

# 2021

# PROJET DE MOBILITÉS



LA COMMUNAUTÉ  
DE COMMUNES DE  
LA CÔTE D'ALBÂTRE

UN TERRITOIRE  
MOBILE ET CONNECTÉ

FRANCK BODIN - MARIE-LAVANDE LAIDEBEUR  
EMILIANO ALBERDI - FRÉDÉRIC HAUDEGOND



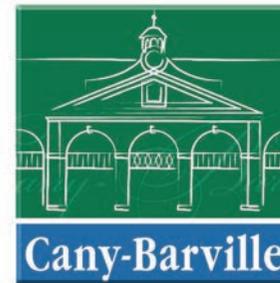
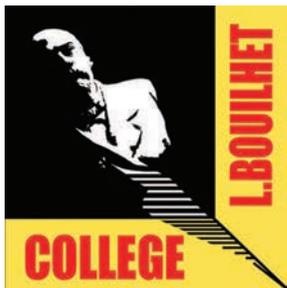




RÉGION  
NORMANDIE



Faculté  
des sciences économiques,  
sociales et des territoires



*Directeur scientifique*  
**Franck BODIN**

*Coordinatrice*  
**Marie-Lavande LAIDEBEUR**

*Chargés de mission*  
**Emiliano ALBERDI**  
**Frédéric HAUDEGOND**

*Président de la CCCA*  
**Jérôme LHEUREUX**

*Membres de la commission « Prospective territoriale » de la CCCA*

**Gérard FOUCHÉ - Président**  
**David ANQUETIL**  
**Xavier BATUT**

**Pierre BAZIN - Rapporteur**  
**Jean-Louis CHAUVENSY**  
**Gérard COLIN**

**Philippe DUFOUR**  
**Nicole GIBOURDEL**  
**Jean-Michel PATRY - Suppléant**

*Référents du projet pour la CCCA*  
**Anne-Lise Batteur**  
**Sophie OSOUF**  
**Pierre-Denis SENS**

*Étudiants du master 2 GAED de l'Université de Lille 2020/2021*

**Carel BANZOUZI TSIMOU**  
**Etienne DELGRANGE**  
**Juliette DEREPEPE**  
**Thiam EL HADJI MAGOUME**  
**Hugo EMMANUELE**

**Raphaëlle HADJ-RABAH**  
**Samir KERROUCHE**  
**Aousoifi LAZA**  
**Matthieu MALLE**  
**François MORELLO**

**Jeff Paul MVE MENIE**  
**Akhmadou Kabir NDAO**  
**Jonas SENOUSI**  
**Ludovic VANHEE**  
**Benoit WALLOIS**

# SOMMAIRE

<b>INTRODUCTION</b> .....	13
<b>1. CONTEXTE ET CONCERTATION</b> .....	17
<b>1.1 Contexte de la mobilité : territoire local et territoire interconnecté</b> .....	18
1.1.1 Les grands flux. ....	18
1.1.2 Croiser les compétences territoriales : le jeu des échelles .....	26
1.1.3 Anticiper le futur du territoire .....	29
1.1.3.1 Anticiper les besoins écologiques. ....	29
1.1.3.2 Anticiper les besoins en multimodalité .....	32
1.1.3.3 Anticiper les grands projets .....	34
<b>1.2 Une mobilité contrainte : dépendance à l'automobile et nécessité d'un nouveau modèle</b> ...	40
1.2.1 L'automobile comme nécessité. ....	40
1.2.2 Anticiper les changements économiques : la fin de la centrale, un territoire électrique .....	43
1.2.3 Une ligne de train à valoriser ? .....	48
1.2.4 la nouvelle ère : coworking, aspirations rurales, et lien ville-campagne, renforcé en post-covid. ....	51
1.2.5 Schéma de l'existant. ....	54
<b>1.3. Les attentes et les besoins : les retours de la concertation.</b> .....	64
1.3.1 Mise en place de la concertation et «Caux-construction» du territoire .....	64
1.3.1.1 Approche méthodologique .....	66
1.3.1.2 Questionnaire .....	67
1.3.1.3 Site web .....	74
1.3.1.4 Rencontres avec les habitants. ....	76
1.3.1.5 Interactions maquette. ....	82

1.3.2 Photos, Observation de terrain .....	86
1.3.3 Analyse de la concertation. ....	98
1.3.3.1 Développer l'indépendance des plus jeunes, des plus âgés et des sans permis. ....	98
1.3.3.2 Une envie de vélo, le danger comme frein .....	105
1.3.3.3 Une envie de transport collectif et personnalisé. ....	109

## **2. PROJET DE MOBILITÉS** .....115

<b>2.1 Mobilités ferroviaires</b> .....	120
2.1.1 Fiche Retour du Train. ....	120
2.1.2 Fiche Gare Multimodale .....	142

<b>2.2 Mobilités routières (bus, cars, navettes)</b> .....	166
2.2.1 Fiche Navette Express. ....	166
2.2.2 Fiche Navette du Dun .....	190
2.2.3 Fiche Saint Val' Bus .....	202

<b>2.3 Mobilités collectives souples</b> .....	212
2.3.1 Fiche Autopartage .....	212
2.3.2 Fiche Transport à la demande .....	228
2.3.3 Fiche Parking Relais .....	240

<b>2.4 Mobilités douces</b> .....	252
2.4.1 Fiche nouveaux chemins .....	252
2.4.2 Fiche Stationnements et autres aménagements vélo .....	298

<b>2.5 Autres Mobilités</b> .....	312
<b>2.6 Rendre possible et pérennes les propositions de Mobilité</b> .....	318
<b>2.7 Conclusion</b> .....	324

**BIBLIOGRAPHIE**.....331

<b>Ouvrages</b> .....	332
<b>Travaux d'étudiants</b> .....	332
<b>Articles en ligne</b> .....	333
<b>Webographie</b> .....	334
<b>Solutions mobilité et constructeurs</b> .....	336
<b>Tables des figures</b> .....	338



# GLOSSAIRE

<b>3CA :</b>	Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre
<b>ADEME :</b>	Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie
<b>CA:</b>	Communauté d'Agglomération
<b>CC :</b>	Communauté de Communes
<b>CCCA :</b>	Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre
<b>CCFA :</b>	Comité des Constructeurs Français d'Automobiles
<b>CO2 :</b>	Dioxyde de Carbone
<b>EDF :</b>	Électricité De France
<b>EPCI :</b>	Établissement Public de Coopération Internationale
<b>ERP :</b>	Établissement Recevant du Public
<b>GIEC:</b>	Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat
<b>INSEE :</b>	Institut National de la Statistique et des Études Économiques
<b>LGV :</b>	Ligne Grande Vitesse
<b>LNPN :</b>	Ligne Nouvelle Paris Normandie
<b>LOM :</b>	Loi d'Orientation des Mobilités
<b>NOTRe :</b>	Nouvelle Organisation Territoriale de la République
<b>OMR :</b>	Ordures Ménagères Résiduelles
<b>PDE :</b>	Plan de Déplacement d'Entreprise
<b>PLU :</b>	Plan Local d'Urbanisme
<b>PLUi :</b>	Plan Local d'Urbanisme intercommunal
<b>PMR :</b>	Personne à Mobilité Réduite
<b>PPE :</b>	Plan Pluriannuelle Énergie
<b>REACT EU :</b>	Recovery Assistance for Cohesion and the Territories of Europe
<b>SCOT :</b>	Schéma de COhérence Territoriale
<b>SMITVAD :</b>	Syndicat Mixte du Traitement et de la Valorisation des Déchets
<b>SNCF :</b>	Société Nationale des Chemins de fer Français

**SRADDET** : Schéma Régional d'Aménagement Durable et d'Égalité des Territoires

**STP** : Services de Transport Personnalisés

**TAD**: Transport à la demande

**TER** : Transport Express Régional

**TGV** : Train Grande Vitesse

**TPMR** : Transport de Personnes à Mobilité Réduite

**TVES** : Territoire, Ville, Environnement et Société

**UP** : Utilité Publique



PRÉSENCE DE  
RANDONNEUR



PARTAGEONS  
LA ROUTE



# INTRODUCTION

Les territoires ruraux français sont aujourd'hui à considérer avec beaucoup d'analyses et d'intérêt tant ils portent l'actualité des modes de vivre, des mécanismes de développement et également la question essentielle de la répartition de la population sur l'ensemble du territoire français. Le territoire de la Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre (CCCA) est l'un des fers de lance de cette analyse par son engagement dans l'anticipation d'une transition du modèle économique. La CCCA possède des forces économiques majeures et à portée nationale (centrale nucléaire de Paluel, fort potentiel touristique, production du lin) que la plupart des autres territoires ruraux français ne possèdent pas. Cette centrale nucléaire, cependant, est vouée à disparaître dans les 25 prochaines années, soit vers 2040. Avec elle, c'est tout un écosystème qui change. La part des emplois directs et indirects de la centrale nucléaire au sein de la CCCA est en effet considérable. Cette disparition programmée est aussi l'occasion pour les responsables politiques et éco-

nomiques du territoire de procéder à un diagnostic prospectif avec pour objectif premier de bien identifier les forces et faiblesses d'un territoire en transition.

Face à cet enjeu structurel, la CCCA a fait appel, en 2014, à l'équipe UP (Utilité Publique) du laboratoire TVES (Territoires, Villes, Environnement et Sociétés) de l'Université de Lille pour faciliter la recherche d'alternatives à cette actuelle manne économique. En 2015, l'équipe UP organise le concours UP Territoire d'Albâtre, un concours international d'idées d'aménagement durable. Ce concours a réuni plus de 400 participants, et proposé 29 projets de territoire. L'objectif est de favoriser l'émergence de nouvelles idées, comme des alternatives au schéma d'organisation actuel tout en préservant l'identité rurale et agricole du territoire. La révolution numérique, les nouvelles technologies, la combinaison des savoirs et le souhait d'apporter une nouvelle vague d'activités respectueuses de l'environnement sont à l'ordre du projet de territoire de la CCCA.

Une synthèse des projets de ce concours a été réalisée en 2019, sous la forme d'un projet de territoire embrassant plusieurs thématiques et s'inscrivant dans une cohérence territoriale de projets : c'est le projet de territoire. Ce projet de territoire entrevoit donc des solutions pratiques sous la forme de fiches actions, pour changer le territoire de manière cohérente, concrète et structurante. Parmi les volets de ce projet, il y a un volet « mobilités », qui prévoit le retour du train (avec la réouverture de la ligne de chemin de fer Saint-Valery-en-Caux - Motteville) ainsi que des lignes de car structurantes qui connectent les différents pôles au sein même du territoire et par connexion avec les territoires limitrophes. L'axe mobilités est donc perçu comme la colonne vertébrale de la réponse à formuler à la question centrale : que va devenir la CCCA demain ? C'est bien cet axe thématique qui va permettre de positionner les autres projets de territoire comme l'amorce d'une logique imbriquée. Aujourd'hui, l'accès aux services, aux lieux d'éducation, de travail

et de loisir ne peuvent se faire sans la voiture. Imaginer le futur territoire des mobilités pour tous et pas seulement les automobilistes passe donc par la création de transports structurants et par une analyse fine de l'offre et de la demande de déplacements.

En 2021 nous expérimentons de plus en plus de nouvelles volontés de mobilités. La voiture thermique, et dans une moindre mesure, la voiture électrique, sont en opposition avec les ambitions climatiques françaises. Les nouvelles générations de populations, par de nouvelles pratiques de mobilités, commencent à opérer un virage au regard des nécessités scientifiques de préserver l'environnement. Le territoire de la CCCA est donc face à un défi structurel et climatique qui constitue également une opportunité. Nous aborderons donc dans ce projet de mobilités le rôle de la voiture, le rôle des transports collectifs, l'analyse des pratiques de mobilités et la concertation avec les usagers du territoire. Ce projet de mobilité comprendra donc une étude des usages et des

mobilités présentes sur le territoire et une étude des territoires influençant les mobilités de la CCCA. Afin de connaître les habitudes, les usages et les volontés des habitants, des séances d'informations, des ateliers de concertation, des débats thématiques ont été réalisés en 2021. Cette concertation a été réalisée sous une forme diversifiée :

- Site internet accessible et interactif
- Entretiens et dialogue avec les entreprises, les élus, les acteurs et les habitants du territoire
- Questionnaires sur les mobilités
- Ateliers et stands de concertation multi-sites

Ces différentes formes de concertation ont été enregistrées, documentées et analysées dans le projet de mobilité. Elles ont donc contribué à l'élaboration de fiches de projets mobilités. Ces fiches présentent des projets qui ont pour but de favoriser une dynamique plus affirmée de connexion au sein du territoire, tout en permettant une liaison de bénéfice avec les territoires limitrophes

comme notamment Rouen, Yvetot, Le Havre, Fécamp, Dieppe. A long terme, ces projets sont conçus pour mettre en place une structuration du territoire par une combinaison complémentaire de différentes mobilités. Cette volonté de multimodalité des déplacements se doit de faciliter l'implantation et la conservation des différentes populations du territoire, à la fois présentes et futures. Cette volonté d'obtenir l'autonomie des habitants par les mobilités est donc destinée à répondre à l'enjeu urgent des territoires ruraux français : le maintien et l'implantation de la population et des activités économiques durables.

Ce projet, stimulé par les responsables politiques de la Communauté de Communes, est donc destiné à proposer un nouveau schéma des mobilités permettant d'envisager un projet de territoire à multiples échelles.



# **1. CONTEXTE ET CONCERTATION**

# 1.1 CONTEXTE DE LA MOBILITÉ : TERRITOIRE LOCAL ET TERRITOIRE INTERCONNECTÉ

## 1.1.1 Les grands flux

### **Le triangle Rouen - Le Havre - Paris**

Le territoire de la CCCA est structuré principalement par ses voies routières. Ses principales voies sont la D925, reliant Dieppe au Nord-Est et Fécamp à l'Ouest, la D20 qui relie Saint-Valery-en-Caux à l'autoroute A29 ainsi que la D151 qui relie Cany-Barville à Yvetot. C'est à travers l'autoroute A29 que les principaux flux vers et depuis la CCCA se font. Elle permet notamment de relier le Havre, Rouen et Paris.

Autrefois reliées par des voies ferrées à Fécamp, Dieppe et Yvetot avec notamment des arrêts à Cany-Barville et Saint-Valery-en-Caux, les voies ferrées n'achèment plus de trains transportant des passagers. Face à la

construction de l'autoroute A29 dans les années 90, les voies ferrées n'ont pas été maintenues. Pour les flux automobiles, l'autoroute A29 est donc devenue la principale porte d'entrée vers le territoire, tandis que pour les transports ferroviaires, Yvetot, Fécamp et Dieppe sont devenues des destinations de choix pour pouvoir accéder aux gares ferroviaires. Aujourd'hui, il est possible de se rendre en Côte d'Albâtre en transports en commun. Néanmoins, l'état actuel des abribus, des informations mais aussi des trajets ne sont pas idéaux pour pouvoir être compétitifs avec la voiture individuelle. Ces réseaux de transports en commun impliquent le passage obligatoire par Dieppe, Fécamp et Yvetot, qui connectent et conjuguent réseaux ferroviaire et bus. Bien que les communes littorales soient desservies par les bus 60 et 61, les liaisons vers les territoires internes de la CCCA sont

quasiment inexistantes. Plutôt que par un réseau de bus, ces territoires sont irrigués par des itinéraires cyclables, notamment la véloroute du Lin et la véloroute entre Seine et Mer.

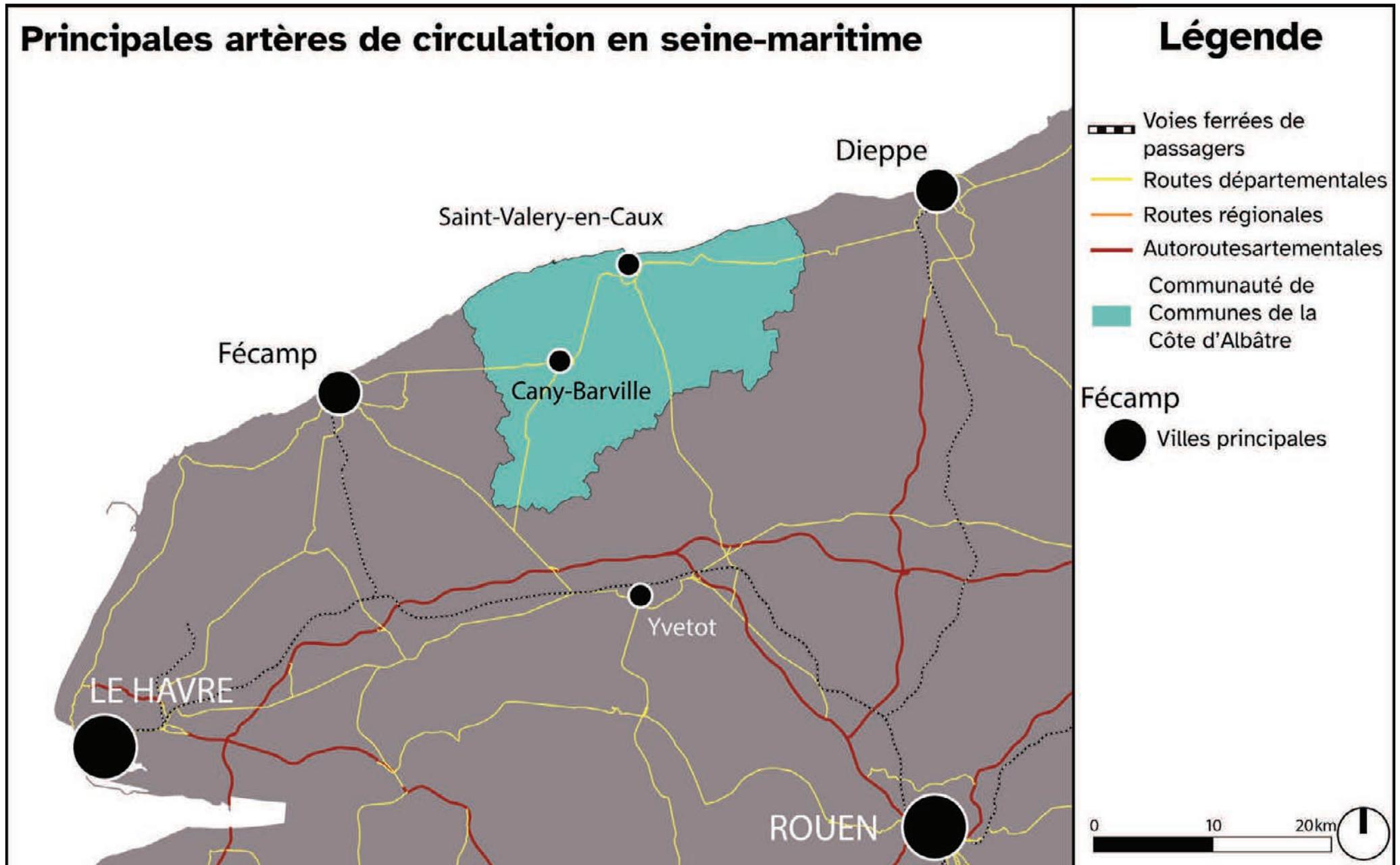
# Principales artères de circulation en seine-maritime

## Légende

- Voies ferrées de passagers
- Routes départementales
- Routes régionales
- Autoroutes départementales
- Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre

Fécamp

- Villes principales



**Fig.1:** Principales artères de circulation en Seine-Maritime

Source: BDCARTO, 2017

# CARTE DU RÉSEAU DE TRANSPORT DE SEINE MARITIME

LA MANCHE



**Fig.2:** Carte du réseau de transport de Seine Maritime  
**Source:** NOMAD

## Le triangle Yvetot-Dieppe-Fécamp

A L'intérieur de ce premier espace, le triangle dessiné par les villes de Dieppe, Le Havre et Rouen, se dessine un deuxième espace, plus équilibré. Ce deuxième triangle est composé de trois villes moyennes qui influencent grandement la Côte d'Albâtre. Bordée par Dieppe, Fécamp et Yvetot, la CCCA interagit fortement avec ces villes, prenant le rôle de pôles de travail, pôles de service et pôles de mobilités. Dieppe et Fécamp entretiennent des rôles similaires, de villes moyennes au passé étendu qui évoluent dans une vallée encastrée dans les falaises normandes et faisant face à l'Angleterre. Toutes deux possèdent un port ainsi qu'une gare ferroviaire, les plaçant ainsi en tant que villes «terminus». Malgré ce trait particulier, Dieppe et Fécamp sont des villes actives, possèdent entreprises, industries, services et tourisme. A l'inverse de ce schéma en ville portuaire, se place Yvetot, ville carrefour qui s'est vu croître par sa position structurante. Située au cœur de la Seine-Maritime,

Yvetot est une ville étape qui relie Le Havre, Fécamp, Saint-Valery-en-Caux, Dieppe et Rouen. Malgré la disparition de la ligne de chemin de fer Saint-Valery-en-Caux - Motteville, Yvetot maintient son rôle de carrefour. Aujourd'hui les habitants de la CCCA qui souhaitent emprunter le réseau ferroviaire français rejoignent la gare d'Yvetot. De par les témoignages issus de la concertation, Yvetot est effectivement l'espace à relier pour pouvoir accéder au train mais aussi à l'autoroute A29. L'accès vers Yvetot signifie également l'accès vers le reste de la France. Yvetot conserve ainsi son rôle crucial de carrefour de la Seine-Maritime, ce qui en fait un pôle structurant de mobilité majeur à relier.

Les influences économiques, de services et de mobilités de ces trois villes clés conditionnent les polarités de la CCCA. Ainsi, le territoire de la Côte d'Albâtre sera forcément divisé de par ses pôles proches : le nord-est est tourné vers Dieppe, le nord-ouest vers Fécamp et le sud vers Yvetot. Ces polarités peuvent avoir leurs avantages

en offrant plusieurs possibilités de logements et d'emplois mais ils divisent aussi les bassins de mobilités. Rétablir des transports en commun entre ces trois pôles et la CCCA est donc une priorité. Notons qu'au sein de la CCCA certains espaces ne fonctionnent pas avec des polarités aussi tranchées:

- La vallée du Dun, et en particulier Fontaine-le-Dun, conserve un rôle de périphérie de la commune de Luneray.
- Le sud de la CCCA gravite également vers Doudeville.

Il y a donc un triangle du vide de par l'importance de ces trois villes, les liaisons se font à Yvetot, tandis que les emplois et services se trouvent à Fécamp et à Dieppe.

## Transports de marchandises

Le territoire de la Côte d'Albâtre a vécu ces dernières décennies en cohabitation avec la centrale de Paluel. Avec une capacité de 5320 MW, cette centrale nucléaire est le centre qui cumule le plus d'emplois sur le territoire avec 1400 salariés affectés au site de Paluel et 750 salariés d'entreprises prestataires. La centrale de Paluel affecte donc grandement les déplacements vers et depuis la CCCA ainsi que les déplacements de marchandises, en ayant un nombre conséquent de déchets à évacuer. Historiquement, ces déchets prennent la voie de chemin de fer Saint-Valery-en-Caux - Motteville. Quant à la voie ferrée Saint-Vaast-Dieppedalle - Fontaine-le-Dun, jusqu'à peu elle était également utilisée pour le transport de fret par la sucrerie de Fontaine-le-Dun, mais aujourd'hui elle n'est plus en activité, questionnant ainsi son devenir. De plus, plusieurs activités, principalement agricoles, se sont davantage tournées vers le transport de marchandises par camions, entraînant ainsi une hausse

de la circulation dans les routes de campagne

## Déplacement affaires

La Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre est un territoire rural en lien avec deux espaces de travail, vie et services, à savoir le triangle Dieppe-Fécamp-Yvetot et le triangle Dieppe-Le Havre-Rouen. Les principales villes de ces espaces génèrent des flux de déplacements domicile-travail depuis et vers la CCCA. D'après les données des flux de 2016 de la région Normandie (cf. figure 3. ci après), nous pouvons voir que le territoire de la CCCA est déficitaire en termes de nombre d'entrées et de sorties. En effet, malgré un total de 2325 entrées en 2016, plus de 3600 flux sortants ont été enregistrés pour la même année. Le territoire de la CCCA se rapproche plus d'un territoire dortoir qui abrite une population qui y vit mais qui n'y travaille pas que d'un territoire attractif en termes d'emplois. Notons cependant que la différence entre

entrées et sorties n'est pas drastique et indique tout de même une certaine attractivité.

Étant donné les transports en commun accessibles au territoire ainsi que les témoignages recueillis par les différentes étapes de concertation, nous pouvons affirmer que la grande majorité des flux domicile-travail vers et depuis la CCCA s'effectuent en voiture. Dès lors, l'implantation ou le renfort des transports en commun ou d'alternatives au vélo ne peuvent qu'aider grandement les habitants et travailleurs du territoire, qui, autrement, peinent à s'y déplacer. De plus, les entreprises présentes sur le territoire pourraient également y être bénéficiaires, en facilitant l'accès et le recrutement d'employés avec un territoire plus attractif. Enfin, notons que les territoires qui possèdent le plus de flux de déplacements domicile-travail sont, dans l'ordre, Fécamp Caux Littoral Agglo, avec un total de 1407 déplacements domicile-travail effectués en 2016 et la CC Plateau de Caux-Doudeville-Yerville avec 1026 déplacements.

**Fig.3:** Flux des mobilités professionnelles entre EPCI en 2016  
**Source:** SIG Normandie

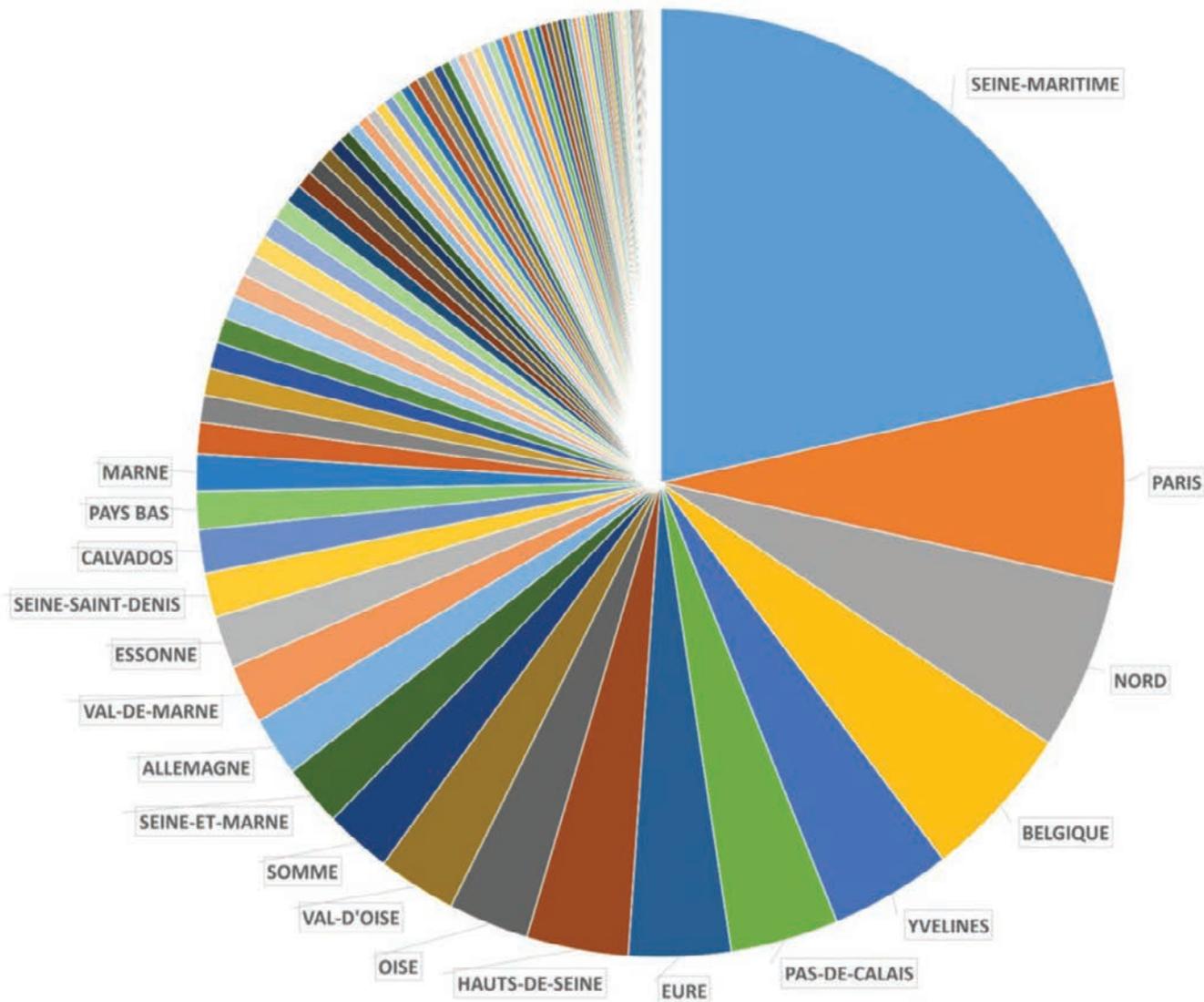
## Le tourisme en Côte d'Albâtre

La CCCA est un territoire avec une forte vocation touristique. Le plus grand argument touristique de la CCCA réside dans son paysage et le potentiel d'activités sportives. La mer, les falaises mais aussi le lac de Caniel sont autant d'atouts naturels qui sont repris par nombre d'activités sportives (base de loisirs de caniel, ports de plaisance, golf, etc) afin d'attirer les touristes français mais aussi européens. A cela s'ajoute son riche patrimoine architectural reprenant le style traditionnel cauchois ainsi que ses nombreux châteaux, tels que le château de Cany-Barville et le château de Mesnil Geoffroy. Le tourisme estival est un facteur à ne pas négliger. Comme bon nombre de villes côtières, les villes du littoral voient leurs populations grandement augmenter en saison estivale. Ainsi Veulettes-sur-Mer, Saint-Valery-en-Caux, Veules-les-Roses ou encore Saint-Aubin-sur-Mer se composent d'une population qui est nettement supérieure en période estivale, impactant ainsi les besoins en

mobilité et en service. Il est important de noter que les moyens de locomotion principalement utilisés par les touristes à destination de la CCCA est la voiture individuelle.

En observant les origines des visiteurs de la CCCA, nous pouvons observer qu'un grand nombre est local, avec 21% en provenance de la Seine Maritime. Viennent ensuite, sans surprise, des territoires proches: Paris, avec 7%, le département du Nord avec 6% et la Belgique avec 5% (cf. figure 4). La méthode utilisée par l'agence de tourisme pour relever l'origine des touristes est celle des contacts, à savoir « toute personne ou groupe de personnes contactant l'agence de tourisme ». Cette statistique ne permet donc pas de donner la mesure réelle de la totalité des visiteurs. Néanmoins un profil de visiteurs «proches» se dessine sur le territoire, rendant la connexion entre la CCCA et ses voisins d'autant plus essentielle.

**ORIGINE DES CONTACTS :**



**Fig.4:** Origine des contacts comptabilisés dans les bureaux d'information touristique de la CCA sur la période estivale 2020

**Source:** Office de tourisme de la Côte d'Albâtre

## 1.1.2 Croiser les compétences territoriales : le jeu des échelles

### Compétence mobilité

La compétence mobilité est l'outil qui permet à un territoire de pouvoir être une autorité organisatrice de transports. Cette compétence est divisée en fonction du type de mobilité ainsi que de l'échelle des mobilités envisagées. A l'échelle de la CCCA, la communauté de communes peut revendiquer la compétence « mobilités » pour des lignes de car ou bus, du transport à la demande et d'autres transports qui sont compris dans son territoire. Un transport qui connecterait le territoire à un autre EPCI sera plutôt du domaine de la région ou du département. Cette compétence mobilité dépend également du bassin de mobilité. Le bassin de mobilité est l'échelle locale dans laquelle les mobilités s'organisent au quotidien. Le périmètre d'un bassin de

mobilité regroupe un ou plusieurs EPCI à fiscalité propre, avec généralement au moins un pôle attractif, vers lequel les mobilités s'effectuent.<sup>1</sup>

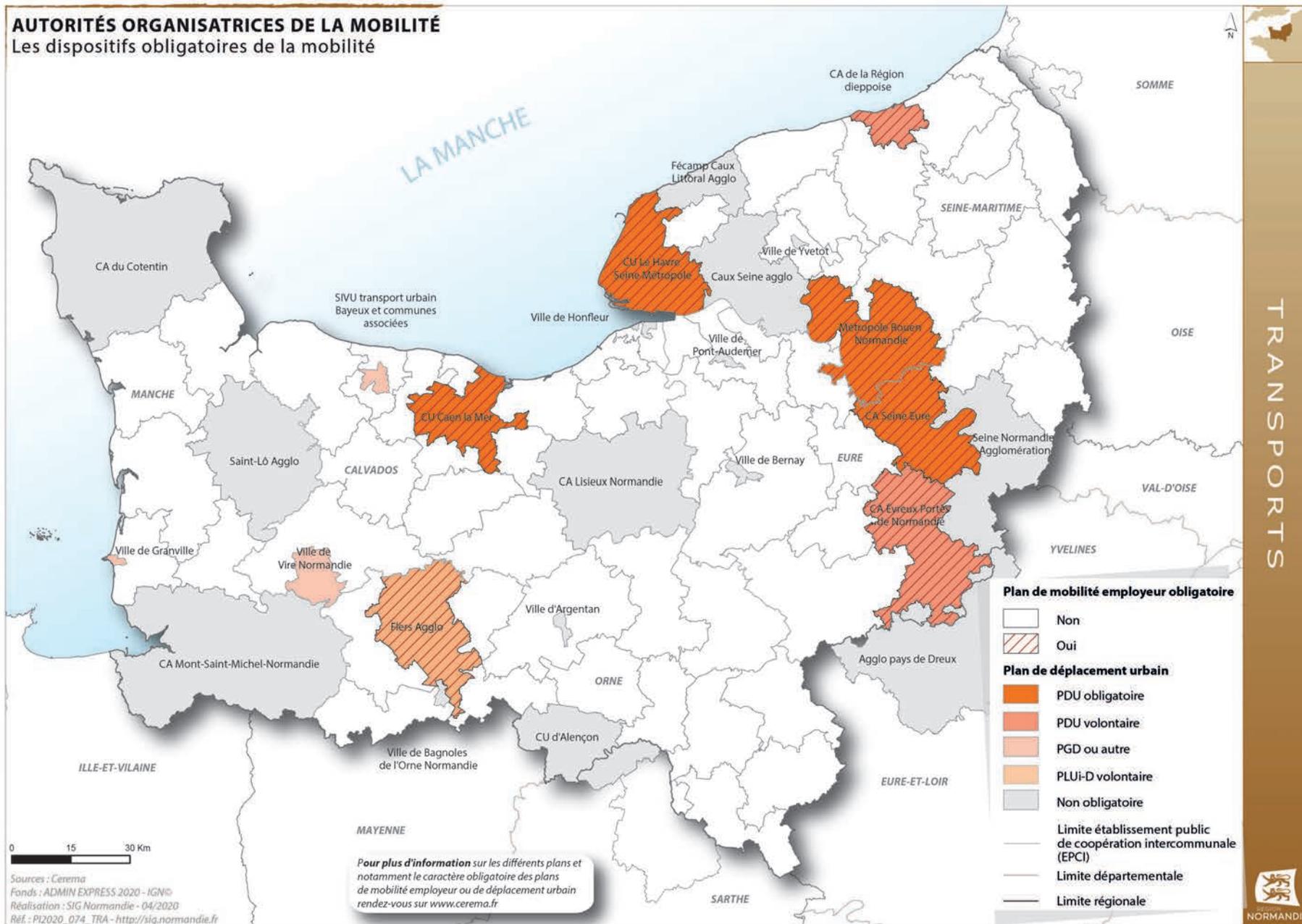
### Un territoire tiraillé entre plusieurs bassins de mobilité

La CCCA est un territoire tiraillé entre trois bassins de mobilité:

- Le pôle attractif de Dieppe, attirant la vallée du Dun
- Le pôle attractif de Fécamp, attirant la vallée de la Durdent
- Le pôle attractif d'Yvetot, attirant le centre du territoire, allant jusqu'à Saint-Valery-en-Caux.

