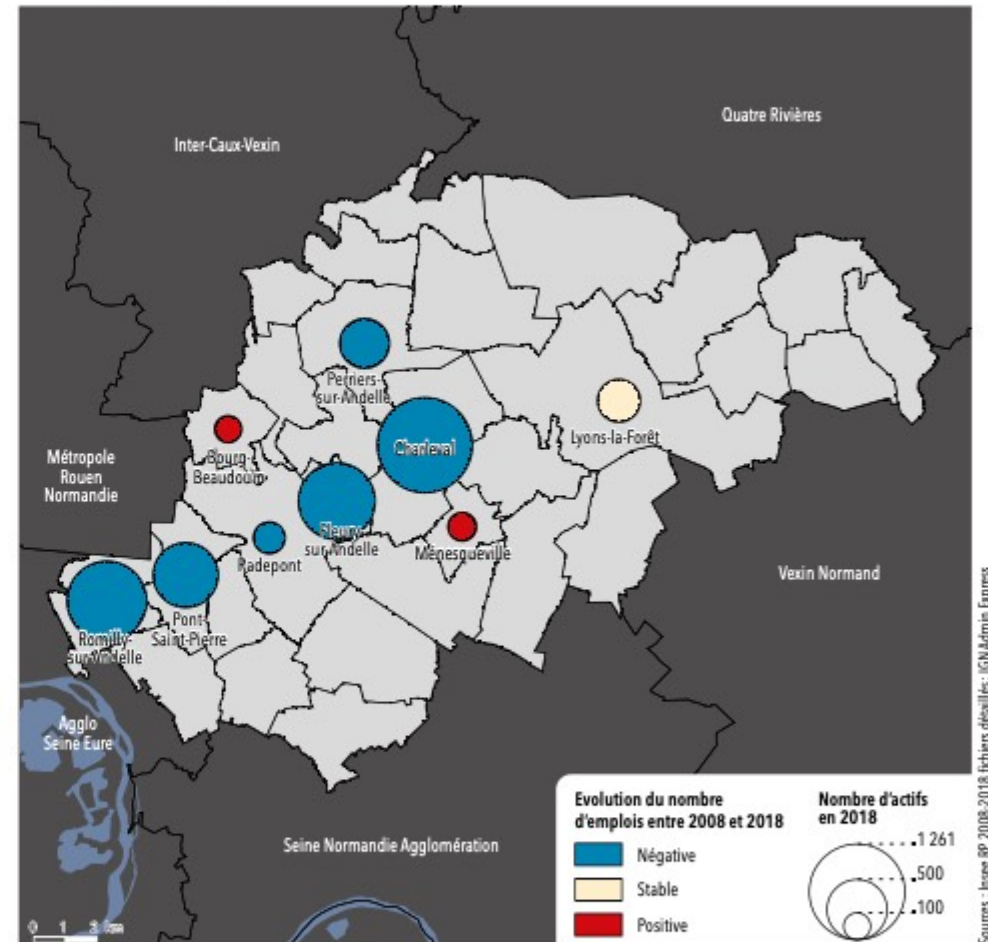
aux effets de la désindustrialisation des grosses exploitations (chômage, perte d'attractivité résidentielle et commerciale, etc.). Pour autant, il apparaît que de petites entreprises industrielles émergent malgré tout dans ce contexte. Le cas de Romilly-sur-Andelle et ses 48 % d'emplois industriels est singulier, car sa proximité directe avec la Métropole Rouen Normandie et l'Agglo Seine Eure lui permet de bénéficier d'attractivités résidentielle (+ 19 % de population entre 2008 et 2018) et économique (création récente d'une Z.A.E.).

<sup>5</sup> Cette commune fait figure d'exception puisque la part d'emplois industriels s'élève à 34 % en 2018, mais jouit de l'attractivité économique de sa Z.A.E la Maladrerie située aux portes de la Métropole Rouen Normandie.

**Nombre d'emplois et part des emplois industriels des communes de la C.C. Lyons Andelle (2018)**



**Évolution du nombre d'emplois dans les principales polarités économiques de la C.C. Lyons Andelle (2008-2018)**



Sources : INSEE RP 2018 fichiers détaillés ; IGN Admin Express

Sources : Insee RP 2008-2018 fichiers détaillés ; IGN Admin Express

**Rouen et le Plateau Est constituent les deux principaux pôles d'emplois des actifs de la C.C. Lyons Andelle au sein de la Métropole Rouen Normandie.**

Parmi les lieux d'emplois des actifs de la C.C. Lyons Andelle, des disparités géographiques sont observées au sein de la Métropole Rouen Normandie qui attire 26,5 % d'entre eux. En se basant sur le zonage du diagnostic territorial du SCoT de la Métropole Rouen Normandie (dont les périmètres sont plutôt fidèles au fonctionnement du territoire), il est possible de révéler les effets de proximités géographiques de certaines polarités économiques auprès des actifs du territoire :

- La ville de Rouen est le principal pôle d'emplois au sein de la Métropole Rouen Normandie et attire 744 actifs (soit plus de 8 % de la totalité des emplois des actifs de la C.C. Lyons Andelle). Depuis 2008, le nombre d'actifs qui y travaille a augmenté (+ 19,2 %) et cette dynamique interroge le potentiel de décarbonation des mobilités pendulaires à destination de la centralité métropolitaine (Quel usage du covoiturage? Du bus interurbain? Quelles autres alternatives à la voiture sont-elles possibles?)

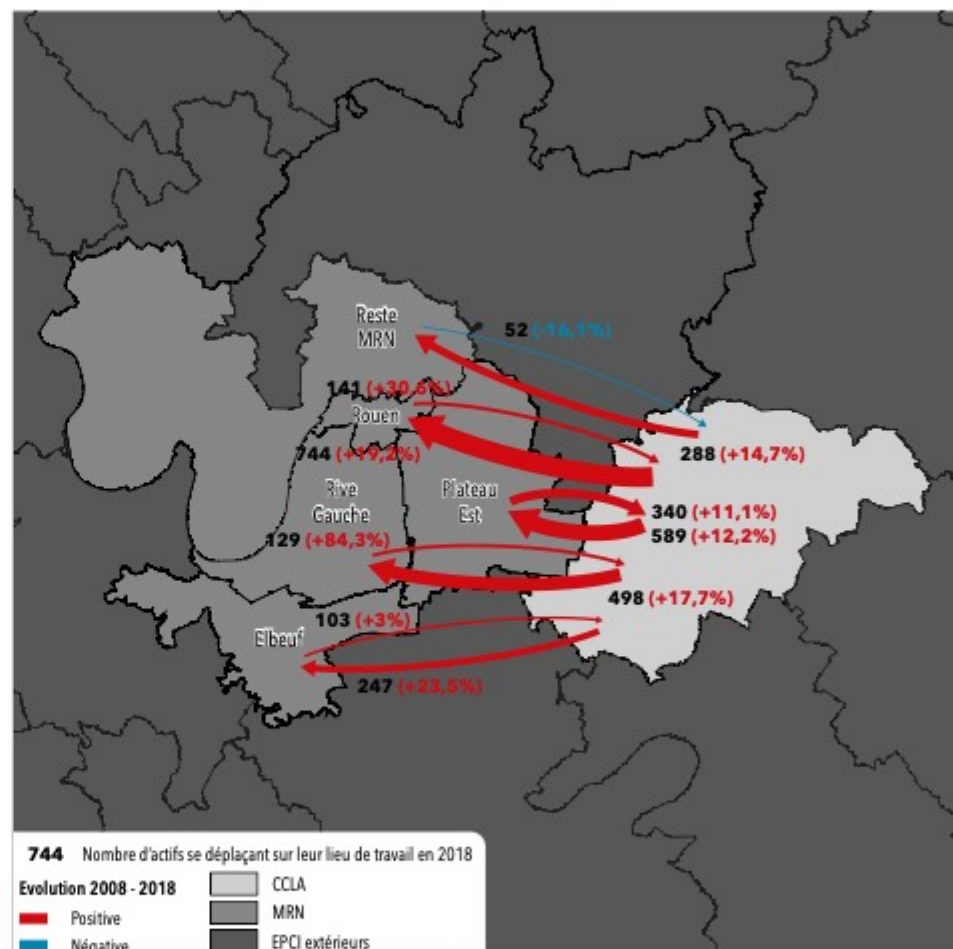
- Le Plateau Est est le deuxième pôle d'emplois et attire quant à lui près

de 600 actifs (197 à Franqueville-Saint-Pierre, 91 à Boos, 75 au Mesnil-Esnard, etc.). Desservi directement par la D6014, ce secteur géographique est attractif économiquement auprès des habitants de la C.C. Lyons Andelle (+ 12,2 % depuis 2008). D'ailleurs, plusieurs entreprises du Plateau Est se sont regroupées avec celles de la C.C. Lyons Andelle au sein d'une association à vocation économique (GIVAPE), démontrant les fortes relations entre ces deux territoires.

- Avec près de 500 actifs qui y travaillent, le secteur de la Rive-Gauche constitue le troisième pôle d'emplois à l'échelle de la Métropole Rouen Normandie malgré l'absence de desserte routière directe avec le territoire (+ 17,7 % depuis 2008). Les communes de Saint-Etienne-du-Rouvray (145 emplois), de Sotteville-Lès-Rouen (85 emplois) et de Petit-Quevilly (81 emplois) sont les principales destinations professionnelles des actifs de la C.C. Lyons Andelle.

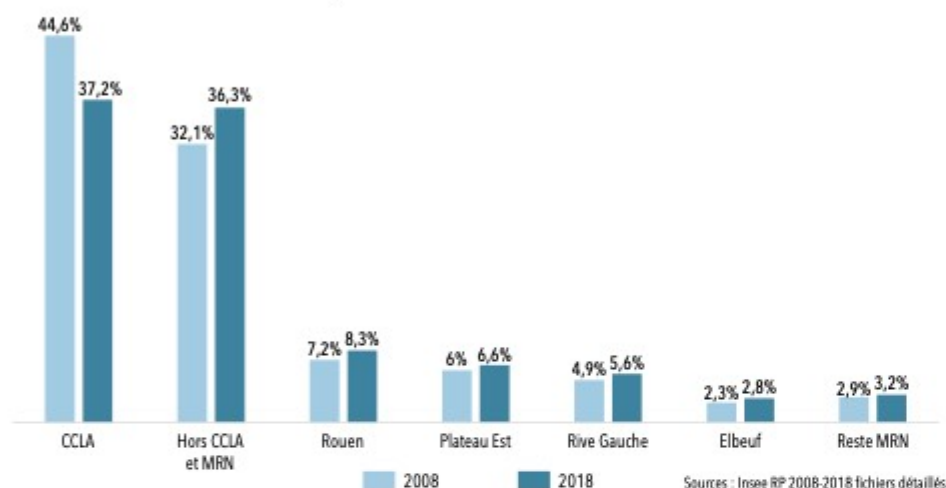
- Plus modestement, le secteur d'Elbeuf attire près de 250 actifs de la C.C. Lyons Andelle (dont 110 à Cléon où se situe l'usine Renault). Néanmoins, il emploie de plus en plus de travailleurs du territoire depuis 2008 (+ 23,3 % soit 47 actifs en plus).

**Évolution du nombre d'actifs se déplaçant sur leur lieu de travail entre la C.C. Lyons Andelle et les secteurs de la Métropole Rouen Normandie (2008/2018)**



Source : Insee RP 2008-2018 fichiers détaillés; IGN Admin Express

**Évolution de la répartition des lieux de travail au sein des secteurs de la Métropole Rouen Normandie des actifs de la C. C. Lyons Andelle entre 2008 et 2018**



Concernant les actifs qui résident au sein de ces secteurs géographiques de la Métropole Rouen Normandie et qui viennent travailler dans la C.C. Lyons Andelle, ils proviennent majoritairement du Plateau Est (340 personnes soit 44 % des actifs de la Métropole qui viennent travailler sur le territoire). Ces flux domicile-travail confirment l'intensité des échanges entre les deux territoires (en progression d'un côté comme de l'autre). Si les actifs en provenance de Rouen (141 personnes) et de la Rive-Gauche (129 personnes) sont moins nombreux que ceux qui résident sur le Plateau Est, la tendance est plus fortement orientée à la hausse avec

respectivement +30,6 % et +84,3 %. Concernant les secteurs géographiques plus éloignés, ces actifs sont de moins en moins nombreux à venir travailler au sein de la C.C. Lyons Andelle.

**Des profils d'actifs qui diffèrent selon la spécificité des emplois des territoires**

Le profil des actifs de la C.C. Lyons Andelle qui travaillent à l'extérieur de leur territoire tend à diverger selon les principaux secteurs géographiques d'emploi :

- Si la voiture est très largement utilisée par l'ensemble des actifs

(la totalité de ceux qui travaillent à Elbeuf ou encore 99 % de ceux qui travaillent au sein de l'Agglo Seine Eure), elle l'est légèrement moindre pour ceux qui travaillent au sein de la ville de Rouen (94 %) desservie par 3 lignes de bus inter-urbains.

- La classe d'âge 35-44 ans est la plus représentée dans la majorité des territoires d'emploi (jusqu'à 36 % pour ceux qui travaillent dans la Rive-Gauche), hormis ceux qui travaillent dans les territoires de la Seine Normandie Agglomération et la C.C. du Vexin Normand (les 25-34 ans sont les plus représentés). En comparaison avec 2008, il est constaté que la part des 35-44 ans tend à se renforcer dans la Métropole Rouen Normandie et dans l'Agglo Seine Eure alors que c'est la tendance inverse pour la Seine Normandie Agglomération et la C.C. du Vexin Normand.

- La catégorie socio-professionnelle (CSP), l'activité professionnelle et le temps de travail de ces actifs varient selon le profil et la spécificité des emplois de chacun des territoires. En effet, si la majorité des actifs travaille dans le secteur du commerce et des transports (jusqu'à 63 % dans l'ouest le nord de la Métropole), ce n'est pas le cas pour la ville de Rouen ainsi que la Seine Normandie Agglomération où ces actifs travaillent majoritairement dans le

secteur de l'administration publique (enseignement, santé, collectivités, etc.). En parallèle, les territoires industrialisés (notamment le secteur d'Elbeuf et l'Agglo Seine Eure) ont vu depuis 2008 la part des actifs qui travaillent dans le secteur industriel baisser (associée à une baisse de la part des ouvriers) au détriment du secteur du commerce et des transports. Les deux principales CSP de ces actifs, à savoir les professions intermédiaires<sup>6</sup> et les ouvriers, montrent également des disparités géographiques marquées. D'un côté, les professions intermédiaires sont majoritaires au sein de la ville de Rouen, du Plateau Est et de la partie ouest nord de la Métropole (territoires où les emplois tertiaires sont prédominants). Puis, de l'autre côté, les ouvriers sont majoritaires au sein de la Rive-Gauche, le secteur d'Elbeuf, l'Agglo Seine Eure, la Seine Normandie Agglomération et la C.C. du Vexin Normand (territoires où l'industrie est plus présente).

Concernant les actifs qui proviennent de l'extérieur et qui viennent travailler au sein de la C.C. Lyons Andelle, les profils divergent entre ceux de la

<sup>6</sup> Cette catégorie regroupe des professions qui occupent une position intermédiaire entre les cadres et les employés ou ouvriers. Elle rassemble essentiellement des salariés du public, mais aussi aussi du privé et ne compte que quelques indépendants : patrons de petites écoles privées de niveau instituteur, professeur à leur compte, etc. (source : INSEE).

Métropole Rouen Normandie et les autres territoires. En effet, si les 25-34 ans et les professions intermédiaires sont majoritaires parmi les actifs en provenance de la Métropole, ce sont les 45-54 ans et les ouvriers qui le sont pour ceux en provenance des autres territoires. Néanmoins, les emplois dans le secteur industriel sont prédominants malgré la désindustrialisation qui touche le territoire, peu importe l'origine résidentielle de la personne (jusqu'à 47 % pour les actifs qui résident dans l'Agglo Seine Eure). À noter que la part de la voiture parmi les modes de déplacement majoritaires tend à augmenter depuis 2008 chez ces actifs extérieurs (par exemple de 90 % à 97 % pour ceux en provenance de l'Agglo Seine Eure).

Quant aux actifs de la C.C. Lyons Andelle qui travaillent au sein de leur territoire, 26 % ne se déplacent pas en voiture sur leur lieu de travail (comprenant ceux qui travaillent à domicile), 33 % ont entre 45 et 54 ans (à peu près stable depuis 2008), 35 % sont ouvriers et 30 % ont un emploi dans le secteur industriel (en baisse depuis 2008). Par conséquent, le profil des actifs qui travaillent au sein de la C.C. Lyons Andelle diffère peu entre ceux qui résident à l'extérieur et ceux qui résident sur le territoire, hormis ceux en provenance de la Métropole Rouen Normandie. Un

des facteurs explicatifs qui peut être avancé est le niveau de diplôme plus élevé des habitants de la Métropole Rouen Normandie en comparaison des territoires limitrophes (46,5 % ont un baccalauréat contre moins de 44 % pour les autres territoires analysés) et donc des actifs un peu plus enclins à occuper des professions intermédiaires ou de cadres qu'ailleurs.

### Profil socio-professionnel majoritaire des actifs de la C.C. Lyons Andelle travaillant à l'extérieur de leur territoire (2008-2018)

	Année	Mode de déplacement majoritaire	Classe d'âge majoritaire	Temps de travail majoritaire	Activité pro. majoritaire	CSP majoritaire
<b>Métropole Rouen Normandie</b>	2018	voiture (97 %)	35-44 ans (33 %)	temps plein (88 %)	commerce, transport (47 %)	prof. intermédiaires (36 %)
	2008	voiture (97 %)	35-44 ans (28 %)	temps plein (87 %)	commerce, transport (48 %)	ouvrier (29 %)
<b>Ville de Rouen</b>	2018	voiture (94 %)	35-44 ans (34 %)	temps plein (83 %)	administration publique (45 %)	prof. intermédiaires (43 %)
	2008	voiture (98 %)	45-54 ans (31 %)	temps plein (85 %)	commerce, transport (52 %)	employé (33 %)
<b>Secteur du Plateau Est</b>	2018	voiture (97 %)	35-44 ans (29 %)	temps plein (89 %)	commerce, transport (46 %)	prof. intermédiaires (30 %)
	2008	voiture (98 %)	25-34 ans (28 %)	temps plein (82 %)	commerce, transport (39 %)	ouvrier (32 %)
<b>Secteur de la Rive-Gauche</b>	2018	voiture (97 %)	35-44 ans (36 %)	temps plein (91 %)	commerce, transport (49 %)	ouvrier (37 %)
	2008	voiture (95 %)	35-44 ans (32 %)	temps plein (92 %)	commerce, transport (55 %)	ouvrier (40 %)
<b>Secteur d'Elbeuf</b>	2018	voiture (100 %)	35-44 ans (35 %)	temps plein (96 %)	commerce, transport (45 %)	ouvrier (39 %)
	2008	voiture (98 %)	35-44 ans (40 %)	temps plein (94 %)	industrie (58 %)	ouvrier (58 %)
<b>Reste de la Métropole Rouen Normandie</b>	2018	voiture (98 %)	35-44 ans (31 %)	temps plein (89 %)	commerce, transport (63 %)	prof. intermédiaires (39 %)
	2008	voiture (97 %)	35-44 ans (40 %)	temps plein (89 %)	commerce, transport (59 %)	prof. intermédiaires (33 %)
<b>Agglo Seine Eure</b>	2018	voiture (99 %)	35-44 ans (30 %)	temps plein (92 %)	commerce, transport (39 %)	ouvrier (40 %)
	2008	voiture (97 %)	25-34 ans (32 %)	temps plein (92 %)	industrie (43 %)	ouvrier (45 %)
<b>C.A. Seine Normandie Agglomération</b>	2018	voiture (96 %)	25-34 ans (29 %)	temps plein (85 %)	administration publique (41 %)	ouvrier (35 %)
	2008	voiture (97 %)	35-44 ans (31 %)	temps plein (89 %)	administration publique (34 %)	ouvrier (38 %)
<b>C.C. du Vexin Normand</b>	2018	voiture (99 %)	25-34 ans (28 %)	temps plein (90 %)	commerce, transport (36 %)	ouvrier (43 %)
	2008	voiture (98 %)	35-44 ans (39 %)	temps plein (85 %)	commerce, transport (45 %)	employé (32 %)

**Profil socio-professionnel majoritaire des actifs de la C.C. Lyons Andelle travaillant au sein de leur territoire (comparaison 2008-2018)**

	Mode de déplacement majoritaire	Classe d'âge majoritaire	Temps de travail majoritaire	Activité pro. majoritaire	CSP majoritaire
<b>2018</b>	voiture (74 %)	45-54 ans (33 %)	temps plein (81 %)	industrie(30%)	ouvrier (35 %)
<b>2008</b>	voiture (73 %)	45-54 ans (34 %)	temps plein (81 %)	industrie(36 %)	ouvrier (43 %)

**Profil socio-professionnel majoritaire des actifs de toute origine résidentielle travaillant au sein de la C.C. Lyons Andelle (comparaison 2008-2018)**

	Mode de déplacement majoritaire	Classe d'âge majoritaire	Temps de travail majoritaire	Activité pro. majoritaire	CSP majoritaire
<b>2018</b>	voiture (83 %)	45-54 ans (31 %)	temps plein (84 %)	industrie(34 %)	ouvrier (35 %)
<b>2008</b>	voiture (80 %)	45-54 ans (31 %)	temps plein (84 %)	industrie(41 %)	ouvrier (42 %)

**Profil socio-professionnel majoritaire des actifs en provenance de l'extérieur travaillant au sein de la C.C. Lyons Andelle (2008-2018)**

	Année	Mode de déplacement majoritaire	Classe d'âge majoritaire	Temps de travail majoritaire	Activité pro. majoritaire	CSP majoritaire
<b>Métropole Rouen Normandie</b>	2018	voiture (100 %)	25-34 ans (33 %)	temps plein (88 %)	industrie(41 %)	prof. intermédiaire (31 %)
	2008	voiture (97 %)	45-54 ans (26 %)	temps plein (88 %)	industrie(50 %)	prof. intermédiaire (30 %)
<b>Agglo Seine Eure</b>	2018	voiture (97 %)	45-54 ans (28 %)	temps plein (87 %)	industrie(47 %)	ouvrier (44 %)
	2008	voiture (90 %)	25-34 ans (27 %)	temps plein (87 %)	industrie(52 %)	ouvrier (46 %)
<b>Autres territoires</b>	2018	voiture (95 %)	45-54 ans (29 %)	temps plein (88 %)	industrie(38 %)	ouvrier (41 %)
	2008	voiture (94 %)	45-54 ans (27 %)	temps plein (87 %)	industrie(45 %)	ouvrier (46 %)

### 3. La dynamique des flux domicile-études liée à la localisation et au rayonnement géographiques des établissements scolaires

Les données millésimées de la base « mobilités scolaires » permettent un travail d'évolution diachronique des flux domicile-études pour un jour normal de semaine. Dans le cadre de cette étude, il a été choisi de traiter les données des années 2008 et 2018 dans le but d'analyser l'évolution des mobilités entre les lieux de résidence et les établissements scolaires ou universitaires sur une période de dix ans (de la maternelle à l'Université). Les effectifs inférieurs à 200 individus analysés de manière diachronique doivent être interprétés avec prudence.

#### La C.C. Lyons Andelle attire plus de flux scolaires qu'elle en émet vers l'extérieur

Près de 3 390 enfants/adolescents sont scolarisés sur le territoire de la C.C. Lyons Andelle en 2018 au sein des écoles élémentaires (primaire et maternelle) ainsi que des deux collèges (Romilly-sur-Andelle et Fleury-sur-Andelle) :

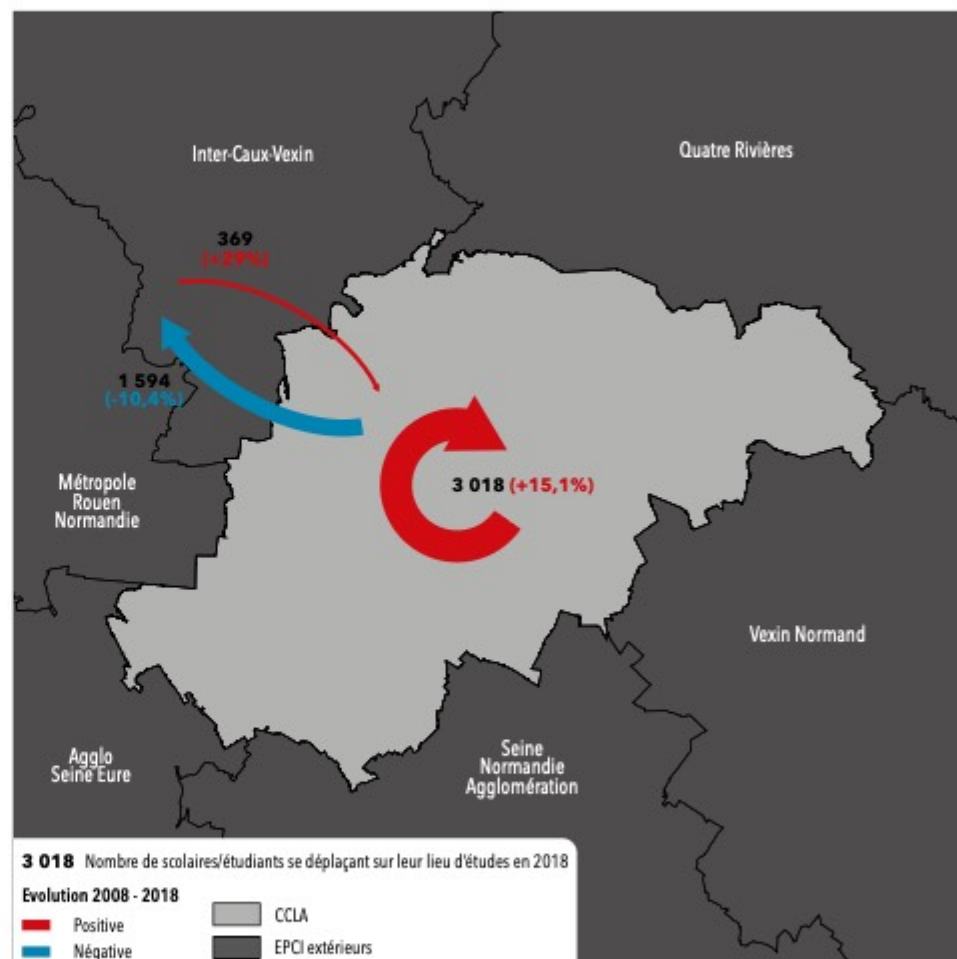
- 89 % d'entre eux résident sur le territoire de la C.C. Lyons Andelle

(soit environ 3 020 élèves) et près des deux tiers ont moins de 11 ans (école élémentaire). Depuis 2008, le nombre d'élèves qui résident et qui sont scolarisés sur le territoire est en hausse de 15,1 % (environ 400 élèves en plus). Cela s'explique notamment par une croissance démographique des 0-14 ans durant la même période d'après les données de l'INSEE<sup>7</sup> (118 enfants/adolescents en plus).