<sup>1</sup> [Les AOM et la coopération, site du ministère de la transition écologique, consulté le 13 septembre 2021.](#)

Ce territoire à trois bassins de mobilité est l'un des principaux obstacles de la CCCA. Afin de satisfaire la plupart des trajets, la communauté de communes doit se tourner vers les EPCI de CA Fécamp Caux Littoral, CA région Dieppoise et CC région d'Yvetot. Les transports les plus structurants ne pourront donc pas avoir comme autorité organisatrice de transports la CCCA (figure 5). Néanmoins, depuis la formation en 2016 du périmètre actuel de la CCCA, les mobilités commencent petit à petit à s'opérer entre les différents pôles secondaires que le territoire possède. A savoir, Saint-Valery-en-Caux, Caux-Barville et Fontaine-le-Dun. Cette volonté s'opère à la fois dans les engagements politiques et les possibilités d'activités, de fonctionnement, d'emploi et d'études. Ces trajets internes peuvent donc s'effectuer avec la CCCA comme autorité organisatrice des transports.



**Fig.5:** Autorités organisatrices de la mobilité au 1er septembre 2019

**Source:** [Cerema](http://www.cerema.fr), réalisé par SIG Normandie, ADMIN EXPRESS 2020 - IGN©, consulté le 20 août 2021.

## Les futurs projets mobilités de la CCCA

Le 1er Juillet 2021, la CCCA détient la compétence mobilité. Elle pourra donc organiser de son propre chef, certaines mobilités ainsi que percevoir un versement mobilité transport, auprès des entreprises du territoire, permettant ainsi de financer les projets de mobilité.

Malgré cette possibilité de créer sa propre organisation de transports, il faut également mettre en place un schéma des mobilités. En effet, un plan cohérent des mobilités doit conjuguer les transports structurants et les mobilités secondaires afin d'offrir aux habitants plus de potentialité d'alternatives

en mobilité et créer du lien entre les différents composants du territoire. La CCCA joue également un rôle dans la stimulation des déplacements multi-territoires. Un transport entre Fécamp et Cany-Barville ne peut se faire du seul accord de la CCCA, mais la CCCA peut porter le projet auprès de l'autorité compétente en fonction du projet (autre EPCI, département, région, etc). Ainsi, les projets mobilités envisagés en fin de document ne sont pas seulement à destination seule de la CCCA. Dans le contexte de cette étude, la CCCA est néanmoins un animateur clef de projets de territoire.

## 1.1.3 Anticiper le futur du territoire

*Projeter l'avenir pour rendre les équipements compatibles avec les projets futurs, et les mobilités souhaitées.*

### 1.1.3.1 Anticiper les besoins écologiques

Face aux enjeux liés au réchauffement climatique ainsi qu'aux prévisions du GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat), il est important de considérer les enjeux climatiques dans l'élaboration des mobilités. Afin de limiter les émissions de gaz à effet de serre, il convient donc de revoir les mobilités de chacun mais aussi de trouver des alternatives pour maintenir et augmenter les déplacements au sein du territoire. Il s'agit de faire preuve de prospective et d'anticiper les possibles évolutions de nos déplacements, depuis les moyens de transports à réduire à ceux qui, inévitablement, les remplaceront. La convention citoyenne pour le climat liste des enjeux de mobilité qui impactent aujourd'hui la population française et y associe des alternatives dont nous tiendrons compte dans nos propositions<sup>2</sup>.

#### **Réduction de la part de la voiture individuelle dans les déplacements**

L'un des principaux objectifs pour les changements des mobilités qui figurent dans la convention citoyenne pour le climat concerne la voiture individuelle. En effet, sa très forte contribution aux gaz à effet de serre (plus de la moitié des émissions dues aux transports, 16% du total des émissions territoriales ; 70% des 23 millions de salariés habitant et travaillant en France utilisent leur voiture pour les trajets domicile travail).

Il est précisé comme objectif dans la convention citoyenne pour le climat que la voiture individuelle ne soit plus le mode de transport privilégié pour les trajets domicile-travail en 2031. Pour le territoire de la CCCA, cela relève, dans le schéma actuel, d'une impossibilité

tant la voiture est l'unique moyen efficace de déplacement sur, entre et en dehors du territoire

#### **Montée des aides et de la popularité du vélo**

Face à la nécessité de changer nos modes de déplacement, le vélo est l'une des alternatives qui gagne le plus de terrain, à la fois en aides distribuées et en acceptation/demandes des populations. L'association de collectivités Vélo & Territoires relève une augmentation de 10% de l'utilisation du vélo en 2020. « L'année 2020 aura été l'année du grand boom de la pratique du vélo en France », bulletin mensuel « Fréquentation vélo et confinements » du 6 janvier 2021. Les confinements mais aussi les nouvelles pratiques écologiques ont

<sup>2</sup> [Convention Citoyenne pour le climat, version corrigée du 29 janvier 2021, consulté le 11 août 2021.](#)

progressivement permis au vélo de pouvoir s'imposer comme une mobilité alternative à la voiture individuelle. Néanmoins, le vélo souffre tout de même de certaines limites. Malgré son grand gain de popularité et notamment pour une alternative à la voiture pour effectuer des trajets domicile-travail, la réalité du vélo implique des aménagements en conséquence. En effet, pouvoir garer son vélo, pouvoir réparer son vélo, pouvoir combiner vélo et autres modes de transport en commun mais aussi pouvoir disposer d'un local pour se laver et se changer après un trajet en vélo deviennent des aménagements de plus en plus indispensables et pourtant rarement présents sur le territoire. Face à ces limites qui freinent la possibilité d'utiliser le vélo comme alternative à la voiture, de nombreuses aides ont été mises en place par l'État.

La loi LOM<sup>3</sup> (Loi d'Orientation des Mobilités) de 2019, visait à augmenter la part des déplacements vélos de 3% à 9% pour réduire la dépendance à la

<sup>3</sup> [Loi LOM \(Loi d'Orientation des Mobilités\), consulté le 11 août 2021.](#)

voiture. Pour ce faire des dépenses aux hauteurs de 13,4 Mds d'euros sur la période 2017-2022 sont prévues. Concernant le vélo, un fonds vélo de 350 M d'euros est créé avec pour destination plusieurs mesures:

- Lutte contre le vol de vélos avec la généralisation progressive du marquage des vélos.
- Mise en place de plus de stationnements sécurisés.
- Création du forfait mobilité durable (qui remplace l'indemnité kilométrique à vélo pour permettre l'intermodalité entre vélo et transports en commun).
- Généralisation du savoir-rouler à l'école primaire.

Le plan de relance en réponse à la pandémie du Coronavirus prévu par le gouvernement français en 2020 contient également des aides destinées aux mobilités douces sur la période 2020-2022. Au total 200 millions d'euros sont prévus dans le plan de relance à destination du vélo, triplant

ainsi le budget initialement consacré. Ils pourraient être complétés par le programme européen REACT EU ainsi que des fonds de la dotation de soutien à l'investissement local.

- Développement de l'usage du vélo via une accélération des travaux d'aménagement de réseaux cyclables en multipliant les moyens au moins par 2.
- Aides aux collectivités pour financer des pistes cyclables et des places de stationnement sécurisées.
- Développement des transports en commun, en créant de nouvelles offres ferroviaires dans les zones urbaines les plus denses, en améliorant les services existants, et en créant de nouvelles lignes de transports collectifs en site propre.

## **Augmentation de la voiture électrique**

La baisse des émissions de gaz à effet de serre est l'un des principaux enjeux de la décennie 2020-2030. Ainsi, le passage à la voiture électrique est grandement favorisé par le gouvernement français, qui investit 1,9 milliards d'euros dans des primes à la conversion des véhicules légers, des primes à la conversion et à l'acquisition de véhicules lourds ainsi que le déploiement de bornes de recharge. Ces mesures sont entrées en vigueur en août 2020.

### 1.1.3.2 Anticiper les besoins en multimodalité

La mobilité est l'un des leviers principaux qui permettent la structuration des territoires. Néanmoins la mobilité doit répondre à plusieurs critères:

- Être accessible au plus grand nombre.
- Permettre de se rendre aux espaces les plus essentiels.
- Faciliter l'usage des divers modes de transports

**Usagers différents (jeunes sans voiture, personnes âgées, personnes en recherche d'emploi, touristes, travailleurs)**

Comme la plupart des territoires ruraux, la CCCA est dominée par la voiture individuelle. Ce mode de déplacement, bien qu'efficace, est néanmoins dépendant de la capacité à conduire ainsi que de la possession d'un véhicule. Les populations qui ne peuvent pas avoir le permis de conduire, celles qui ne peuvent pas acheter de voiture ou celles qui ne le désirent pas sont donc grandement défavorisées par l'absence d'alternatives à l'automobile. Les propositions de mobilités doivent donc cibler les autres usagers du territoire, de manière à ce que chacun puisse avoir un ou plusieurs moyens de se déplacer sur le territoire.

**Faciliter l'accès aux services essentiels (les relier, garantir une connexion aux pôles qui eux, peuvent relier)**

L'un des plus grands problèmes observés en milieu rural est l'accès aux services publics de première nécessité. Ce manque se fait encore plus ressentir chez les personnes âgées, nombreuses dans le territoire de la Côte d'Albâtre. L'implantation de nouveaux pôles de services en milieu rural est cependant difficile à envisager si la densité démographique n'est pas suffisante. De plus, engager de nouveaux employés est une barrière à l'implantation de ces pôles. Faute de ne pouvoir multiplier les pôles de services, il convient de les relier le plus possible pour les rendre accessibles. Structurer le territoire par les mobilités était l'un des enjeux majeurs du projet de territoire UP Albâtre. Les espaces de services du territoire (ou des territoires proches) doivent être une priorité parmi les espaces à connecter.

## **Des pôles à renforcer ou concevoir (Saint Valery, Cany, Fontaine, Bourg en Dun, Ourville en Caux, Veules)**

Le territoire de la Côte d'Albâtre possède plusieurs pôles mineurs qui structurent l'espace (Saint-Valery-en-Caux, Cany-Barville, Fontaine-le-Dun). Les stratégies déjà mises en place par la CCCA veillent à solidifier les rôles de ces pôles de manière à polariser et structurer l'espace autour d'eux. Afin de garantir le bon fonctionnement de ces pôles, les projets de mobilités doivent permettre de relier ces pôles entre eux et entre l'espace qu'ils structurent. La multimodalité est la clef de voûte des projets de mobilités. Renforcer un espace en multipliant les possibilités de transports revient à densifier un nœud qui permet à cet espace de se développer. Ainsi, nous pouvons imaginer plusieurs pôles conjuguant divers aménagements et transports en commun. Aussi, certains espaces peuvent se révéler très stratégiques, en disposant de rôles carrefour où la multimodalité vient renforcer un pôle en devenir.

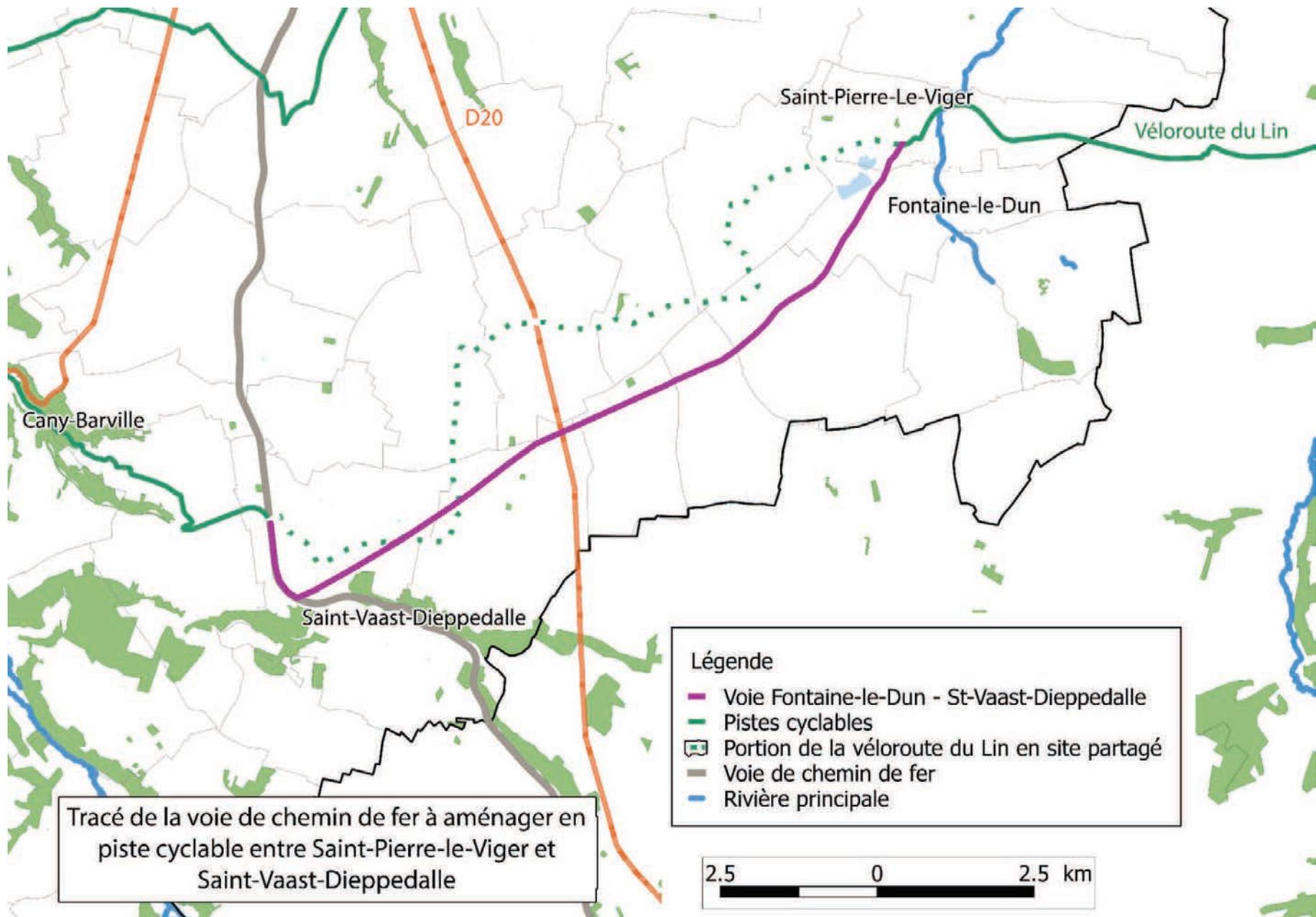
### 1.1.3.3 Anticiper les grands projets

#### **Aménagement d'une voie de chemin de fer en piste cyclable entre Saint-Pierre-le-Viger et Saint-Vaast-Dieppedalle**

La voie de chemin de fer qui relie Saint-Pierre-le-Viger au carrefour ferroviaire de Saint-Vaast-Dieppedalle est une ancienne voie utilisée principalement par la sucrerie de Fontaine-le-Dun mais qui a petit à petit été laissée à l'abandon. Aujourd'hui non fréquentée, elle est pensée par le département de la Seine-Maritime comme un site à fort potentiel pour le vélo. Cette voie pourrait être réaménagée en piste cyclable en site propre pour offrir un trajet alternatif à la véloroute du Lin. La véloroute du Lin commence à Dieppe et se termine à Fécamp. Cette véloroute passe par l'intérieur des terres de la CCCA et permet de desservir des communes non relayées par l'eurovéloroute 4, qui, elle, passe par la côte. Or la véloroute du Lin n'est pas toujours en site propre. Sur la figure 6 ci-après nous pouvons voir que le tracé de cette véloroute entre Saint-Pierre-le-Viger et Saint-Vaast-Dieppedalle est en site partagé, ce qui rend son utilisation

plus dangereuse et moins incitatrice. Le projet d'un tracé en site propre sur une ancienne voie ferrée permettrait de connecter les portions en site propre de la véloroute du Lin pour offrir un trajet plus sécurisé. Ce projet de piste cyclable est donc un pas de plus vers un territoire rural plus connecté par le vélo et permettrait notamment de relier Fontaine-le-Dun à Cany-Barville.

Les distances en territoire rural ne sont pas à négliger. Il est difficile de penser cette voie comme une passerelle efficace entre Fontaine-le-Dun et Cany-Barville lorsque le trajet en vélo est de plus de 8 km. Il conviendrait alors de multiplier les possibilités de cette voie lorsqu'elle sera mise en place par le département dans les années à venir. Ce projet et ce tracé sont donc à prendre en compte lors de l'élaboration des projets qui concernent les mobilités et les services locaux.



Tracé de la voie de chemin de fer à aménager en piste cyclable entre Saint-Pierre-le-Viger et Saint-Vaast-Dieppedalle

**Fig.6:** Tracé de la voie de chemin de fer à aménager en piste cyclable entre Saint-Pierre-le-Viger et Saint-Vaast-Dieppedalle  
**Source:** Équipe UP, laboratoire TVES, 2021

## Nouvelle ligne TGV Paris-Normandie

Face à une demande toujours croissante du nombre de trajets des déplacements Île-de-France - Normandie, un projet est en train de voir le jour : la ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN). Afin de favoriser le développement de la vallée de la Seine, ce projet rapprochera la Normandie et l'Île de France en s'articulant avec les différents projets ferroviaires et urbains déjà existants. Cette ligne permettra :

- D'augmenter durablement la capacité des lignes.
- D'assurer une meilleure ponctualité des trains franciliens.
- De renforcer la desserte des territoires, des villes et des ports.

Ce projet porte la volonté et l'ambition de devenir une colonne vertébrale pour le développement de l'axe de la vallée de la Seine. Enfin, ce projet est un levier permettant le développement des dessertes locales ainsi qu'un appui de taille au projet de Grand Paris.

Il va sans dire que les répercussions d'un tel projet pourraient grandement aider le retour du train au sein de la CCCA. Un projet d'une telle envergure annonce également une position forte prise pour le développement des projets ferroviaires, des projets complémentaires qui viennent tirer parti de la nouvelle ligne LNPN.

Aujourd'hui SNCF Réseaux est en train de réaliser son étude préalable à l'enquête d'utilité publique. Plus précisément, le projet LNPN<sup>4</sup> effectue son étape deux, à savoir les «études d'esquisses de tracés: précisions traffics et évaluation socio-économique». Étape qui devrait aboutir vers 2023 avec les tracés finaux en vue de l'enquête d'utilité publique, actuellement prévue entre 2024 et 2026.

---

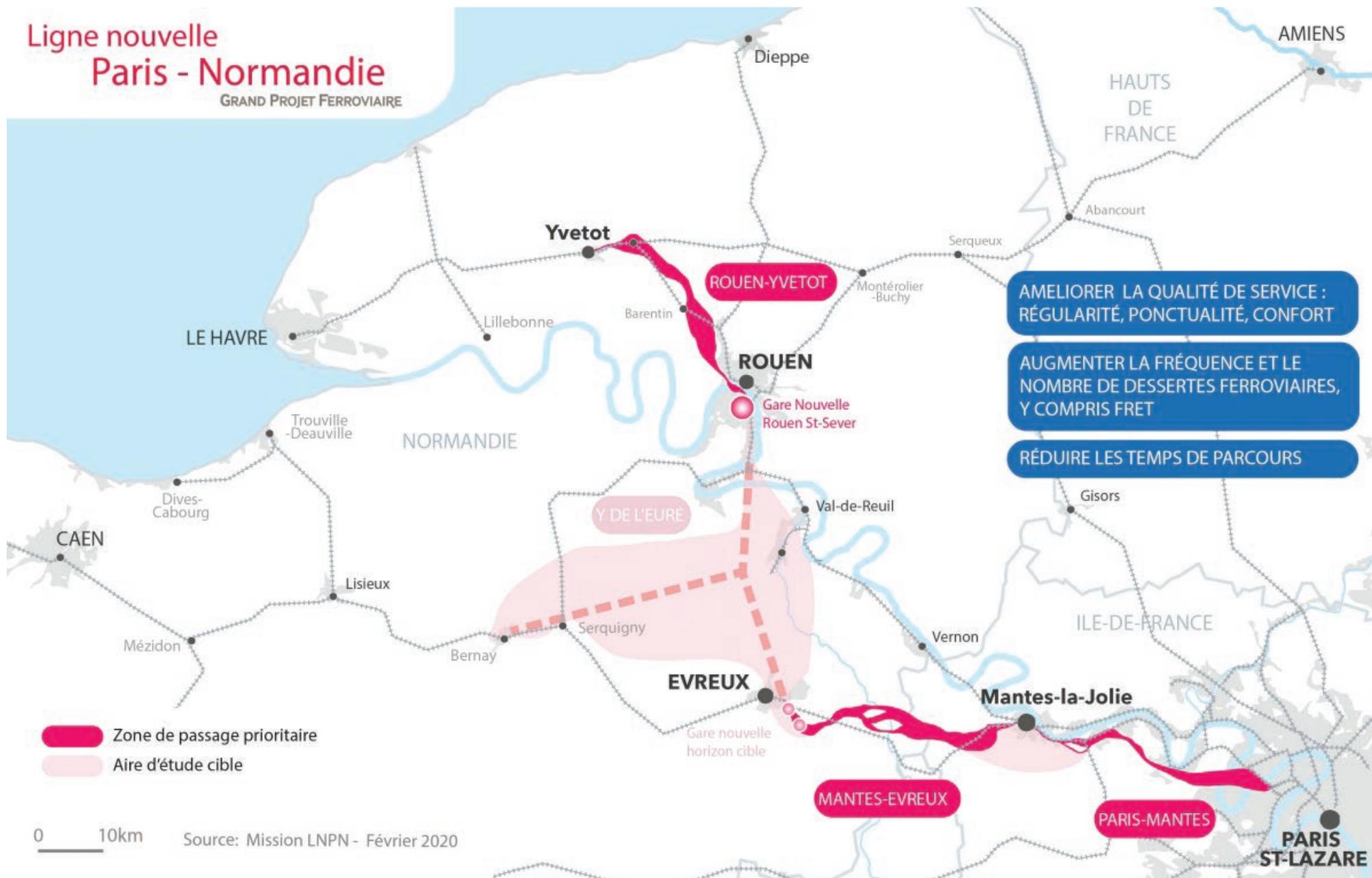
4 [Ligne Nouvelle Paris Normandie, consulté le 11 août 2021.](#)

## Plan de Déplacement des Entreprises

Le plan de déplacement des entreprises, ou nouvellement appelé, plan de mobilité, apparaît pour la première fois en 2000, dans la loi de solidarité et renouvellement urbain. Ce plan prévoit «l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité et à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage»<sup>5</sup>. Face aux nouveaux enjeux écologiques et sociaux, depuis le 1er Janvier 2018 tous les établissements de plus de 100 salariés sont obligés d'élaborer un plan de mobilités. En 2019, la loi LOM change ce seuil pour l'abaisser aux établissements de 50 salariés ou plus.

---

5 [Plan de mobilité entreprises, ADEME, consulté le 20 août 2021.](#)



**Fig.7:** Carte du projet cible et des sections prioritaires pour la ligne nouvelle Paris Normandie

Source: Inpr.fr - 2020

## Le cas d'EDF et de la centrale nucléaire de Paluel

Dans le territoire de la Côte d'Albâtre nous ne pouvons ignorer l'influence de la centrale nucléaire de Paluel sur les mobilités locales. Son influence sur l'emploi local (cf partie 1.2.2) impacte également la nature des mobilités sur le territoire. Le poids démographique des employés de Paluel est très important au sein de la Côte d'Albâtre. EDF a organisé pendant des années des circuits de transports en cars qui sillonnèrent le territoire pour effectuer les trajets domicile-travail des salariés. Pour les salariés n'utilisant pas ce service de ramassage, des indemnités kilométriques furent mises en place. Avec la crise sanitaire de 2020, ces cars cessèrent d'être mis à disposition. Le cas emblématique de l'entreprise EDF implanté sur le territoire de la CCCA permet d'identifier un système de déplacements des salariés, d'observer l'évolution comparative avec le modèle post covid et d'associer cette entreprise au nouveau schéma de mobilités.

EDF est également concerné par les plans de mobilités. Afin d'affiner les volontés et nécessités de leurs salariés, EDF Paluel a effectué des enquêtes internes. Ces enquêtes ont révélé que l'utilisation du vélo est une volonté de plus en plus grandissante (40% des salariés se trouvent à moins de 20km de la centrale). EDF a identifié les obstacles face à cette volonté grandissante pour le vélo:

- La sécurité des routes. En effet, les routes qui mènent à la centrale sont dangereuses pour le vélo. Les pistes en site propre manquent énormément et la circulation automobile importante entre Paluel et Saint-Valéry-en-Caux (D79) incite les cyclistes à emprunter des chemins alternatifs, comme des chemins initialement destinés aux agriculteurs locaux, non balisés ou non aménagés pour faciliter la fréquentation des cyclistes.
- Manque d'aménagements destinés aux cyclistes. Que ce soit sur le site

de Paluel, ou dans la CCCA dans son ensemble, le territoire ne dispose pas de suffisamment d'aménagements destinés aux cyclistes. Posséder un vélo implique de devoir le garer, si possible dans un espace sécurisé, ainsi que de disposer de casiers, vestiaires et autres espaces de stockage.

En tant qu'entreprise disposant de nombreux salariés vivant dans une certaine proximité géographique, EDF envisage également de se pencher sur la plateforme Karos pour mettre en place du covoiturage organisé. Les projets autour du covoiturage devront donc avoir en considération cet élément.

Enfin, EDF se pencherait aussi sur le déploiement de bornes électriques sur le territoire.



# 1.2 UNE MOBILITÉ CONTRAINTE : DÉPENDANCE À L'AUTOMOBILE ET NÉCESSITÉ D'UN NOUVEAU MODÈLE

## 1.2.1 L'automobile comme nécessité

### L'automobile comme vecteur de transformation des campagnes

L'essor de l'automobile a transformé les paysages français au cours du dernier siècle en maillant les territoires de routes et autres infrastructures dédiées à la voiture. Les campagnes françaises ne font pas exception. Mais là où la société moderne a changé pour s'accommoder à des trajets domicile - travail toujours plus concurrentiels, des disparités vont commencer à se creuser entre les différents territoires. La localisation des emplois potentiels, la nécessité croissante d'obtenir un diplôme supérieur pour travailler mais aussi la qualité des services ont accéléré l'exode rural ainsi que la dépendance à l'effet d'agglomération ou encore de métropolisation, ces dernières concentrant les services et les emplois. Face à

cette dépendance, une réalité s'impose aux territoires ruraux: relier les pôles urbains. Dès lors, plusieurs options viennent mailler le territoire français:

- Un réseau de chemins de fer. Première alternative au cheval, le succès du train équivaut à son niveau de desserte. Malheureusement, ses coûts élevés de maintenance ainsi qu'une vision entrepreneuriale des compagnies de chemin de fer ont vu le déclin du train au profit de l'automobile.
- Un maillage routier qui irrigue les campagnes pour permettre l'accès aux voitures. Le XXème siècle se démarque par l'implantation systématique de routes, autoroutes et

autres infrastructures dédiées à la voiture. Sa versatilité et son accessibilité en font un concurrent de poids pour les autres modes de mobilité. Néanmoins, les rapports d'études montrent maintenant la nuisance de l'automobile, aussi bien pour l'environnement que pour la sécurité routière.

- Des services de cars, bus et navettes reliant pôles urbains et pôles ruraux. Agissant en complément des services de train, métro et tramway, ces alternatives ne sont employées que pour certaines connexions importantes, laissant les connexions moyennes ou légères sans réelles alternatives.
- Des pistes cyclables toujours plus nombreuses. Bien que populaire

dans les années 30, le vélo est lentement descendu en popularité en France, peinant à concurrencer l'automobile. Les récents rapports environnementaux placent le vélo ainsi que d'autres modes doux comme une alternative viable à l'automobile, ceci se traduit aujourd'hui par une hausse importante des véloroutes qui viennent relier les pôles urbains.

Nous observons ainsi plusieurs maillages structurer au fur et à mesure le territoire français. Mais une différence de taille se creuse entre les réseaux qui desservent les territoires ruraux et les réseaux qui desservent les territoires urbains. En effet le coût élevé d'un service de transport en commun à haute capacité (Bus, Métro et tramways) ne sont pas compatibles avec l'organisation des territoires ruraux en raison des distances, des moyens financiers et de la demande des usagers. Au contraire, la voiture se positionne clairement comme l'alternative au train. Cette absence ou faible présence de réseaux de

transports en commun va conduire à la nécessité de la voiture. De plus, l'image de la voiture comme une nécessité sera véhiculée par les publicités ainsi que par la société dans son ensemble, pour qui, la réussite passe par la possession d'une automobile.

### **Un changement dans la vision de l'automobile dans la société**

38 millions de véhicules constituent le parc automobile en circulation en France au 1er janvier 2015. Bien qu'en forte croissance durant le XXème siècle, le rythme de croissance du parc automobile en circulation commence à ralentir, s'approchant du 1% dans le début des années 2000, contre plus de 2% dans les années 1990<sup>6</sup>. Lentement mais sûrement, la prise de conscience des impacts de la voiture s'accélère dans nos sociétés. Le tout automobile représente des changements très durs dans l'artificialisation des sols, des in-

6 [CCFA, Comité des constructeurs français d'automobiles, consulté le 26 août 2021.](#)

frastructures de transports en commun négligées, mais aussi des territoires pensés désormais pour la voiture. La place, et surtout la sécurité des autres modes de déplacement peinent à trouver leur place<sup>7</sup>.

Mais la place de l'automobile dans la société n'est pas uniforme. Il convient tout d'abord de distinguer les voitures à moteurs à essence. En effet, la pollution émanant de la combustion de l'essence est pointée du doigt comme l'une des principales causes de pollution atmosphérique depuis plusieurs décennies. Les hydrocarbures ne sont pas des ressources renouvelables, l'épuisement des gisements de pétrole est une charge que beaucoup redoutent quant aux impacts économiques conséquents que cela suppose. Face à la voiture à essence, la voiture électrique est souvent plébiscitée et montrée comme un idéal à atteindre. Nouvelles capacités, nouvelles perspectives de fonctionne-

7 [La place de l'automobile dans notre sociétés: faits et chiffres, article de notre planete info, consulté le 10 septembre 2021](#)

ment et surtout peu ou pas de pollution en conduisant, la voiture électrique a des arguments pour convaincre. C'est bien sûr sans compter sur la pollution générée par la fabrication des voitures électriques, en particulier les batteries. A base de lithium, d'aluminium, de cobalt, de cuivre et d'autres minéraux rares, les batteries de voitures électriques causent une pollution de plus en plus importante aux régions productrices de ces matières premières. L'extraction ainsi que le traitement de ces minéraux ont également des coûts énergétiques importants et ont de grandes conséquences sur les zones populations locales. Malgré les dégâts déjà causés, et à venir, l'engouement pour la voiture électrique continue, et le marché du lithium prévoit d'augmenter de 18% par an d'ici 2025.<sup>8</sup>

Néanmoins, la voiture électrique permet une délocalisation de la pollution. Si la voiture à essence pollue en rejetant des gaz à effet de serre qui suivent l'iti-

néraire de la voiture, la voiture électrique relie sa pollution à la fabrication de son électricité. Selon le mode de fabrication de l'électricité, le fonctionnement d'une voiture peut être considéré comme décarboné. La France, leader nucléaire, peut se targuer de faire circuler des voitures électriques dont le fonctionnement ne génère pas ou presque pas de gaz à effet de serre. C'est dans des territoires producteurs d'électricité décarbonée, comme la Côte d'Albâtre, que les voitures électriques pourraient être utilisées en causant le moins de pollution.

---

8 [La voiture électrique cause une énorme pollution minière, enquête du média Reporterre, consulté le 15 septembre 2021.](#)

## 1.2.2 Anticiper les changements économiques : La fin de la centrale, un territoire électrique

### Un acteur majeur du territoire

Construite entre 1977 et 1986, la centrale nucléaire de Paluel est devenue la plus grande entité salariale du territoire. Son grand apport financier et démographique a eu un impact considérable sur le territoire de la Côte d'Albâtre. Jusqu'alors, le territoire possédait principalement des atouts agricoles, touristiques et de petites industries. La centrale apporta également la dimension énergétique, changeant alors le visage de la Côte d'Albâtre. Aux falaises blanches et aux vallées cauchoises on associait désormais les quatre réacteurs de Paluel ainsi que les lignes à haute tension qui découpent le territoire.

Tout comme le paysage, les villes et villages se trouvent, elles aussi, transformées avec l'arrivée des nombreux salariés, ainsi que leurs familles, dans

le territoire. Tout cet afflux d'investissements et de nouveaux habitants participe activement au développement du tissu économique de la région. Mais si l'apport de la centrale changea énormément le territoire, son retrait le fera également, de quoi susciter de nombreux questionnements sur l'avenir du territoire et de sa réponse face aux changements.

Avec la mise en application du recul du passage à 50% de nucléaire à 2035 (initialement prévu pour 2025) dans la Loi de Programmation Pluriannuelle de l'Énergie (PPE) nous avons une visibilité sur le programme de réduction du nucléaire. Il n'y aura donc pas de fermeture pour le site de Paluel avant 2035. Une proposition de reconstruction de centrales nucléaires se fera en 2021 avec notamment une construction sur

les sites déjà existants ayant une bonne acceptation locale. Avec les opérations du grand carénage, la durée de vie de la centrale de Paluel a été rallongé jusqu'à 60 ans (comme pour les centrales des Etats-Unis), soit vers 2045 où elle subira un processus d'évacuation du combustible suivi d'une étape de démantèlement qui peut se dérouler entre 5 et 50 ans. Pendant cette ultime étape, le site restera fermé au public (pas d'appropriation possible du site avant son démantèlement complet au plus tôt en 2050, au plus tard en 2095).

## L'influence économique de la centrale nucléaire

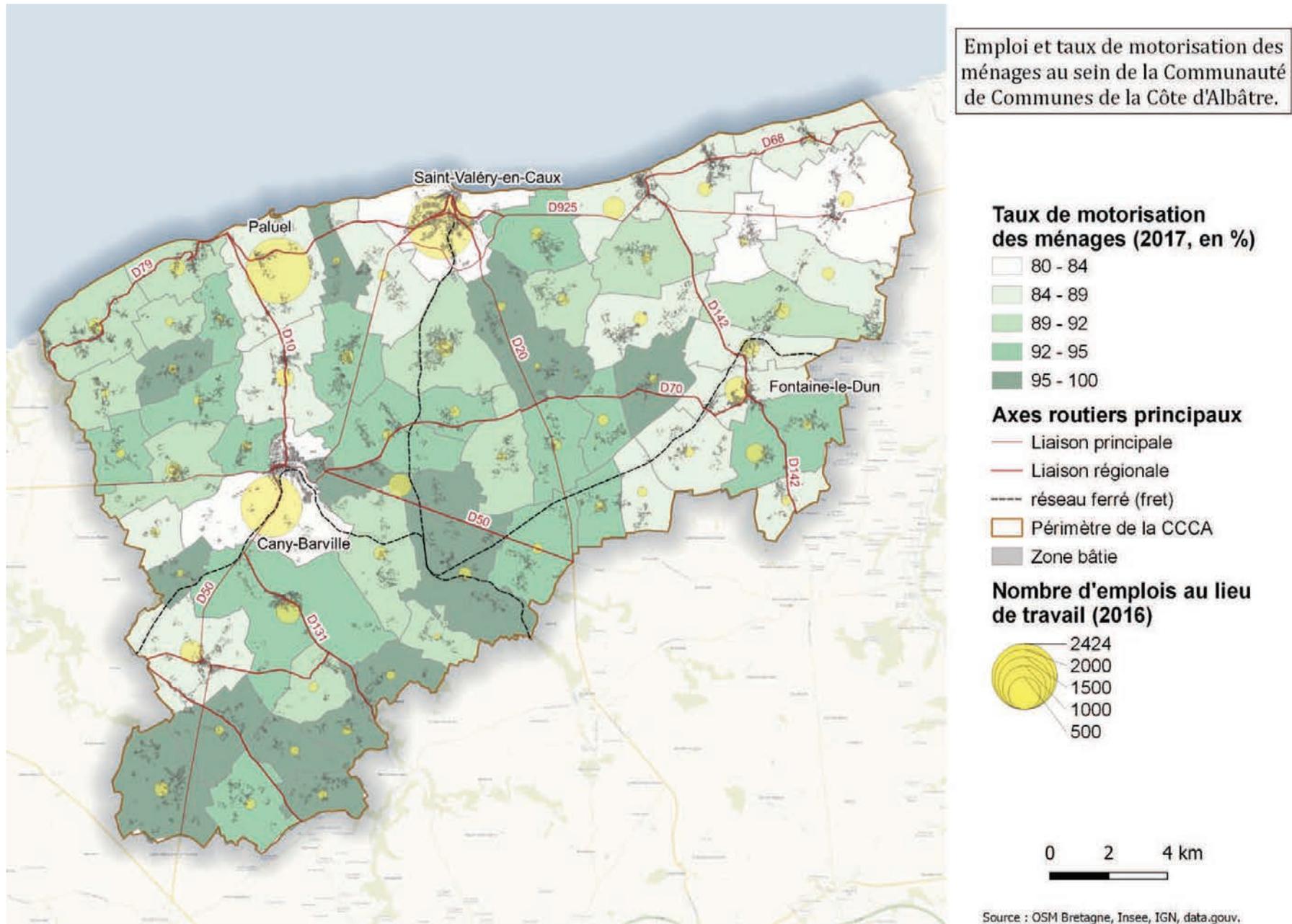
Avec plus de 2000 salariés, la centrale est le premier créateur d'emplois directs. Investie également dans la formation, ce n'est pas moins de 80 apprentis et 65 stagiaires qui ont été accueillis en 2020 auprès de la centrale de Paluel, ouvrant ainsi le territoire à des jeunes qui découvraient peut être ce territoire pour la première fois.

La communauté de communes bénéficie d'un apport financier très important qui permet de nombreux services (contribution fiscale à hauteur de 110 millions d'euros, dont 60 millions d'euros à destination des collectivités locales). Lorsque l'activité de la centrale

cessera, les retombées économiques seront conséquentes. Il convient alors d'anticiper le plus tôt possible ce changement dans les apports économiques. Les entreprises locales bénéficient également d'un apport de taille avec plus de 54 millions d'euros d'investissement en 2020.

Bien sûr, ces emplois directs sont à considérer dans une emprise plus large qui comprend les emplois indirects ainsi que les familles des employés. Dans le cas de la fermeture de la centrale nucléaire, il ne s'agirait pas seulement de la perte des salariés mais également de leurs familles et des emplois liés à leurs activités. Transformant par là même la population du territoire<sup>9</sup>.

<sup>9</sup> [EDF, Fiche presse 2021 sur la centrale de Paluel, consulté le 15 septembre 2021.](#)



**Fig.8:** Emploi et taux de motorisation des ménages au sein de la communauté de communes de la Côte d'Albâtre  
**Source:** Atelier M2 GAED 2020-2021

## Le poids énergétique de la CCCA

Avec quatre réacteurs à eau pressurisée de 1300 MWe, la centrale nucléaire de Paluel à produit en 2020 25,4TWh, de quoi alimenter les besoins de plus de 5,5 millions de foyers français. C'est 97% des besoins énergétiques de la région qui sont pourvus par la centrale de Paluel chaque année.

Depuis l'implantation de la centrale nucléaire, la CCCA possède une image de territoire électrique, produisant de l'énergie et contribuant à la production de l'électricité française. Cette image est également impactée par l'implantation de plusieurs parcs éoliens dans le territoire de la CCCA. Nous pouvons observer l'implantation de 36 éoliennes

- 5 à Canouville
- 4 à Veulettes sur Mer
- 5 à Ouainville
- 6 à Manneville-ès-Plains
- 2 à Drosay puis 4 à Sasseville
- 2 à la Gaillarde puis 3 à Saint-Pierre-le-Viger
- 5 à le-Bourg-Dun

Soit un total de 7 parcs répartis sur 9 communes pour un total de 84,3 MW de puissance raccordée. Ainsi le secteur éolien de la CCCA aurait une production annuelle moyenne d'environ 211,38 GWh/an<sup>10</sup>.

Le processus de méthanisation est très pertinent en milieu à dominante rurale. La forte présence de déchets verts permet de créer des circuits courts et de limiter les déplacements de déchets. Sur le territoire nous recensons 3 stations de tris couplées à des déchetteries à Saint-Valery-en-Caux, Cany-Barville et à Brametot. Seule la station de Brametot est pourvue d'une unité de méthanisation. Exploitée depuis 2014 par SMITVAD (Syndicat Mixte du Traitement et de la Valorisation des Déchets) du Pays de Caux, elle traite chaque année les OMR (Ordures Ménagères résiduelles) des

---

10 *L'estimation moyenne est faite en prenant compte des chiffres indiqués par la région Normandie ainsi que par le parc d'Avesnes et Beauvoir (Source: Dépliant du Parc d'éoliennes d'Avesnes et Beauvoir). Ce parc peut être un indicateur intéressant étant donné qu'il est géographiquement proche de la CCCA. La puissance des éoliennes de ces deux sources est de 2 MW aussi c'est une estimation faite à partir de la production annuelle par m de puissance installée.*

collectivités adhérentes du SMITVAD. Conçue pour traiter chaque année 30 000 tonnes d'OMR avec une transformation en 15 000 tonnes de compost, 4 000 MWh/an d'électricité et 5 000 MWh/an de chaleur. Or les quantités produites d'électricité en 2017 et 2018 sont respectivement de 1,92 GWh/an et de 1,76 GWh/an<sup>11</sup>.

Nous voyons ainsi que le territoire de la CCCA possède de nombreux atouts qui en font un territoire de production électrique. De nombreux projets du concours d'idées d'aménagement durable UP proposaient des solutions liées à la production énergétique, permettant ainsi au territoire de conserver sa spécialisation énergétique. Fécamp et Dieppe font également le pari de l'éolien offshore, propulsant ainsi la Normandie dans la production d'énergies renouvelables. Le passé, le présent et le futur de la CCCA sont liés à la production énergétique, et en particulier à la centrale de Paluel. Cet enjeu de taille requiert donc des mesures impor-

---

11 *Estimations calculées en détail dans le projet de territoire 2019.*

tantes de structuration du territoire. La question des mobilités est ici encore au centre du développement territorial et des enjeux énergétiques étroitement liés à la capacité d'un territoire à faciliter la mobilité des salariés notamment. La question de la ligne de chemin de fer est en question.

## 1.2.3 Une ligne de train à valoriser ?

### Une ligne historique finissant à Saint-Valery-en-Caux

Le 11 Juin 1880 la ligne de chemin de fer Motteville - Saint-Valery-en-Caux est ouverte par la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, une ancienne compagnie ferroviaire française desservant la Normandie et la Bretagne. Cette ligne comprend un tracé entre Motteville et Saint-Valery-Caux qui passe par Doudeville ainsi qu'un embranchement à Saint-Vaast-Dieppedalle. Cette ligne avait été mise en place face à la nécessité de relier Yvetot à Saint-Valery-en-Caux en 1860. S'en suit une enquête d'utilité publique qui en 1875 affirme la nécessité de l'ouvrage. La gare de Néville et Doudeville sont mise en service en 1880 par la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, puis elles intègrent en 1909 le réseau de l'Administration des chemins de fer de l'État avant celui de la Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) en 1938.



**Fig.9:** Photo de la gare de Néville



**Fig.10:** Photo du point Internet de Saint-Valery-en-Caux, anciennement gare de Saint-Valery-en-Caux

La gare de Saint-Valery-en-Caux est détruite suite à un accident ferroviaire dramatique en 1945 (un train de troupes emballé dans la descente vers Saint-Valery-en-Caux qui finit par s'écraser contre la gare en cul-de-sac, qu'il détruit entièrement), elle est reconstruite par la suite. La ligne ferme son trafic aux voyageurs le 24 septembre 1994 pour permettre la construction de l'Autoroute A29. La connexion Saint-Valery-en-Caux - Motteville est depuis assurée par une ligne de cars routiers SNCF<sup>12</sup>.

12 [La ligne St Valery-en-Caux - Motteville, histoire des lignes oubliées, consulté le 15 août 2021.](#)

Malgré la fin des travaux de l'auto-route A29, la ligne de chemin de fer ne reprend pas son trafic aux voyageurs. Cette ligne va même voir son usage réduit et limité. En 2002, le conseil d'état émet un avis de déclassement pour la portion de voie allant de l'ancienne gare de Saint-Valery-en-Caux jusqu'à l'actuelle gare de marchandises<sup>13</sup>. De plus, la ligne Motteville - Saint-Valery-en-Caux sera dès lors uniquement destinée aux transports de marchandises, et ce, malgré un recours de la part de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports auprès du tribunal administratif de Rouen.

La ligne Motteville - Saint-Valery-en-Caux est donc une connexion qui fut jugée nécessaire à la fois en 1860 et dans le début des années 2000 mais qui, face à la compétitivité de l'autoroute A29, n'était plus prioritaire aux yeux de l'État. Ce déclassement de voies fait suite à de nombreux autres événements similaires, et majoritaires

---

13 [\*Décret du 9 décembre 2002 portant retransfert du réseau ferré national de sections de lignes de chemin de fer, consulté le 15 août 2021.\*](#)

dans les territoires ruraux. La mise en compétitivité avec l'automobile et son vaste réseau de routes et autoroutes ne rendait pas le train rentable face au faible trafic qui en émanait.

### **Une colonne vertébrale structurante pour le territoire**

La fermeture de la ligne Saint-Valery-en-Caux - Motteville entraîne une coupure dans la facilité d'accès du territoire. Un territoire desservi par le train n'a pas le même rayonnement ou attractivité qu'un territoire desservi par des cars routiers. De plus, contrairement au train, qui lui, est direct, un service de cars routiers est évalué de manière à prendre des détours afin de desservir le plus grand nombre d'arrêts. Bien que ce système de fonctionnement permette une plus grande desserte sur un territoire, il enlève tout caractère compétitif lorsqu'il s'agit de relier deux pôles.

Une ligne structurante de chemin de fer permettrait le développement

de pôles autour des gares et des arrêts de train. Ces gares ne devraient pas se limiter à une fonction de desserte d'un territoire mais aller plus loin dans leur rôle pour le territoire. Ces espaces pourraient rassembler, de par le trafic généré par le train, des commerces, des services et d'autres activités. En plus de l'accès au train, ces gares devraient être connectées à d'autres systèmes de transport, tels que les cars routiers, les bus et les services d'autopartage. De plus, les aménagements destinés à d'autres mobilités, tels que les parkings destinés au covoiturage et les stationnements vélo, devraient eux aussi converger vers les gares. C'est avec une réelle multiplication des manières de se déplacer que les gares pourraient réellement vivre et créer un écosystème autour d'elles.

Ces espaces, bien qu'étant un investissement conséquent, peuvent s'avérer fort important pour l'avenir du territoire. Les commerces et les services peinent à rester ou s'implanter dans le territoire. Avoir un pôle rassembleur qui puisse

augmenter le passage d'usagers et de touristes augmenterait la viabilité des commerces et des services. Les entreprises font, quant à elles, part de leur difficulté à embaucher. L'une des raisons invoquées par les candidats à l'embauche, est le manque de mobilités dans le territoire. Comme vu précédemment, les changements de tendances dans la mobilité des nouvelles générations, s'aligne vers des mobilités douces ou centrées autour de transports en commun. Si le territoire de demain veut espérer rester compétitif dans son attractivité à l'embauche, un système efficace et cohérent de transports en commun sera de plus en plus nécessaire.

La garantie d'une connexion entre le territoire de la Côte d'Albâtre et le reste de la France, et plus particulièrement Rouen et Paris, est également la possibilité d'envisager un travail à longue distance. A l'ère du coworking et du télétravail, la possibilité de vivre éloigné de son lieu de travail n'a jamais été aussi forte. Ces nouvelles pratiques ont été

rapidement acceptées dans la société française et marquent un tournant dans les pratiques salariales et leur relations à l'environnement de travail. De même, un service de train permettrait aux étudiants et futurs étudiants de pouvoir se projeter dans leur parcours académique tout en conservant une résidence dans le territoire.

Rétablir cette ligne permettrait donc d'asseoir un axe rapide et compétitif qui, couplé à d'autres mobilités, pourrait véritablement connecter le territoire.

## 1.2.4 La nouvelle ère : coworking, aspirations rurales, et lien ville-campagne, renforcé en post-covid

### **Le rapport ville - campagne**

Le xxème siècle marque un tournant dans la relation campagne - ville en France, où pour la première fois, la plupart des français habitent dans les villes et non à la campagne. Ce rapport campagne - ville était difficile à inverser tant que les lieux de travail ne pouvaient pas être délocalisés. L'avènement des technologies de communication ainsi que la montée en puissance de nouveaux types d'emplois, possibles à distance, a commencé à permettre un léger retour à la campagne.

La pandémie du coronavirus a impacté toute la planète à la fois sur le spectre médical que sur le spectre du travail. En réponse à l'avancement du virus, des confinements ont été imposés pour les déplacements non nécessaires. Ces confinements ont rythmé la vie des français dans des périodes dites de confinement et de déconfinement, dans

lesquelles les déplacements ont fortement fluctué. Le travail à distance, ou télétravail, bien que déjà présent dans la vie de nombreux français, s'est révélé être la première solution au confinement pour de nombreux métiers.

La nécessité d'être confiné chez soi inverse pour beaucoup la balance des qualités et défauts des villes et des campagnes. Lorsqu'il est question de choisir un logement qui puisse, non seulement, garantir un plus grand rapprochement à la nature, mais aussi un meilleur rapport prix / surface, les campagnes deviennent rapidement le premier choix. Quant aux villes, les obligations des confinements restreignent l'accès aux nombreux services et possibilités qui caractérisent les villes. Face à ce changement de situation, de nombreux français optent pour l'achat de résidences secondaires en campagne, et plus spécifiquement en bord de mer. De par sa proximité avec Paris,

la Normandie est donc un choix de prédilection pour l'achat de résidences secondaires à la fois proches de la mer et de la capitale française.

### **Les aspirations rurales de la CCCA**

En réponse aux différents mécanismes de l'exode rural en France, le premier objectif des campagnes c'est le maintien de leur population. Comme évoqué précédemment, l'attraction des villes et la nécessité de plus en plus croissante d'avoir un diplôme universitaire ou une formation qualifiante, dictent une tendance à pousser les jeunes à partir du territoire au moment de réaliser leurs études supérieures. Afin d'assouvir cette première ambition rurale, le maintien de sa population, quelles solutions peuvent être envisagées pour les jeunes des territoires ruraux ?

Une première possibilité de maintien des jeunes serait la création de nouveaux lieux d'études supérieures ou l'augmentation des partenariats entre des instituts supérieurs et des entités publiques ou privées. Actuellement, l'une des solutions qui semblent être les plus accomplies et encouragées, est l'attraction des populations actives par l'implantation de nouvelles entreprises, l'accroissement du niveau de vie et en particulier des loisirs en lien avec la nature ainsi que la facilité d'accès à des logements plus grands et moins chers qu'en milieu urbain. Enfin, la solution qui nous intéresse ici c'est l'accroissement des connexions entre les territoires ruraux et les pôles à connecter par le biais d'offres de mobilités toujours plus performantes et cohérentes avec le territoire étudié.

Le territoire de la communauté de Communes de la côte d'Albâtre possède une identité paysagère et architecturale qui lui est propre, en accord avec sa population actuelle. Malgré la volonté d'attirer de nouveaux habitants il faut

tout de même signaler que le territoire n'aspire pas à devenir un pôle majeur, ni à voir sa composante naturelle diminuer au détriment de grandes expansions urbaines ou projets industriels et/ou commerciaux de grande envergure. Il s'agit ici de visualiser un futur pour un territoire qui puisse établir un équilibre entre une population non décroissante et à la mesure de son territoire tout en gardant les caractéristiques qui font de la CCCA un espace unique, rural et agricole.

### **Une opportunité conditionnée: connexions des mobilités et connexions numériques**

Afin de pouvoir assouvir ses ambitions rurales, la CCCA se doit de pouvoir proposer des services essentiels (eau, électricité, internet et mobilités), pour pouvoir maintenir et attirer des habitants. Or la mise en place de tels services est bien plus complexe et techniquement difficile à atteindre qu'en milieu urbain. En effet la distance

entre les espaces à connecter ainsi que le peu de concentration des habitants n'est absolument pas la même entre les milieux urbains et ruraux. Comment combler cette distance ?

Face à cette distance physique plus conséquente, les territoires ruraux sortent perdants d'une concurrence face aux territoires urbains. Lorsqu'on observe ce nouveau rapport campagne - ville, il n'est possible que parce que l'accès aux services précédemment mentionnés est possible. L'accès à une couverture de réseau téléphonique ainsi qu'à une connexion internet stable est l'une des priorités de la Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre. La mise en place de la fibre dans le territoire suit son cours et devrait pouvoir garantir un accès à internet plus fiable et rapide. De même, la mise en place de points d'accès internet, comme c'est le cas à Saint-Valery-en-Caux, permet l'accès à des ressources numériques et techniques. Ce type de tiers-lieux a été mis en place par la région Normandie dans le cadre de leur stratégie

numérique Normande, qui prévoit de renforcer l'accessibilité au numérique pour les normands<sup>14</sup>.

Dans la même optique, il serait intéressant de souligner la progression des espaces destinés au coworking en France. En 2017, le nombre d'espaces de coworking en France avoisinait les 600, dix fois plus qu'en 2012<sup>15</sup>. Les espaces de coworking permettent la création d'espaces de travail qui peuvent convenir à nombre d'entreprises qui peuvent donc repenser leur manière de fonctionner en se libérant des espaces de travail traditionnels. La Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre a ainsi mis en place un espace de coworking près de Cany-Barville, Albâtre Coworking.

Néanmoins, lorsqu'on parle de mobilités, nous observons une tendance à aller vers des mobilités de plus en plus douces, de plus en plus indépendantes

---

14 [Normandie connectée, site de la région Normandie, consulté le 2 septembre 2021.](#)

15 [L'indice du coworking by BAP, UBIQ média, consulté le 2 septembre 2021.](#)

de la voiture. Si on veut implanter des mobilités douces dans des espaces ruraux, la problématique de la distance physique devient plus complexe à résoudre.

Les aspirations rurales de la CCCA vont forcément devoir se confronter aux spécificités de ses espaces, à savoir, la grande distance physique entre les espaces à lier, et la difficulté d'accès due à la nature vallonnée du territoire. Il est difficile de garantir une desserte très fine du territoire, de manière à desservir tous les hameaux, le coût en infrastructures et en gestion des services serait trop conséquent. Quelles sont les solutions à disposition pour assouvir de telles ambitions ?

La première solution serait de prioriser les connexions entre les grands pôles et les pôles secondaires. A savoir, Saint-Valery-en-Caux, Cany-Barville, Ourville-en-Caux, Veules-les-Roses, Le Bourg-Dun et Fontaine-le-Dun sur le territoire de la CCCA, et Dieppe, Yvetot, Fécamp, Luneray et Doudeville en

dehors du territoire de la CCCA. Cette connectivité existe déjà, dans une certaine mesure. Il sera question ici, d'évaluer les possibilités pour améliorer les fluctuations et l'aspect multimodal de ces connexions.

## 1.2.5 Schéma de l'existant

### Lignes de car et de bus présentes dans le territoire

Comme la plupart des territoires français ruraux, la CCCA a vu une grande expansion de ses routes au détriment de ses transports ferroviaires. Cette progression de la couverture du territoire par les routes ont à la fois accru la viabilité de l'automobile et l'accessibilité des cars routiers. Aujourd'hui la plupart des transports publics de la côte d'Albâtre sont centrés autour des cars routiers. Les lignes de cars routiers qui traversent le territoire de la CCCA sont au nombre de quatre:

- La ligne 60: Fécamp - Saint-Valery-en-Caux, passant par Cany-Barville.
- La ligne 61: Saint-Valery-en-Caux - Dieppe, passant par Veules-les-Roses.
- La ligne 1: La Gaillarde - Dieppe, passant par Fontaine-le-Dun et Luneray.
- Le Car 6100 Saint-Valery-en-Caux - Yvetot, passant par Cany-Barville et Doudeville.

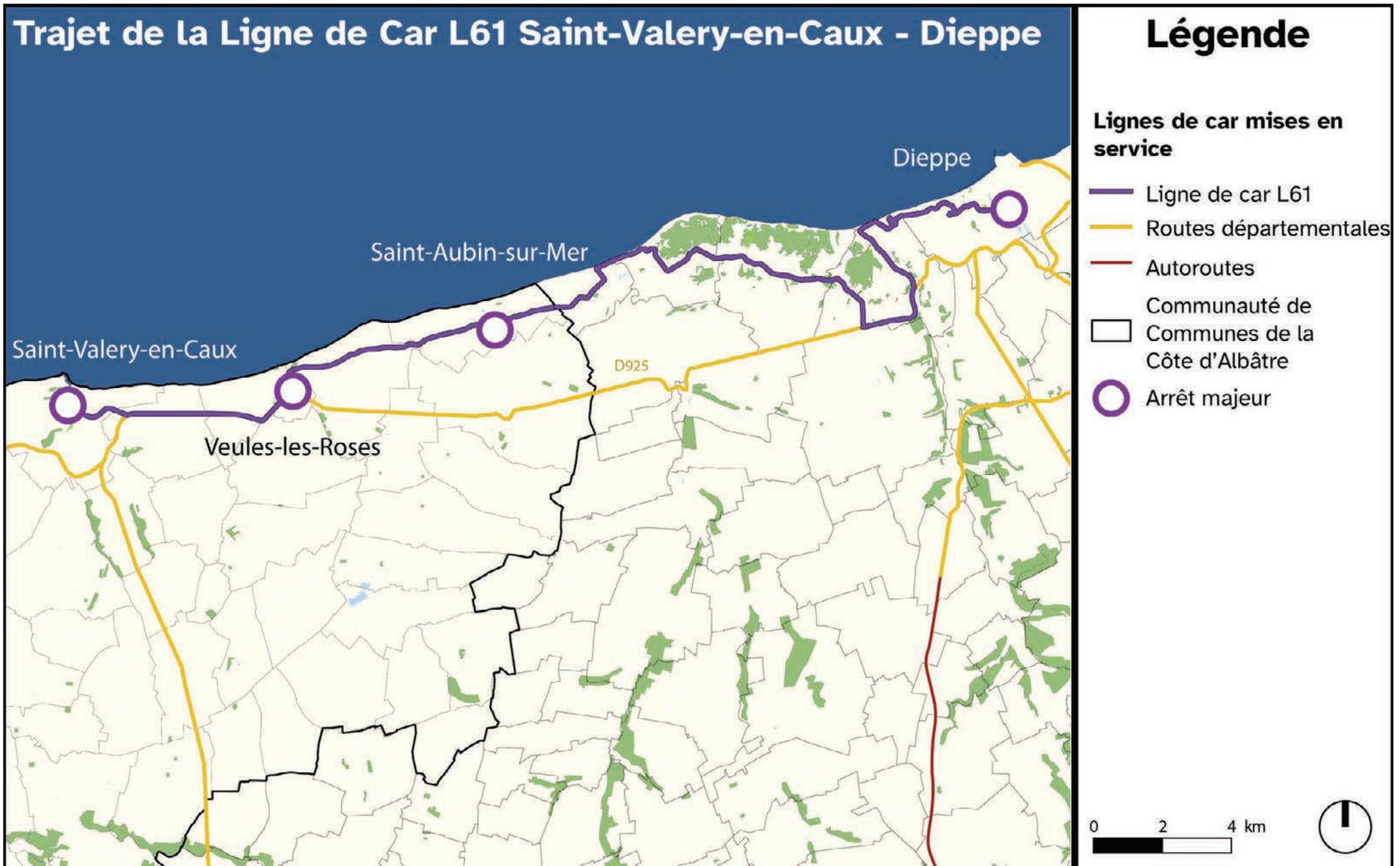
Ces lignes de car routiers ont pour rôles majeurs de relier deux pôles majeurs (souvent les terminus de ces lignes). Nous constatons donc que la plupart des pôles du territoire sont reliés par un service de transport en commun. Cependant il faut également observer en détail de quelle manière cette liaison s'opère.

## Trajet de la Ligne de Car L60 Fécamp - Saint-Valery-en-Caux

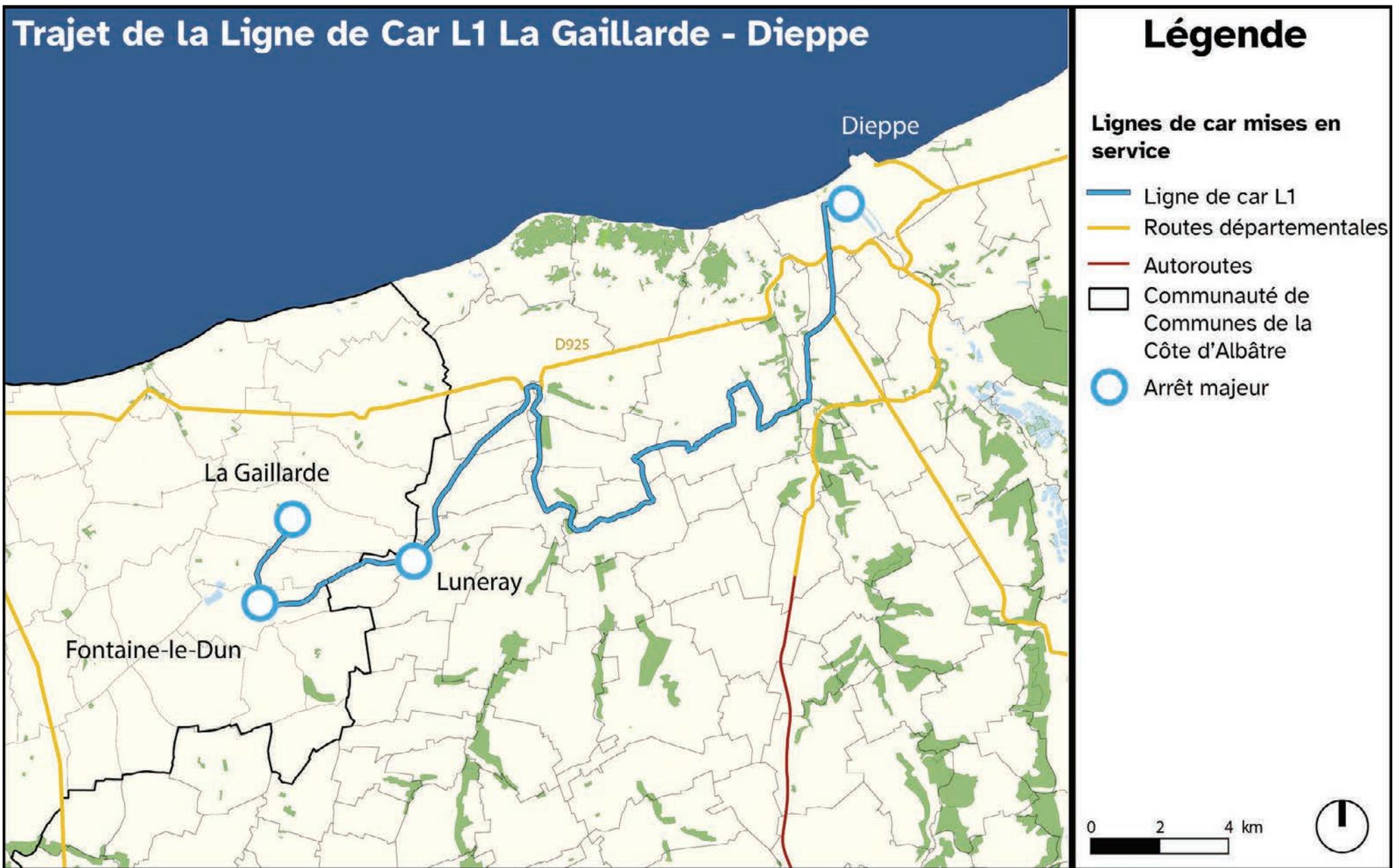


**Fig.11:** Trajet de la ligne de car L60 Fécamp - Saint-Valery-en-Caux

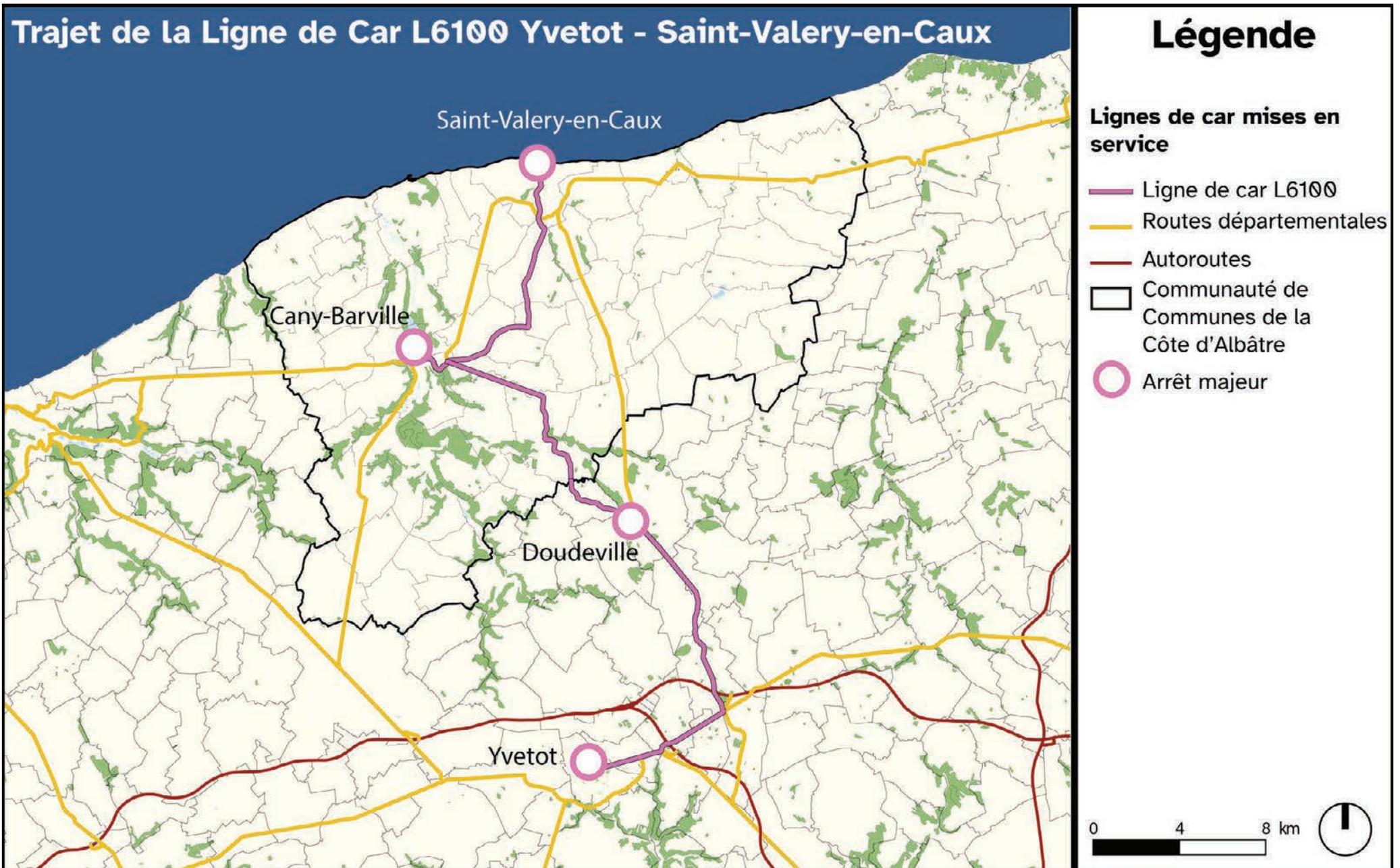
**Source:** Commentj'yvais.fr



**Fig.12:** Trajet de la ligne de car L61 Saint-Valery-en-Caux - Dieppe  
**Source:** Commentj'yvais.fr



**Fig.13:** Trajet de la ligne de car L1 La Gaillarde - Dieppe  
**Source:** Commentj'yvais.fr



**Fig.14:** Trajet de la ligne de car L61 Saint-Valery-en-Caux - Dieppe  
**Source:** Commentj'yvais.fr

Lorsqu'on examine le tracé de ces cars, nous nous apercevons que ces derniers ne prennent pas les itinéraires les plus optimaux en termes de temps. Le choix à été fait de prioriser la desserte des petites communes plutôt que le temps de trajet. Ce choix, bien qu'entièrement justifiable, ne permet pas d'atteindre toutes les nécessités des habitants ainsi que concurrencer correctement l'automobile sur le temps de trajet<sup>16</sup>. La principale différence, sur le choix de l'itinéraire, vient de la préférence des petites routes aux départementales et autres grands axes par les cars routiers. En optant pour les petites routes d'un territoire vallonné, les cars routiers se heurtent à un rallongement de temps qui les éloignent inexorablement du temps compétitif que pourrait avoir un trajet plus direct, et également des trajets réalisés en voiture individuelles.

Le matériel roulant est de grande taille, et fait pour transporter un plus grand nombre de personnes. La réalité

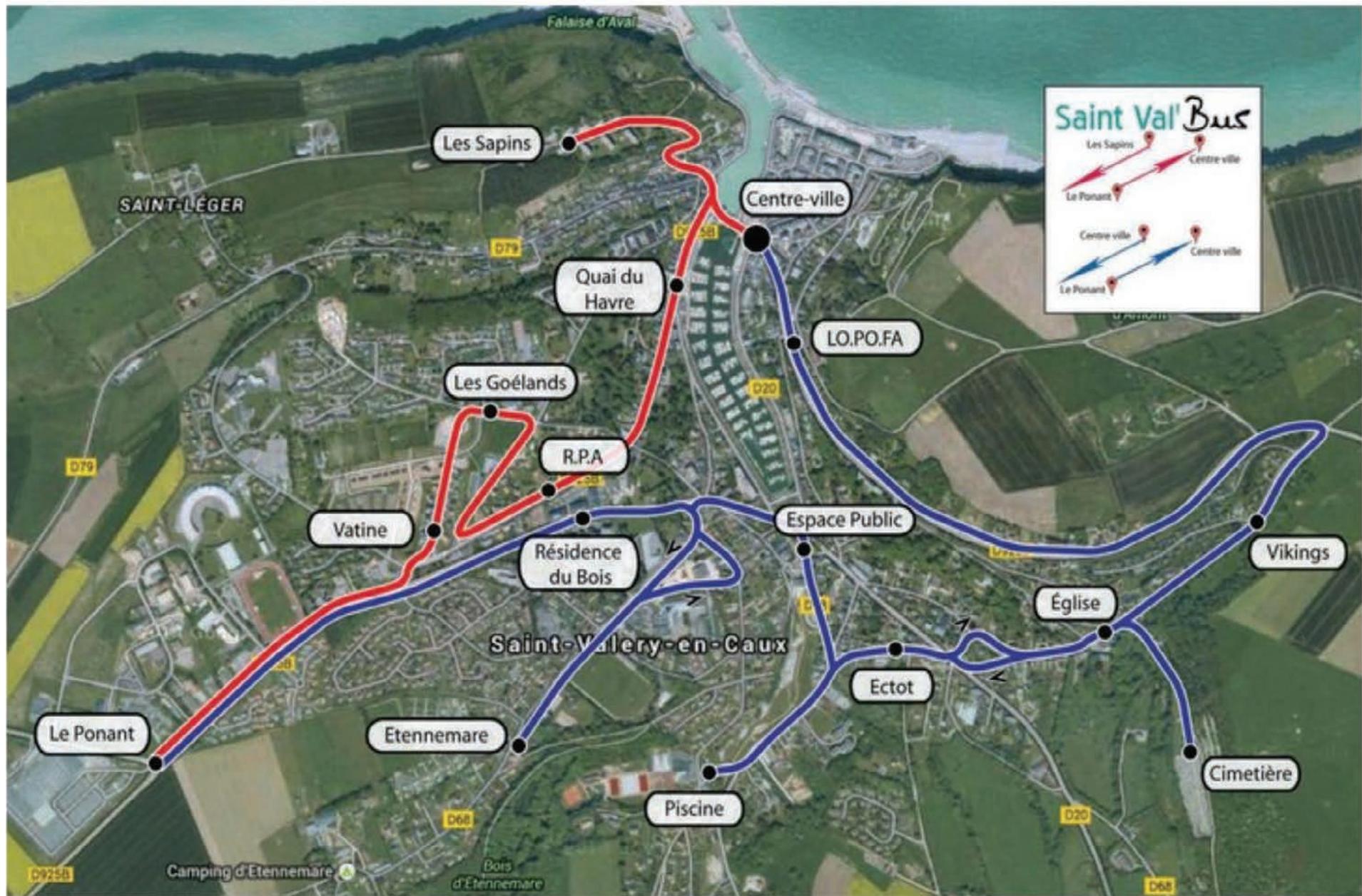
<sup>16</sup> [commentjyvais.fr](http://commentjyvais.fr), consulté le 20 octobre 2021.

de la fréquentation tranche avec l'offre de transport. et les cars semblent parfois peu adaptés à la topographie accidentée du territoire. De nombreux arrêts de cars ne sont pas mis en avant. La facilité pour trouver les arrêts ainsi que les informations sur les tracés des lignes et les horaires de passages devrait être une priorité. Un manque dans la visibilité des lignes de bus compromet son utilisation et son accessibilité. La concurrence de la voiture individuelle s'affirme davantage.