- La C.C. Lyons Andelle attire près de 370 élèves en provenance d'autres intercommunalités, soit environ 11 % des enfants/adolescents scolarisés sur le territoire. Comme pour les scolaires résidant au sein de la C.C. Lyons Andelle, ils sont en hausse de 29 % depuis 2008 (soit 83 élèves en plus). 79 % de ces scolaires ont 11 ans et plus et fréquentent plus particulièrement le collège de Romilly-sur-Andelle dont sa carte scolaire dépasse les limites intercommunales.

Près de 1 600 élèves qui résident au sein de la C.C. Lyons Andelle étudient à l'extérieur de leur territoire où 74 % d'entre eux ont plus de 15 ans (lycéens et étudiants). L'absence de lycée sur le territoire ainsi que la carte scolaire des collèges extérieurs (plusieurs communes de la C.C. Lyons Andelle sont couvertes par le

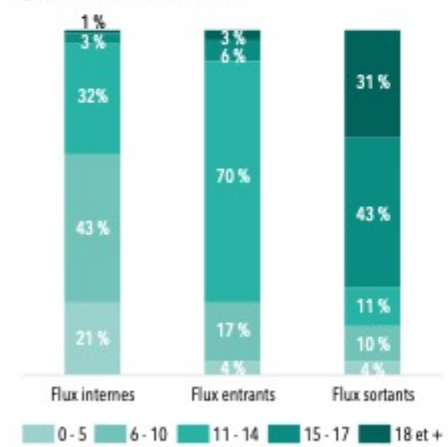
### Évolution du nombre de scolaires/étudiants se déplaçant sur leur lieu d'études en lien avec la C.C. Lyons Andelle (2008-2018)



<sup>7</sup> Source : INSEE, RP 2008 et 2018, exploitations principales.

collège du Mesnil-Esnard ou celui de la Feuillie) participent à l'importance de ces flux en direction des autres territoires. Néanmoins, la tendance est orientée à la baisse depuis 2008 (-10,4 %) en lien notamment avec une diminution démographique des 15-29 ans (291 personnes de cette tranche d'âge en moins entre 2008 et 2018<sup>8</sup>). Au regard de la destination des établissements scolaires ou universitaires, le territoire de la C.C. Lyons Andelle attire plus de flux scolaires (en comptabilisant ceux en interne) qu'il en émet.

#### Part des classes d'âge parmi les différents types de flux scolaires en lien avec la C.C. Lyons Andelle en 2018



Sources : Insee RP 2018 fichiers détaillés

<sup>8</sup> Source : INSEE, RP 2008 et 2018, exploitations principales.

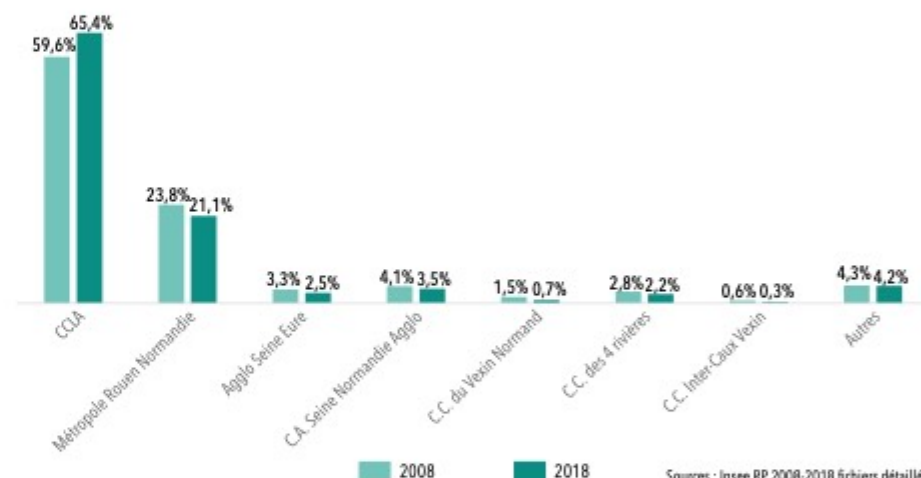
#### La Métropole Rouen Normandie accueille plus de 20 % des scolaires/étudiants résidant dans la C.C. Lyons Andelle

65 % des scolaires qui résident dans la C.C. Lyons Andelle étudient au sein de leur territoire contre moins de 60 % en 2008, soit près de 210 personnes supplémentaires. En dehors de la C.C. Lyons Andelle, la Métropole Rouen Normandie est le premier territoire de destination de ces scolaires où elle attire 21 % d'entre eux (soit 975 personnes). Le lycée Galilée de Franqueville-Saint-Pierre (plus de 350 personnes), les collèges et lycées du Mesnil-Esnard (environ 180 personnes) ainsi que les lycées et campus de Rouen (près de 170 personnes) sont les établissements qui accueillent le plus de scolaires/étudiants du territoire de la C.C. Lyons Andelle. Depuis 2008, il est néanmoins constaté une baisse de ces flux en direction de la Métropole (-7,1 %), rejoignant la tendance générale observée (-10,4 %). Parmi les autres principaux territoires de destination des scolaires qui résident au sein de la C.C. Lyons Andelle, 160 d'entre eux sont scolarisés dans des établissements de la Seine Normandie Agglomération (dont 116 aux Andelys), 116 dans ceux de l'Agglo Seine Eure (46 à Val-de-Reuil, 35 à Louviers) et 102 dans la C.C. des 4 Rivières (45 à la Feuillie).

Concernant les élèves résidant à l'extérieur de la C.C. Lyons Andelle et ayant leur établissement scolaire au sein du territoire, ils résident pour 66 % d'entre eux au sein de l'Agglo

Seine Eure (près de 250 personnes, +31,4 % depuis 2008) et fréquentent très majoritairement le collège de Romilly-sur-Andelle.

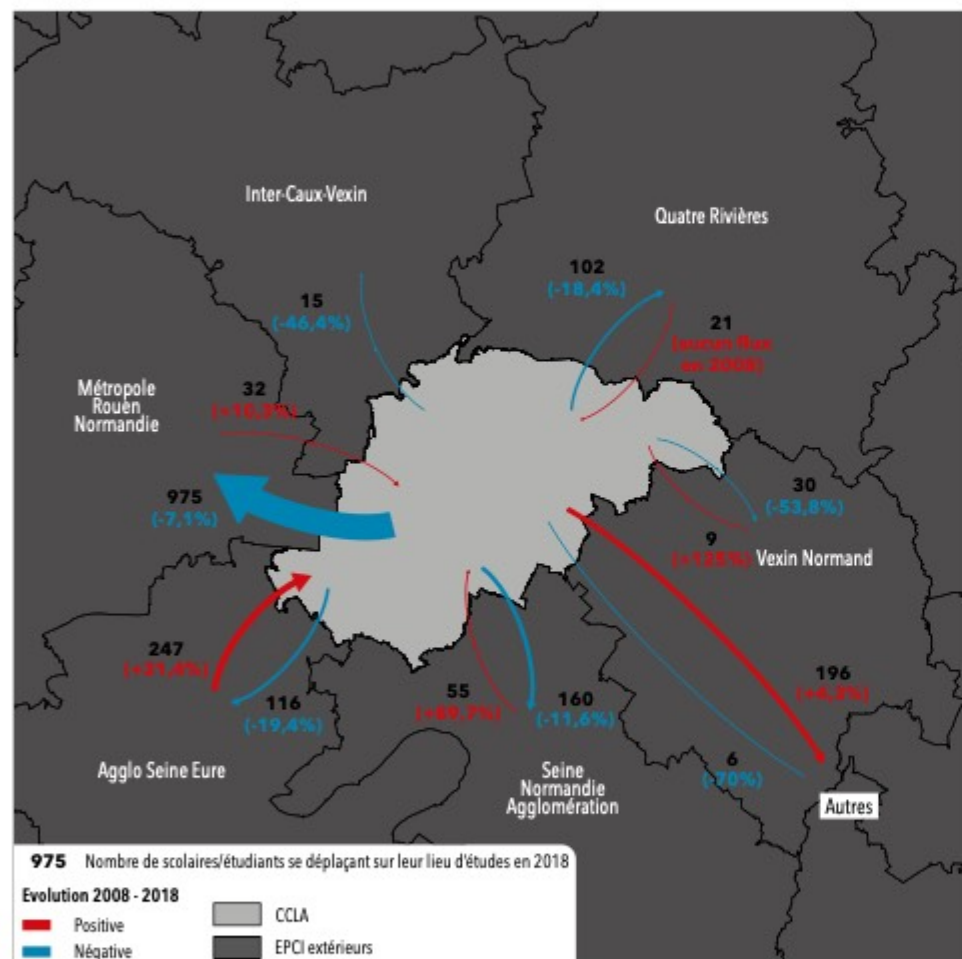
#### Évolution de la répartition des lieux d'études des scolaires/étudiants de la C.C. Lyons Andelle entre 2008 et 2018



Sources : Insee RP 2008-2018 fichiers détaillés



Évolution du nombre de scolaires/étudiants se déplaçant sur leur lieu d'études entre la C.C. Lyons Andelle et les territoires limitrophes (2008-2018)



La C.C. Lyons Andelle bénéficie de sites naturels et patrimoniaux remarquables au sein de son territoire, lui permettant d'accueillir des milliers de visiteurs et touristes chaque année. Néanmoins, son activité touristique reste sous exploitée au regard de son potentiel (proximités géographiques avec plusieurs bassins de population d'importance) et plusieurs facteurs explicatifs peuvent être avancés. Parmi eux, la faiblesse de sa desserte actuelle par les différents réseaux de transports qui lui confère une forme d'enclavement géographique vis-à-vis des autres territoires. Ce focus est donc l'occasion de révéler des leviers possibles à activer pour le territoire en matière de mobilités durables afin de mieux exploiter son potentiel touristique.

#### Le développement d'un réseau d'infrastructures de transport historiquement lié aux activités industrielles, agricole et touristique

Au 19<sup>e</sup> siècle, la C.C. Lyons Andelle, forte de son développement industriel (textile), rayonne au-delà des frontières de la Normandie. Le « tourisme », concept importé d'Angleterre quelques années auparavant, prend son essor en France et des notables parisiens voient en ce territoire un lieu de villégiature idéal, car proche de Paris et conforme

aux canons impressionnistes de l'époque (le peintre Camille Pissarro s'y installera d'ailleurs quelques années). C'est par cet engouement des notables parisiens pour la campagne normande, ainsi que l'essor industriel, que les réseaux routier et ferré de la vallée de l'Andelle connaîtront un développement relativement précoce en comparaison d'autres territoires régionaux. En parallèle, la nécessité de desservir les centres agricoles du Vexin normand va aussi contribuer à la construction de ces infrastructures de transport. Ainsi, les différentes gares du territoire (Lisors, Ménesqueville, Fleury-sur-Andelle, etc.) seront inaugurées en 1868 avec la mise en service de la ligne ferroviaire Gisors/Pont-de-l'Arche.

Aujourd'hui, le territoire ne bénéficie plus de desserte ferroviaire pour les voyageurs (fermeture des gares dans les années 50) et le développement du réseau autoroutier dans le pays durant la deuxième moitié du 20<sup>e</sup> siècle contourne l'intercommunalité (A13, A28). Par conséquent, la C.C. Lyons Andelle pâtit d'une forme d'enclavement territorial malgré sa proximité géographique avec Rouen ou l'Île-de-France.

#### État des lieux de l'offre et de la fréquentation touristiques du territoire

La C.C. Lyons Andelle possède une réelle vocation touristique au regard de son patrimoine naturel et historique/architectural :

- Avec ses quelque 11 000 hectares, la forêt domaniale de Lyons est une des plus vastes forêts de Normandie et abrite l'une des plus importantes hêtraies d'Europe.

- De très nombreux parcours, sentiers, et randonnées sillonnent le territoire (vallée de l'Andelle, forêt de Lyons, etc.).

- L'Andelle est une rivière praticable en kayak et est appréciée des pêcheurs de truites.

- La commune de Lyons-la-Forêt est labellisée Plus Beaux Villages de France®.

- Un réseau de châteaux (Vascœuil, Radepont) et d'abbayes (Mortemer et Fontaine-Guérand).