En se penchant sur ces analyses, plusieurs possibilités permettraient de renforcer ces liaisons de cars routiers:

- Mettre en place des horaires intermédiaires de ces mêmes lignes, en alternance aux tracés habituels, mais en privilégiant des tracés plus directs pour favoriser d'autres mobilités.
- Changer le modèle des véhicules, plus adapté aux nombre de voyageurs réels ainsi qu'aux itinéraires empruntés.
- Repenser les arrêts des cars routiers

ainsi que la visibilité des lignes à la fois dans les aménagements physiques (arrêts, stops) et dans les ressources numériques (sites internet, applications).



**Fig.15:** Plan de la ligne Saint Val' Bus

**Source:** [Site de la commune de Saint-Valery-en-Caux, consulté le 20 octobre 2021.](#)

## Saint Val' Bus

La commune de Saint-Valery-en-Caux a mis en place un service de bus, le Saint-Val' Bus, afin de relier plusieurs points importants de la commune. La nature topographique et l'éparsité de Saint-Valery-en-Caux rendent les trajets à pied d'un bout à l'autre de la commune quelque peu difficiles pour de nombreux habitants. Le tracé du Saint Val' Bus tient compte des espaces en hauteur de vallée et les relie au cœur de ville, situé en fond de vallée. Pour des raisons tout d'abord techniques, puis de non nécessité, ce bus cesse de fonctionner avec la crise du coronavirus. Malgré cet arrêt, ce bus fut jugé utile et facilitait le quotidien de nombreux Valeriquais. Lorsqu'on conjugue la facilité d'accès de ce bus à la mise en système d'autres moyens de transports, nous réalisons que les raisons d'être de bus sont bien plus nombreuses qu'on ne le pensait. L'hypothèse d'un pôle central autour d'un nœud de modalité (gare de train ou arrêt de car) créerait la nécessité de relier ce pôle, à la fois depuis l'exté-

rieur de Saint-Valery-en-Caux, comme depuis la commune elle-même. Cela entraîne une pression sur les parkings disponibles en cœur de ville. Anticiper le désengorgement de Saint-Valery-en-Caux, passerait donc par deux étapes:

- Prévoir des espaces de stationnement relais pour éviter des stationnements en centre-ville.
- Relier ces espaces de stationnement au nœud modal.

Le Saint Val' Bus permettrait donc de conforter les multimodalités à venir en plus de remplir les rôles précédemment établis.

## Albâtre mobilités

La Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre a mis en place en 2020 un service d'Autopartage, Albâtre Mobilités, qui permet la location de véhicules avec ou sans permis autour de trois stations d'autopartage. Ces stations d'autopartage sont localisées à :

- Saint-Valery-en-Caux
- Cany-Barville
- Fontaine-le-Dun

Ces stations d'autopartage possèdent une Renault Zoé chacune, tandis que la station de Cany-Barville possède également une voiture sans permis. Avec une tarification horaire allant de 2€ à l'heure jusqu'à 0,50 € à l'heure, ce service d'autopartage se révèle être une alternative économiquement viable à l'automobile. De plus, des tarifs préférentiels sont appliqués pour les demandeurs d'emploi ainsi que pour les 16-25 ans.

L'accès à ces voitures se fait par le biais du prestataire Clem Mobilité, une entreprise spécialisée dans l'autopartage de voitures électriques. Implanté dans plus de 200 villes. Leurs solutions d'autopartage sont principalement destinées à des territoires ruraux et péri-urbains<sup>17</sup>. Disponible sept jours sur sept et vingt-quatre heures sur vingt-quatre, ce service cible de nombreux usagers.

Des retours d'expériences nous font état de 465 heures d'utilisation, 7800 km parcourus et 96 réservations en huit mois de fonctionnement. Une majorité de trajets se font pour les trajets à destination de Le Havre, Rouen et Dieppe. En effet, sa concurrence à la voiture non électrique et aux transports en commun, en raison du prix avantageux de l'électricité comparée à l'essence, rend la voiture en autopartage un choix économique<sup>18</sup>.

---

17 [Clem', Spécialiste de l'autopartage de véhicules électriques et de la recharge intelligente, consulté le 12 novembre 2021.](#)

18 *Informations recueillies auprès du service Albâtre Mobilités*



**Fig.16:** Photo de la station Albâtre Mobilités de Cany-Barville  
**Source:** Équipe UP, laboratoire TVES, Juillet 2021

# 1.3. LES ATTENTES ET LES BESOINS : LES RETOURS DE LA CONCERTATION

## 1.3.1 Mise en place de la concertation et «Caux-construction» du territoire

La concertation désigne l'acte d'échange, de discussion ou encore de débat entre plusieurs entités (habitant, citoyen, élu, entreprise etc.) autour d'une thématique en vue d'aboutir à une harmonisation vers un projet commun de tous. Souvent perçu comme flou, cet acte se différencie d'une négociation. En effet, la négociation a pour vocation de débloquer une situation par le biais d'une décision, là où la concertation n'en a pas l'obligation. La concertation peut néanmoins préparer une prise de décision ou la mise en œuvre d'actions cohérentes. La concertation n'est pas, non plus, une simple consultation puisque les acteurs de tous types doivent être intégrés au projet dès sa création quand la consultation vise à informer sur un projet déjà largement défini et dont l'avis des consultés peut n'avoir aucun impact dans la définition

et la mise en place du projet. Enfin, il faut aussi noter une distinction entre concertation et médiation puisque cette dernière nécessite l'intervention d'un tiers, neutre, pour faciliter la communication et l'échange entre les parties prenantes. L'équipe UP de l'Université de Lille n'est pas un tiers faisant office d'intermédiaire, elle est pleinement impliquée dans la concrétisation de la proposition de projet de mobilité. Les habitants du territoire sont engagés et sollicités dans ce travail puisque consulté à plusieurs reprises et de diverses manières, comme il sera détaillée par la suite. Enfin, il n'est nulle situation de conflit. C'est donc bien une concertation dont il est question dans ce processus de projet de mobilité commandité par la collectivité territoriale de la CCCA. Dans le domaine de l'aménagement du territoire, la concertation fait plei-

nement sens si elle est capable de mobiliser les acteurs, susciter le débat et qu'elle aboutit à la mise en place d'une dynamique, d'un mécanisme de co-construction d'un projet à l'échelle de la collectivité et plus. C'est le point de départ d'un processus démocratique organisé par les pouvoirs publics en place.

La concertation est induite par trois facteurs. Tout d'abord, une demande de la part de l'État afin de favoriser la compréhension des enjeux territoriaux, le dialogue constructif social et la gestion des ressources communes. En 2015, la loi NOTRe (Nouvelle Organisation Territoriale de la République) impose la mise en place d'un SRADDET (schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires) afin d'harmoniser les politiques

publiques en matière d'aménagement du territoire. Le SRADDET invite à la mise en place de concertations et d'enquêtes publiques.

La concertation est ici une volonté des élus de la CCCA d'initier un mouvement de dialogue, de débat d'idées. Cet élan de proximité et d'écoute est un signal d'engagement démocratique. Enfin, le succès d'une concertation réside dans une réponse sociale de la part des habitants en adéquation avec la proposition initiale de la collectivité. Sur l'échelle d'Arnstein (figure 17), la concertation s'inscrit dans la catégorie «Pouvoir effectif des citoyens», et plus précisément équivaut à la création d'un partenariat (soit la note de 6 sur 8) entre le pouvoir en place et les habitants.

**Fig.17:** L'échelle d'Arnstein

**Source:** [Agir-ese.org](https://agir-ese.org), consulté le 22 octobre 2021.

### 1.3.1.1 Approche méthodologique

La concertation s'impose comme la possibilité de répondre à une attente et correspondre à une demande en lien avec les usages. Face à l'augmentation des manifestations et de l'effervescence du mécontentement, la concertation semble adéquate pour offrir une voix aux citoyens et les inclure dans la prise de décision. Pourtant, une réelle difficulté de mise en œuvre est constatée, notamment liée à l'absence de référentiel, un manque de structuration et de méthodologies. Ainsi, les études montrent que le public ne répond pas toujours présent aux procédures existantes. Manque d'implication, difficultés à se projeter, sentiment de non-considération et difficulté de communication sont autant de problèmes auxquels peuvent être confrontés ceux qui tentent de jouer le jeu de la concertation. Comment mobiliser utilement les acteurs? Comment articuler les connaissances et compétences de chacun au profit d'un projet commun? Nombreux sont les professionnels et chercheurs qui

tendent d'innover pour répondre à ces préoccupations et mettre en place une véritable démocratie participative. Débats publics, conférences citoyennes, forums ouverts, théâtres, marches actives, ateliers, formulaires en ligne. Autant de méthodes expérimentées ayant toutes des avantages mais aussi des limites. La difficulté majeure reste la gestion de l'information, de sa trace et sa transmission. La démarche développée par les chercheurs de l'université de Lille depuis plusieurs années consiste à analyser ces diverses approches, à valoriser les résultats de leurs observations pour créer une organisation durable au sein d'un processus innovant. L'actuelle proposition du laboratoire UP mêle approches classiques et novatrices, grâce à l'utilisation des Technologies de l'Information et de la Communication (TIC/NTIC).

Toutes les actions menées ont une démarche «centrée utilisateur», assurant une qualité de manœuvres en lien

avec les attentes des utilisateurs. L'implication des habitants a été rendue possible de diverses manières, passant du simple questionnaire en ligne jusqu'à l'entretien individuel. Pour maximiser la participation il faut multiplier les outils. Ceux-ci doivent pouvoir proposer différents degrés d'implication, de compétences et de temps requis afin de permettre au plus grand nombre de trouver la solution la plus adaptée. La complémentarité des propositions crée une combinaison efficace. Les participants ont pu jouer le double rôle, tantôt cas d'étude, tantôt co-designer du territoire de demain. Les études ne portaient pas sur l'utilisateur en soi. Elles étaient orientées par les usages de celui-ci en matière de mobilité et d'utilisation du territoire: constatation, explication des mobilités actuellement privilégiées, mise en avant des manques et besoins. Il était nécessaire d'identifier les pratiques réelles et leurs justifications afin de comprendre comment y répondre convenablement.

### 1.3.1.2 Questionnaire

En complément de la concertation nous avons mis en place un questionnaire via la plateforme google forms. Ce questionnaire est ouvert à tous mais se focalise sur les mobilités existantes et possibles de la CCCA.



## UP Territoires d'Albâtre - Enquête Mobilités

Le Laboratoire TVES de l'Université de Lille et la Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre organisent une concertation sur les déplacements, les transports et les connexions. Ce questionnaire est destiné aux habitants, aux actifs, aux professionnels, aux entreprises, aux jeunes, aux touristes, et aux visiteurs du territoire. Il servira à établir les besoins et à se projeter dans l'avenir.

Ce questionnaire est anonyme. Il nécessite 10 à 15 minutes et les réponses serviront à mieux comprendre vos mobilités.

Une synthèse sera publiée sur le site [www.upalbatre.org](http://www.upalbatre.org). Vous pouvez également y retrouver le programme des ateliers participatifs prévus sur le territoire.

Toute l'équipe Up vous remercie de votre indispensable participation

**Fig.18:** Visuel du questionnaire sur les mobilités de la CCCA  
**Source:** Équipe UP, laboratoire TVES, Juin - Septembre 2021

Ce questionnaire aborde tout d'abord la démographie des participants:

- 1) Veuillez indiquer votre tranche d'âge
- 2) Veuillez indiquer votre genre
- 3) A quel secteur d'activités appartenez-vous?
- 4) Veuillez détailler votre profession
- 5) Veuillez indiquer votre commune de résidence
- 6) Veuillez indiquer la ou les communes vers lesquelles vous vous déplacez le plus souvent (travail, études, famille, etc...)

Dans une deuxième partie le questionnaire aborde les mobilités des usagers:

- 7) Avez-vous le permis de conduire?
- 8) Combien de voitures votre foyer possède-t-il?
- 9) Combien de motos votre foyer possède-t-il?
- 10) Quels trajets faites-vous avec votre véhicule motorisé?

11) Possédez-vous un ou plusieurs vélos?

12) En dehors du vélo, possédez vous un ou plusieurs modes de transports doux (trottinette, gyropode, rollers, etc)?

13) Quels trajets faites-vous avec vos modes de transports doux?

14) Estimez-vous avoir les lieux adaptés pour garer les vélos dans les espaces que vous fréquentez?

15) Quelle est la portée de vos mobilités quotidiennes principales? (hors confinement)

16) Si vous n'avez pas de permis ou pas de voiture, comment organisez-vous vos déplacements au sein de la Côte d'Albâtre?

17) Rencontrez-vous des difficultés particulières en tant que piéton dans les communes que vous fréquentez?

18) Si vous avez répondu oui à la question précédente, pouvez-vous préciser le cadre ou contexte des difficultés rencontrées?

Dans une troisième section nous souhaitons connaître le point de vue des usagers du territoire. Notamment leur connaissance des options de mobilité qui existent au sein de la CCCA:

19) Avez vous connaissances des diverses options de transports en commun et transports à la demande qui desservent le territoire de la Côte d'Albâtre?

20) Quels transports en commun et transports à la demande qui desservent le territoire de la Côte d'Albâtre utilisez-vous?

21) A quelle fréquence utilisez-vous ces transports?

22) Quels sont, pour vous, les avantages des transports en commun de la Côte d'Albâtre?

Dans la quatrième et dernière partie du questionnaire, nous nous questionnons sur des pistes de projet que nous étudions à ce moment-là (train, cars, TAD, vélo, etc) ainsi que sur les propositions des questionnés:

23) La possibilité que le train revienne entre Saint-Valery-en-Caux et Yvetot vous intéresse-t-elle?

24) Avez vous des idées, des propositions ou des remarques sur les transports ferroviaires ?

25) La possibilité d'avoir un bus direct reliant Fécamp, Cany-Barville, Saint-Valery-en-Caux et Dieppe vous intéresse-t-elle?

26) Avez vous des idées, des propositions ou des remarques sur les transports en car ou bus ?

27) Une application d'autopartage et de covoiturage dédiée au territoire de la CCCA vous serait-elle utile?

28) Avez-vous des idées, des propositions ou des remarques sur les applications numériques liées aux transports et à la mobilité ?

29) Utiliseriez-vous un système de vélo

en libre service (à la fois en vélo électrique et en vélo classique)?

30) Avez-vous des idées, remarques, besoins ou propositions sur le vélo ou les pistes cyclables ? Des propositions d'amélioration ?

31) Si vous souhaitez être contacté pour suivre l'avancement de cette enquête, mais aussi des résultats de la concertation, vous pouvez indiquer votre adresse e-mail et / ou numéro de téléphone (Vous pouvez également suivre l'avancement de la concertation via le site [www.upalbatre.org](http://www.upalbatre.org)).

32) Avez-vous d'autres remarques générales ou d'autres propositions?

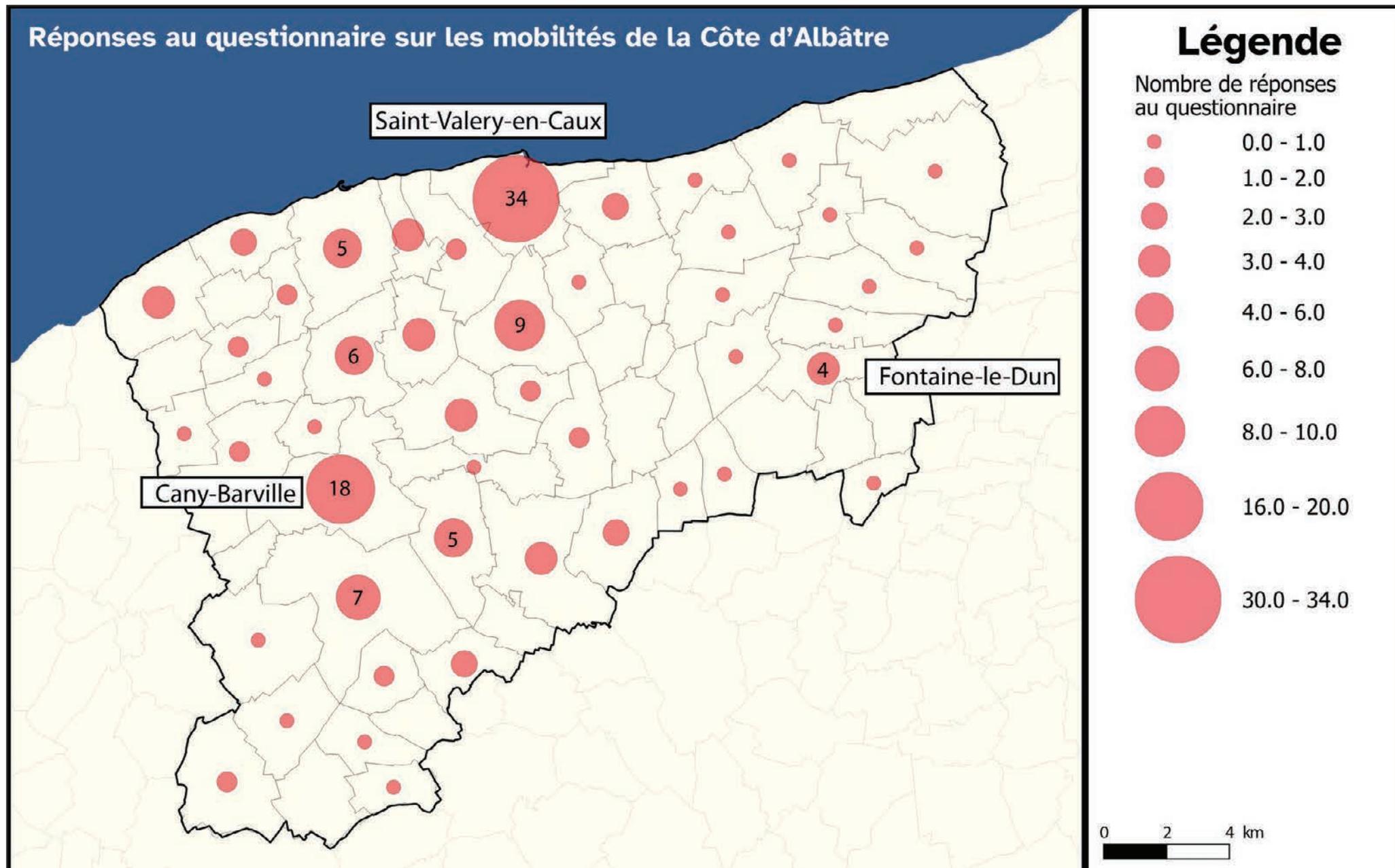
Le questionnaire à été diffusé sur le site prévu pour la concertation, auprès d'Albâtre Développement, auprès des élus de la CCCA, sur des réseaux sociaux ainsi qu'à travers des flyers et posters en relation avec les stands et ateliers de concertation. Ce questionnaire fut ouvert entre Juin et Septembre 2021 et à recueilli 184 réponses. Sans trop de surprise, les communes les plus peuplées ou ayant accueilli un atelier ou

stand de concertation, ont répondu plus souvent au questionnaire (Fig. 19).

Les réponses de ce questionnaire sont traitées et analysées dans la partie 1.3.3 à travers les thématiques de l'indépendance des trajets, la volonté de développer le vélo et les transports collectifs. Néanmoins, ajoutons quelques éléments de réponse du questionnaire ici concernant la population étudiée:

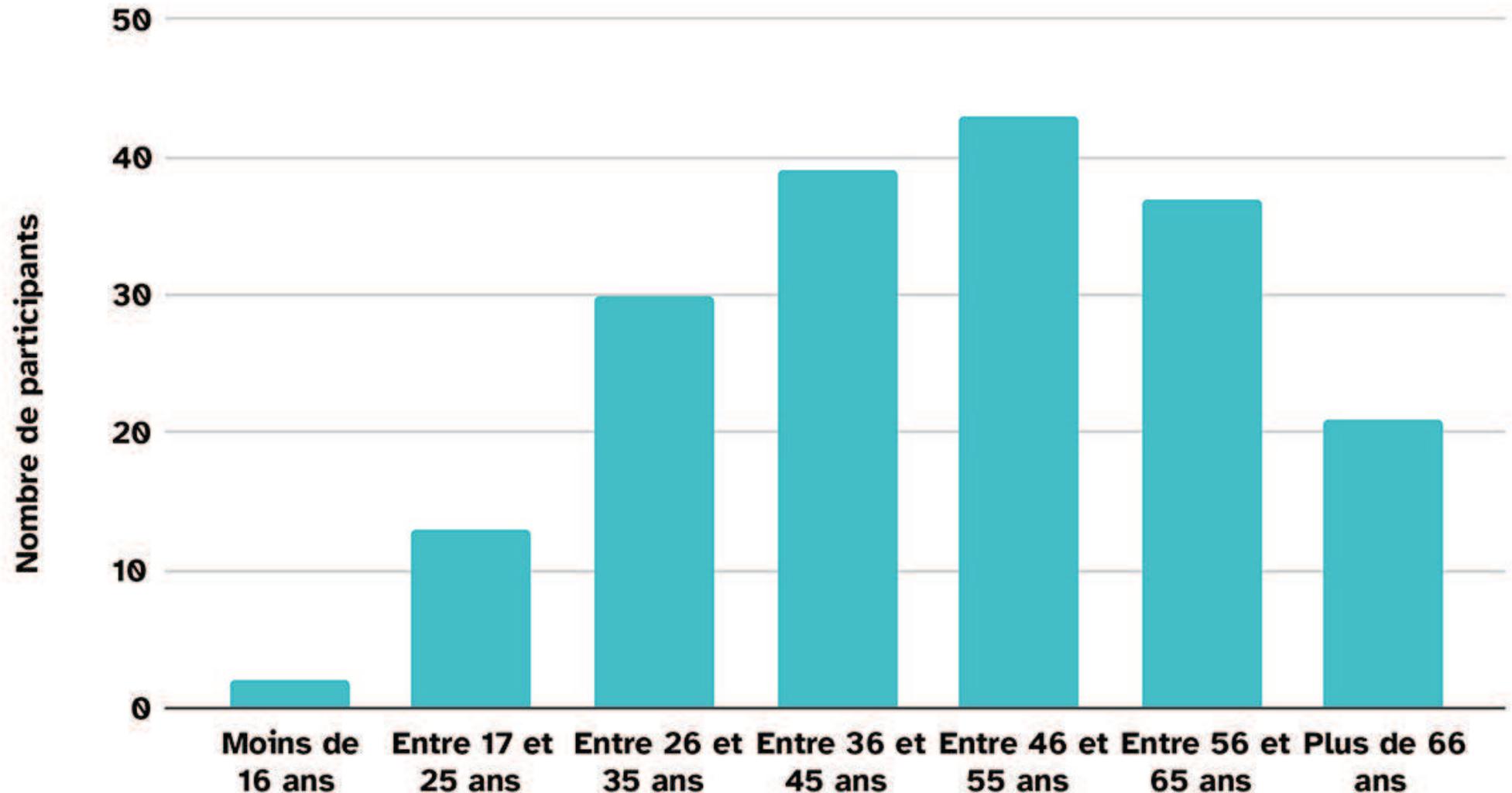
Les répondants du questionnaire sont en majorité âgés entre 36 et 65 ans. Peu de répondants sont en dessous des 17 ans et la majorité des répondants sont des femmes. (61,1%). De plus, même si les secteurs d'activités des répondants sont variés, une majorité travaille dans les services et les collectivités territoriales.

La plupart des répondants ont déclaré effectuer des trajets entre 10 et 30 km. Ce qui nous situe dans le triangle Dieppe-Fécamp-Yvetot et correspond aux bassins de mobilités évoqués précédemment.



**Fig.19:** Nombre de réponses au questionnaire sur la mobilité de la Côte d'Albâtre  
**Source:** Équipe UP , laboratoire TVES, Septembre 2021

# Tranche d'âge des répondants du questionnaire



**Fig.20:** Tranche d'âge des répondants du questionnaire

**Source:** Questionnaire juin-juillet 2021, équipe UP, laboratoire TVES, 2021

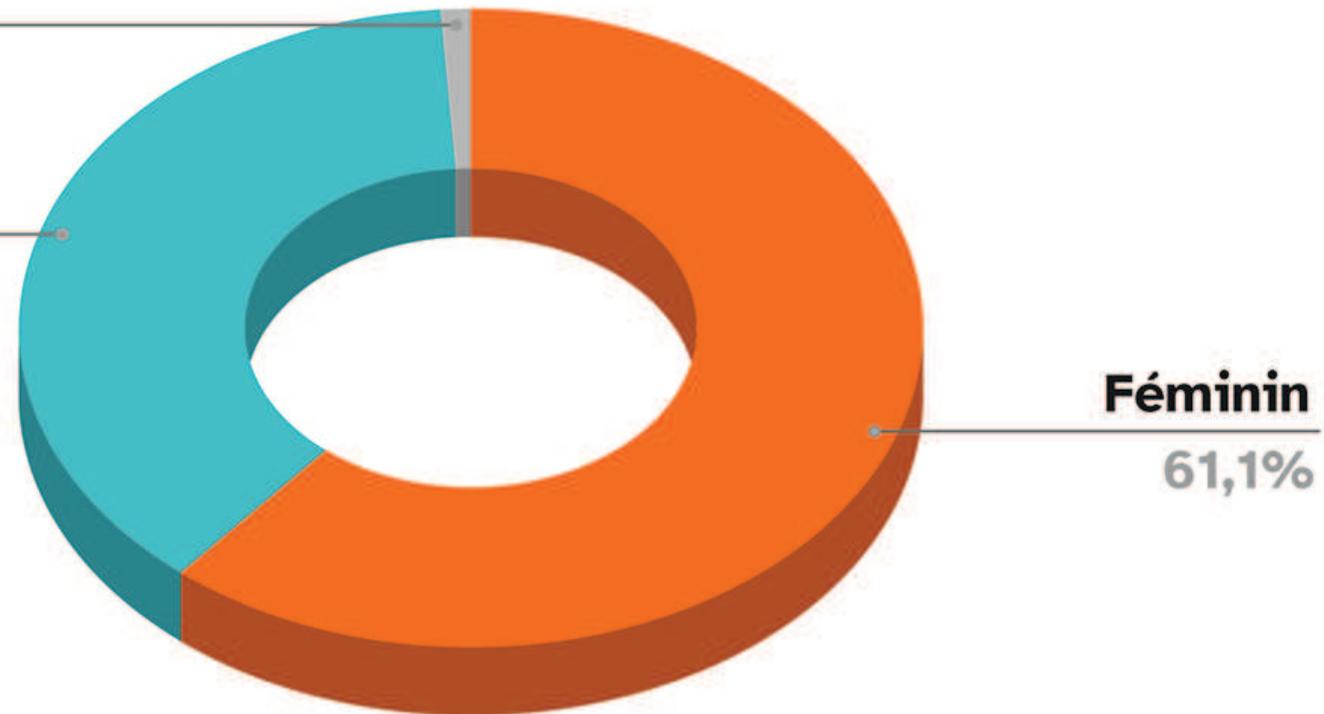
# Veillez indiquer votre genre

**Ne souhaite**

1,1%

**Masculin**

37,8%



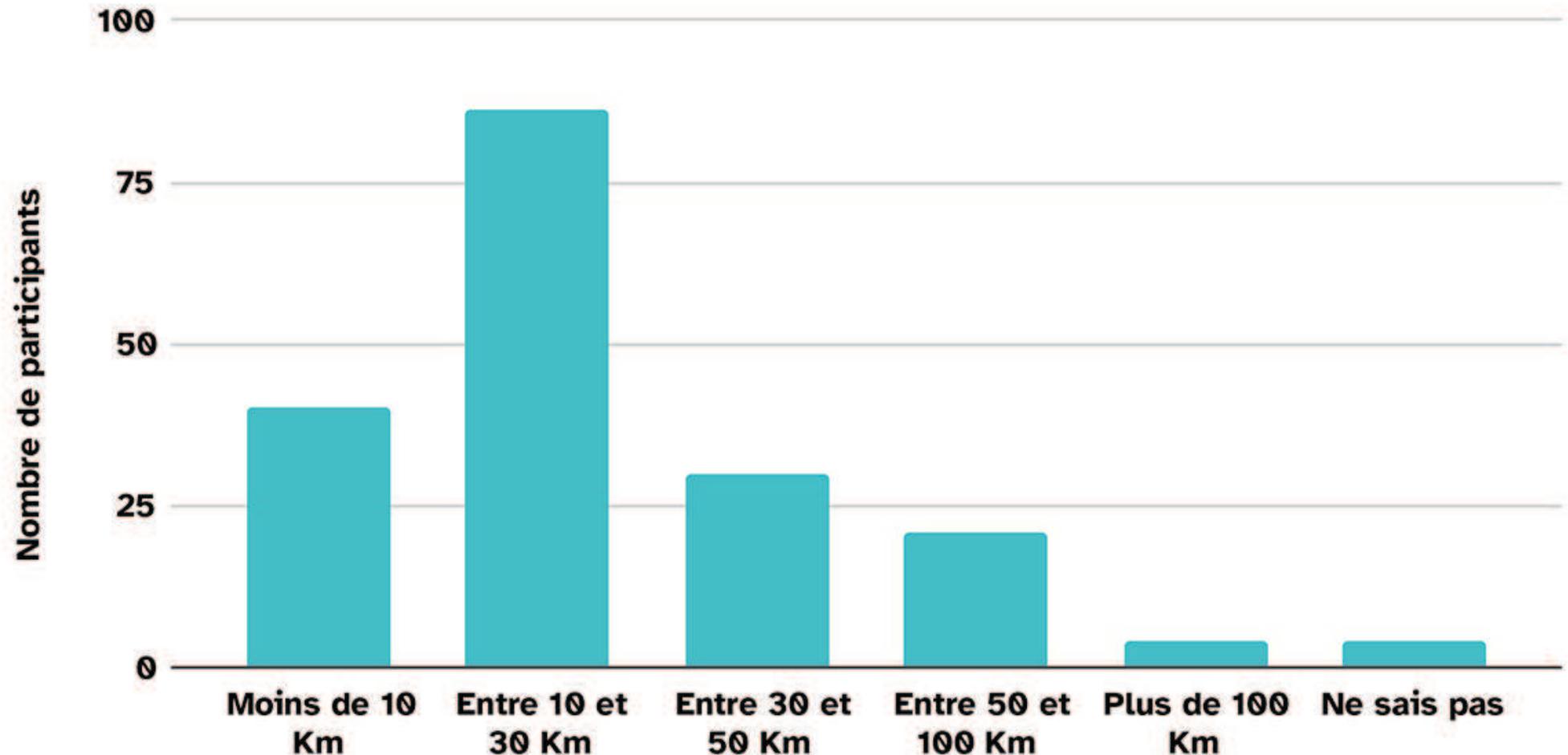
**Féminin**

61,1%

**Fig.21:** Genre des répondants du questionnaire

**Source:** Questionnaire juin-juillet 2021, équipe UP, laboratoire TVES, 2021

## Quelle est la portée de vos mobilités quotidiennes principales? (hors confinement)



**Fig.22:** Portée des mobilités des répondants du questionnaire

**Source:** Questionnaire juin-juillet 2021, équipe UP, laboratoire TVES, 2021

### 1.3.1.3 Site web

En complémentarité au questionnaire, nous avons mis en place entre mars et mai 2021, un site internet qui sert de support à la concertation. Ce site cumule plusieurs fonctions:

- Explication du contexte autour du concours UP Territoire d'Albâtre
- Galerie des projets du concours UP Territoire d'Albâtre
- Explication des différents axes de projets mobilités présentés en ateliers et stands de concertation
- Plateforme du questionnaire
- Espace de contact
- Future galerie des séances de concertation réalisées en juin et juillet 2021
- Support des projets de mobilité retenus

Ce site web est disponible à l'adresse [www.upalbatre.org](http://www.upalbatre.org)

Il est voué à rester une plateforme d'explication et de concertation entre les acteurs du territoire, les usagers, le laboratoire TVES ainsi que la communauté de communes de la Côte d'Albâtre.



**Fig.23:** Exemple de visuels du site web [www.upalbatre.org](http://www.upalbatre.org)  
**Source:** Équipe UP, laboratoire TVES, Mai 2021

### 1.3.1.4 Rencontres avec les habitants

L'équipe UP a investi le territoire à la rencontre de ses habitants. Un planing d'interventions a été construit en amont et validé par la Communauté de Communes. Le calendrier d'actions se compose d'une sélection de spots et d'événements permettant de couvrir une large zone géographique du territoire et de rendre maximal l'éventail du panel de personnes rencontrées: public et privé, professionnels et particuliers, jeunes et aînés. Les réseaux sociaux et le site internet ont relayés les informations - lieux et heures des événements afin d'assurer le succès de ceux-ci. Des flyers et affiches ont été distribués dans des points de vie locaux (boucherie, boulangerie, mairie etc.).

#### Présentations participatives

Six rencontres participatifs se sont tenus dans plusieurs endroits, avec des acteurs différents:

- Atelier participatif dans la salle du bailliage de Caux, à Cany-Barville
- Rencontre avec les professionnels d'Albâtre Développement
- Intervention auprès des jeunes du collège Louis Bouilhet, à Cany-Barville
- Mise à disposition des outils pour les employés du siège de la Communauté de Communes
- Atelier participatif dans la salle Cauchoise, Grainville-la-Teinturière
- Présentation de propositions de projet de mobilité aux élus de la CCCA

Ces temps d'échanges avaient une durée de deux heures environ avec un public présent sur l'entièreté de la plage proposée. Le créneau se divisait en diverses phases actives et passives. A son arrivée, le participant pouvait visiter

une mini-exposition retraçant l'histoire du lien entre la CCCA et le laboratoire, la genèse de ce projet et diverses propositions d'aménagement. Cette mise en bouche permet de s'imprégner de l'atmosphère du projet et offre l'opportunité d'avoir un premier échange avec l'équipe du laboratoire. Un second temps propose de devenir actif via la création de cartes mentales prospectives: une page vierge sur laquelle la personne est guidée dans la création d'une carte représentant les limites de son territoire, puis les axes structurants, divers points de repères, les atouts majeurs, les lieux de dangerosité, les lieux de confort, les points d'amélioration, les moyens de déplacement, etc. Ces représentations cartographiques délivrent des informations très personnelles sur la vision et la constitution de son territoire, sur l'organisation de ses déplacements comme offre de transport, et sur l'identification de la demande en termes de besoins. Cette phase de réalisation de cartes mentales est une méthode d'investigations qui permet



**Fig.24:** Rencontre avec les professionnels d'Albâtre Développement  
**Source:** Équipe UP, laboratoire TVES, 2021

de localiser les besoins de mobilité et de faire correspondre aux besoins les possibles propositions d'équipements.

La séquence de concertation commence ensuite. Celle-ci est entièrement enregistrée pour pouvoir être ré-analysée à posteriori. Une vidéo introductive pointe la beauté du territoire, sa richesse, ses habitants et leurs visions. Avant même une quelconque prise de parole, ce reportage, doucement, invite chaque personne à comprendre l'importance de sa présence. Silence. L'équipe se présente alors et invite chacun des participants à faire de même en précisant la motivation de leur présence. Ce bris-de-glace pose les premières billes sur l'aire de jeu et induit d'emblée de nombreux échanges et réactions de part et d'autre. La séance se déroule ensuite selon un schéma prédéfini. Les thèmes se succèdent, toujours introduit par une animation, une cartographie de l'état actuel et prospective. Le tout est accompagné d'une question guidant le débat. Chacun est libre de réagir à la cartographie et/ ou question. Les

propositions de l'équipe Up font écho à une connaissance du territoire et de son passé, aux précédents travaux avec la CCCA. Les points de vues et prises de positions des participants sont entendus, débattus et mis en parallèle avec les propositions de l'équipe et l'avis d'autres personnes. Un sujet est considéré comme clos si les parties prenantes vont dans le même sens ou si l'échange s'éternise et qu'une conciliation ne semble pas envisageable pour le moment. Auquel cas il faudra tenir compte des divergences et formuler une hypothèse pouvant satisfaire les concernés. En fin de séance, un rappel des grands axes développés permet de se remémorer le travail effectué et de produire une assertion. Un dernier temps permet d'ouvrir à d'autres sujets, rappeler le calendrier de concertation, inviter à remplir le formulaire en ligne si cela n'a pas encore été fait. Il est important de remercier chacun des participants pour leurs apports et contributions diverses. Il est aussi important de notifier que tous ces résultats seront accessibles en ligne après la soumis-

sion de proposition de projet auprès de la CCCA. Les participants pourront aussi y retrouver les résultats et analyses du questionnaire en ligne, l'ebook des propositions ainsi que divers médias.

Quatre stands de concertation ont été implantés afin de pouvoir solliciter plus légèrement les usagers lors de leurs activités de vie classiques. L'équipe de l'université de Lille s'est ainsi installée sur les sites :

- Du marché de Cany-Barville
- Du marché de Fontaine-le-Dun
- Du lac de Caniel
- Du marché de Saint-Valery-en-Caux

Ces formats permettent d'échanger plus librement avec la population. Ces temps de discussion furent une base colossale d'informations pertinentes.



**Fig.25:** Atelier participatif dans la salle Cauchoise, Grainville-la-Teinturière  
**Source:** Équipe UP, laboratoire TVES, 2021

## Entretiens individuels

Lors des interventions sur les stands de concertation, le dispositif de médiation se trouve sous une tente noire, accolé à une table extérieure sur laquelle sont mises à disposition des photos comparatives du territoire d'hier et d'aujourd'hui. Ces photographies font souvent office d'accroche avec les habitants. Curiosité, nostalgie, reminiscence. Les langues se délient facilement, le dialogue est entamé. Une première discussion permet d'obtenir de précieuses informations: Lieu d'habitat, lien au territoire, moyens de locomotions priorités mais aussi et surtout, l'envie ou non de prendre la parole et d'échanger sur le thème de la mobilité au sein de la CCCA. Ces entretiens individuels qualitatifs feront l'objet d'une prise de note à posteriori. L'échange se conclut par une invitation à pénétrer sous la tente pour découvrir un dispositif innovant de concertation et avoir l'opportunité de laisser une trace, sa propre trace, dans la mémoire de ce dispositif et de celui qui le maîtrise. Le temps moyen passé

avec un usager sous la tente est d'une quinzaine de minutes. Une voire deux thématiques sont sollicitées, selon le discours proposé par l'usager. Il est le maître du temps et du sujet. L'équipe est présente pour lui. La mécanique est sensiblement la même que lors d'ateliers: animation, cartographie et question entament l'échange sur une thématique voulue. C'est ensuite un tête-à-tête entre l'usager et l'équipe.

Une bulle temporaire de court terme pendant laquelle chacun apprend de l'autre, afin que la bulle n'explose et que le citoyen ne reprenne son chemin de vie, mettant fin à cet échange d'une grande richesse. Ce sont tous ces petits avis qui rendent possible la création d'un projet de territoire pour et par l'habitant. Chaque entrevue est enregistrée et des notes sont prises en direct.



**Fig.26:** Entretien individuel lors du marché de Saint-Valery-en-Caux  
**Source:** Équipe UP, laboratoire TVES, 2021



**Fig.27:** Stand de l'équipe UP lors du marché de Cany-Barville  
**Source:** Équipe UP, laboratoire TVES, 2021

### 1.3.1.5 Interactions maquette

#### Voir pour comprendre: un dispositif tangible de visualisation du territoire

Depuis plusieurs années, l'équipe UP s'appuie sur des dispositifs de représentations graphiques et tangibles du territoire pour faciliter l'échange dans le cadre de ses projets. Ces maquettes sont le fruit de la recherche scientifique sur la représentation, la concertation et la création d'un dialogue s'appuyant sur la technologie et l'art. Cette dynamique avait d'ailleurs été impulsée pour la première fois lors du concours international d'idées d'aménagement organisé pour la ville de Trouville. Une maquette augmentée permettait de voir du contenu animé et géolocalisé afin de découvrir le territoire, comprendre ses enjeux en vue d'en esquisser de possibles solutions à mettre en place. L'objectif d'un tel dispositif est une facilitation de l'appropriation du sujet. Comprendre un territoire et sa dynamique peut apparaître complexe pour un non-initié. Grâce à de tels outils, les participants du concours, quel que soit leur profil, ont pu appréhender la thématique. La

maquette réunit simultanément professionnels, habitants, spécialistes grâce à un langage commun et compréhensible: la lumière, ou l'image. Depuis cette première version, les expérimentations ont continué et les hypothèses ont été validées. La datavisualisation animée sur un objet tangible peut donner une nouvelle dimension à la représentation pour en faire un outil de concertation et de co-construction territoriale.

Cette fois encore, le travail de terrain a été réalisé avec l'appui d'un dispositif innovant de datavisualisation: Une maquette augmentée dites «hypermobile» du territoire de la CCCA. La «maquette hypermobile» a été conceptualisée comme un objet de concertation pouvant être transporté facilement (à l'arrière d'un véhicule ou via transport en commun) et dont le temps de mise en place est inférieur à 45 minutes. Cette version allégée doit faciliter et améliorer la concertation: rapidité

de montage et démontage, amoindrissement du poids, facilité de transport, reproductibilité et donc mobilité. Elle se voit aussi dotée de nouveaux attributs, offrant une démultiplication des capacités d'utilisation, une polyvalence, portant le travail de recherche à un niveau supérieur. La possibilité de changer les plateaux permet une modification de la zone d'étude et d'échelle rapidement.

VIDEO Résumé projet CCCA



**Fig.28:** Dispositif de médiation - Maquette CCCA  
**Source:** Équipe UP, laboratoire TVES, 2021

## Comprendre pour agir: la technologie au service des citoyens

La maquette du territoire est couplée à une régie vidéo spécifique afin de créer un dispositif de visualisation interactif. Des pico-projecteurs assurent l'augmentation du territoire en donnant vie à l'objet au travers de cartes et animations sur des thématiques variées. Ce fût le maillage territorial des mobilités dans le cadre de cette concertation. Une tablette permet, au travers d'une application dédiée, le pilotage afin de fluidifier l'échange avec les spectateurs; la technique doit être invisible aux yeux de tous. L'application donne aussi lieu à un changement majeur: la possibilité de devenir acteur en dessinant sur la maquette en temps réel. Chaque utilisateur peut s'accaparer le dispositif, visualiser les cartes de concertations proposées ou s'en affranchir et partir d'un modèle vierge du territoire afin de créer sa carte. Un dessin peut alors être créé via l'utilisation des outils crayon, texte et pictogrammes pour signifier un besoin, un avis, une idée, voire même une solution. Cette fonctionnalité a été

majoritairement utilisée lors des marchés et avec les élèves du collège. Ce programme offre la possibilité d'avoir un support unique et personnalisé, en adéquation avec l'utilisateur et ses besoins. Ce dernier se sent intégralement partie prenante de la concertation puisqu'elle est centrée sur lui-même. Ses besoins

guident et induisent la création du fond de carte. Ses usages quotidiens et son discours remplissent la carte de données personnelles. L'échange terminé, la carte est sauvegardée dans un entrepôt de données et pourra être exploitée ensuite pour l'analyse des besoins.

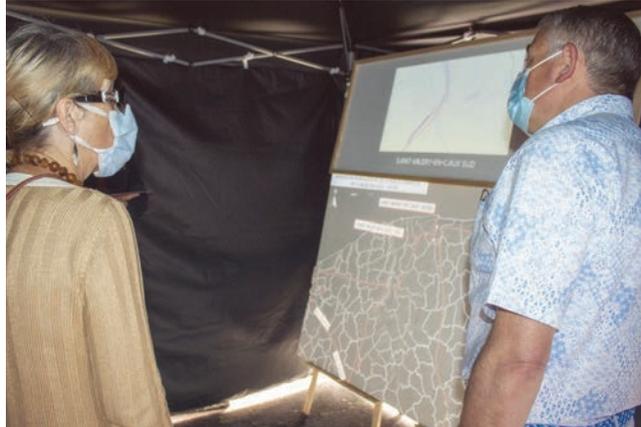
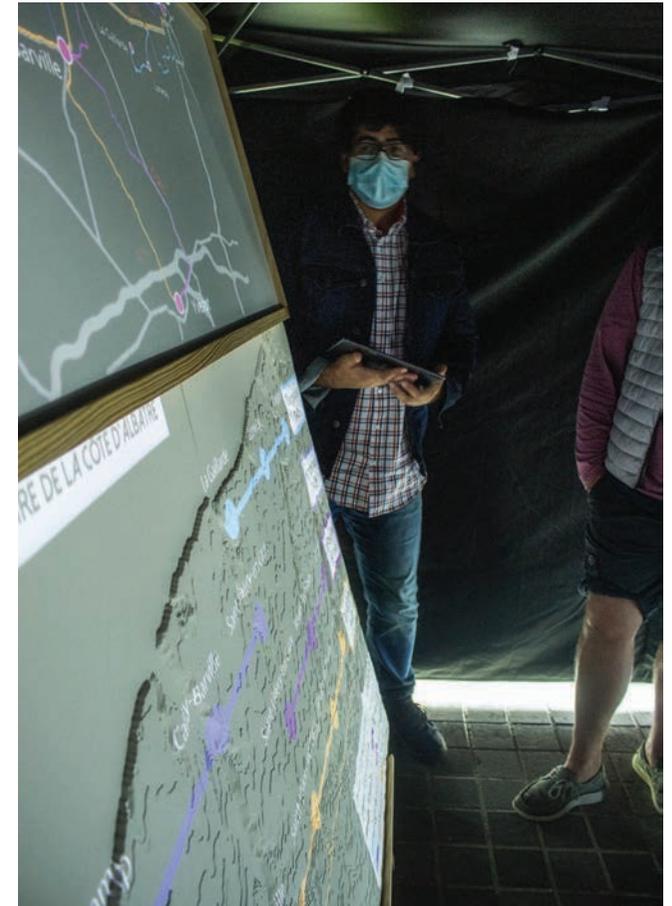
VIDEO Concertation 2021

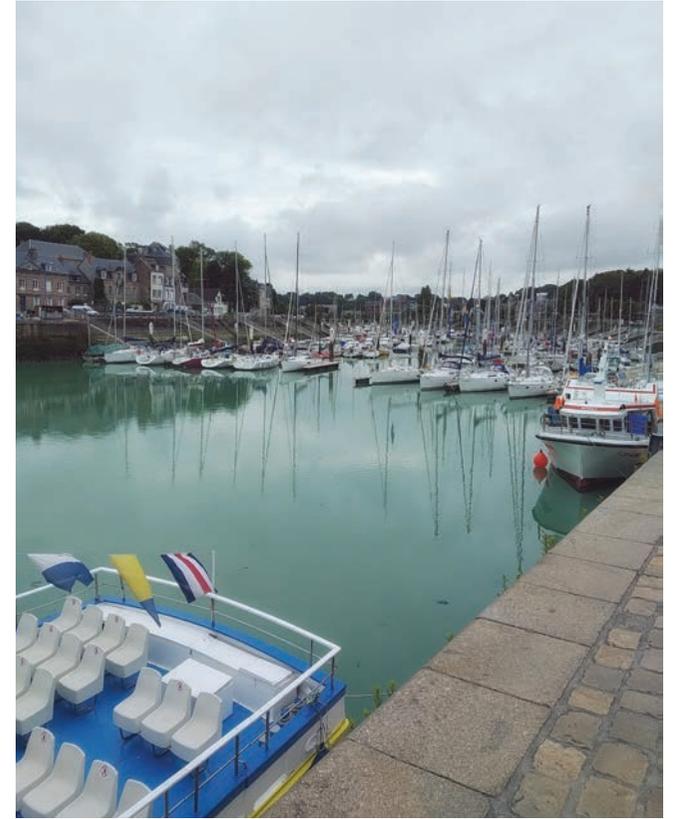


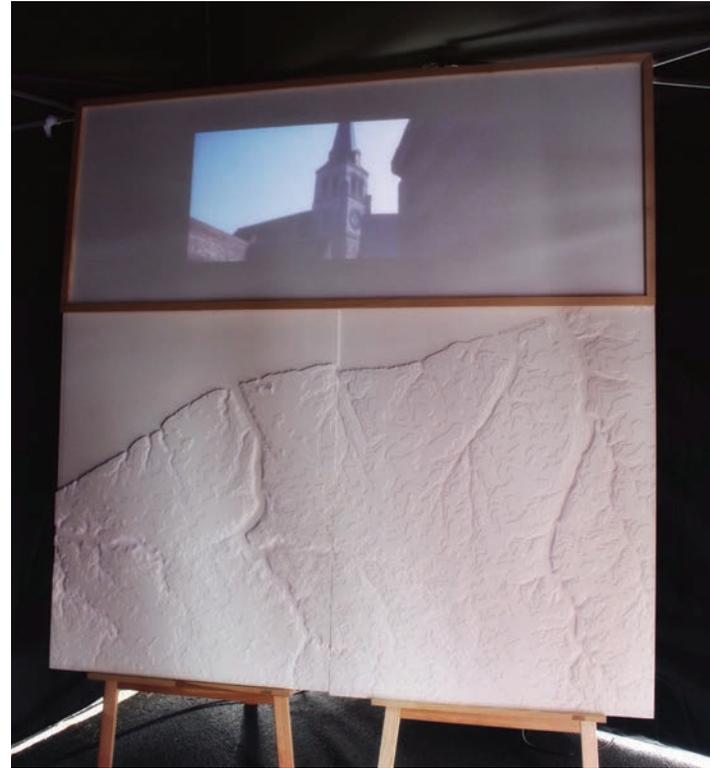
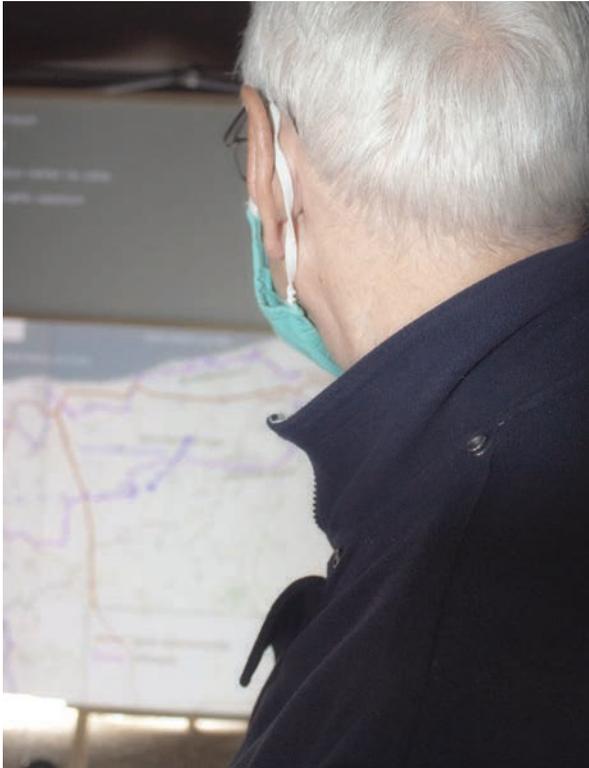
**Fig.29:** Séance de concertation avec une famille au lac de Caniel

**Source:** Équipe UP, laboratoire TVES, 2021

## 1.3.2 Photos, Observation de terrain

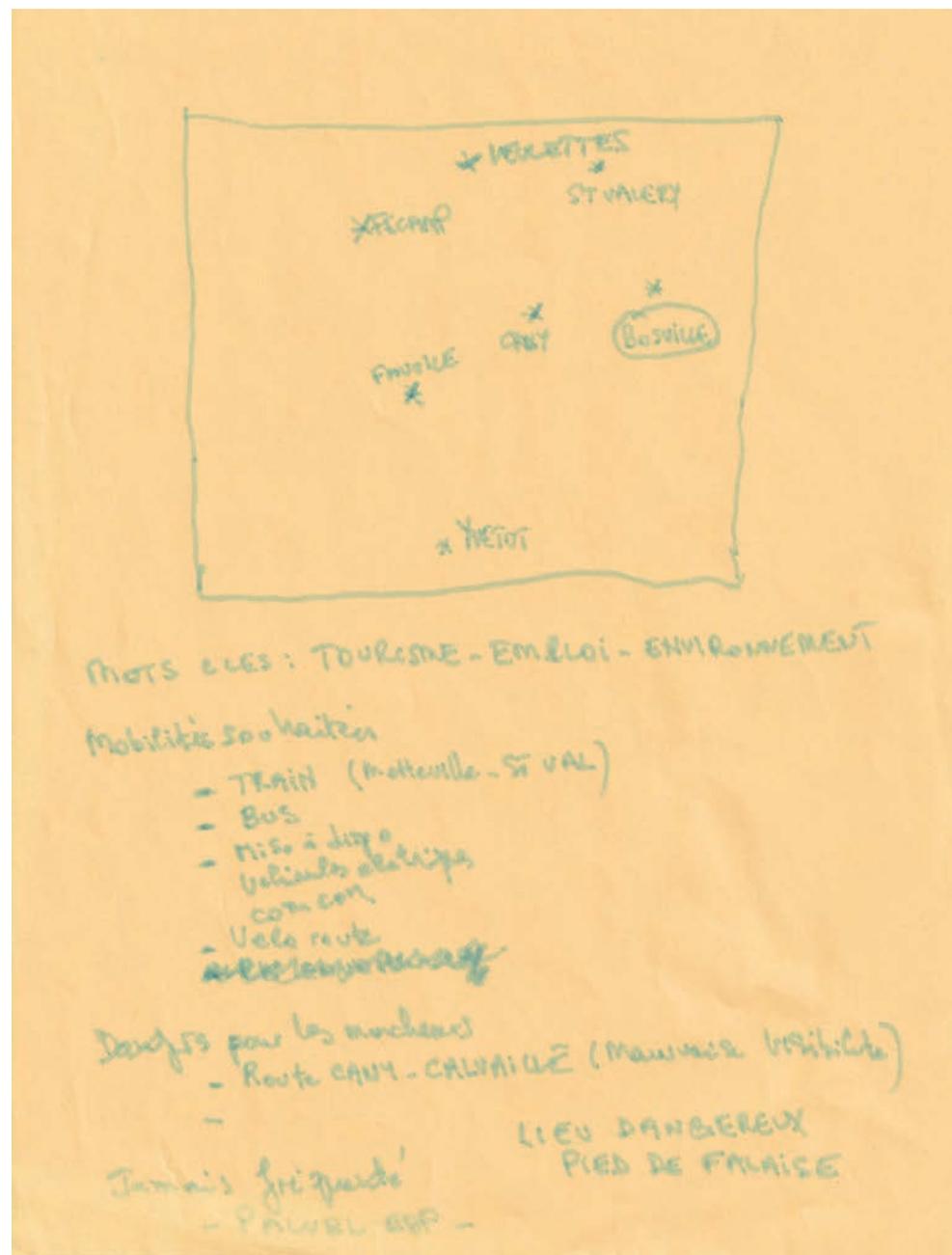
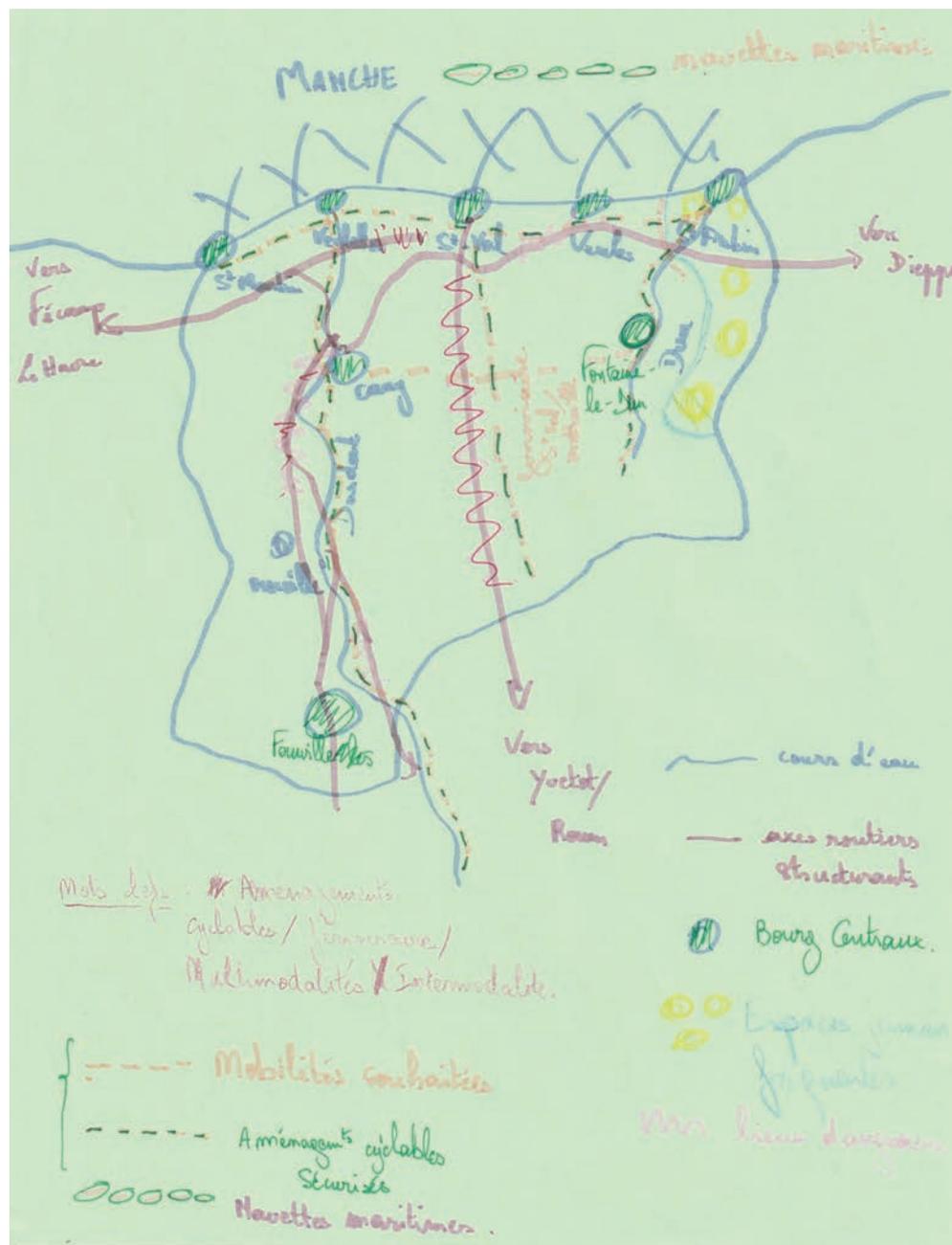








## Cartes mentales issues de la concertation



# lieux dangereux.

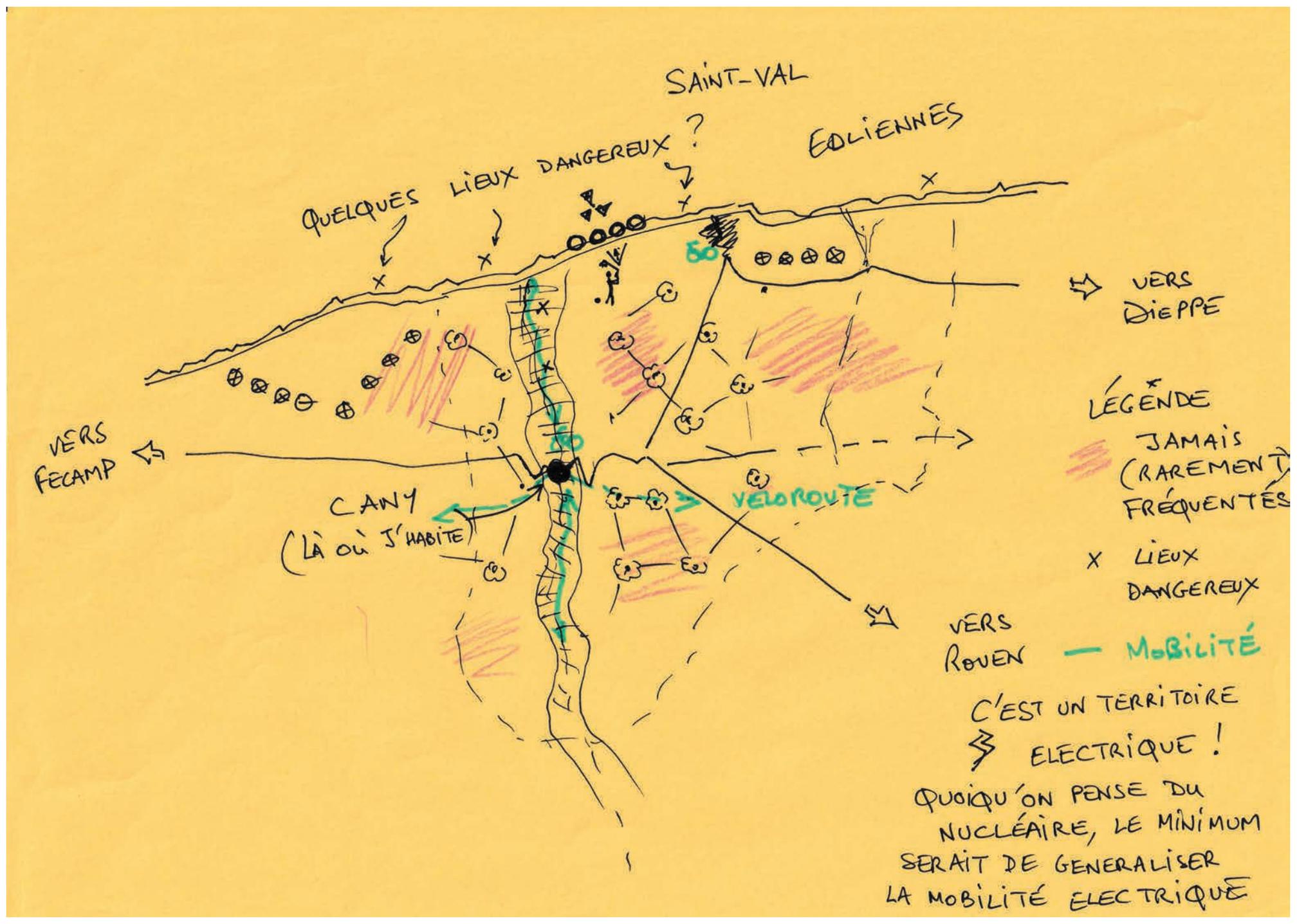


## mot clés -

tourisme  
hébergement  
transport.

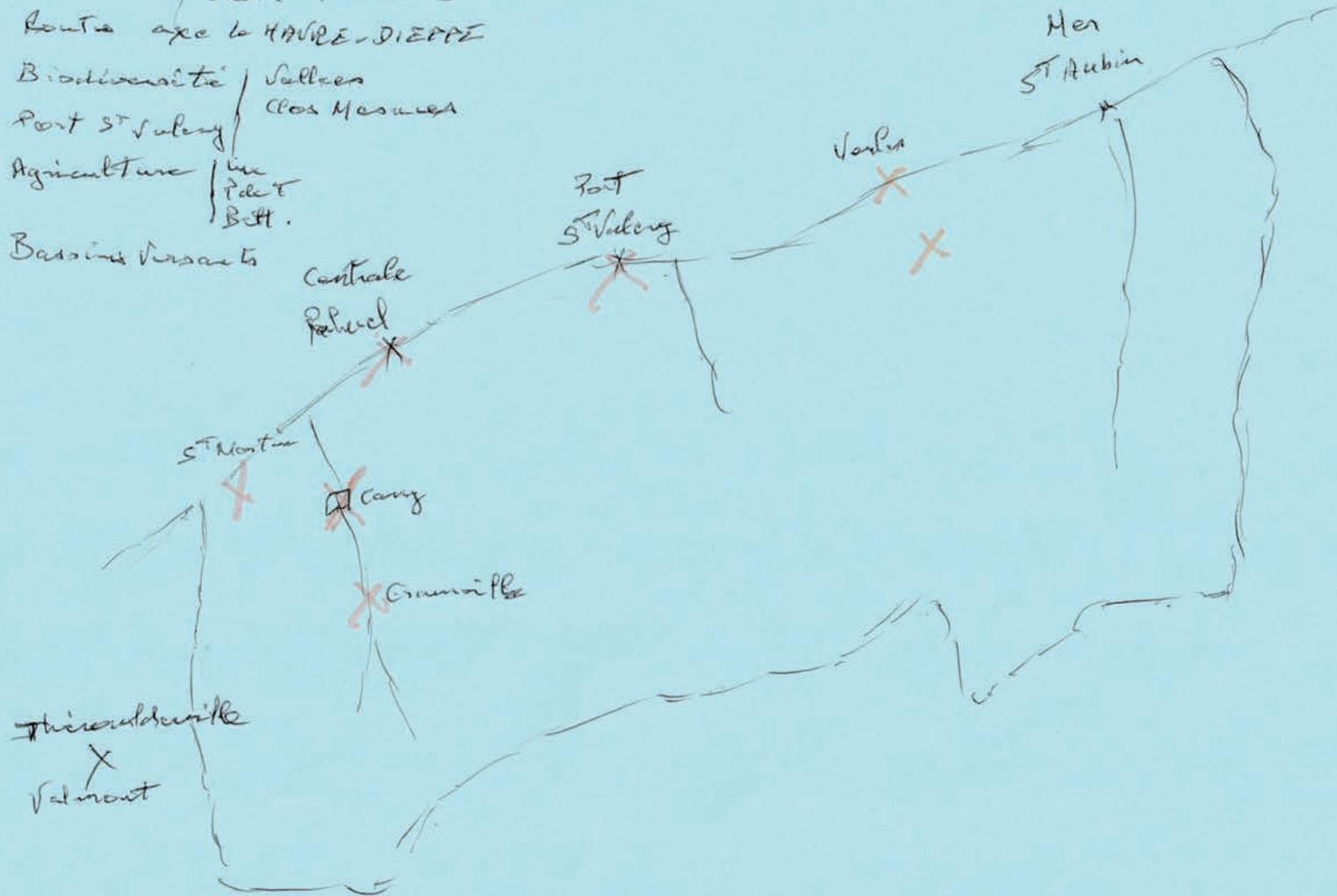
## Souhait mobilité -

- Poursuivre les voies cyclables vers le sud du territoire
- Navette à la demande
- location vélos électriques
- covoiturage vers villes.

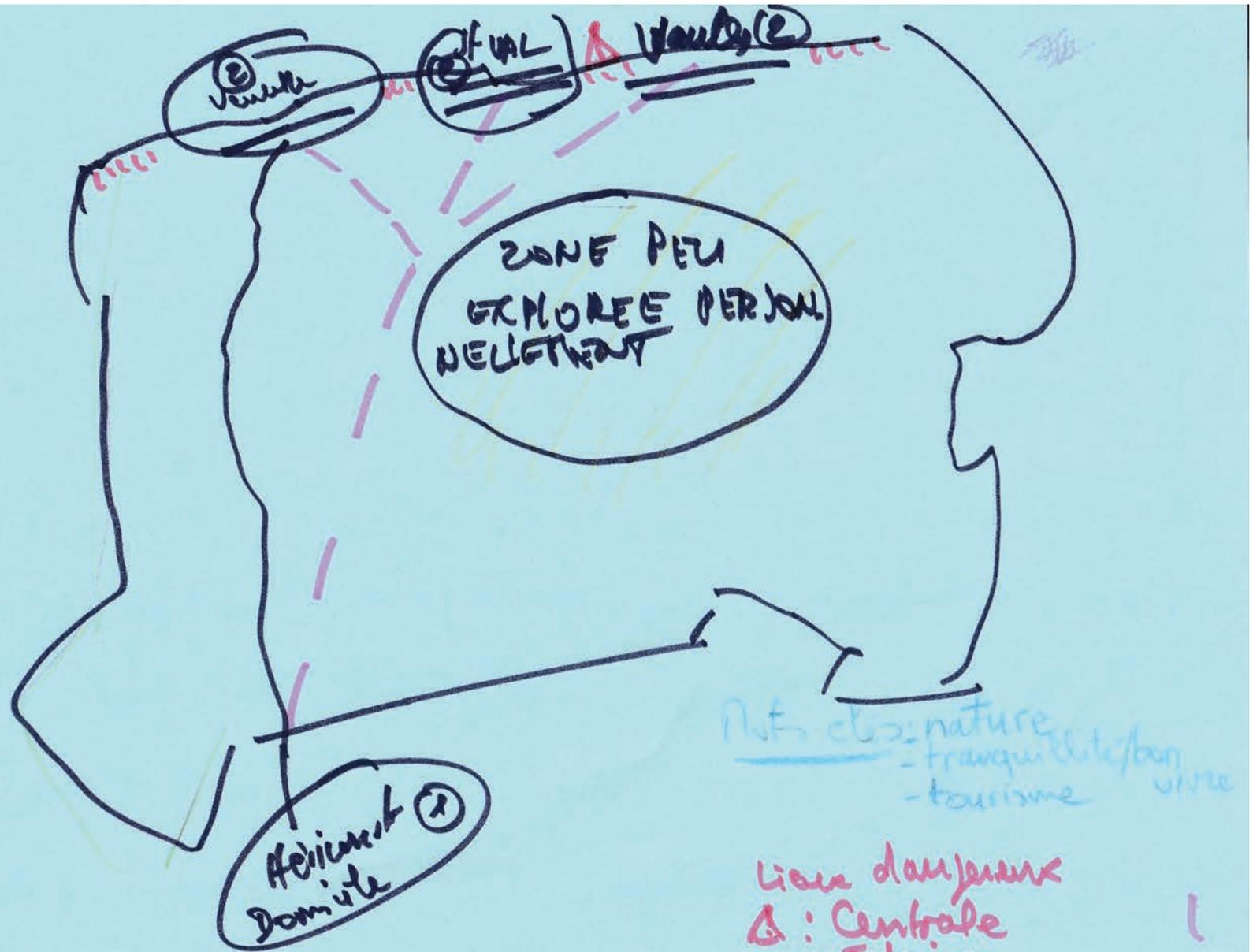


# Typo des zones

- Tourisme / Plages  
Vie route
- Energie / Centrale  
Eau → Fleuves
- Route axe la HAUTE-DIEPPE
- Biodiversité / Vallées  
Clos Mesures
- Port St Valery /  
Pêch.  
Bett.
- Bassins Versants