- Un patrimoine industriel dont l'ancienne filature « cathédrale » Levavasseur.

S'il est difficile d'estimer à l'heure actuelle la fréquentation réelle du territoire par les touristes (82 000 nuitées touristiques sur le territoire en 2020 d'après les données de Flux Vision

Tourisme<sup>1</sup>) trois sites touristiques disposent néanmoins d'un système de billettique permettant de comptabiliser les visiteurs :

- L'Abbaye de Mortemer : 28 708 visiteurs en 2018

- Le Château de Vascœuil : 23 285 en 2019 (15 349 visiteurs en 2021)

- L'Abbaye de Fontaine Guérard : 3 700 en 2019 (4 974 en 2021)

Si ces chiffres peuvent paraître modestes au regard d'autres sites du département (696 636 visiteurs en 2018 à la Maison et Jardins de Claude Monet à Giverny, 223 902 à Biotropica, etc.), l'Abbaye de Mortemer et le Château de Vascœuil figurent tous deux dans le top 10 (sur 62) des sites touristiques eurois les plus visités. L'Abbaye de Fontaine Guérard devrait quant à elle bénéficier de la future réfection de la filature Levavasseur, voisine de l'Abbaye, qui constitue une pièce importante de la candidature de la Métropole Rouennaise au titre de Capitale européenne de la Culture 2028 (cette réfection est un des objectifs du conseil départemental à l'horizon 2027).

<sup>1</sup> Il s'agit d'une solution d'analyse qui fournit des indicateurs statistiques de fréquentation de provenance et de déplacement à partir des informations techniques issues du réseau mobile Orange.

### Part de résidences secondaires à Lyons-la-Forêt et au sein de la C.C. Lyons Andelle en 2019

	Nombre de résidences secondaires	Part des résidences secondaires
Lyons-La-Forêt	98	20,3 %
C.C. Lyons Andelle	810	7,8 %
Département de l'Eure	18 694	6,3 %

### Nombre d'hébergements touristiques à Lyons-la-Forêt et au sein de la C.C. Lyons Andelle en 2022

	Nombre d'hôtels	Nombre de chambres d'hôtel	Nombre de campings
Lyons-la-Forêt	3	42	1
C.C. Lyons Andelle	4	56	1

La commune de Lyons-la-Forêt est singulière au sein de l'intercommunalité puisqu'elle conserve un rôle central dans le rayonnement touristique du territoire depuis le 19<sup>e</sup> siècle. En effet, 3 des 4 hôtels<sup>2</sup> et l'unique camping du territoire sont actuellement situés dans cette commune<sup>3</sup> (soit 42 des 56 chambres disponibles et 100 emplacements de camping). Elle compte également environ 20 % de résidences

secondaires contre une moyenne de 7,8 % à l'échelle intercommunale et 6,5 % à l'échelle départementale<sup>4</sup>. Les chiffres de fréquentation de l'office de tourisme de Lyons-la-Forêt en 2021 indiquent 5480 contacts guichet, dont 14 % d'étrangers. Il s'agit d'une part légèrement au-dessus des données issues des offices de Vernon (12 %) ou encore de Pont-Audemer (11 %), mais bien en dessous des Andelys qui culmine à 28 % d'étrangers. Cette fréquentation

2 L'autre hôtel est situé à Ménesqueville.

3 Source : INSEE, 2022, partenaires territoriaux.

4 Source : INSEE, RP 2019, exploitations principales.

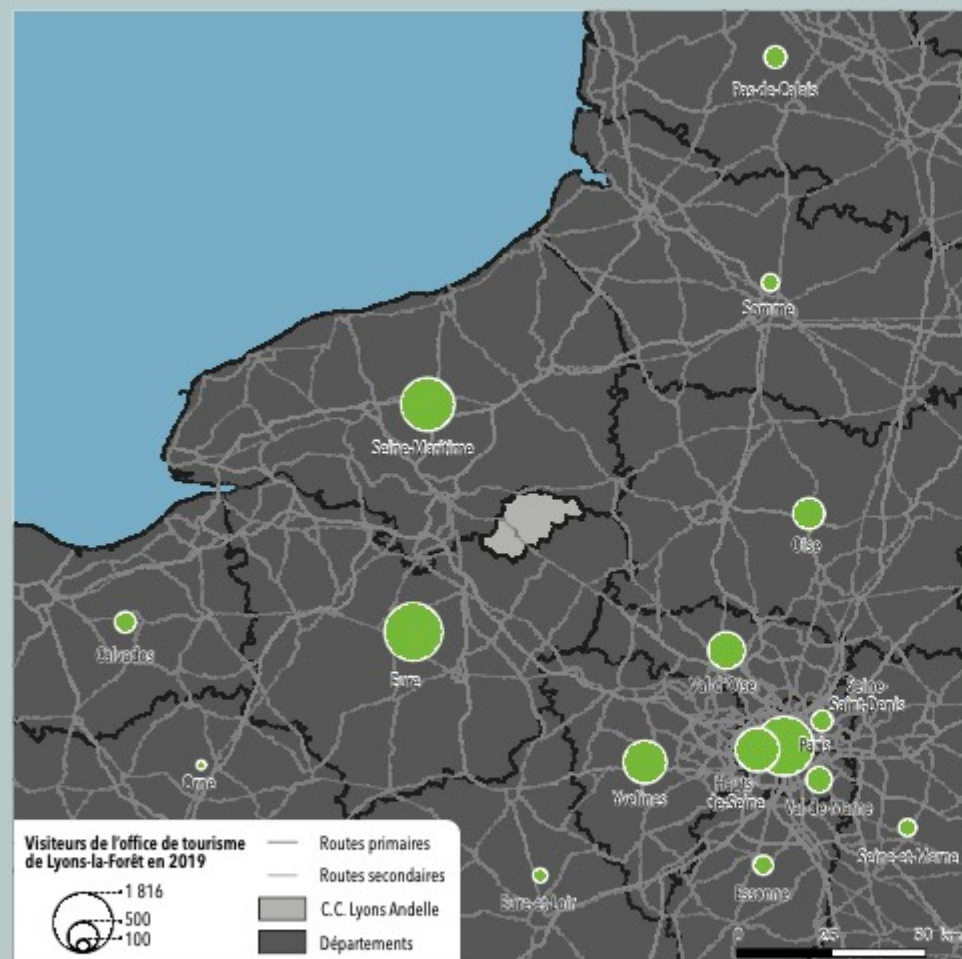
internationale est essentiellement portée par la clientèle des croisières fluviales en escale dans la commune (majoritairement des Britanniques). A contrario, le reste du territoire intercommunal bénéficie peu du potentiel de visites touristiques lié aux croisières fluviales. Si peu de croisiéristes arrivent jusqu'aux portes de Lyons-la-Forêt, c'est que les tour-opérateurs dirigent essentiellement leurs clients vers les sites du Château Gaillard aux Andelys ou du château de Martainville situé dans la C.C. Inter-Caux Vexin.

#### Des visiteurs seinomarins peu nombreux malgré la proximité géographique avec le territoire

D'après les chiffres de fréquentation de l'année 2019 de l'office de tourisme de Lyons-la-Forêt, l'Île-de-France est la première région française d'origine des visiteurs (environ 5 500). En affinant leur provenance résidentielle, Paris (1 820), les Hauts-de-Seine (1 010) et les Yvelines (980) sont les principaux départements d'origine de ces visiteurs franciliens. En Normandie, l'Eure (1 730 visiteurs) arrive en tête devant la Seine-Maritime (1 480) malgré la proximité avec la Métropole Rouen Normandie (500 000 habitants). La fréquentation des Hauts de France (autre bassin de population d'importance à proximité

du territoire) est quant à elle portée par les départements de l'Oise et le Pas-de-Calais, mais de manière beaucoup plus modeste.

**Origine résidentielle des visiteurs de l'Office de Tourisme de Lyons-la-Forêt en 2019**



Au-delà du poids de population de l'Île-de-France et de ses connexions historiques avec la vallée de l'Andelle, les fréquentations importantes

de l'Ouest francilien s'expliquent par des temps de trajet relativement courts comparés aux distances kilométriques (environ une heure pour

rejoindre Lyons-la-Forêt en voiture depuis Pontoise ou Mantes-la-Jolie). En effet, malgré l'absence de desserte autoroutière directe avec la vallée de l'Andelle (même si l'A13 passe à proximité), l'ouest de l'Île-de-France bénéficie d'un important réseau de routes départementales aux tracés rectilignes qui traverse les plateaux du Vexin (notamment l'ancienne route de Paris, aujourd'hui départementale 6014).

En revanche, malgré sa proximité géographique, les temps de trajets entre la métropole rouennaise et la C.C. Lyons Andelle sont plutôt longs (45 minutes pour rejoindre Lyons-la-Forêt depuis Rouen en voiture alors que seulement 28 kilomètres séparent ces deux communes à vol d'oiseau). En effet, les nombreux obstacles géographiques entre la Métropole Rouen Normandie et la C.C. Lyons Andelle (la Seine, le tissu urbain continu à l'est de Rouen ou encore la vallée de l'Andelle) allongent sensiblement les temps de trajet. Au-delà des questions d'infrastructures routières, la faible représentation des visiteurs ou excursionnistes seinomarmains sur le territoire soulève plusieurs enjeux :

- Enjeu de marketing territorial lié à une possible méconnaissance du territoire
- Enjeu de concurrence territoriale avec d'autres destinations à

proximité du pôle urbain rouennais (exemple des boucles de la Seine avec Jumièges ou Duclair)

- Enjeu d'accessibilité territoriale par des modes de transports alternatifs à la voiture (réexploitation de la ligne ferroviaire Pont-de-l'Arche/Gisors pour les voyageurs, développement de voies cyclables, etc.).

**Le développement du cyclotourisme : un levier d'attractivité pour le territoire**

Le développement de l'usage du vélo et de leurs infrastructures fait figure d'enjeu touristique pour de nombreux territoires. L'essor des concepts de slow tourisme et d'écotourisme, l'appropriation des enjeux climatiques, les restrictions de déplacement liées à la crise sanitaire ou encore le développement des technologies de l'assistance électrique sont autant de facteurs qui ont participé à l'importante hausse de la pratique cyclable. En effet, en 2020, la fréquentation des véloroutes à l'échelle nationale enregistrait une hausse de 10 % par rapport à l'année précédente.

Conscient de ces enjeux, le Conseil départemental de l'Eure a révisé en 2019 son Schéma départemental des véloroutes et voies vertes en prévoyant sur la période 2019-2028 l'aménagement de 360 km de

véloroutes et voies vertes en maîtrise d'ouvrage départementale.

Concernant la C.C. Lyons Andelle, cela se traduit par un projet de voies partagées reliant Gisors à Poses en passant par Lyons-la-Forêt. Le tracé de cette « Voie des Légendes » (v2710) vise à mieux connecter les sites historiques et patrimoniaux du territoire : l'héritage des templiers à Gisors, l'Abbaye de Mortemer, la

filature Levassieur et enfin la Côte de Deux Amants. Le choix du tracé permet également de connecter le territoire de la vallée de L'Andelle à deux autres grands itinéraires nationaux : la voie verte London-Paris à Gisors et la Seine à Vélo à Poses. Fort de ces connexions et de la proximité avec la gare de Pont-de-l'Arche, le sud du territoire de la C.C. Lyons Andelle pourrait bénéficier d'un afflux nouveau

de cyclotouristes dans le cadre de pratiques intermodales. À ce titre, La Normandie fait plutôt figure de bon élève puisqu'une grande partie de son offre ferroviaire en TER Intercités prévoit des espaces vélo gratuits et sans réservation. D'ailleurs, la récente loi LOM prévoit le développement des modes actifs en lien avec l'intermodalité. Les gares voyageurs (ferroviaires et routières) devront s'équiper de stationnements sécurisés pour les vélos avant 2024 et les autocars neufs devront posséder une capacité de transport d'au minimum cinq vélos non démontés.

La v2710 constitue donc une importante première étape pour la C.C. Lyons Andelle puisqu'elle est le premier grand itinéraire cyclable traversant le territoire et elle permet sa connexion au reste du réseau normand. Toutefois, il est important de réfléchir à la construction d'une voie cyclable en site propre continu. En effet, les déficits d'aménagements cyclables sécurisés, les accès difficiles tant en entrée et en sortie des villes ou encore les vitesses et niveaux de circulation importants dont souffrent parfois les voies partagées sont autant de freins pour le cyclo-tourisme. Par exemple, la candidature de Rouen au titre de Capitale européenne de la Culture en 2028 pourrait être l'opportunité de réfléchir à des tracés, des connexions ainsi qu'à

des schémas d'intermodalité renforçant le lien entre les deux territoires. Les paysages naturels et la densité du patrimoine historique, à nouveau révélés par le récent inventaire du patrimoine industriel du bassin de l'Andelle mené par la région Normandie, invitent à améliorer et renforcer l'accessibilité du territoire avec la métropole rouennaise. Plus largement, les grands événements comme l'Armada 2023 et les J.O. de Paris 2024 seront l'occasion pour le territoire de faire valoir ses atouts (proximité géographique, patrimoine naturel, etc.).