Emploi  
Maisons de retraite



Aut. obs: nature  
 - tranquillité / bon vivre  
 - tourisme

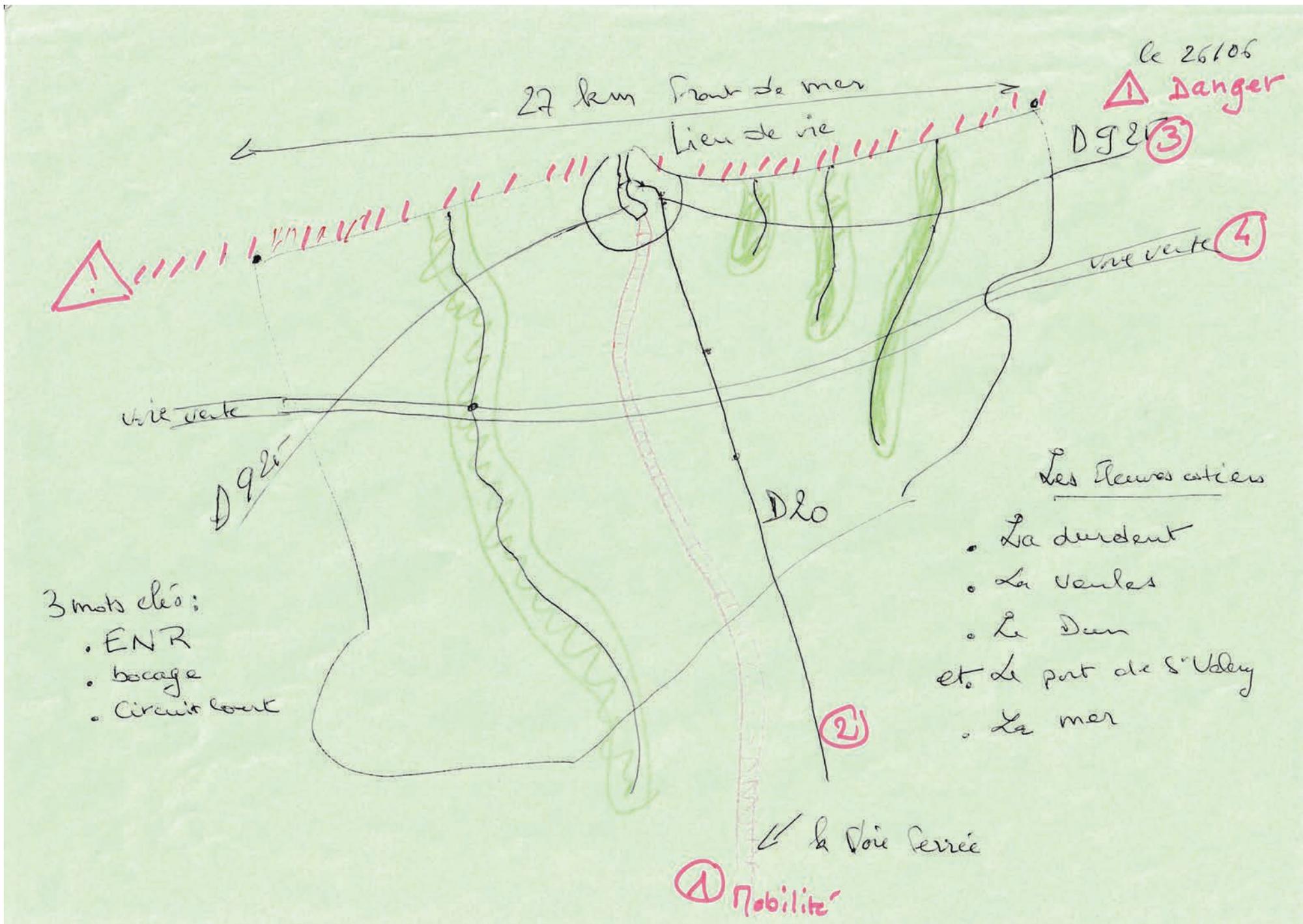
Lieux dangereux

△ : Centrale

||||| : Falaise

No Balises: train / basé la demande  
 couverture - fori partuè

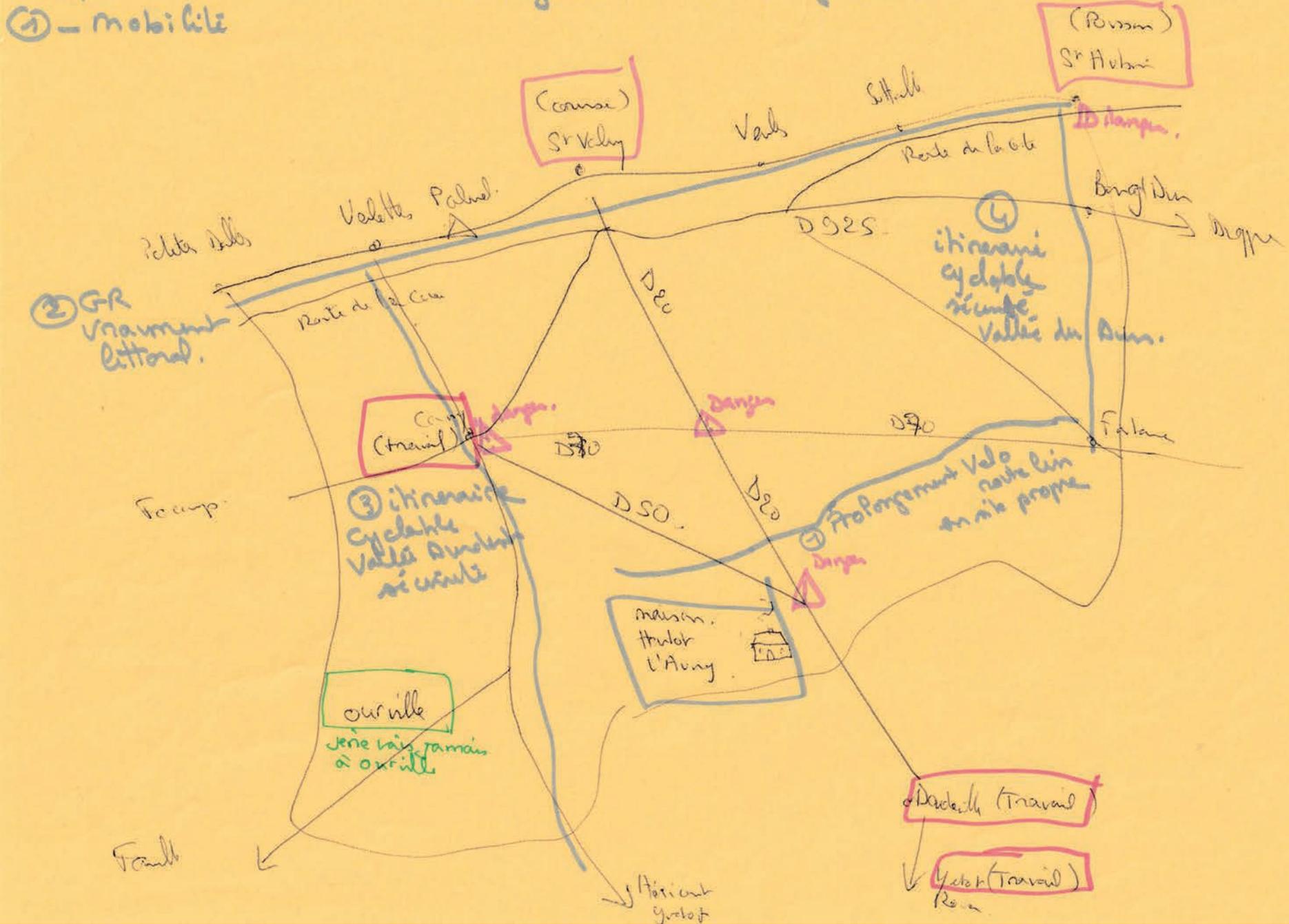
- ① Domicile
- ② Lieux touristiques intéressants (Baud de Per)
- Zone peu fréquentées





□ maison  
 ① - mobilité

# Aménagement ménagement durable



## 1.3.3 Analyse de la concertation

Nous aborderons les résultats des différentes concertation sous trois axes:

- Développer l'indépendance des sans permis
- La montée en puissance du vélo
- Une envie de transport collectif et personnalisé

Ces sections abordent une analyse faite auprès des résultats des diverses concertations (concours 2015, questionnaire, entretiens, stands et ateliers de concertation). Des citations de participants des ateliers, stands et questionnaires accompagnent ces sections.

### 1.3.3.1 Développer l'indépendance des plus jeunes, des plus âgés et des sans permis

#### Quelle indépendance pour les habitants des territoires ruraux ?

La vie sur le territoire de la Côte d'Albâtre est dominée par les distances typiques des campagnes françaises. Cette distance est une barrière pour certaines mobilités (vélo, marche à pied, etc) et contraint donc le type de mobilités qui permettent d'effectuer les trajets les plus importants au quotidien. La voiture, les cars et le train sont les principaux véhicules qui permettent de réaliser les trajets longs des campagnes. Mais des dizaines d'années de déserti-

fication ferroviaire et de limitation des transports collectifs n'ont laissé, comme seule alternative, que la voiture. L'indépendance des mobilités de chacun est donc souvent définie par la voiture: est-on trop jeune pour conduire? trop âgé? en bonne santé? a-t-on les moyens de payer l'essence, l'assurance, l'entretien, le permis et le véhicule? Toutes ces questions dressent des barrières à l'accès à la voiture. Ainsi, la voiture ne permet pas l'indépendance pour tous et

toutes. De plus, la voiture est aujourd'hui de plus en plus contestée de par son impact environnemental (cf partie 1.2.1). Face aux ambitions des territoires ruraux, à savoir, principalement maintenir sa population sur son territoire (cf partie 1.2.4), l'indépendance de ses habitants passe par son indépendance en mobilités. Or, comme nous l'avons vu, plusieurs classes d'âge, de santé et socio-économiques ne peuvent pas compter sur la voiture comme moyen d'indépendance.

## Extraits issus de la concertation

### Extrait audio de l'atelier de concertation avec Albâtre développement



*« Rien que pour passer le bac, ils sont obligés de venir à 8h00 du matin pour le passer l'après-midi. [...] Ce problème de mobilité fait que l'attractivité du territoire n'est pas là pour eux. Ils ont des bus pour les emmener à l'école ou les ramener chez eux le soir, mais ils ne peuvent pas profiter d'une ville ou d'un territoire pour pouvoir se déplacer, rencontrer leurs amis, si nous, parents, on n'est pas là pour les emmener ou si on ne les fait pas prendre un risque en prenant un vélo. »*

### Extrait audio de l'atelier de concertation avec Albâtre développement



*« On perd cette jeunesse qui pourrait nous aider dans des recrutements parce qu'aujourd'hui on a du mal à recruter parce que les jeunes s'en vont. Si on ne développe pas des moyens de mobilités pour les jeunes aujourd'hui dans nos territoires, on les perdra, on perdra nos sociétés et on perdra l'attractivité du territoire. »*

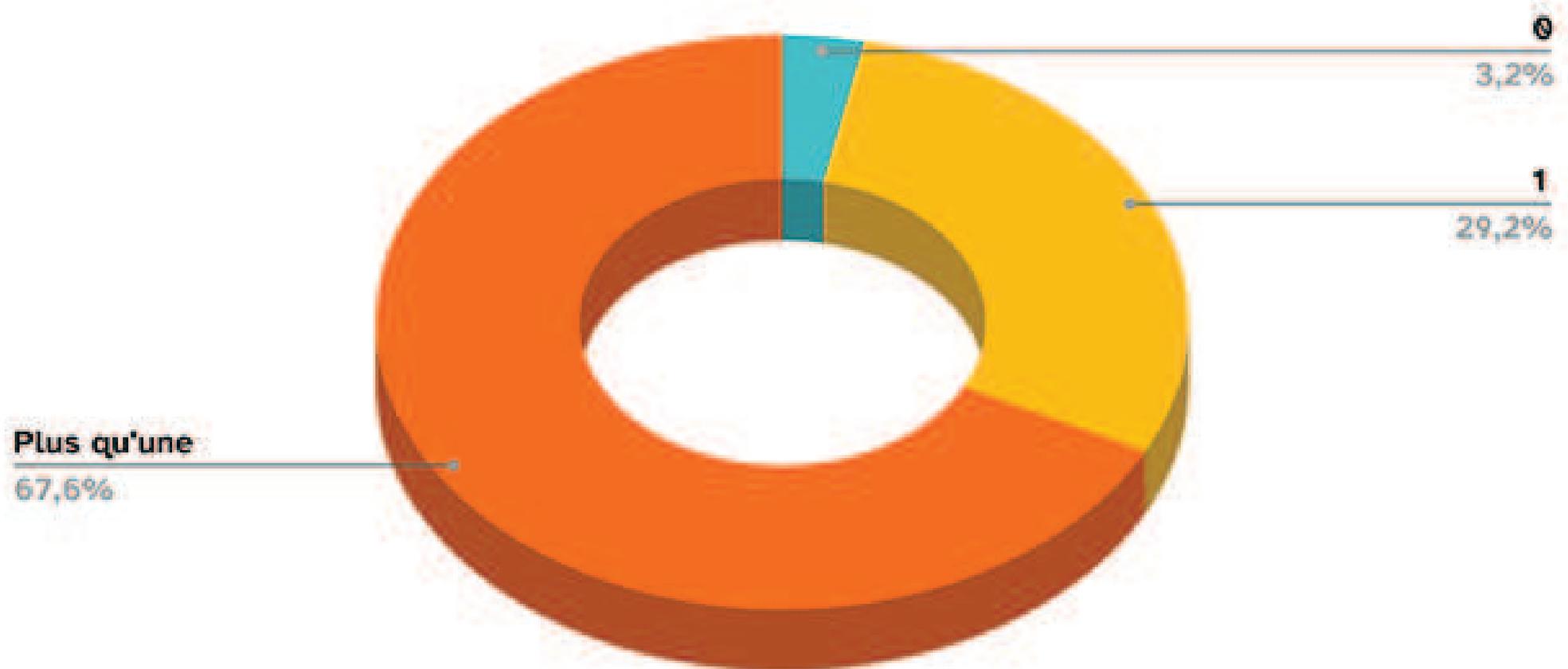
### Extrait audio de l'atelier de concertation avec Albâtre développement



- *« Est-ce que vous vous voyez rester déjà sur Fontaine-le-Dun ? »*
- *Je pense pas*
- *Si ça s'améliore pas, non.*
- *Oui voilà, s'il n'y a rien qui change, si ça reste comme ça, non.»*

*Extrait audio du stand de concertation de Fontaine-le-Dun*

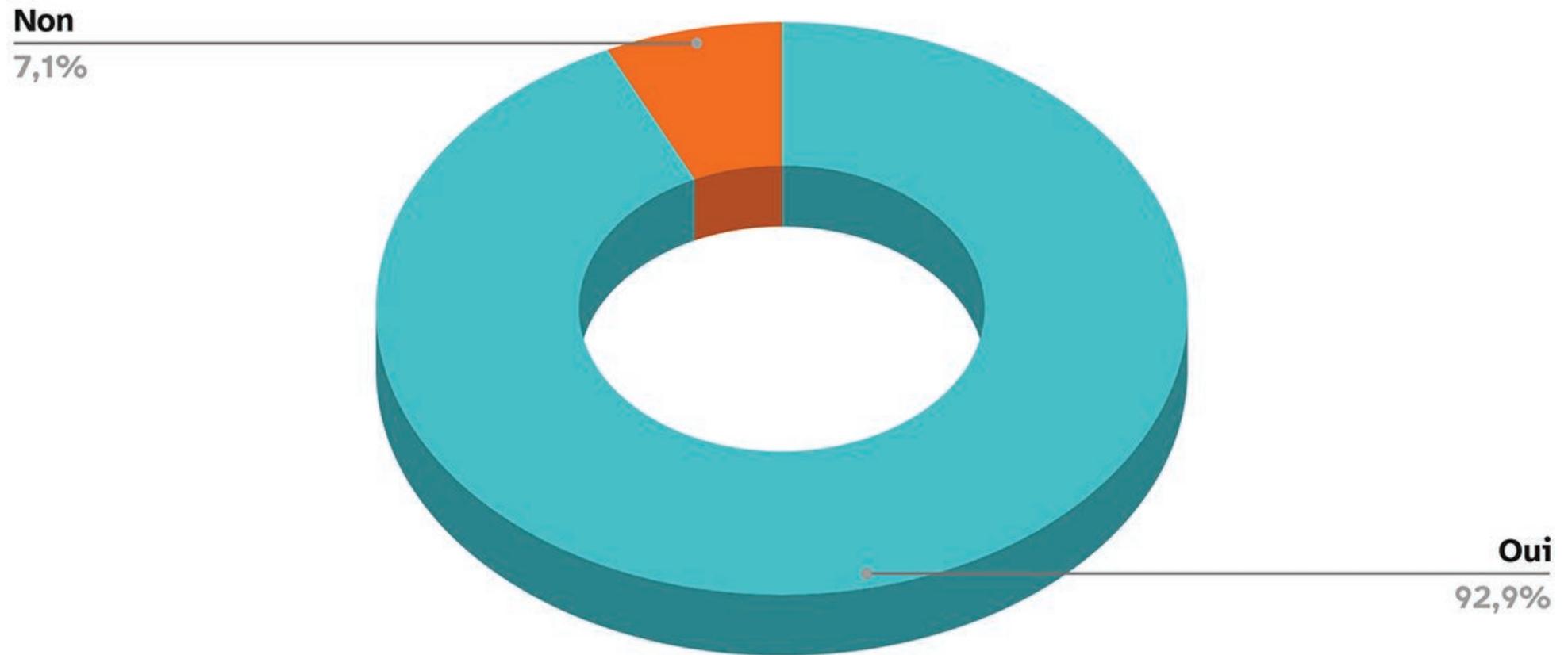
# Combien de voitures votre foyer possède t-il?



**Fig.30:** Pourcentage de possession de voitures par foyer parmi les répondants du questionnaire

**Source:** Questionnaire juin-juillet 2021, équipe UP, laboratoire TVES, 2021

# Avez-vous le permis de conduire?



**Fig.31:** Pourcentage des possesseurs de permis de conduire parmi les répondants du questionnaire

**Source:** Questionnaire juin-juillet 2021, équipe UP, laboratoire TVES, 2021

Lors de nos ateliers nous avons questionné des collégiens et collégiennes sur leurs déplacements au quotidien. La plupart ne peuvent effectuer des trajets de moyenne à longue distance qu'accompagnés de leurs parents. Autrement, leurs trajets sont principalement effectués à pied, à vélo ou en car. Nous avons déjà vu la faible couverture sur le territoire des réseaux de car (cf partie 1.2.5), qui ne permettent pas de réaliser la plupart des trajets demandés. qui nous ont confié faire beaucoup de leurs déplacements à pied, souvent pour des trajets dépassant le seul kilomètre. Lors de nos ateliers de concertation dans un établissement d'enseignement

secondaire, nous avons également pu discuter avec les collégiens de l'usage ainsi que de la perception des transports. Tout d'abord, une très grande majeure partie effectue la plupart des trajets avec la voiture de leurs parents. Cela n'empêche pas que la majorité des élèves présents déclaraient également effectuer souvent des trajets en car, en vélo ou en marche à pied, et ce, malgré les temps de trajet longs. Lorsque nous posions des questions sur le futur qu'ils envisageaient dans la CCCA, peu d'entre eux se voyaient rester. Parmi les raisons invoquées, le manque de services, de transports en commun et d'activités, arrivaient en tête.



**Fig.32:** Atelier de concertation dans le collège Louis Bouillet  
**Source:** Équipe UP, laboratoire TVES, Juin - Juillet2021

**Question 16 du questionnaire: Si vous n'avez pas de permis ou pas de voiture, comment organisez-vous vos déplacements au sein de la Côte d'Albâtre?**

- *«Scooter en priant de ne pas se faire écraser sur la route vue la violence des automobilistes aux heures de pointe.»*
- *«Néant»*
- *«transport en commun»*
- *«Mes parents»*
- *«Report des déplacements»*
- *«Je dépend de mes proches ce qu'il n'est pas toujours facile»*
- *«Je me déplace à pied»*
- *«Vélo»*
- *«covoiturage entre amis»*

**source:** questionnaire juin-juillet 2021

### 1.3.3.2 Une envie de vélo, le danger comme frein

#### La sécurité comme premier frein au vélo

Les pistes cyclables, la sécurité en vélo ainsi que les aménagements vélo sont les sujets qui ont été le plus amenés par les citoyens dans les stands de concertation. Le territoire de la CCCA est décrit comme dangereux à vélo et peu accueillant pour les cyclistes (peu d'espaces de stationnements et d'aménagements prévus pour le vélo). La conscience écologique et les changements de mobilités qui en résultent font des mobilités douces une volonté croissante dans les opinions recueillies. Parmi les gens qui ont participé, plusieurs évoquent avoir essayé les pistes cyclables présentes sur le territoire. Mais la première remarque est toujours la même: un évident problème de sécurité:

#### Extraits issus de la concertation

##### Extrait audio de l'atelier de concertation de Cany-Barville



*« On est venu ici il y a 3 ans, moi je faisais beaucoup de vélo, j'allais au travail en vélo, ici la première semaine j'ai compris qu'on retrouverait mon corps quelque part dans un fossé au bout d'une semaine »*

*« Le problème n'est pas d'avoir ou non un vélo ; le problème c'est le stress que ça représente de faire du vélo sur la même voie que les voitures »*

**source:** questionnaire juin-juillet 2021

## Les tracés de pistes cyclables dans la Côte d'Albâtre

De nombreux tracés sont évoqués dans les réponses du questionnaire ainsi que dans les stands et ateliers de concertation. Nous avons ainsi plusieurs publics, depuis les cyclistes chevronnés jusqu'aux nouveaux cyclistes encore hésitants face aux difficultés du territoire (manque d'aménagements, insécurité). Plusieurs pistes de cheminements ont été retenues à travers les différentes séances de concertation. Ces cheminements sont explorés plus en détail dans la partie 2.4.1, dans les fiches projets. Nous voyons dans les réponses du questionnaire que la très grande majorité (82.8%, figure 34) des répondants possèdent un ou plusieurs vélos. Les nombreuses réponses positives quant au vélo nous permettent d'affirmer qu'une «envie de vélo» existe

bel et bien sur le territoire. Des efforts importants devraient donc être mobilisés pour résoudre les points suivants:

- Garantir une sécurité dans les pistes cyclables
- Augmenter le nombre de pistes cyclables dans le territoire
- Mettre en place de nombreux aménagements vélo, en particulier des stationnements vélo.
- Développer des services autour du vélo (garages, ateliers de réparation de vélos, etc)
- Associer les vélos aux autres mobilités (cars, train, etc)

Nous notons néanmoins des points positifs relevés pour la véloroute du Lin, qui possède un tracé en site propre très large, avec cependant un tronçon en site partagé qui est étudié pour passer en site propre (cf partie 1.1.4). Cette véloroute est appréciée par les participants du stand de concertation de Fontaine-le-Dun, situé près de la véloroute du Lin.

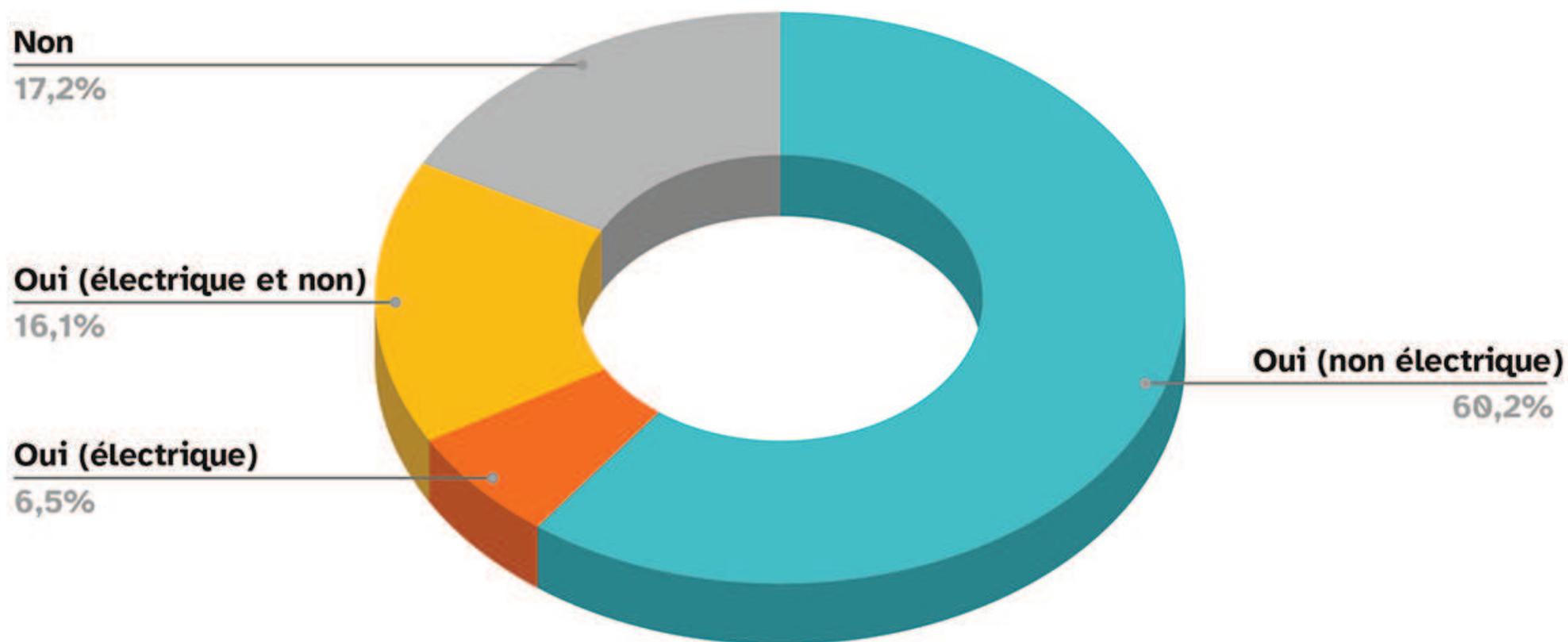
---

*«Véloroute du lin très bien.»*

*«La partie de vélo route Cany-Barville - Bosville toujours pas réparée et poursuite après St Vaast Dieppedalle ,véloroute du lin ,à continuer»*

**source:** questionnaire juin-juillet 2021

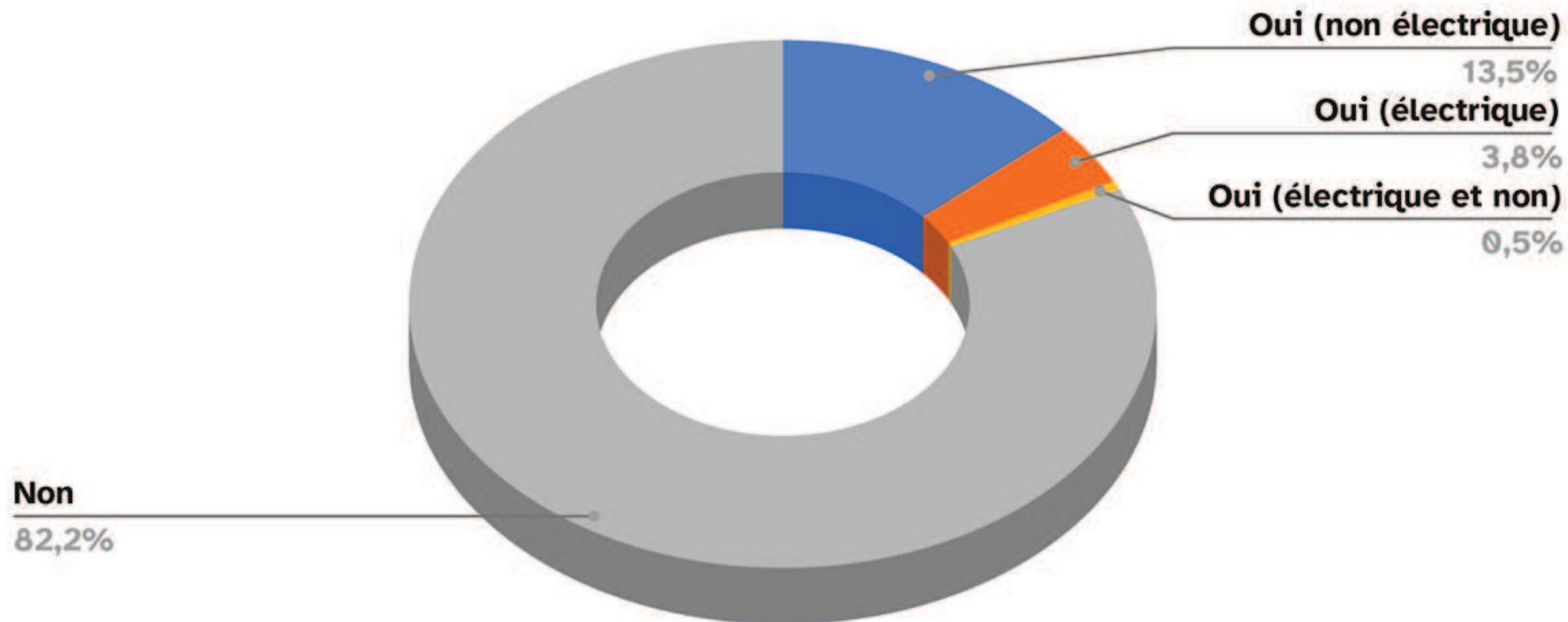
# Possédez vous un ou plusieurs vélos?



**Fig.33:** Pourcentage de possession de vélos parmi les répondants du questionnaire

**Source:** Questionnaire juin-juillet 2021

## En dehors du vélo, possédez-vous un ou plusieurs modes de transports doux (trottinette, gyropode, rollers, etc)?



**Fig.34:** Pourcentage de possession de modes de transports hors vélo parmi les répondants du questionnaire  
**Source:** Questionnaire juin-juillet 2021

### 1.3.3.3 Une envie de transport collectif et personnalisé

#### Changer les mentalités avec une cohérence et une efficacité des mobilités : quand l'abandon de la voiture individuelle apporte une liberté et des gains de temps

Les transports structurants, et en particulier les transports collectifs de type train léger et car à haut service ont été au cœur des discussions pendant les diverses séances de concertation. Les réponses des concertés se rapprochent en plusieurs points. En effet, la question des transports collectifs sur le territoire dépend de plusieurs conditions:

- Des transports adaptés aux effectifs réels du territoire. Habitué aux circulations de grands cars pratiquement vides, de nombreux habitants ont fait remarquer qu'il faudrait envisager de petits véhicules adaptés à des petites capacités de passagers. Cela vaut à la fois pour les cars et le train.
- Des horaires en correspondance avec les trains en direction de Rouen, Paris et le Havre ainsi que des horaires de travail.
- Des temps de trajet compétitifs avec

la voiture, où l'option de transport en commun ne prend pas une heure de plus, comme c'est le cas actuellement avec la ligne 60 et la ligne 1.

- Des tarifs abordables et en adéquation avec la distance parcourue. A titre d'exemple, le trajet aller-retour entre Saint-Valery-en-Caux et Néville avec le car L6100, est actuellement facturé 8,00€.
- Une bonne signalétique et fonctionnement à travers applications, cartes multiservices et des abris bus informatifs.

Aujourd'hui le peu de visibilité, d'information, fonctionnement et de compétitivité des lignes présentes entraîne une dépendance à la voiture ainsi qu'une utilisation faible des transports en commun. Les transports en commun souffrent encore d'un paradoxe: la mise en place dépend de son usage. Si une ligne n'est pas suffisamment utilisée, elle sera enlevée ou diminuée. Ce traitement des transports en commun explique la baisse progressive du réseau ferroviaire français. La compétition avec la voiture entraîne une diminution des usages, qui provoque une réduction des lignes, qui, à son tour entraîne une diminution des usages, créant ainsi un cercle vicieux. Or, nous avons vu que les pratiques commencent à changer petit à petit pour trouver des moyens de mobilité alternatifs à la voiture. Les mobilités structurantes du territoire sont celles qui relient efficacement les pôles structurants (Saint-Valery-en-Caux,

Cany-Barville et Fontaine-le-Dun pour la CCCA et Dieppe, Fécamp et Yvetot, pour l'extérieur). Mettre en place un service de transports en commun doit être perçu comme un service permettant d'accéder à des lieux importants et

non pas comme une entreprise devant faire des bénéfices. Si on espère un jour pouvoir trouver des alternatives réalistes et confortables à la voiture individuelle, il convient de penser les systèmes de transport comme des services indispensables aux citoyens en

investissant malgré la faible rentabilité. Il s'agit ici d'investir dans un schéma de mobilité qui pourra s'avérer rentable sur le moyen et le long termes puisque moteur de dynamiques commerciales et économiques.

---

### Extraits issus de la concertation



#### Extrait audio du stand de concertation de Fontaine-le-Dun

- « Comment est-ce que vous, vous voyez le territoire ? Qu'est-ce que vous voulez avoir ?
- Des transports pour pouvoir bouger plus facilement, pour pas être coincé dans une ville. »

- « Quels sont les transports que toi, tu veux ?
- Des bus, parce que c'est beaucoup plus écologique et des vélos électriques »



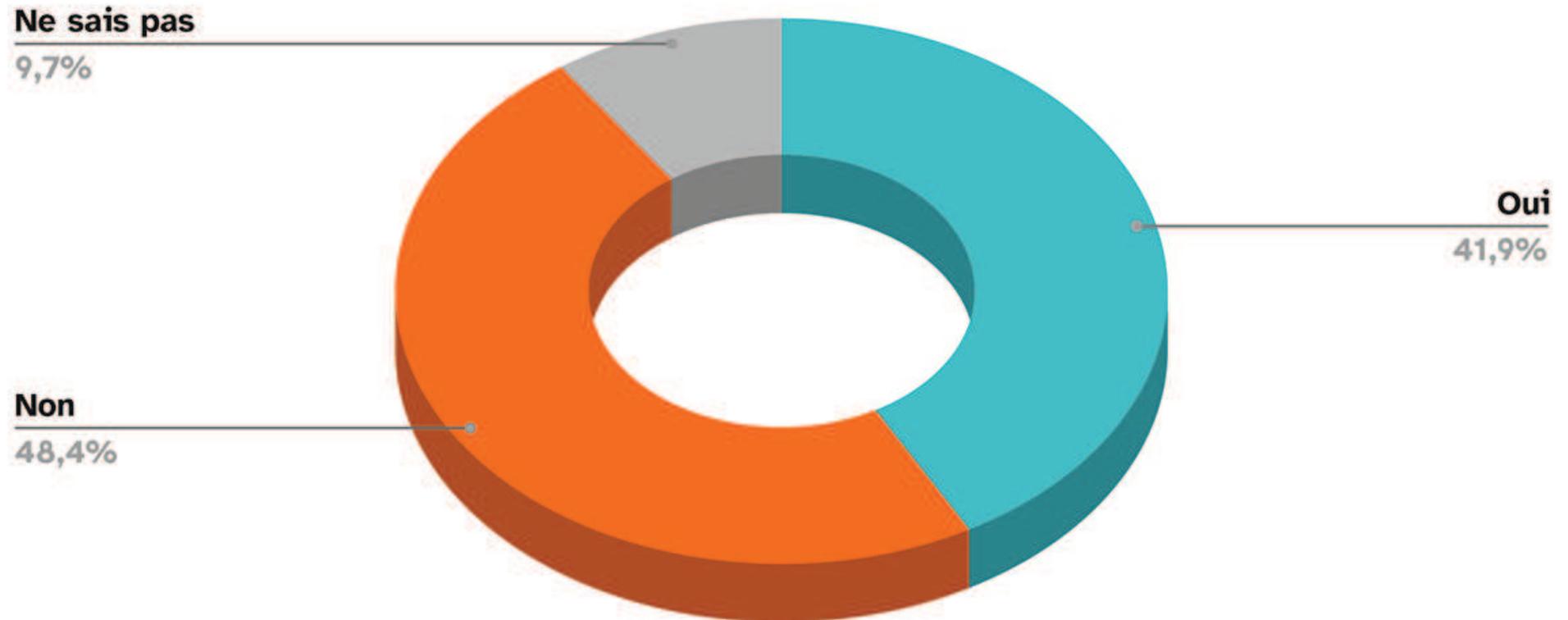
#### Extrait audio du stand de concertation de Fontaine-le-Dun

- « Est-ce qu'un jour on pourra se séparer de la voiture ?
- Ce serait génial, on n'attend que ça !
- Moi j'ai tout essayé quand je suis arrivée ici. »

« Il est difficile de trouver l'information des transports en commun existant, sans doute en raison de collectivités compétentes différentes. »

**source:** questionnaire juin-juillet 2021

## Avez vous connaissances des diverses options de transports en commun et transports à la demande qui desservent le territoire de la Côte d'Albâtre?



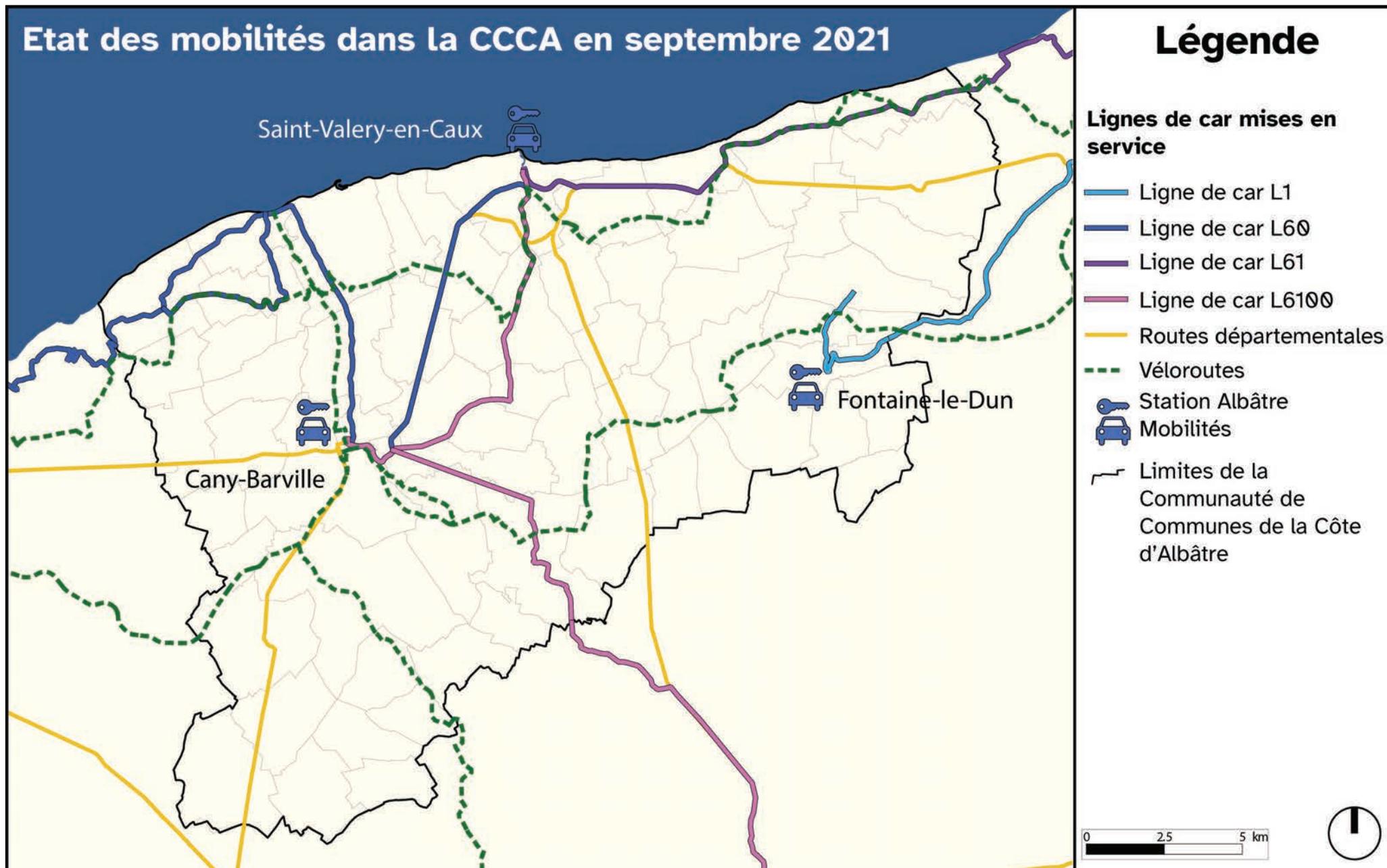
**Fig.35:** Pourcentage des connaissances en matière de transports en communs et à la demande parmi les répondants du questionnaire

**Source:** Questionnaire juin-juillet 2021

A travers l'état des flux autour du territoire de la Côte d'Albâtre, nous pouvons percevoir un territoire rural, tiraillé entre trois bassins de mobilités (Dieppe, Fécamp et Yvetot). Ce tiraillement se voit dans les déplacements quotidiens, qui tendent à se réaliser en dehors du territoire plutôt que dedans. A cela s'ajoute l'absence du train dans le territoire, créant la nécessité de relier Dieppe, Fécamp ou Yvetot pour pouvoir prendre le train. La fermeture de la centrale nucléaire de Paluel implique un grand changement dans les ressources économiques et salariales du territoire de la Côte d'Albâtre. Ce changement met en danger un territoire déjà menacé par l'exode rural et la désertion des services.

Afin de pouvoir anticiper ces changements, des mesures visant à repenser la manière de vivre et de se déplacer en territoire rural sont nécessaires. Au fil du travail réalisé, le constat de l'état des mobilités du territoire de la Côte d'Albâtre est préoccupant. Aujourd'hui le territoire souffre de l'abandon du train et du manque de fiabilité et compétitivité des mobilités collectives présentes (figure 36), ne laissant pas de vraie alternative à la voiture. De plus, les mobilités douces peinent à se développer par manque de sécurité sur les trajets et d'aménagements.

La concertation réalisée auprès des habitants et acteurs du territoire, présente tout de même une volonté de procéder à des changements de mobilités. Les données recueillies durant le concours UP Territoire d'Albâtre, les divers ateliers étudiants, les concertations, mais aussi les entretiens effectués, nous ont permis de cibler des propositions de projets de mobilités



**Fig.36:** État des mobilités dans la CCCA en septembre 2021

**Source:** Équipe UP, Septembre 2021



# **2. PROJET DE MOBILITÉS**

# UN PROJET DE MOBILITÉ POUR UN EFFET DOMINO POSITIF

Tout comme le projet de territoire 2019 de l'équipe UP, ce projet de mobilités se veut concret et réaliste. Pour se faire, nous avons mis en place une collection de fiches projet. Ces fiches projet sont issues des projets du concours UP Territoire d'Albâtre, du projet de territoire 2019, des nombreux échanges avec les acteurs de la CCCA, des diverses concertations opérées sur le territoire et des analyses de l'équipe UP. L'objectif de ces projets est d'obtenir sur les temps moyen et long un territoire structuré par des mobilités multimodales et efficaces. Ces projets sont mis en évidence par l'apport photographique, cartographique, de témoignages écrits et oraux de la demande venant des habitants et des territoires. Les projets sont mis en avant avec une cartographie cumulative qui évolue avec les nouveaux projets. Ces fiches sont au nombre de 10 et sont catégorisées de la sorte:

## **2.1 Mobilités ferroviaires**

2.1.1 Fiche Projet - Le retour de la ligne de train Saint-Valery-en-Caux - Motteville

2.1.2 Fiche Projet - Gares multimodales

## **2.2 Mobilités routières (bus, cars, navettes)**

2.2.1 Fiche Projet - La Navette Express

2.2.2 Fiche Projet - La Navette du Dun

2.2.3 Fiche Projet - Le Saint Val' Bus

## **2.3 Mobilités collectives souples**

2.3.1 Fiche Projet - Autopartage

2.3.2 Fiche Projet - Transport à la demande

2.3.3 Fiche Projet - Parking relais

## **2.4 Mobilités douces**

2.4.1 Fiche Projet - Nouveaux chemine-ments

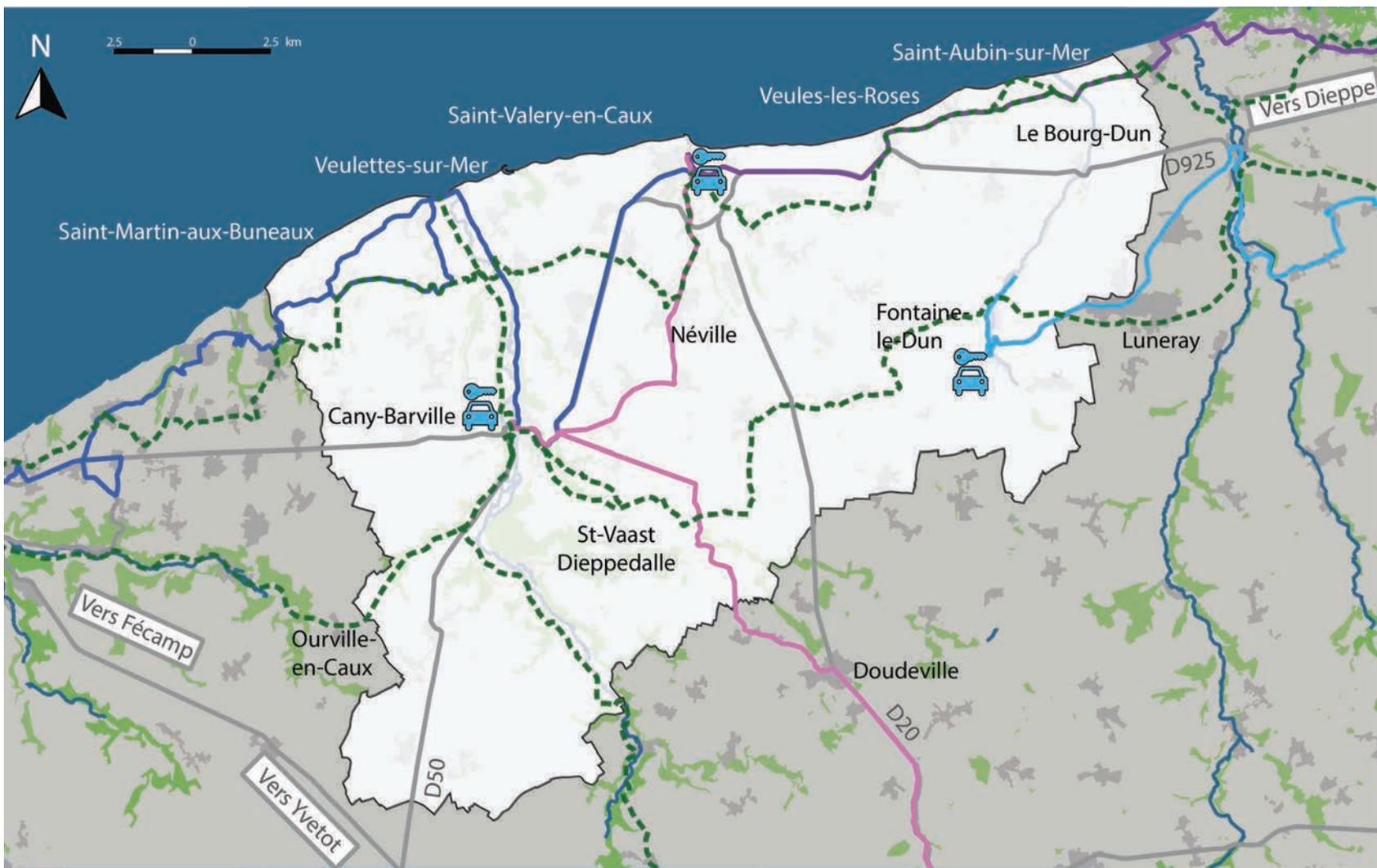
2.4.2 Fiche Projet - Stationnements et aménagements vélo

## **2.5 Autres mobilités**

## **2.6 Rendre possible et pérennes les propositions de Mobilité**

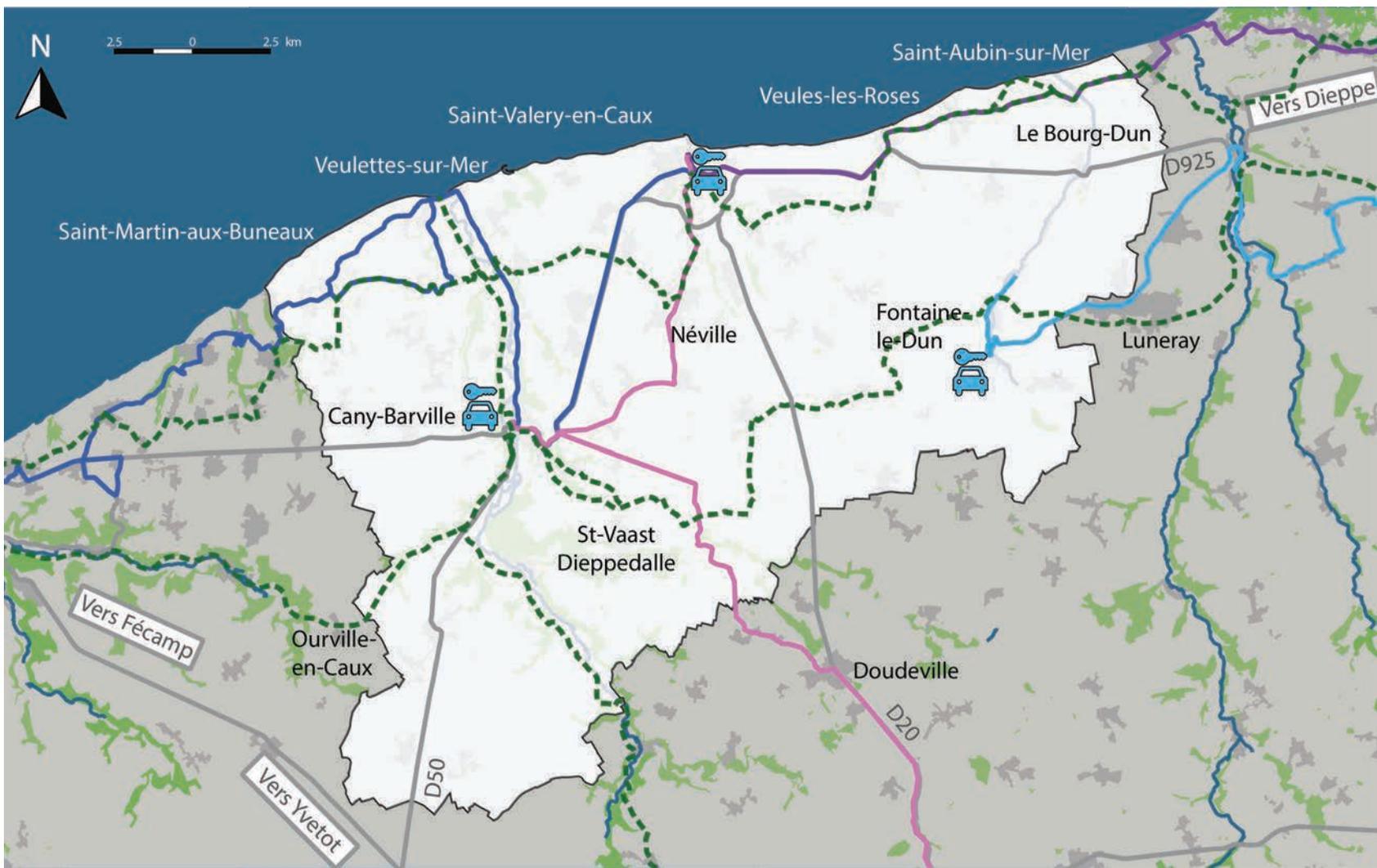
## **2.7 Conclusion**

Le projet de mobilités est présenté à la fois par une suite de fiches dans la page de gauche et une suite de cartes cumulatives dans la page de droite. Ces cartes cumulatives montrent les mobilités dans le territoire de la Côte d'Albâtre auxquelles viennent s'ajouter les mobilités présentées dans la fiche projet adjacente. Les fiches projets présentent, quant à elles, une description du projet, une programmation détaillée, un volet concertation ainsi qu'un volet faisabilité.



**Carte synthèse cumulative des mobilités**

VIDEO



**Carte synthèse cumulative des mobilités**

# 2.1 MOBILITÉS FERROVIAIRES

## 2.1.1 Fiche Retour du Train

### Fiche Projet - Le retour de la ligne de train Saint-Valery-Caux - Motteville



#### Maître d'ouvrage

Région Normandie, SNCF Réseaux

#### Localisation

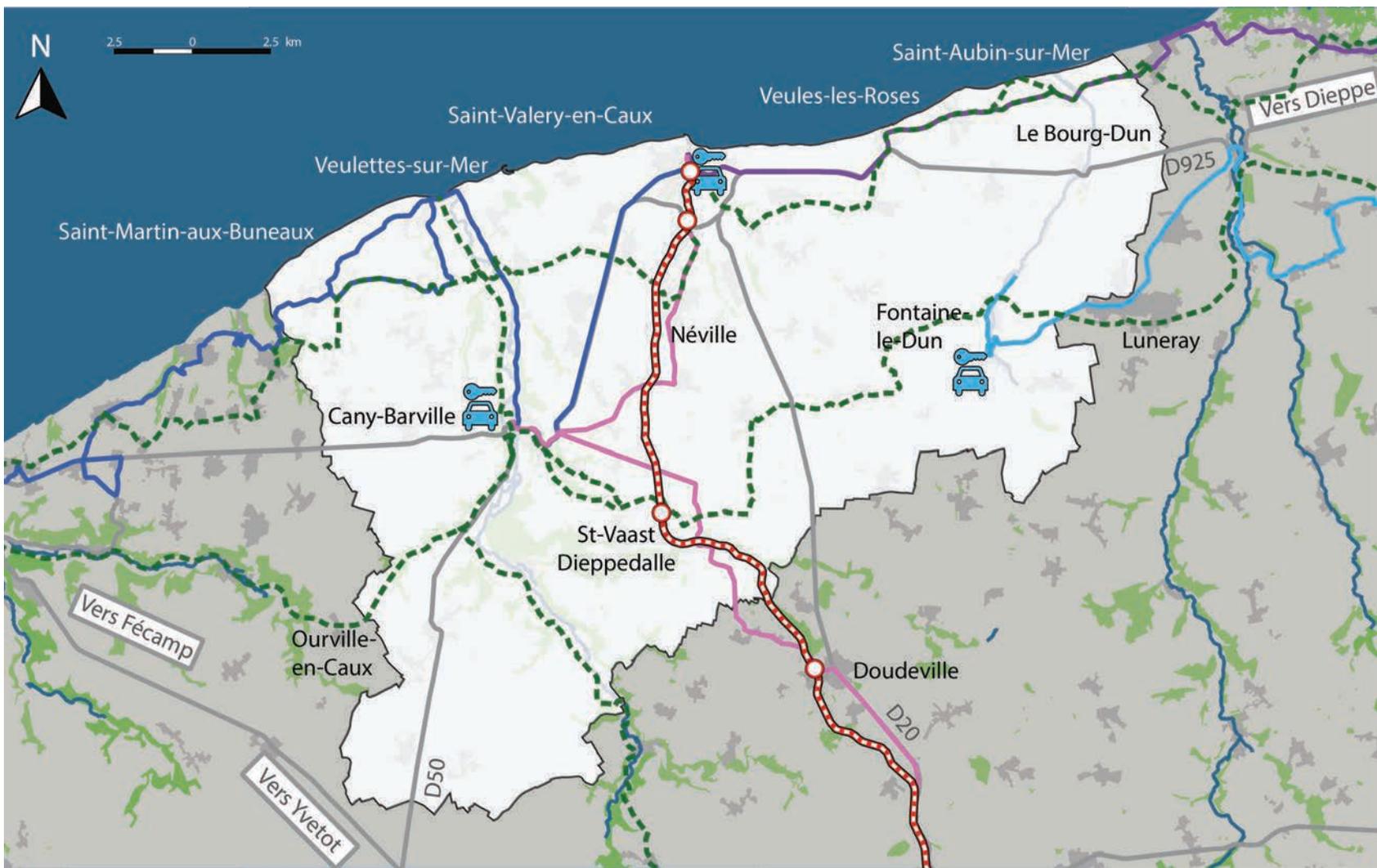
Saint-Valery-en-Caux, Néville, Crasville-la-Mallet, Ocqueville, Sasseville, Saint-Vaast-Dieppedalle, Routes, Doudeville, Harcanville, Yvecrique, Grémonville, Flamanville, Motteville.

#### EN SYNTHÈSE

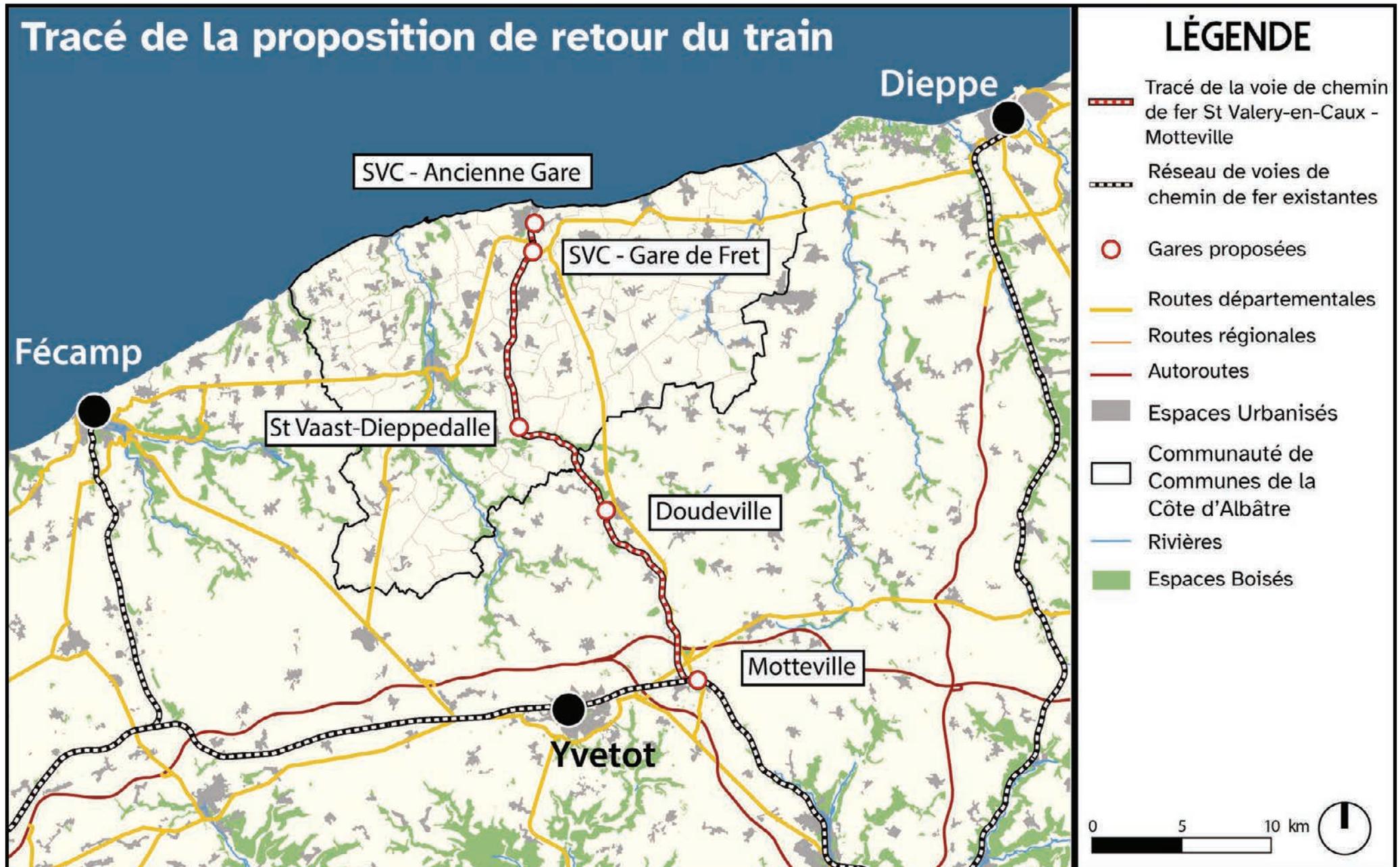
Ce projet a comme ambition de faire revenir le train sur le territoire de la CCCA comme élément structurant des projets de développement économique. La ligne de train historique Saint-Valery-en-Caux - Motteville possède encore des voies ferrées qui peuvent être réaménagées dans le but d'accueillir une ligne de train léger passager.

#### Types d'actions à mener

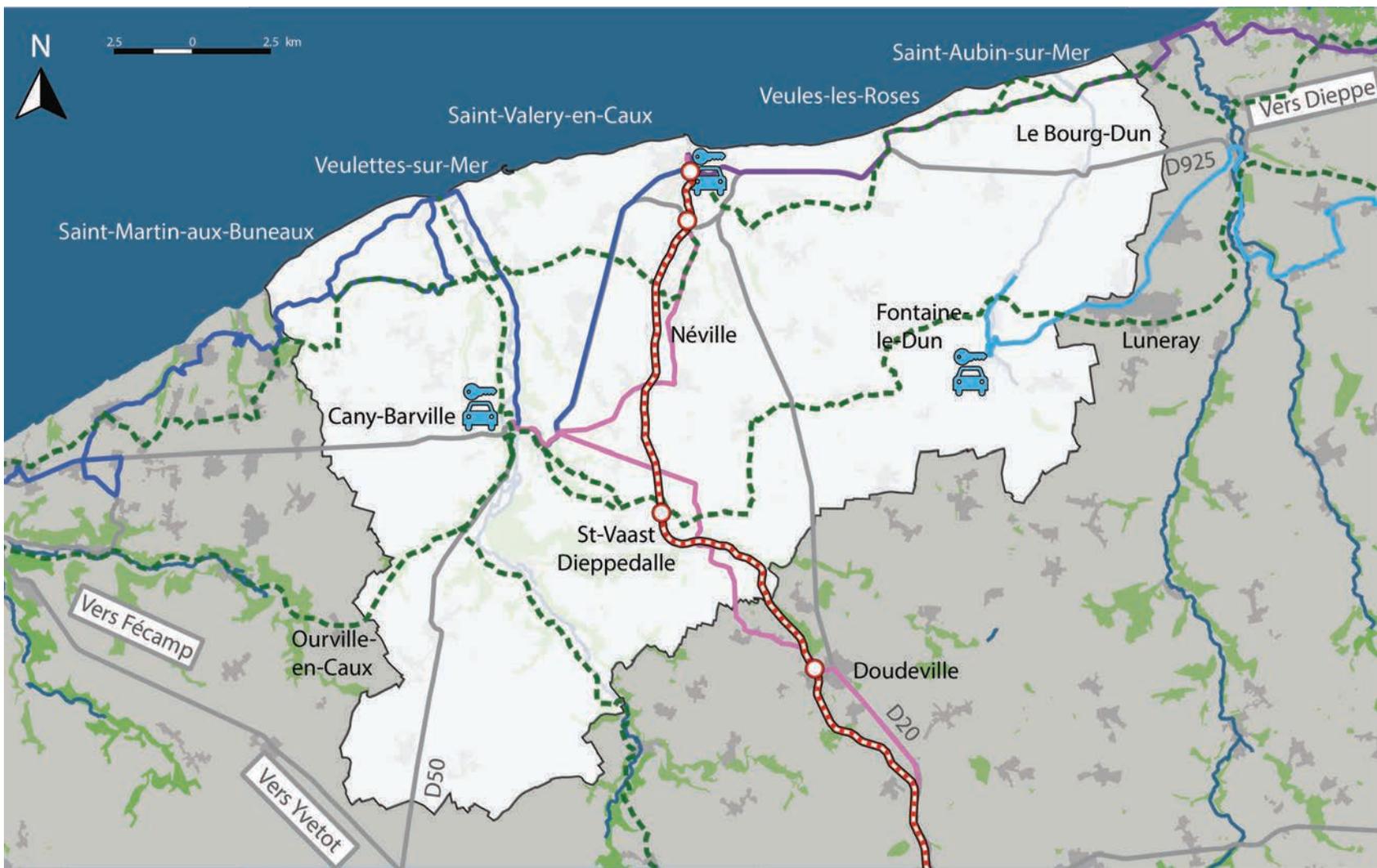
Investissement	<input checked="" type="checkbox"/>
Réhabilitation	<input checked="" type="checkbox"/>
fonctionnement	<input checked="" type="checkbox"/>
Étude	<input checked="" type="checkbox"/>
Autres	<input type="checkbox"/>



**Carte synthèse cumulative des mobilités**



**Fig.37:** Tracé de la proposition de retour du train  
**Source:** Équipe UP, laboratoire TVES, 2021



**Carte synthèse cumulative des mobilités**

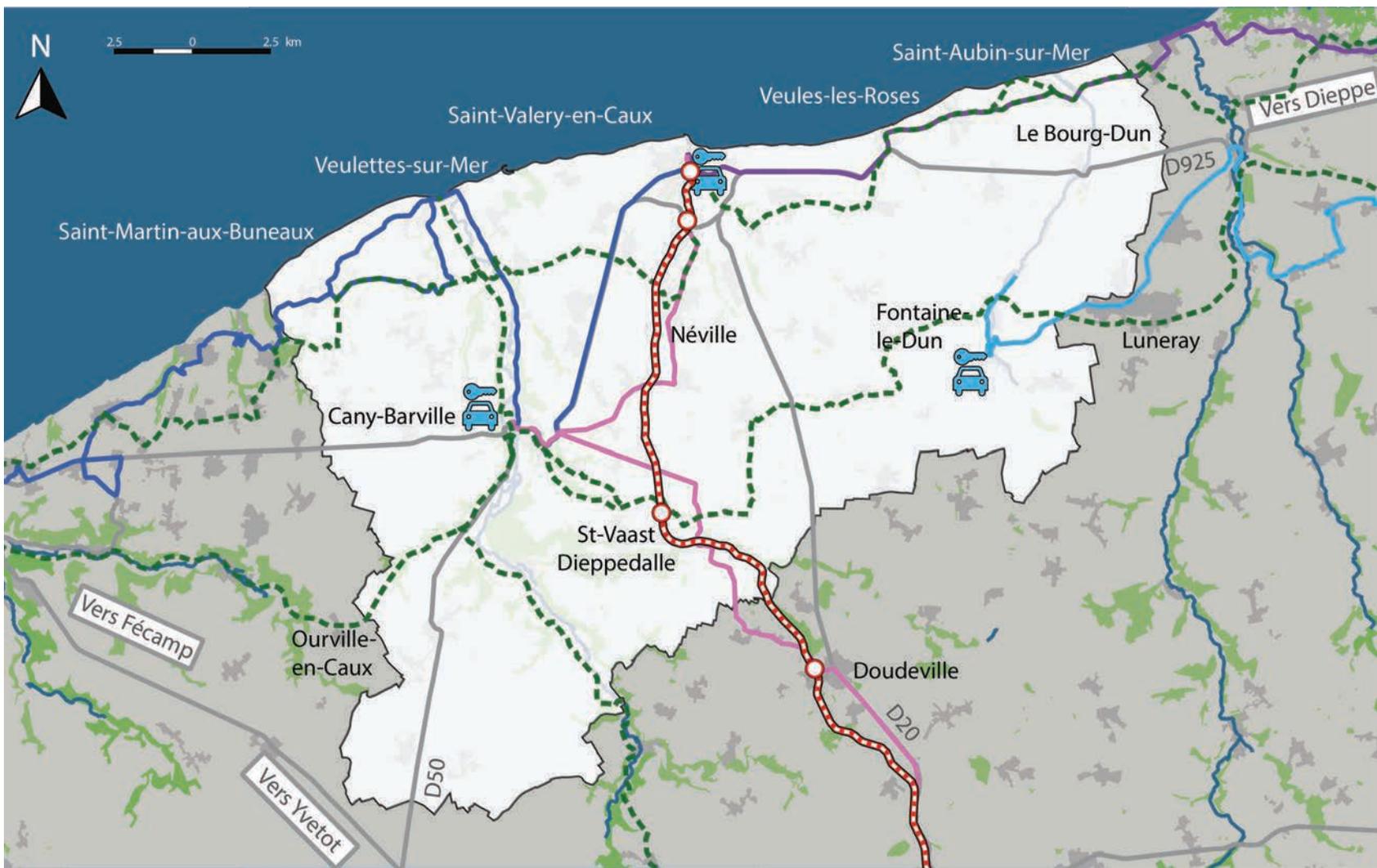
# PROPOSITION DE PROJET

## Contribution du projet aux enjeux

Ce projet de réaménagement de la voie ferrée et de la mise à niveau d'un train léger, permet de mailler le territoire et de le redynamiser en réveillant une ancienne connexion ferroviaire qui a le potentiel d'être une infrastructure structurante des mobilités au sein de la Côte d'Albâtre. En apportant une nouvelle solution de transport en commun à haut niveau de service et connectée aux nœuds logistiques importants du territoire, la ligne de train léger permet de rationaliser et de diversifier l'offre de mobilité distribuant le territoire de la CCCA, les territoires limitrophes, mais

également le département et la possibilité de connexions aux secteurs régionaux de bassins d'emplois. De cette manière, et associé aux autres projets de mobilités, le train léger favorise l'accessibilité aux services des habitants du territoire et le développement économique de ce dernier. L'accessibilité d'un territoire est donc un paramètre essentiel de l'équilibre de la CCCA de façon à répondre aux conditions indispensables de santé économique et de la qualité du cadre de vie pour les habitants, actuels et à venir, et pour l'implantation de nouvelles entreprises.

La création d'une ligne de train léger en s'appuyant sur le réaménagement et la réouverture de certaines voies ferroviaires fermées depuis plus de 20 ans, permet de connecter le territoire de la communauté de communes de la Côte d'Albâtre à une échelle plus vaste, reliant Saint-Valery-en-Caux à Motteville puis à Yvetot et Rouen. Yvetot est une cible importante. Elle dispose d'un échangeur ferroviaire et autoroutier qui desservent les principales agglomérations du territoire régional et national.



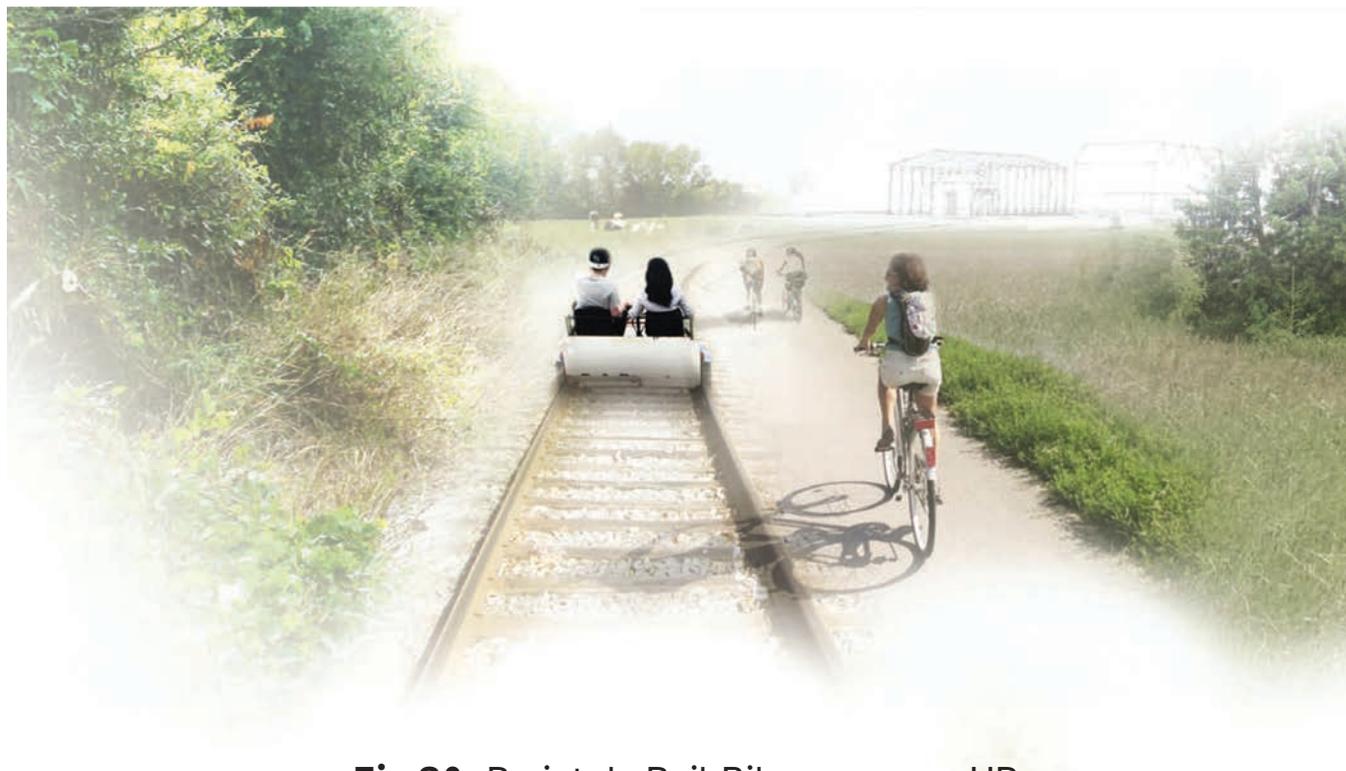
**Carte synthèse cumulative des mobilités**

## Description du projet

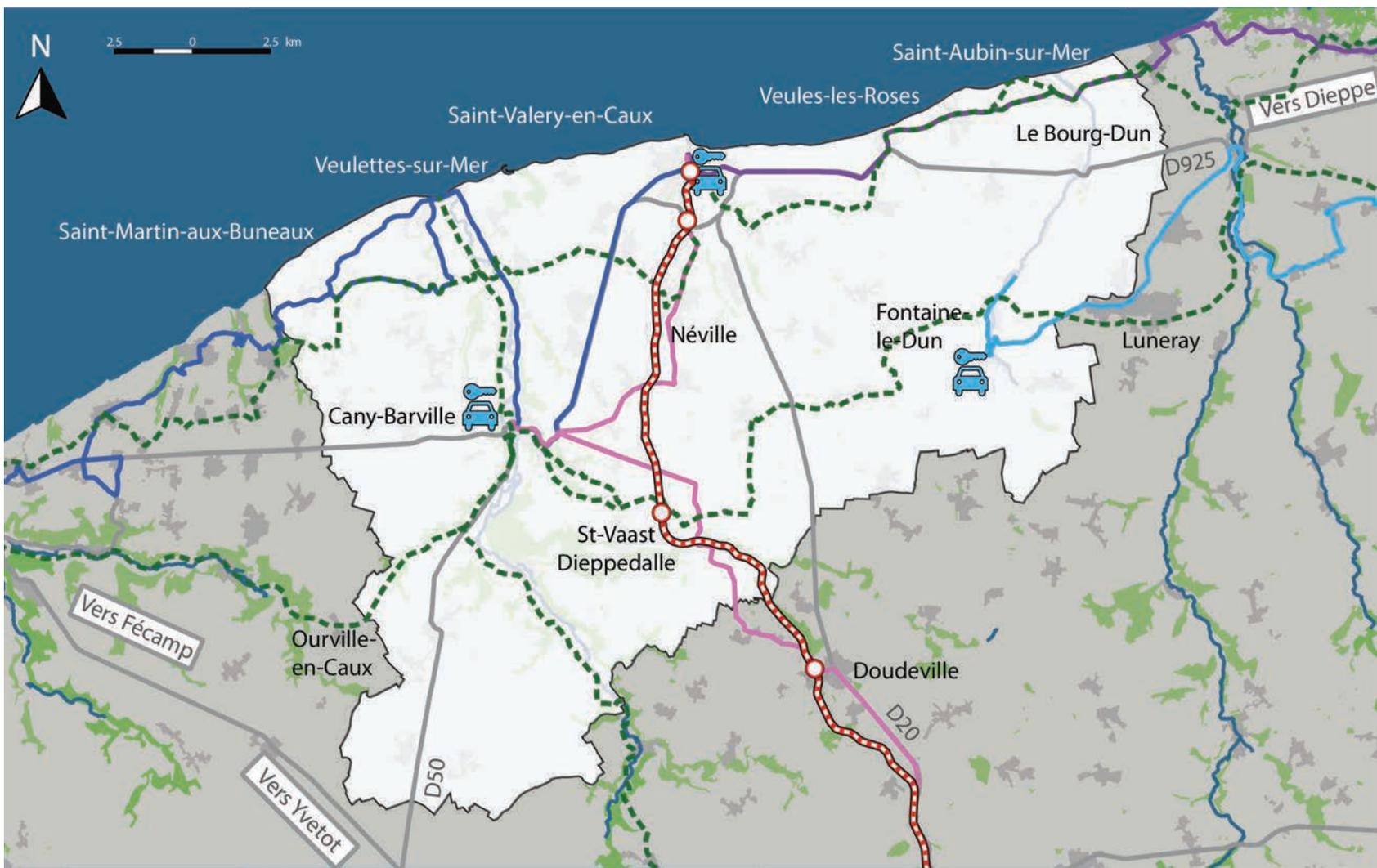
Sur le territoire de la Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre, nous proposons le réaménagement de la voie ferroviaire reliant Saint-Valery-en-Caux à Motteville et de la connecter à celle de Yvetot. La remise en place d'un système de T.E.R (Transport Express Régional, opéré par la SNCF)

étant admise comme trop lourde pour le territoire, le choix d'un modèle innovant de train léger semble plus approprié. Ce projet tient à développer une nouvelle offre de transport en commun qui allie l'intensité de fréquence, l'accessibilité (du territoire et pour les usagers) et la sobriété énergétique.