Si le vélo peut être un vecteur de développement touristique et récréatif d'un territoire, il doit aussi être considéré comme un mode de transport à part entière répondant à enjeux de décarbonation des mobilités de proximités. Pour cela, des aménagements cyclables continus et sécurisés doivent aussi être pensés au sein du territoire (au sein des centralités, entre commune). Par ailleurs, l'interconnexion de ces réseaux cyclables avec la véloroute pourrait aussi constituer un levier de développement local du territoire à travers la fréquentation des commerces de proximité ou encore des services de restauration/hébergement par les cyclotouristes.

### Réseau actuel et en projet de véloroutes et de voies vertes dans le département de l'Eure



# 3

## / La C.C. Lyons Andelle : des centralités qui font face à des enjeux de sécurisation des mobilités actives /

### **Comment évaluer les conditions de pratique des modes de déplacements actifs au sein des centralités du territoire ?**

Après la caractérisation des mobilités pendulaires dans le cadre des flux de déplacements entre le domicile et le travail ou les études, une analyse plus fine des mobilités est entreprise à l'échelle des centralités du territoire. L'objectif est de qualifier l'aménagement de l'espace public afin de mettre en lumière la place accordée aux mobilités actives (plus particulièrement la marche et le vélo). 6 communes du territoire ont été retenues pour l'analyse, à savoir celles qui bénéficient du dispositif Petites Villes de Demain dont l'objectif vise à revitaliser les centralités des villes de moins de 20 000 habitants : Romilly-sur-Andelle, Pont-Saint-Pierre, Fleury-sur-Andelle, Charleval

et Lyons-la-Forêt ; ainsi que la commune de Perriers-sur-Andelle qui fait face à des enjeux similaires. En effet, ces communes concentrent de nombreux équipements générateurs de flux qui posent la question de leur accessibilité au regard des mobilités actives. De plus, ces centralités héritent de morphologies urbaines diversifiées (centre traditionnel, faubourg, tissu morcelé, etc.) qui sont plus ou moins favorables à ces modes de déplacements (allongement des distances, nombreux stationnement sur rue, etc.). Par ailleurs, certaines de ces communes font face à la problématique des flux de poids lourds en transit sur le territoire dont les diverses nuisances associées sont aussi un frein pour la pratique du vélo ou de la marche (conflit d'usage avec modes actifs, ambiance urbaine dégradée, insécurité pour les personnes vulnérables, etc.).

Afin de procéder à cette analyse, des périmètres d'investigation ont été définis dans les 6 communes étudiées. D'abord, un travail d'identification des éléments marqueurs de centralités a été investigué à partir de Google Maps et Street View. Des périmètres de marchabilité et de cyclabilité ont été délimités à partir de ces éléments en tenant compte du potentiel d'accessibilité de ces modes de déplacements actifs à destination des commerces et équipements de proximité. Puis ensuite, une enquête de terrain a permis de consolider le recueil et la géolocalisation de ces éléments. Cette déambulation dans les centralités a permis de se confronter à la diversité des ambiances urbaines rencontrées et d'identifier des aménagements ainsi que des dispositifs qui favorisent ou défavorisent la pratique des mobilités actives.

Sécurisation des cheminements doux aux abords du pôle scolaire de Romilly-sur-Andelle



Création d'un cheminement cyclable aux abords de la D321 à Pont-Saint-Pierre



Intégration d'une signalétique spécifique aux abords d'un passage piéton qui dessert l'école de Perriers-sur-Andelle



Réaménagement de la place Isaac Benserade à Lyons-la-Forêt



Traitement paysager des abords de l'Andelle à Fleury-sur-Andelle



Mise en place d'une zone 30 sur la D321 à Charleval



Crédits photos : AURBSE

### **La centralité de Fleury-sur-Andelle : Apaiser les flux de transit qui font office de coupure urbaine aux mobilités actives**

Fleury-sur-Andelle se caractérise par un tissu urbain étalé le long des deux principaux axes routiers qui la parcourent, à savoir les départementales 6014 (axe Cergy/Rouen) et 149. L'Andelle qui traverse la commune dans sa partie sud fait office de barrière naturelle à l'urbanisation (l'activité industrielle est notamment implantée sur sa rive nord). Son ambiance architecturale varie du bâti mitoyen de type faubourg (façades en briques, moellon ou d'enduits) au bâti individuel rural (maison ancienne, etc.), voire périurbain (pavillons plus récents en front d'urbanisation).

Sa centralité se délimite dans un périmètre qui va de l'Andelle au sud à l'intersection entre la départementale 6014 et l'avenue Emile Tardy au nord, des écoles à l'ouest à la rue Emile Verhaegue à l'est. En effet, la grande majorité des commerces, des services et des équipements de la commune est située dans cette zone (le supermarché Carrefour Market ainsi que le collège Guy de Maupassant et le complexe sportif sont localisés en limite du front urbain). L'analyse de cette centralité

révèle principalement l'impact des flux de transit de la départementale 6014 sur les mobilités actives. En effet, le trafic important de poids lourds sur cet axe routier (environ 850 en moyenne par jour ouvré) fait office de coupure urbaine pour les cheminements piétons et cyclables. Deux intersections problématiques ont d'ailleurs été identifiées au regard du nombre de rues qu'elles desservent, de l'éloignement (voire de l'absence) des passages piétons ou encore du manque de visibilité :

1 Pour le piéton ou le cycliste, le carrefour de la départementale 6014, de l'avenue Emile Tardy, des rues de Vandrimare et de la Côte d'Or (qui marque l'entrée de la centralité) présente potentiellement un risque de conflits d'usage avec les véhicules motorisés (vulnérabilité) et participe au sentiment d'insécurité (absence de passage piéton sur la rue de la Côte d'Or, priorité à droite avec difficulté d'insertion pour un cycliste sur un axe à fort trafic). De plus, les nuisances sonores associées au trafic dense des poids lourds rendent la pratique des mobilités actives particulièrement désagréables. L'instauration d'une zone 30 avec la réalisation d'aménagements adaptés en complément (feu tricolore, chicane, marquage au sol, etc.) permettrait d'apaiser la circulation motorisée sur l'ensemble de la D6014.

2 Toujours sur la départementale 6014, l'intersection avec les rues de la Libération et du Sergent Roland Pasquier est marquée par la présence d'un virage qui rend les circulations douces dangereuses (manque de visibilité des piétons ou cyclistes qui franchissent ce carrefour). Afin de relier la centralité avec le collège et le complexe sportif, un cheminement cyclable continu et sécurisé peut par exemple être envisagé en passant par la rue Emile Verhaegue et la rue Augustin Renard pour rejoindre la place de la mairie permettant ainsi la desserte des secteurs urbains plus à l'ouest (et donc éviter la traversée de cette intersection problématique).

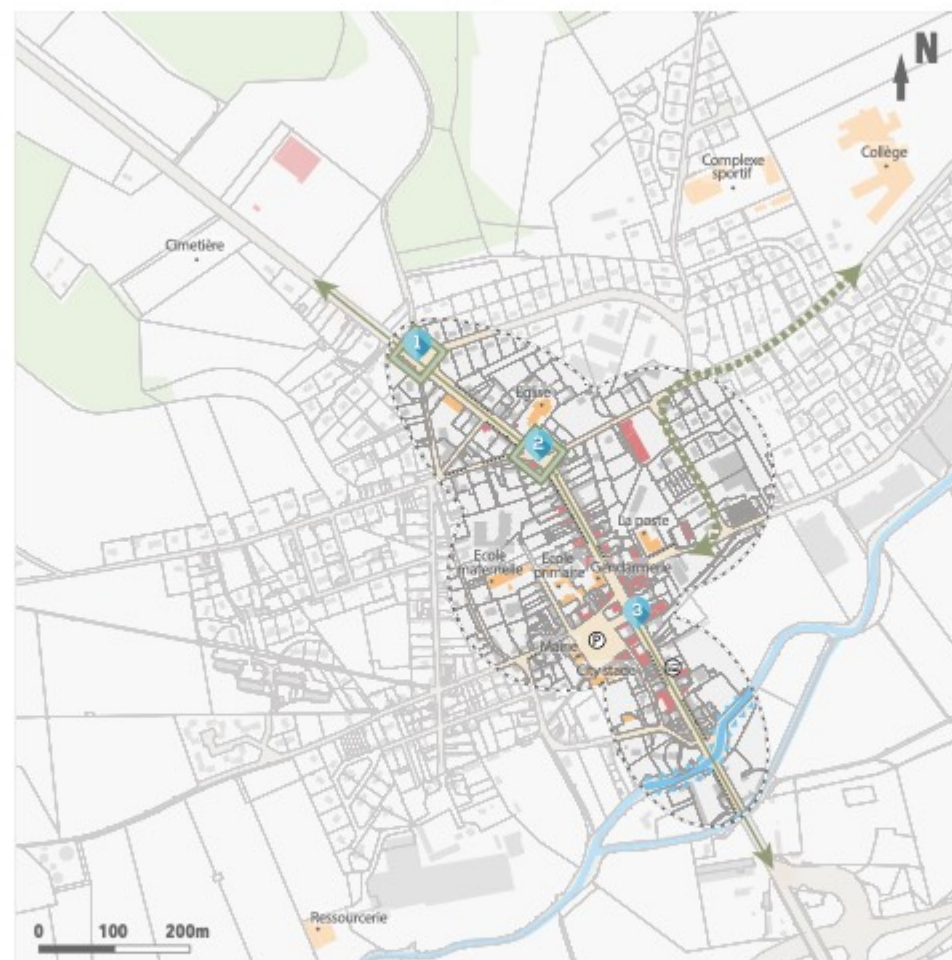
3 Autre enjeu autour de l'apaisement des flux de transit sur la départementale 6014, la résorption de la vacance commerciale, pouvant trouver sa cause dans différents phénomènes (trafic dense de poids lourds, vétusté des bâtiments, absence de diversité commerciale ou encore évolution des pratiques d'achats). Des pistes d'action peuvent être imaginées comme la revitalisation de l'espace public central, à travers une meilleure prise en compte des circulations douces, mais aussi par une végétalisation des espaces les plus minéraux (par exemple la création d'une coulée verte jusqu'aux berges de l'Andelle qui est un lieu apprécié des habitants). Par ailleurs, agir sur

le stationnement sur rue comme la rotation du nombre de places permettrait de rendre plus visible les devantures de commerce (d'autant plus qu'il existe un parking d'une cinquantaine de places en face de la mairie).





## Zoom sur le centre-ville de la commune de Fleury-sur-Andelle







Sources : Fichiers Fondiers 2021 ; IGN Admin Express ; DSM 2022  
 Crédits photos : AURBSE (3) ; Google Street View (1 et 2)

### LEGENDE





#### Enjeux d'accompagnement à la marchabilité et à la cyclabilité du secteur

-  Conforter la dynamique commerciale par la reconquête des cellules vacantes et le maintien de l'offre existante
-  Apaiser les flux de transit en coeur de bourg par la mise en place d'aménagements adaptés
-  Oeuvrer à la convivialité des espaces publics en garantissant une intégration paysagère de qualité et un mobilier urbain adapté

#### Enjeux d'articulation et de perméabilité du secteur

-  Sécuriser les cheminements piétons et l'accessibilité PMR en assurant la résorption des points de conflit et/ou de rupture de parcours
-  Tenir compte de la nécessité de connexion vers la centralité commerciale et les pôles d'équipement en encourageant le développement d'aménagement cyclable continu et sécurisé
-  Révéler la présence de l'eau dans la ville comme support de cheminements alternatifs aux voiries existantes
-  Optimiser l'offre en stationnement pour permettre une meilleure prise en compte des usages

#### Élément de contexte

-  Equipements et services publics
-  Périmètre de marchabilité et de cyclabilité
-  Point d'arrêt en transport en commun
-  Parking public

### **La centralité de Charleval : Améliorer les cheminements piétons pour renforcer l'urbanité**

Situé en cœur de vallée, à la confluence de l'Andelle et de la Lieure, le tissu urbain de Charleval dispose d'une ambiance architecturale singulière où se côtoient des jeux de façades de pans de bois, de briques ou d'enduits. Du fait d'un ordonnancement à l'alignement et d'une mitoyenneté affirmée, cette trame d'habitats anciens (de type «village-rue») confère à l'espace public un sentiment de proximité, conforté par la présence de commerces, services et équipements.

En effet, bien qu'articulée autour de la route départementale 321 (près de 1000 véhicules par jour ouvré en moyenne, dont 4,4 % de poids lourds), la commune est toutefois moins impactée par le flux continu de camions comparé aux communes de Pont-Saint-Pierre et Fleury-sur-Andelle. La départementale 149, située sur la frange ouest de la commune, explique en partie l'apaisement de la circulation en cœur de ville en offrant un itinéraire de contournement qui permet un report de flux routiers non négligeables. Outre la nécessité de conforter l'apaisement en cœur de ville, la question des usages, de

la convivialité et de l'appropriation des espaces publics pose un certain nombre de défis dont les réponses s'exprimeront de manière différenciée pour articuler et renforcer l'attractivité du cœur de ville :

1 Le croisement des rues de la Gare, Louis Requillart et de la Grande rue (marqué par la présence de l'Église dont l'espace environnant oscille entre minéralité et végétalité) marque l'entrée ouest de la centralité commerciale. Ce carrefour peut constituer un point de rupture pour les cheminements piétonniers et cyclables avec, d'une part, des franchissements éloignés et partiellement masqués par le virage et, d'autre part, une priorité à droite qui ne permet pas de casser l'effet de vitesse. Un travail de sécurisation des cheminements doux pourrait être envisagé pour marquer davantage cette entrée du cœur de ville commerçant.

2 Cette même problématique se retrouve à l'entrée est de la centralité commerciale où la largeur de la rue du pont pierre et l'éloignement du passage piéton constituent une véritable rupture de parcours. Améliorer l'accessibilité piétonne en agissant sur la résorption de ces discontinuités permettrait de renforcer l'urbanité de la centralité qui jouit d'un dynamisme commercial (aucune vacance commerciale identifiée lors de

notre enquête de terrain). D'autant plus que la commune a déjà mis en œuvre un dispositif pour réguler le trafic routier sur le parking de la mairie lors des entrées et sorties de l'école située à proximité.

3 Encadré par la Mairie, l'école et les anciens magasins du bon marché, la place du Général de Gaulle offre un vaste espace imperméable en enrobé à usage, quasi exclusif, de stationnement. Une action visant une meilleure répartition des usages encouragée par une végétalisation et des aménagements adaptés permettrait d'offrir un espace de respiration en cœur de bourg et un véritable parvis à la mairie.





## Zoom sur le centre-ville de la commune de Charleval







Sources : Fichiers Fondiers 2021 ; IGN Admin Express ; DSM 2022  
 Crédits photos : AURBSE (1 et 2) ; Google Street View (3)

### LEGENDE




#### Enjeux d'accompagnement à la marchabilité et à la cyclabilité du secteur

-  Conforter la dynamique commerciale par la reconquête des cellules vacantes et le maintien de l'offre existante
-  Apaiser les flux de transit en coeur de bourg par la mise en place d'aménagements adaptés
-  Oeuvrer à la convivialité des espaces publics en garantissant une intégration paysagère de qualité et un mobilier urbain adapté

#### Enjeux d'articulation et de perméabilité du secteur

-  Sécuriser les cheminements piétons et l'accessibilité PMR en assurant la résorption des points de conflit et/ou de rupture de parcours
-  Tenir compte de la nécessité de connexion vers la centralité commerciale et les pôles d'équipement en encourageant le développement d'aménagement cyclable continu et sécurisé
-  Révéler la présence de l'eau dans la ville comme support de cheminements alternatifs aux voiries existantes
-  Optimiser l'offre en stationnement pour permettre une meilleure prise en compte des usages

#### Elément de contexte

-  Equipements et services publics
-  Périmètre de marchabilité et de cyclabilité
-  Point d'arrêt en transport en commun
-  Parking public

### **La centralité de Romilly-sur-Andelle : Réduire l'emprise automobile autour des destinations commerciales pour rendre les circulations piétonne et cyclable plus sécurisées**

La commune de Romilly-sur-Andelle se caractérise par une morphologie urbaine témoin d'une périurbanisation active (+66 % d'habitants entre 1968 et 2019 soit environ 1300 personnes supplémentaires). En effet, depuis les années 70, plusieurs zones pavillonnaires se sont développées par vague aux marges du tissu ancien (dont l'ambiance architecturale varie entre le bâti mitoyen aux façades de briques, moellons ou d'enduits et les maisons de type rural), plus particulièrement dans la partie ouest et nord du territoire communal.

Sa centralité couvre un périmètre assez large au regard des autres communes analysées au sein du territoire. À l'origine concentrée au niveau de la rue Saint-Georges (commerces de proximité), elle s'est progressivement élargie ces dernières années vers la rue Neuve où se situent notamment la mairie, les écoles et la Poste. La particularité de cette centralité est donc qu'elle n'est pas traversée par la départementale 321 qui est un axe routier particulièrement fréquenté (près de 11300

véhicules par jour ouvré y circulent en moyenne sur la portion Romilly/Igville soit le plus fort trafic routier à l'échelle intercommunale).

1 En lien avec le fort trafic observé sur la départementale 321, il existe un enjeu de sécurisation des traversées piétonne et cyclable au niveau de l'intersection avec la rue Saint-Georges. L'aménagement actuel de cette entrée de centralité (matérialisée par la présence du carillon de la Bastille classé monument historique) favorise en effet les conflits d'usages entre les véhicules motorisés qui arrivent de la D321 (voiture, camion) et les modes actifs qui proviennent de la rue Saint-Georges (vélo, piéton). Autre élément de vulnérabilité, l'éloignement des passages piétons à cette intersection qui crée une rupture des continuités piétonnes et peut inciter à franchir de manière informelle la chaussée.

2 À l'échelle de la centralité, l'analyse montre que les récents aménagements urbains entrepris sont globalement favorables à la pratique des mobilités actives. En effet, plusieurs cheminements piétonniers et cyclables parcourent le secteur géographique compris entre la rue Neuve et la rue Blingue (voie cyclable sur la rue Blingue, zone de rencontre rue aux Ormes, etc.) et créent notamment une desserte sécurisée à

destination du pôle scolaire.

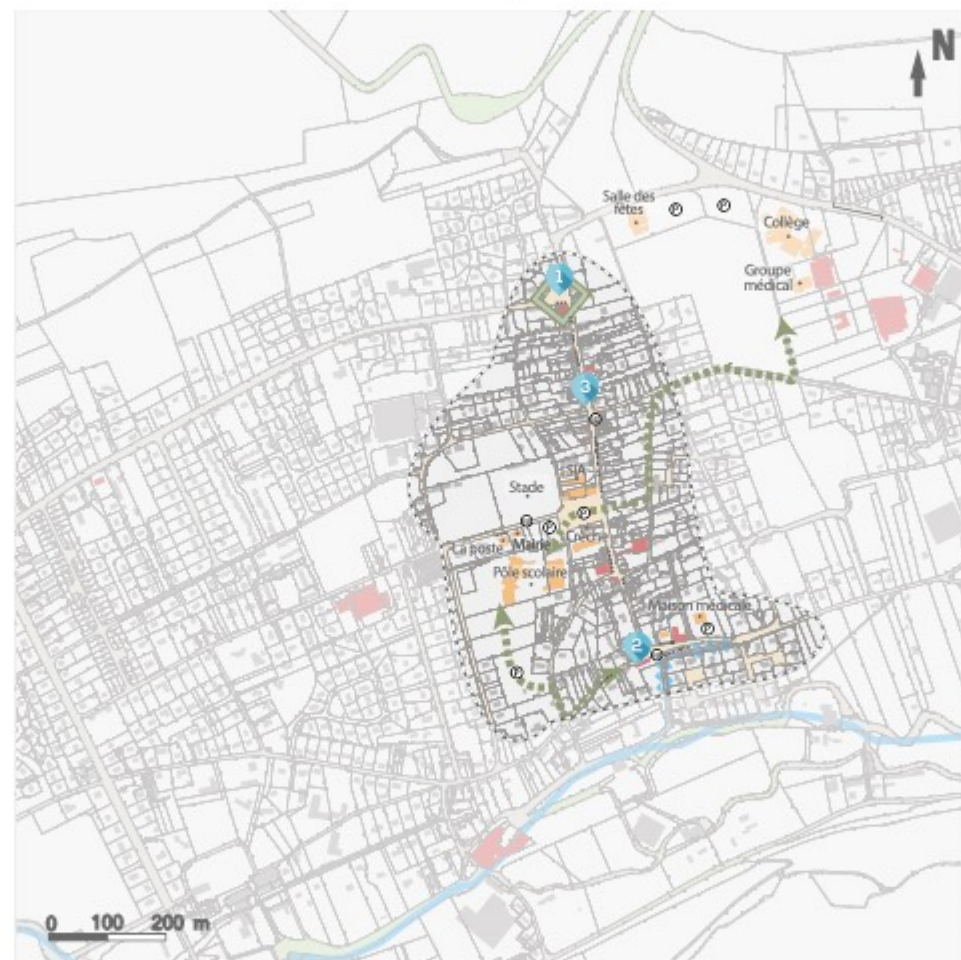
3 Néanmoins, la rue Saint-Georges qui constitue le principal pôle commercial de la commune (hors Intermarché situé en dehors de la centralité) est moins favorable à la pratique des mobilités actives. D'abord, l'étroitesse de certains trottoirs rend la circulation à pied plutôt désagréable (difficulté de croiser une personne arrivant de face) voire dangereuse pour les PMR lorsque des éléments urbains sont positionnés sur le trottoir (lampadaire, potelets, poubelles, etc.). Puis ensuite, les nombreuses places de stationnement sur rue ainsi que le double sens de circulation malgré une largeur de voirie peu large sont autant d'éléments qui défavorisent la pratique cyclable (malgré la zone 30).

L'enjeu ici est donc de réduire l'emprise automobile autour de ces destinations commerciales afin de favoriser les mobilités actives (suppression de certaines places de stationnement, instauration d'un sens unique de circulation, mise en place d'une zone de rencontre, etc.). Par ailleurs, ces aménagements pourraient constituer un levier pour la fréquentation des commerces (vitrines visibles de la rue, réduction des nuisances liées au trafic motorisé, etc.) dans un contexte de croissance des vacances commerciales. Dans ce cadre de réflexions autour des

continuités piétonnes et cyclables, il peut être imaginé de connecter les cheminements actuels avec la rue de la Planquette qui dessert notamment le collège via un chemin perpendiculaire.



## Zoom sur le centre-ville de la commune de Romilly-sur-Andelle



Sources : Fichiers Fondiers 2021 ; IGN Admin Express ; DSM 2022  
 Crédits photos : AURBSE

### LEGENDE

#### Enjeux d'accompagnement à la marchabilité et à la cyclabilité du secteur

- Conforter la dynamique commerciale par la reconquête des cellules vacantes et le maintien de l'offre existante
- Apaiser les flux de transit en coeur de bourg par la mise en place d'aménagements adaptés
- Oeuvrer à la convivialité des espaces publics en garantissant une intégration paysagère de qualité et un mobilier urbain adapté

#### Enjeux d'articulation et de perméabilité du secteur

- Sécuriser les cheminements piétons et l'accessibilité PMR en assurant la résorption des points de conflit et/ou de rupture de parcours
- Tenir compte de la nécessité de connexion vers la centralité commerciale et les pôles d'équipement en encourageant le développement d'aménagement cyclable continu et sécurisé
- Révéler la présence de l'eau dans la ville comme support de cheminements alternatifs aux voiries existantes
- Optimiser l'offre en stationnement pour permettre une meilleure prise en compte des usages

#### Élément de contexte

- Equipements et services publics
- Périmètre de marchabilité et de cyclabilité
- Point d'arrêt en transport en commun
- Parking public

### **La centralité de Pont-Saint-Pierre : Agir sur la circulation des poids lourds pour retrouver un dynamisme résidentiel et commercial**

Dans la continuité directe du tissu urbain de Romilly-sur-Andelle, notamment des pôles d'équipements (collège des Deux Amants) et commerciaux (Intermarché, Bricomarché), la commune de Pont-Saint-Pierre se caractérise par une ambiance architecturale mêlant à la fois patrimoine rural et villageois ainsi que des tissus de faubourg et de centralités. Pont-Saint-Pierre regroupe ainsi différentes morphologies urbaines et architecturales allant du bâti ancien à pan de bois au patrimoine bâti ordinaire en briques et moellon.

Traversée par la route départementale 321 reliant les communes d'Igoville (à proximité de l'A13) et de Fleury-sur-Andelle où passe la RD6014 (ancienne route de Paris), la commune pâtit d'un flux continu et quotidien de poids lourds. De fait, la densité de circulation de véhicule lourd tend à déqualifier la centralité, à complexifier son accessibilité (notamment en liaison douce) et à limiter les possibilités en matière d'aménagement d'espaces publics. En conséquence, la Grande Rue (RD321) regroupe de nombreux

bâtiments dégradés et de situations de vacances tant commerciales que résidentielles. L'état structurel et esthétique des tissus anciens en centralité a un impact négatif sur l'attractivité du centre-ville et, par extension, de l'ensemble de la commune. Par ailleurs, les espaces publics de la Grande Rue observent une certaine minéralité et un aménagement très routier qui contribuent à la perception déqualifiée de la centralité.

Si la déviation des poids lourds constitue le principal levier d'apaisement de la circulation sur cet axe dans une optique d'attractivité retrouvée des centralités, un certain nombre d'enjeux trouveront leurs réponses de manière différenciée selon les séquences observées :

1 Au croisement de la rue Blingue et de la Grande Rue (à l'interface de l'Église Saint-Nicolas et du groupe scolaire), les différentes aménités invitent à travailler à la sécurisation des flux piétons et vélos ainsi qu'au marquage de l'entrée de la séquence commerciale de la centralité. En ce sens, un traitement spécifique de l'espace public permettant de révéler la présence des différents canaux de l'Andelle qui convergent ici favoriserait la valorisation de l'Église.

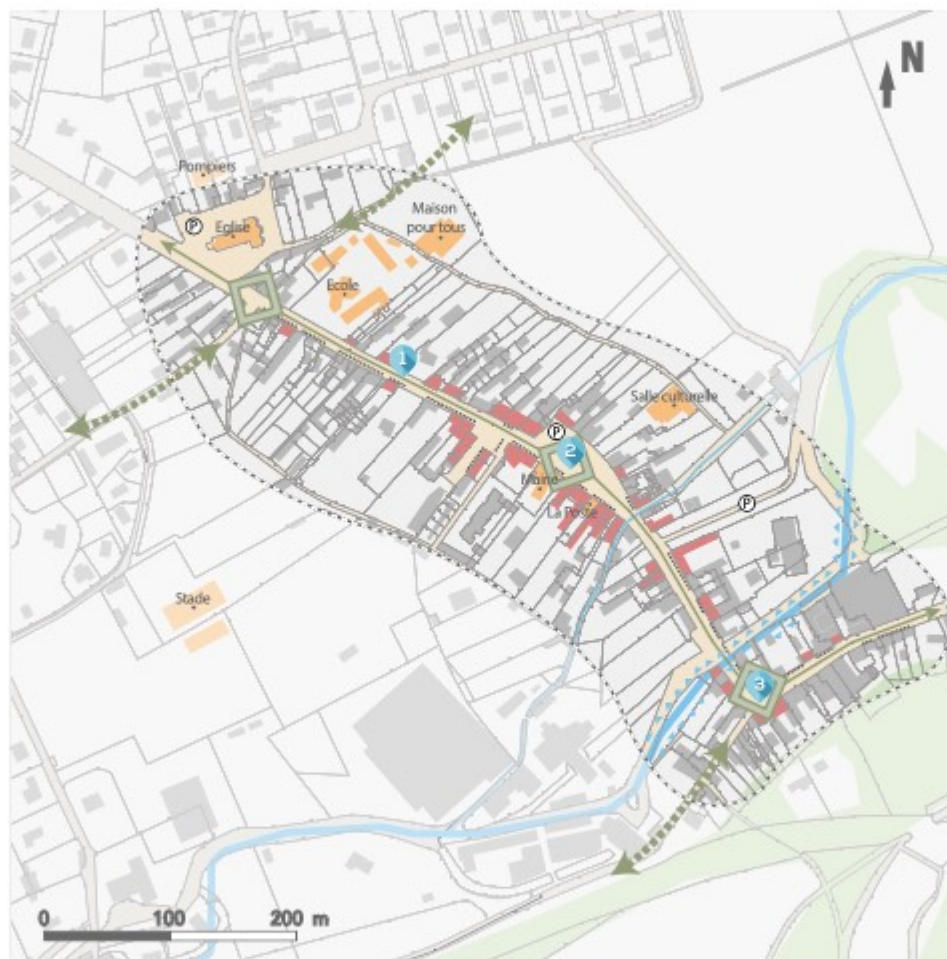
2 A proximité immédiate de la Mairie, la place du Marché constitue l'épicentre du tissu commercial

de centralité. La place développe une vaste surface minérale dédiée au stationnement (hormis le samedi matin lors du jour de marché) sans grande qualité urbaine. Un travail de requalification de la place (végétalisation, mobilier urbain, matériaux de revêtement) en accompagnement d'une revitalisation commerciale permettrait à la centralité de passer d'un espace de transit à un espace de destination.

3 Dans cette troisième séquence, au croisement de la RD19 et de la RD321, l'Andelle traverse le bourg en toute confidentialité. En effet, les berges de l'Andelle sont soit inaccessibles, soit privatisées (notamment aux abords de l'entreprise Milton Roy). En outre, le virage à 90° concourt à invisibiliser encore davantage le parcours de l'Andelle. Révéler la présence de l'eau par la réalisation d'aménagements piétonniers et cyclables intégrée dans une trame de circulations douces à plus large échelle permettrait la valorisation de l'Andelle à travers son inscription dans une séquence apaisée.



## Zoom sur le centre-ville de la commune de Pont-Saint-Pierre



Sources : Fichiers Fondiers 2021 ; IGN Admin Express ; DSM 2022  
 Crédits photos : AURBSE

### LEGENDE

#### Enjeux d'accompagnement à la marchabilité et à la cyclabilité du secteur

- Conforter la dynamique commerciale par la reconquête des cellules vacantes et le maintien de l'offre existante
- Apaiser les flux de transit en coeur de bourg par la mise en place d'aménagements adaptés
- Oeuvrer à la convivialité des espaces publics en garantissant une intégration paysagère de qualité et un mobilier urbain adapté

#### Enjeux d'articulation et de perméabilité du secteur

- Sécuriser les cheminements piétons et l'accessibilité PMR en assurant la résorption des points de conflit et/ou de rupture de parcours
- Tenir compte de la nécessité de connexion vers la centralité commerciale et les pôles d'équipement en encourageant le développement d'aménagement cyclable continu et sécurisé
- Révéler la présence de l'eau dans la ville comme support de cheminements alternatifs aux voiries existantes
- Optimiser l'offre en stationnement pour permettre une meilleure prise en compte des usages

#### Élément de contexte

- Equipements et services publics
- Périmètre de marchabilité et de cyclabilité
- Point d'arrêt en transport en commun
- Parking public

### **La centralité de Lyons-la-Forêt : Agir sur la vitesse pour renforcer la sécurité des cheminements doux sur la départementale 321**

Par son patrimoine architectural typique de la région, mais aussi par la présence d'une vaste forêt de hêtres, la commune de Lyons-la-Forêt est labellisée parmi les « Plus Beaux Villages de France ». Ses nombreuses façades à pans de bois et de briques remarquablement conservées (dont certains des bâtiments sont classés monuments historiques) lui confèrent une ambiance architecturale singulière au sein du territoire. En outre, la mitoyenneté du bâti du centre-bourg, aux façades donnant directement sur la rue qui ceinture la motte cadastrale, renforce cette atmosphère villageoise.

📍 Une partie de sa centralité est traversée par la départementale 321 qui est un axe routier particulièrement fréquenté le week-end (destination touristique). Des enjeux de sécurisation des circulations douces se posent au niveau de l'intersection avec la rue de l'Hôtel de Ville qui dessert le cœur de bourg. En effet, la présence d'un virage masque la visibilité des circulations douces pour les automobilistes et l'éloignement des passages piétons sur la D321 crée une discontinuité dans les cheminements. La présence de l'école

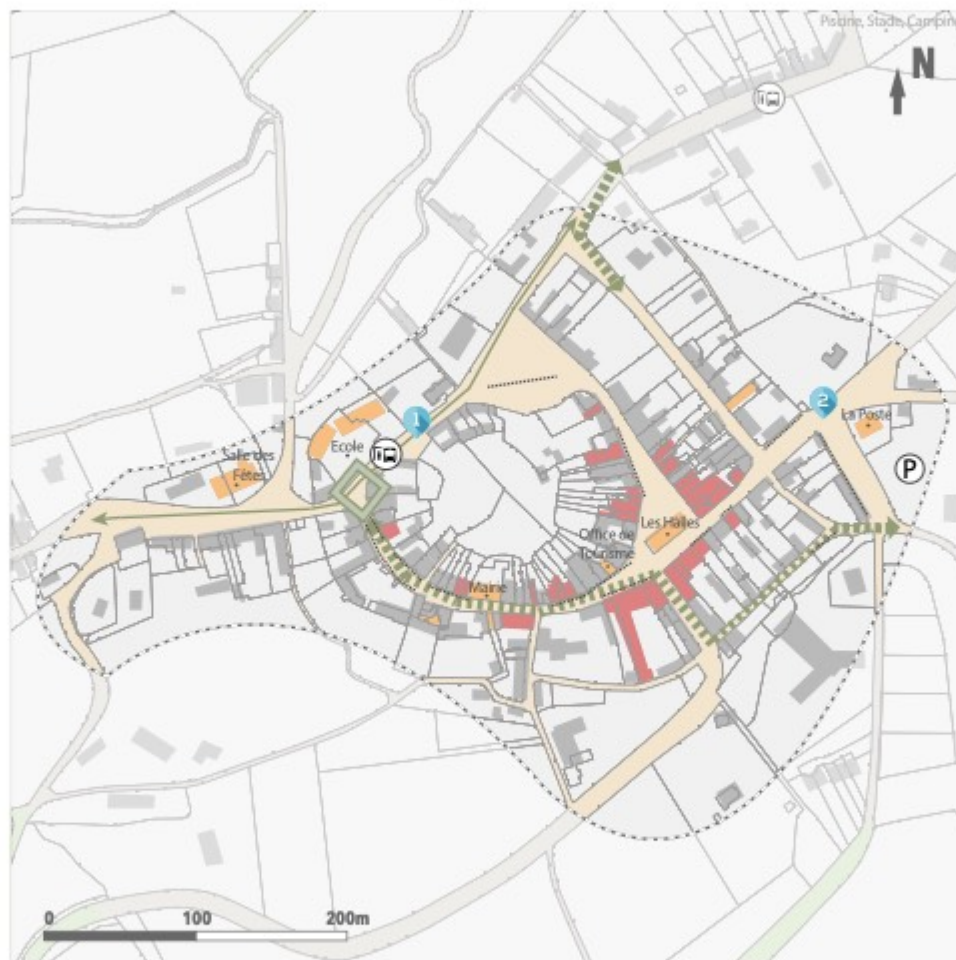
à proximité invite d'autant plus à repenser l'intégration des mobilités actives sur cet axe routier (abaissement de la limitation de vitesse de 50 à 30 km/h, élargissement des trottoirs, etc.).

📍 Aussi, des cheminements continus et sécurisés sont à créer pour desservir le cœur de village où sont présents la majorité des commerces et services de la commune (notamment en provenance du parking public situé à l'entrée de la centralité près de la Gendarmerie). Des connexions douces sécurisées sont aussi à imaginer entre la centralité et le secteur comprenant le camping ainsi que la piscine et le stade municipal (situé sur la départementale 321). Ces aménagements renforceraient la convivialité des espaces publics de la commune qui accueille de nombreux visiteurs et touristes de passage.





## Zoom sur le centre-ville de la commune de Lyons-la-Forêt



Sources : Fichiers Fonders 2021 ; IGN Admin Express ; DSM 2022  
 Crédits photos : AURBSE (1) ; Google Street View (2)

### LEGENDE

#### Enjeux d'accompagnement à la marchabilité et à la cyclabilité du secteur

- Conforter la dynamique commerciale par la reconquête des cellules vacantes et le maintien de l'offre existante
- Apaiser les flux de transit en coeur de bourg par la mise en place d'aménagements adaptés
- Oeuvrer à la convivialité des espaces publics en garantissant une intégration paysagère de qualité et un mobilier urbain adapté

#### Enjeux d'articulation et de perméabilité du secteur

- Sécuriser les cheminements piétons et l'accessibilité PMR en assurant la résorption des points de conflit et/ou de rupture de parcours
- Tenir compte de la nécessité de connexion vers la centralité commerciale et les pôles d'équipement en encourageant le développement d'aménagement cyclable continu et sécurisé
- Révéler la présence de l'eau dans la ville comme support de cheminements alternatifs aux voiries existantes
- Optimiser l'offre en stationnement pour permettre une meilleure prise en compte des usages

#### Élément de contexte

- Equipements et services publics
- Périmètre de marchabilité et de cyclabilité
- Point d'arrêt en transport en commun
- Parking public

### **La centralité de Perriers-sur-Andelle : interconnecter les cheminements doux existants afin de favoriser la pratique des mobilités actives**

Située plus en amont de la vallée de l'Andelle par rapport aux autres communes analysées, Perriers-sur-Andelle est localisée au carrefour de deux routes départementales (D1 et D18) qui la traversent. Son urbanisation s'est principalement développée aux abords ces deux axes routiers ainsi que le long de la rue de la Valette où étaient historiquement présentes plusieurs industries. Plusieurs ambiances architecturales cohabitent avec une prédominance du bâti ordinaire en briques et moellon, mais aussi quelques maisons à pans de bois. Depuis les années 80/90, des formes urbaines plus denses sont apparues en continuité du bâti existant (pavillon mitoyen, petit collectif), plus particulièrement le long des rues des Moulineaux et des Champs.

La centralité de Perriers-sur-Andelle couvre une zone allant de l'Intermarché à l'ouest au pôle scolaire à l'est, puis de la rue de l'Église au nord à la rue Henri Métaux. La rue du Général de Gaulle constitue le cœur de la centralité avec la présence de commerces et de la mairie. Plusieurs sentes et ruelles parcourent la

centralité, permettant ainsi la pratique sécurisée des mobilités actives (marche et vélo). C'est notamment le cas du sentier entre les rues de l'Église et du Canal qui dessert notamment le pôle scolaire et qui favorise les circulations douces (parents et enfants). Aussi, l'aménagement des berges de l'Andelle aux entrées de la commune est propice aux circulations douces dans des environnements paysagers qualitatifs. Néanmoins, certains secteurs de la centralité sont moins propices aux cheminements doux où plusieurs enjeux peuvent être soulevés :

❶ L'étroitesse des trottoirs le long de la rue du Général de Gaulle rend les cheminements piétonniers parfois difficiles, voire dangereux, vers les commerces, notamment en raison du risque de conflit d'usage avec les véhicules motorisés (zone de destination commerciale, mais également de transit pour une partie du trafic routier avec la présence ponctuelle de poids lourds). De plus, la présence de voitures stationnées le long des trottoirs tend à réduire la visibilité des piétons et des cyclistes. Agir sur l'apaisement de la circulation motorisée permettrait de retrouver une convivialité des espaces publics et rendrait plus accessible les destinations commerciales de proximités pour les modes actifs (notamment dans une perspective

d'interconnexion avec les cheminements doux existants).

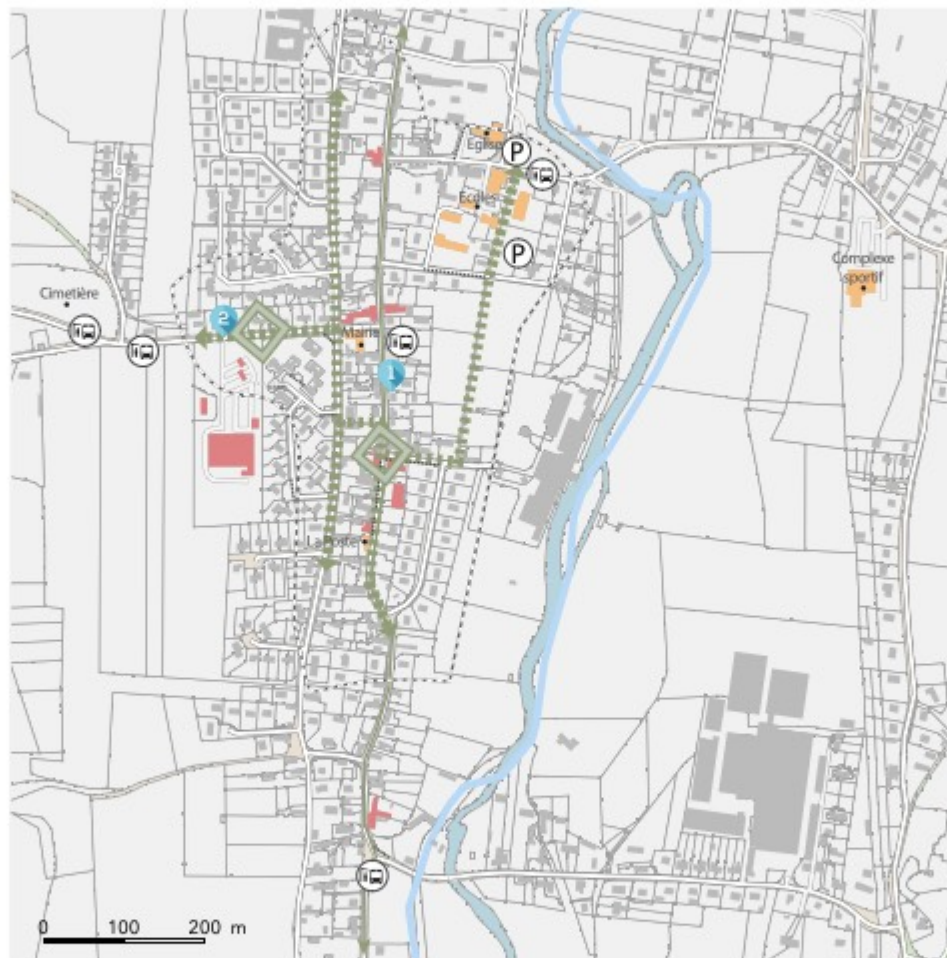
❷ La rupture des cheminements piétonniers aux abords de l'Intermarché (absence de trottoir sur un côté de la rue des Canadiens, trottoir qui débouche sur la pelouse, etc.) peut indirectement favoriser l'usage de la voiture sur de courtes distances à destination de ce supermarché alors que de petits achats transportables à pied peuvent y être effectués. L'aménagement de cheminements continus et sécurisés entre cette destination commerciale et les quartiers environnants (où réside une part importante des habitants de la commune) constitue une des pistes de solution pour améliorer l'accessibilité piétonne.

### **Éléments de conclusion**

Des enjeux communs autour de la création ou du renforcement des cheminements doux ont pu être identifiés à travers cette analyse des centralités du territoire. Agir sur ce levier des mobilités actives permettrait à ces communes de renforcer l'urbanité et la convivialité de leurs centralités. Pour les communes de Pont-Saint-Pierre et de Fleury-sur-Andelle, la problématique des flux soutenus de poids lourds nécessite de repenser la place du système automobile au sein de leurs centralités afin notamment de favoriser l'intégration des mobilités actives, dans un contexte de dévitalisation commerciale et de perte d'attractivité résidentielle.






## Zoom sur le centre-ville de la commune de Perriers-sur-Andelle







Sources : Fichiers Fondiers 2021 ; IGN Admin Express ; OSM 2022  
 Crédits photos : AURBSE

### LEGENDE





#### Enjeux d'accompagnement à la marchabilité et à la cyclabilité du secteur

-  Conforter la dynamique commerciale par la reconquête des cellules vacantes et le maintien de l'offre existante
-  Apaiser les flux de transit en coeur de bourg par la mise en place d'aménagements adaptés
-  Devenir à la convivialité des espaces publics en garantissant une intégration paysagère de qualité et un mobilier urbain adapté

#### Enjeux d'articulation et de perméabilité du secteur

-  Sécuriser les cheminements piétons et l'accessibilité PMR en assurant la résorption des points de conflit et/ou de rupture de parcours
-  Tenir compte de la nécessité de connexion vers la centralité commerciale et les pôles d'équipement en encourageant le développement d'aménagement cyclable continu et sécurisé
-  Révéler la présence de l'eau dans la ville comme support de cheminements alternatifs aux voiries existantes
-  Optimiser l'offre en stationnement pour permettre une meilleure prise en compte des usages

#### Élément de contexte

-  Equipements et services publics
-  Périmètre de marchabilité et de cyclabilité
-  Point d'arrêt en transport en commun
-  Parking public

## > synthèse des résultats et conclusion

L'analyse des mobilités du territoire de la C.C. Lyons Andelle a permis de mettre en lumière plusieurs dynamiques actuellement à l'œuvre :

- Une polarisation économique exercée par la Métropole Rouen Normandie et (plus modestement) par l'Agglo Seine Eure sur la C.C. Lyons Andelle qui génère de nombreux déplacements d'échanges (environ 40 % des actifs du territoire y travaillent).
- L'absence de lycées sur le territoire de la C.C. Lyons Andelle qui participe au nombre non négligeable de déplacements en direction des établissements de la Métropole Rouen Normandie, des Andelys et de Louviers/Val-de-Reuil.
- Par son tissu économique (industrie, zones d'activités économiques, etc.) et par la présence de deux collègues, la C.C. Lyons Andelle génère aussi des déplacements avec l'extérieur de son territoire.
- Une forte dépendance des ménages à la voiture favorisée par le manque d'alternatives automobiles (absence de desserte ferroviaire, faiblesse du réseau de transports interurbains, etc.).
- Un flux important de poids lourds en transit qui génère de nombreuses nuisances au sein des communes traversées.

- Une pratique des mobilités actives parfois difficile au sein des centralités du territoire.
- Une accessibilité géographique qui semble freiner la fréquentation touristique du territoire (absence de desserte autoroutière ou ferroviaire, temps de trajet en véhicules motorisés plutôt long au regard des distances kilométriques, etc.).

Au regard de ces dynamiques de mobilités qui animent le territoire de la C.C. Lyons Andelle, mais aussi de ses caractéristiques démographique, économique et sociale, plusieurs enjeux peuvent être soulevés afin d'éclairer les décisions publiques dans le cadre de la prise de compétences mobilités de la LOM.

Le potentiel de décarbonation des mobilités du territoire est important et permettrait ainsi de répondre aux enjeux définis dans le PCAET (Plan Climat-Air-Energie Territoriale) en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre ou encore de la qualité de l'air. En effet, si la voiture est largement utilisée par les habitants dans leurs déplacements d'échanges avec les territoires limitrophes, le développement du covoiturage est un des leviers à activer pour lutter contre le phénomène d'autosolisme (création de nouvelles aires de covoiturage, développer et encourager l'utilisation de plateformes et applications dédiées à l'image de Klaxit, création de liaisons spécifiques entre

les aires de covoiturage et les parkings relais aux entrées de la Métropole Rouen Normandie, axe de travail autour des plans de mobilités employeur du territoire ainsi que des plus gros employeurs des actifs du territoire au sein de la Métropole, etc.). Outre le covoiturage, la réouverture aux voyageurs de la ligne ferroviaire (selon les possibilités techniques) et/ou le renforcement de l'offre des bus inter-urbains pourraient constituer aussi des leviers importants au regard du nombre de personnes du territoire qui travaille ou étudie dans le pôle urbain de Rouen ainsi que ceux de l'Agglo Seine Eure. La constitution des futurs bassins de mobilité dans le cadre de la LOM favorisera les coopérations interterritoriales afin d'accompagner ces flux dans un contexte de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre.

Si le potentiel de décarbonation des mobilités est une réalité pour les flux pendulaires (réouverture de la voie ferrée pour les voyageurs, augmentation de l'offre de la desserte des bus interurbains, développement du système covoiturage, etc.), il l'est également pour les déplacements internes au territoire où les mobilités actives y trouvent leur pertinence selon les distances à parcourir (marche à pied pour les distances inférieures à 1 kilomètre, vélo et trottinette pour les distances comprises entre 1 et 6 kilomètres voire jusqu'à 10 kilomètres avec assistance électrique). Par exemple, le vélo à assistance électrique (VAE) connaît

un engouement significatif depuis plusieurs années en France (notamment avec la mise en place d'aides gouvernementales et de la part de certaines collectivités territoriales dans le cadre de l'acquisition d'un vélo de ce type) et permet de s'affranchir des distances, mais aussi des moindres dénivelés pour des personnes qui ne sont pas forcément sportives. Néanmoins, pour favoriser une pratique plus large du vélo sur le territoire, il est indispensable de développer des infrastructures cyclables sécurisées et continues (entre et à destination des centralités), des lieux de stationnement dédiés ainsi que des lieux de services (stations de gonflage, services de réparation, zones de recharge pour VAE, etc.). En lien avec le potentiel touristique du territoire (patrimoine naturel, historique et architectural, proximités géographiques avec des bassins de population d'importance), des itinéraires cyclables sont à inventer, notamment en connexion avec la future Véloroute qui traversera le territoire prochainement. Par ailleurs, des chemins piétonniers lisibles et sécurisés doivent aussi être imaginés pour desservir les commerces, services et équipements du territoire (enjeu qui figure dans le programme des Petites Villes de Demain), d'autant plus que ce dernier connaît un vieillissement de sa population auquel il faudra apporter des solutions en matière de mobilités.

## > glossaire

**Déplacement** : Individu qui se déplace d'un lieu (origine) à un autre (destination) pour y réaliser une activité (motif de déplacement). Un déplacement peut se réaliser seul (auto-solisme, vélo, marche, etc.) ou accompagné (covoiturage, train, bus, etc.), mais un déplacement sera comptabilisé et caractérisé pour chaque individu dans le cadre de cette étude (1 déplacement = 1 personne). Un individu peut réaliser plusieurs déplacements au cours d'une même journée (ex. : domicile-travail; travail-achats; achats-travail; travail-domicile).

**Déplacement d'échange** : Individu qui effectue un déplacement d'un territoire à un autre. Dans le cadre de cette étude, il s'agit d'un individu qui effectue un déplacement entre le territoire de la C.C. Inter-Caux Vexin et un territoire limitrophe (EPCI, secteur de la Métropole Rouen Normandie, etc.).

**Déplacement interne** : Individu qui effectue un déplacement au sein d'un même territoire. Dans le cadre de cette étude, il s'agit d'un individu qui effectue un déplacement au sein du territoire de la C.C. Inter-Caux Vexin (origine et destination).

**Déplacement intermodal** : Individu qui se déplace d'un lieu (origine) à un autre (destination) en combinant plusieurs modes de transports mécanisés (voiture, bus, vélo, train, etc.). On appelle « **trajet** » chaque partie du déplacement réalisé avec le même mode de transport (donc un transport intermodal est composé de plusieurs trajets). La marche à pied n'est pas comptabilisée dans le cadre des déplacements intermodaux (uniquement les moyens de locomotion mécanisés).

**Flux** : Mouvement de population d'un territoire à un autre (Région, Département, EPCI, commune, etc.).

**Flux pendulaires** : Ensemble des déplacements quotidiens (ou de manière fréquente) de la population entre le domicile et le lieu de travail habituel ou le lieu d'études habituel.

**Mobilité** : Désigne un changement de lieu accompli par un ou plusieurs individus et renvoie à leurs capacités à se déplacer dans un espace géographique. « Les individus et les groupes humains sont confrontés à l'exigence de la maîtrise de la distance par la mobilité » (Lévy et Lussault, 2003).

**Migration (résidentielle)** : Fait de changer de lieu de résidence pour une durée longue ou définitive.



Agence d'Urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure  
101, Bd de l'Europe – CS 30220 - 76004 Rouen cedex 1  
Tél : 02 35 07 04 96  
Courriel : [contact@aurbse.org](mailto:contact@aurbse.org) – Site : [www.aurbse.org](http://www.aurbse.org)