Ce projet vient à l'origine de plusieurs projets du concours UP Territoire d'Albâtre, qui, ayant repéré le grand manque de connectivité du territoire, proposèrent en 2015 des solutions innovantes pour connecter le territoire (figures 38 et 39).



**Fig.38:** Projet de Rail-Bike, concours UP  
**Source:** Équipe FASA



**Carte synthèse cumulative des mobilités**

Avec cette première impulsion, cette thématique du retour du train sur le territoire sera travaillée maintes fois par les chercheurs du laboratoire TVES entre 2015 et 2019, où, elle se concrétisera sous la forme d'une fiche projet qui pose les fondations de la ligne Saint-Valery-en-Caux - Motteville. Depuis, ce projet a été retravaillé par l'équipe UP afin de faire correspondre les analyses territoriales aux nécessités du territoire.

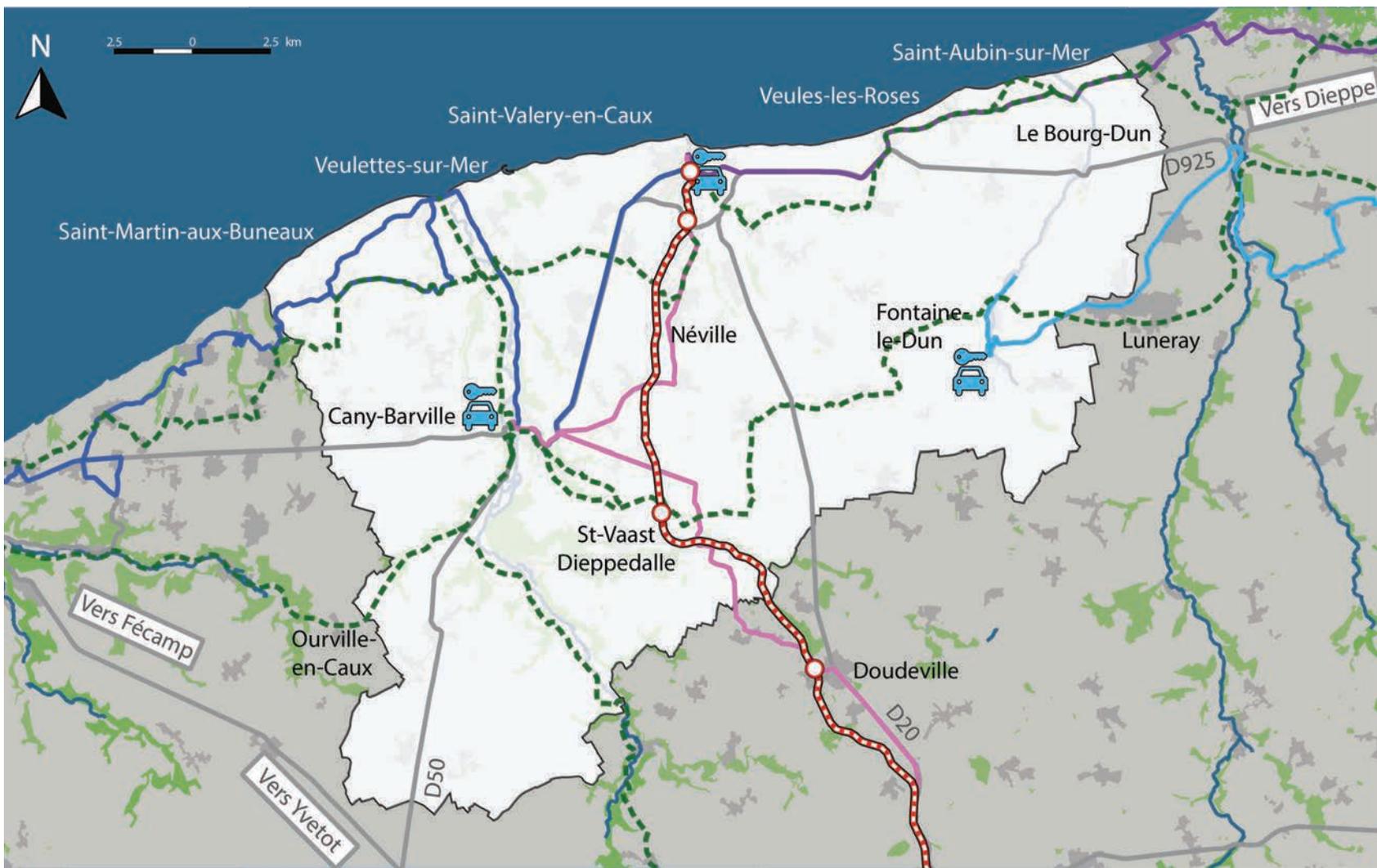
Ainsi, ce projet sera plusieurs fois questionné durant les diverses concertations pour arriver aujourd'hui à un projet plus mûr, réaliste et conforme à la fois aux besoins des habitants et à l'équilibre entre possibilité financière, réalisme technique et contexte géographique. Afin de bien répondre aux enjeux territoriaux, le projet de réhabilitation de la ligne Saint-Valery-en-Caux

- Motteville doit faire l'équilibre entre maintenir un haut niveau de service et de compétitivité face à la voiture et desservir correctement le territoire. Pour ces raisons, nous avons sélectionné cinq quais dans la totalité du parcours effectué. Ces quais permettront la desserte de diverses communes. Ces derniers sont les supports d'une future densification, avec la transformation possible en plateforme multimodale-multi-services.



**Fig.39:** Projet de réhabilitation des voies de chemin de fer, concours UP

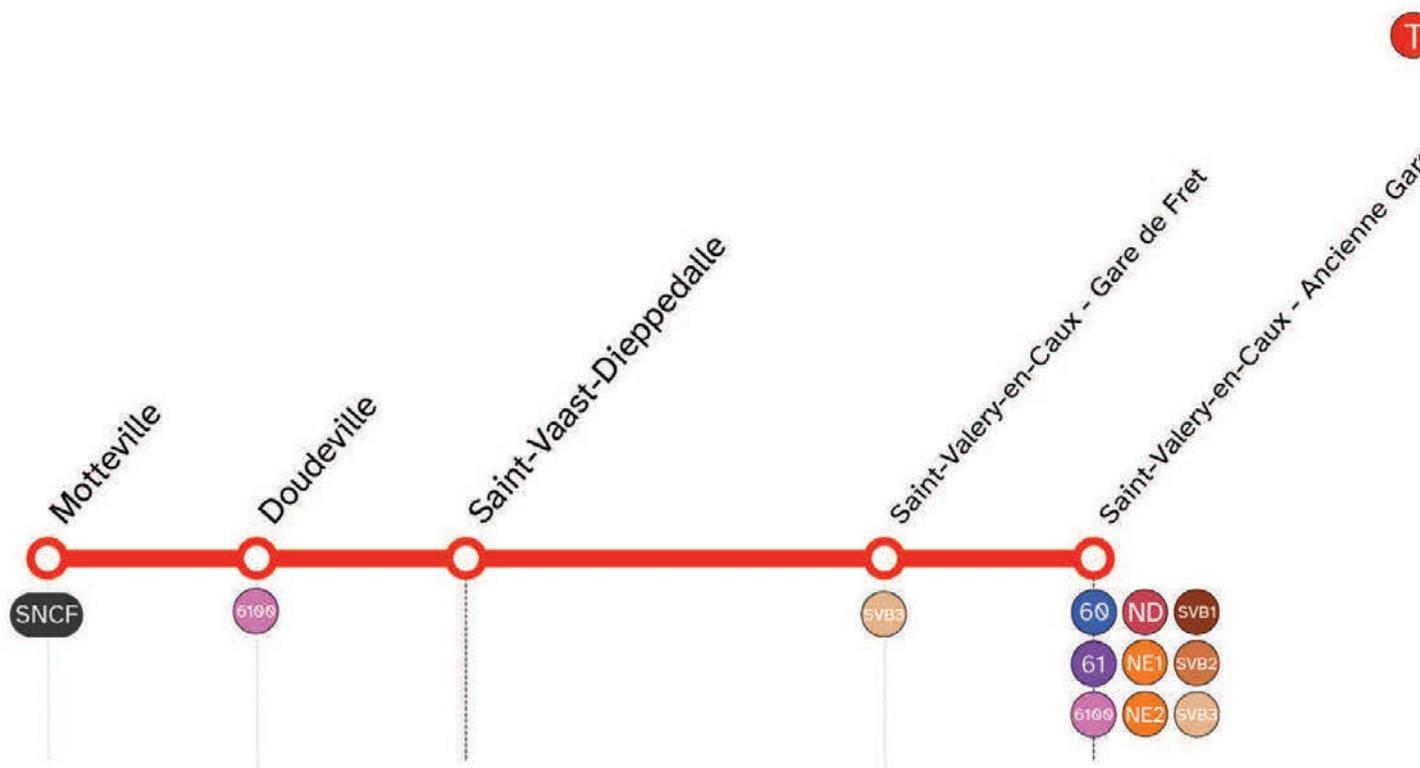
**Source:** Équipe Günz



**Carte synthèse cumulative des mobilités**

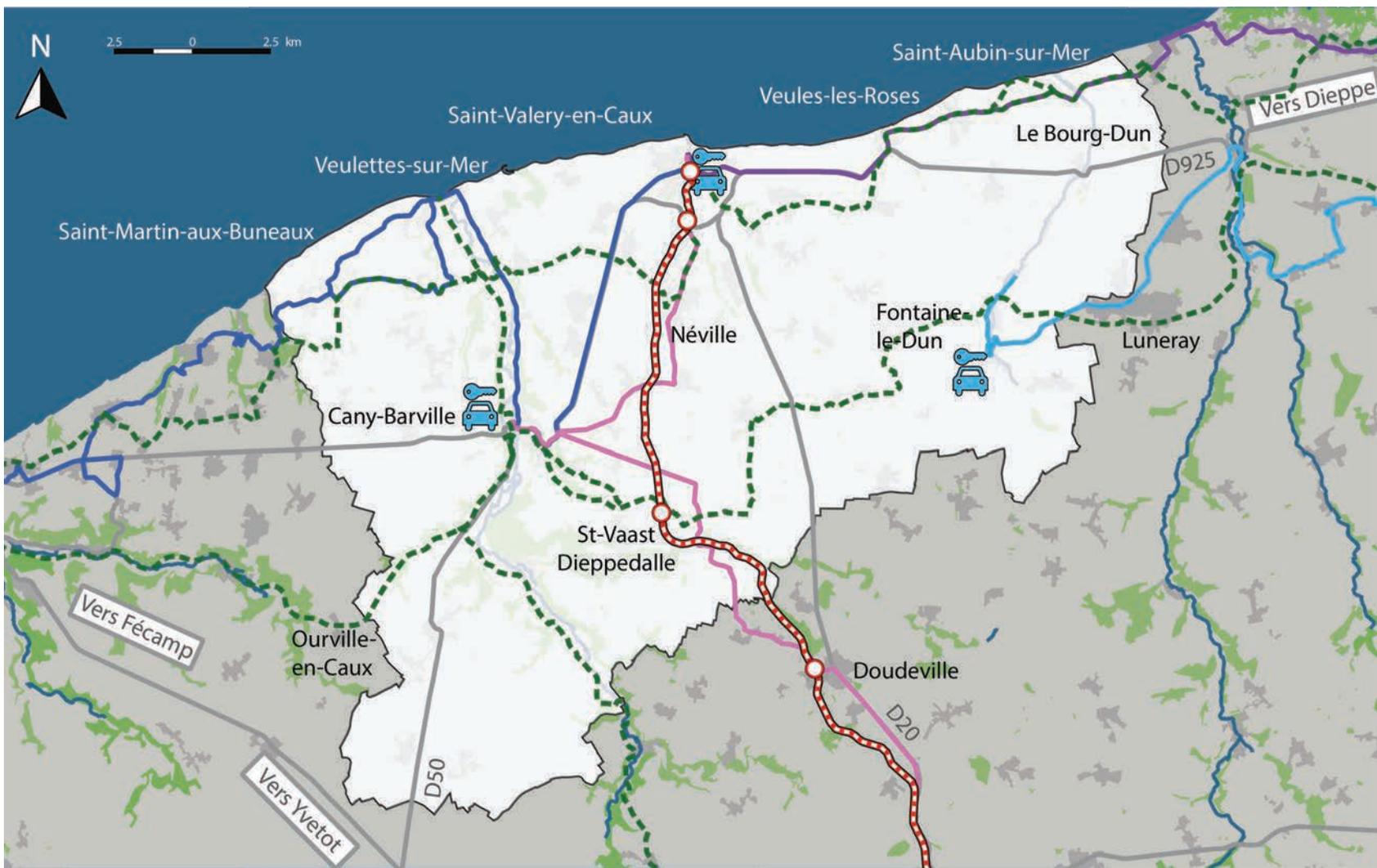
Ces quais se trouvent à :

- • Quai 1 : Motteville ;
- • Quai 2 : Doudeville ;
- • Quai 3 : Saint-Vaast-Dieppedalle ;
- • Quai 4 : Saint-Valery-en-Caux (gare de fret) ;
- • Quai 5 : Saint-Valery-en-Caux (ancienne gare).



**Fig.40:** Itinéraire de la proposition du retour du train

**Source:** Équipe UP, laboratoire TVES, 2021



**Carte synthèse cumulative des mobilités**

## Fonctionnement

Ce projet de train léger traversant le territoire de la Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre consiste à mettre à disposition quatre trains-légers.

Sur la ligne Saint-Valery-en-Caux - Motteville, nous proposons de mettre en place deux trams-trains extensibles de 78 places chacun. Cette ligne fait un arrêt à : Saint-Valery-en-Caux (ancienne gare), Saint-Valery-en-Caux (gare de fret), Saint-Vaast-Dieppedalle, Doudeville et Motteville. Un tableau d'horaires de passage est affiché dans chacun de ces arrêts. La durée d'attente entre deux trains s'élève en moyenne à 50 minutes en-dehors des week-ends et des jours fériés.

Les horaires suivants ont été déterminés de manière à ce qu'ils correspondent aux liaisons vers les connexions existantes

Nous portons l'attention sur le fait que ces horaires sont ici à titre comparatif afin de pouvoir visualiser le potentiel de connexion d'une telle ligne. De ce fait, nous avons surtout pris en partie les connexions les plus importantes à faire (Yvetot, Rouen, Paris et Le Havre). Nous envisageons cependant un plus haut niveau de service avec des horaires plus étendus. Il est également possible

de limiter le nombre d'horaires fixes et de réaliser un mélange entre horaires fixes et horaires à la demande. Cette option est privilégiée dans le choix du type de train léger. Par exemple, un taxi-rail peut réaliser à la fois des horaires fixes et des horaires à la demande et proposer donc un service plus adapté aux besoins des habitants.

Saint-Valery-en-Caux	Gare de Fret	St Vaast-Dieppedalle	Doudeville	Motteville	Yvetot	Rouen Rive Droite		Paris		Le Havre	
						Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée
06:42	06:45	06:53	06:59	07:07	07:09	07:50	07:50	07:50	09:16	07:32	08:13
07:42	07:45	07:53	07:59	08:07	08:09	08:50	08:50	08:50	10:16	08:35	09:03
08:42	08:45	08:53	08:59	09:07	09:09	09:55	09:55	09:55	11:41	09:32	10:00
11:42	11:45	11:53	11:59	12:07	12:09	12:51	12:51	12:51	14:13	12:29	12:58
16:42	16:45	16:53	16:59	17:07	17:09	17:49	17:49	17:49	19:10	17:32	18:00
18:47	18:50	18:58	19:04	19:12	19:14	20:00	20:00	20:00	21:41	19:33	20:01

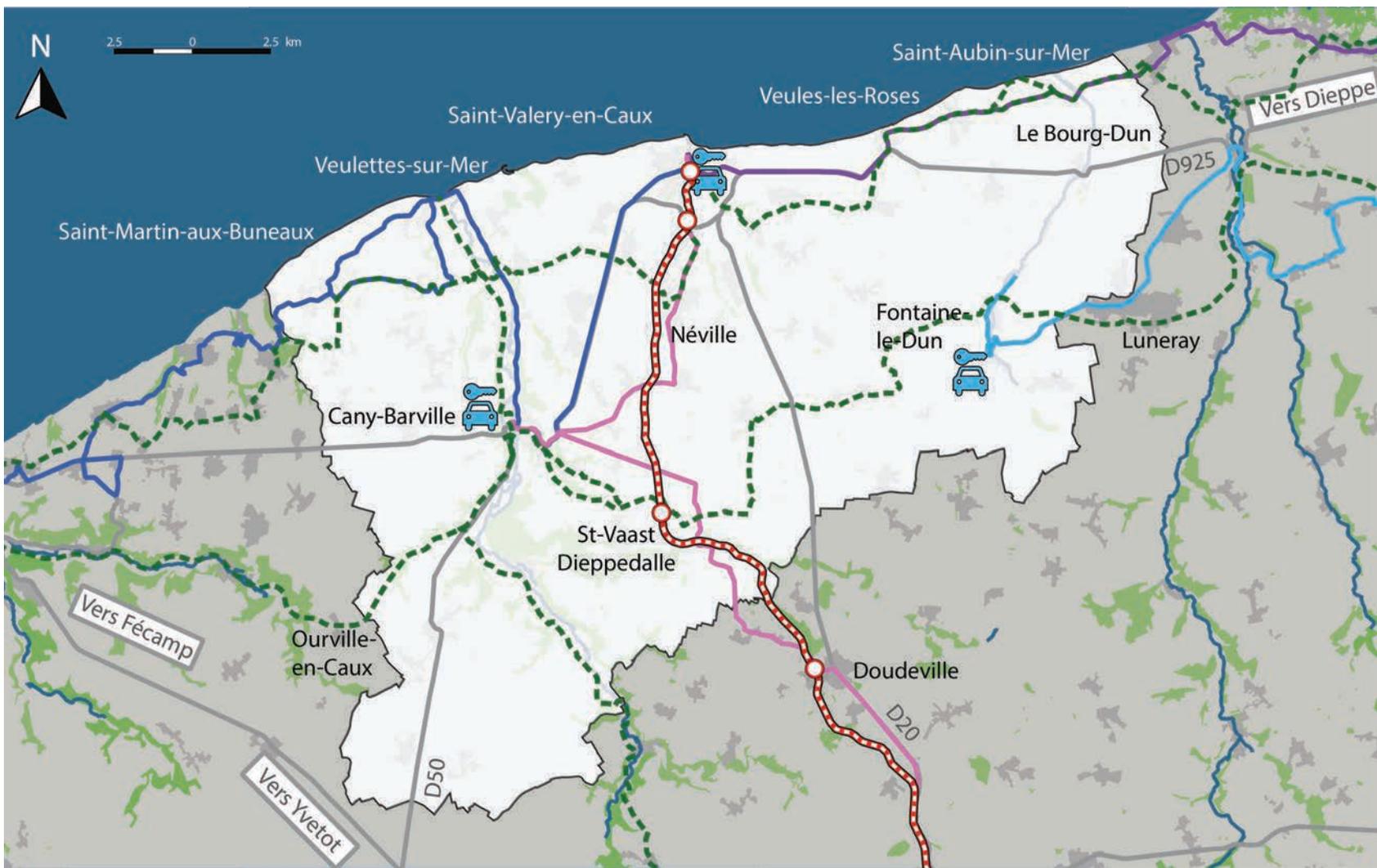
**Fig.41:** Horaires de la ligne St Valery-en-Caux - Motteville en semaine

**Source:** Équipe UP, laboratoire TVES, 2021

Saint-Valery-en-Caux	Gare de Fret	St Vaast-Dieppedalle	Doudeville	Motteville	Yvetot	Rouen Rive Droite		Paris		Le Havre	
						Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée
08:42	08:45	08:53	08:59	09:07	09:09	09:31	09:55	09:31	11:41	09:32	10:00
11:42	11:45	11:53	11:59	12:07	12:09	12:27	12:51	12:27	14:13	12:29	12:58
13:42	13:45	13:53	13:59	14:07	14:09	14:25	09:55	14:25	16:13	14:31	14:58
18:47	18:50	18:58	19:04	19:12	19:14	19:43	20:00	19:43	21:41	19:33	20:01

**Fig.42:** Horaires de la ligne St Valery-en-Caux - Motteville en week end

**Source:** Équipe UP, laboratoire TVES, 2021



**Carte synthèse cumulative des mobilités**

## Concertation

A la question «Avez vous des idées, des propositions ou des remarques sur les transports ferroviaires ?», de nombreuses réponses penchent en faveur du retour du train et apportent aussi des éléments à intégrer dans les réflexions:

«Le transport de personnes s'avère nécessaire, mais le transport de marchandises le serait aussi. La ligne Yvetot-Saint Valery pourrait être un cordon ombilical qui redonnerait une dynamique économique à notre territoire. Alors que nous allons bientôt comptabiliser notre CO2 pour toutes nos activités, y compris la mobilité, le transport ferroviaire prendra tout son sens Demain.»

«Il répond au besoin de mobilité pour tout le monde: jeunes, personnes sans permis, personnes défavorisées etc»

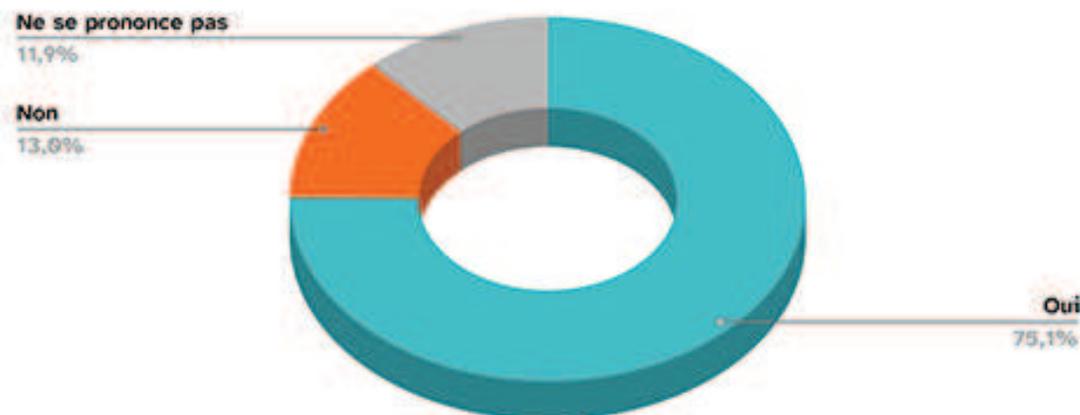
**Fig.43:** Pourcentage d'intérêt porté au retour du train parmi les répondants du questionnaire

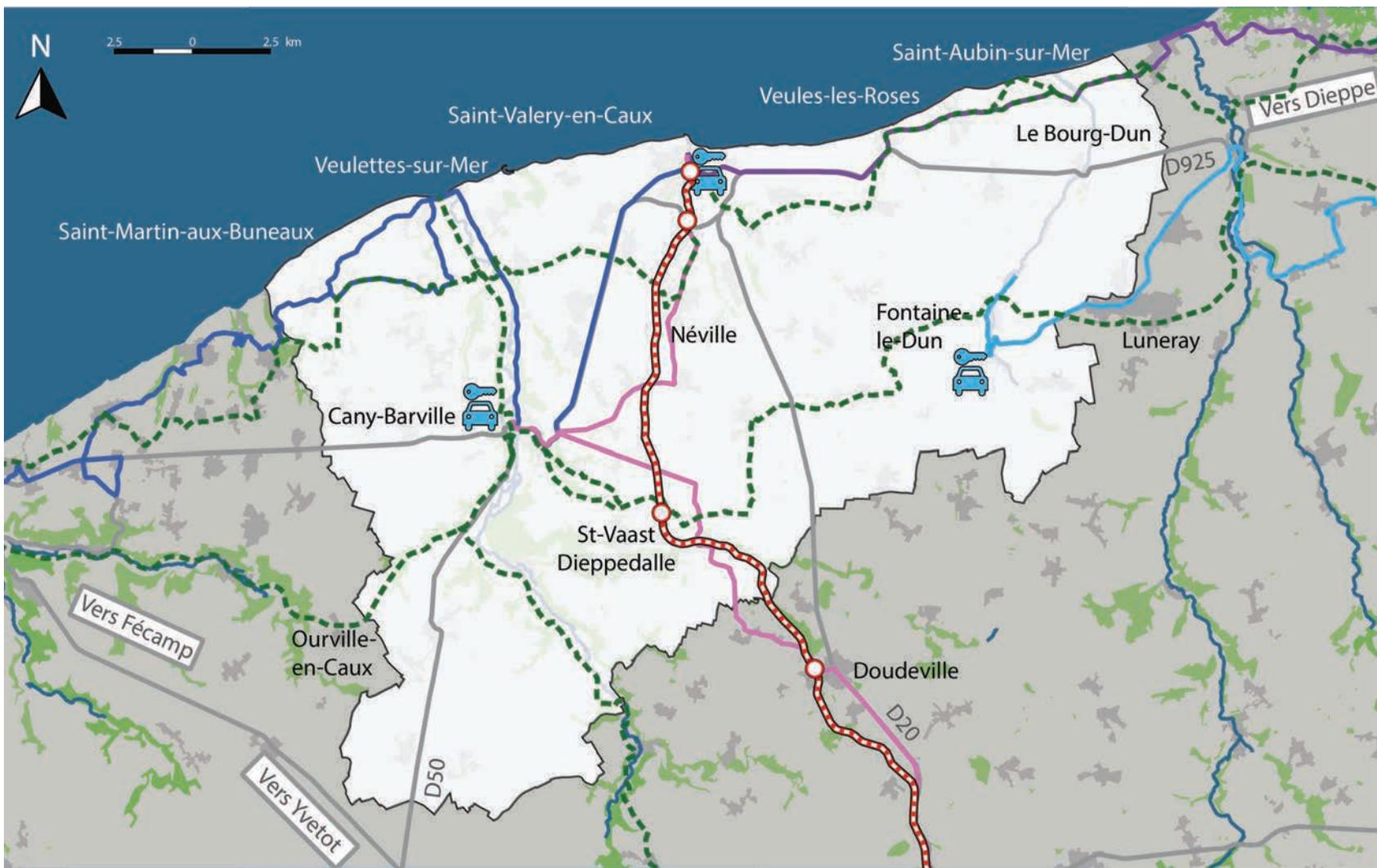
**Source:** Questionnaire juin-juillet 2021, équipe UP, laboratoire TVES, 2021

«prévoir un accès facile aux horaires, du personnel en gare (pas seulement des automates) et surtout un panneau d'affichage à jour des problèmes et retards de circulation (ce qui n'existe pas en gare de Motteville ! ) - coordination avec les horaires de train vers Paris ou le Havre»

«Les personnes âgées isolées sur notre secteur et bien qu'étant à domicile et valide mais ne pouvant plus conduire , sont en difficulté pour se déplacer , faire les courses etc... il y a une sorte de bombe à retardement si on ne s'intéresse pas à cette question !»

### La possibilité que le train revienne entre Saint-Valery-en-Caux et Yvetot vous intéresse t-elle?





**Carte synthèse cumulative des mobilités**

## Faisabilité

Pour ce projet nous envisageons plusieurs solutions de trains légers:

- Trains légers classiques
- Tram-trains
- Taxi-rail

Dans nos recherches, les territoires qui entretiennent encore aujourd'hui des liaisons ferroviaires dans des territoires ruraux avec des populations similaires se trouvent principalement en Allemagne et aux Pays-Bas. Le modèle préféré de trains de ces territoires sont les trains légers régionaux (figure 45). L'un des principaux fabricants est le train léger Citylink de Stadler (figure 44).



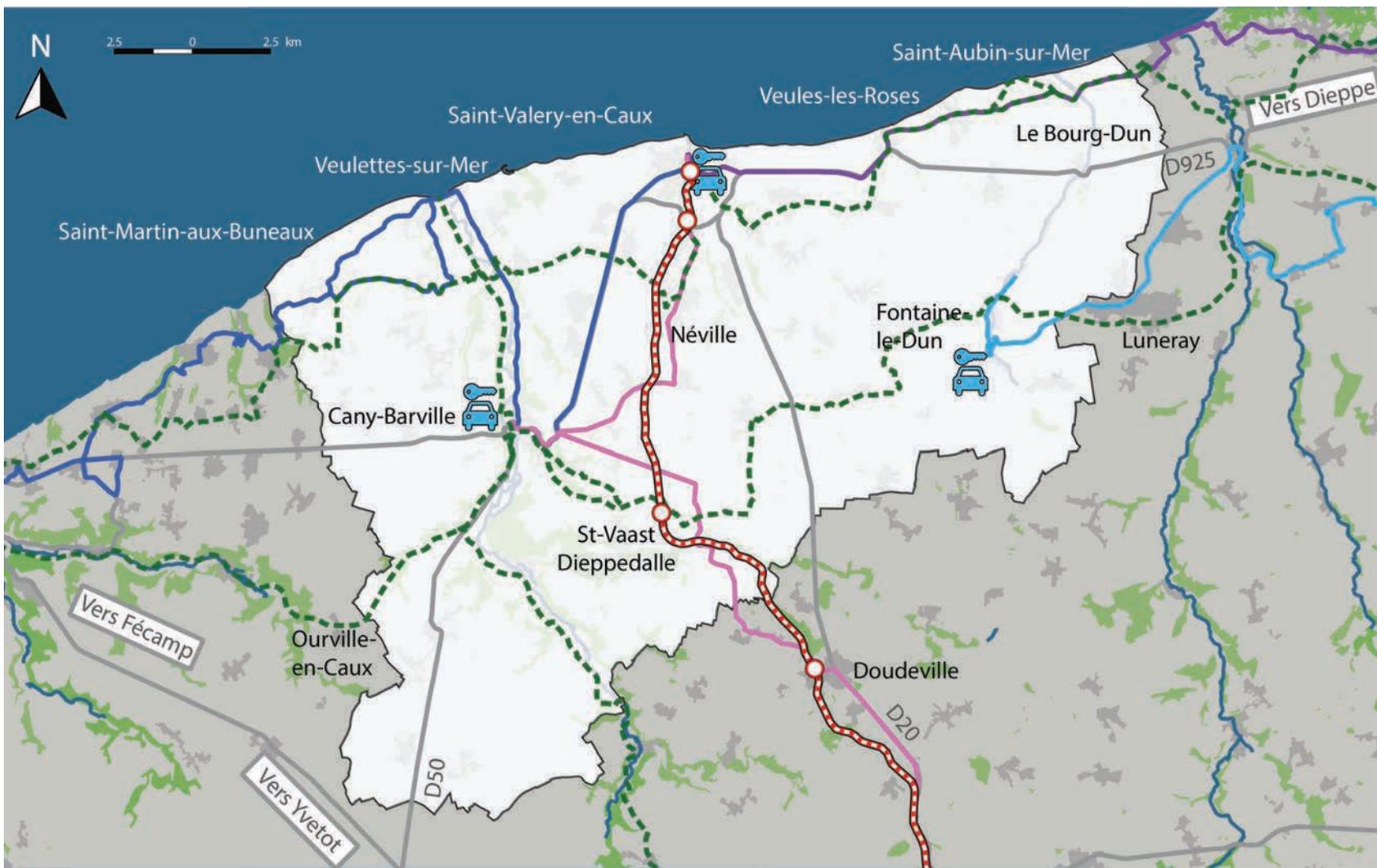
Caractéristiques d'un train léger régional	
Longueur	40 à 50 m
Largeur	2,90 m en base 2,65 m si besoin de circulation urbaine
Hauteur d'accès	550 mm
Capacité assise	80 à 100 places
Accès	1 porte de 1,30 m par caisse
Accessibilité	Plancher bas partiel : surélévation au-dessus des bogies moteurs d'extrémité
Vitesse maximale	100 km/h
Energie	Monocourant 1500 V ou 25 kV Version pure électrique avec batteries d'appoint Version hybride avec moteur générateur de courant + batterie
Objectif de charge à l'essieu	< 10 tonnes si possible < 9 tonnes

**Fig.45:** Caractéristiques d'un train léger régional

**Source:** Transportail.fr

**Fig.44:** Citylink de Stadler

**Source:** Transportail.fr



**Carte synthèse cumulative des mobilités**

Néanmoins, le train est une possibilité inouïe pour réinventer nos mobilités. La ligne St Valery-en-Caux - Motteville n'a pas des ambitions de grande ligne de train. De ce fait, une ligne avec des capacités plus petites serait plus en adéquation avec les nécessités et besoins des habitants. Nous pouvons donc opposer à un modèle classique, des solutions plus adaptées. Une solution intermédiaire, préconisée dans le précédent projet de territoire, est le tram-train. Solution déjà testée en France (tram-train et tram-bus de Bayonne, fi-

gure 46), les expertises sont cependant plus portées sur des territoires plus densément peuplés.<sup>19</sup>

<sup>19</sup> [Histoire des tram-trains en France, consulté le 20 janvier 2021.](#)



**Fig.46:** Ligne T1 de Tram-bus de Bayonne

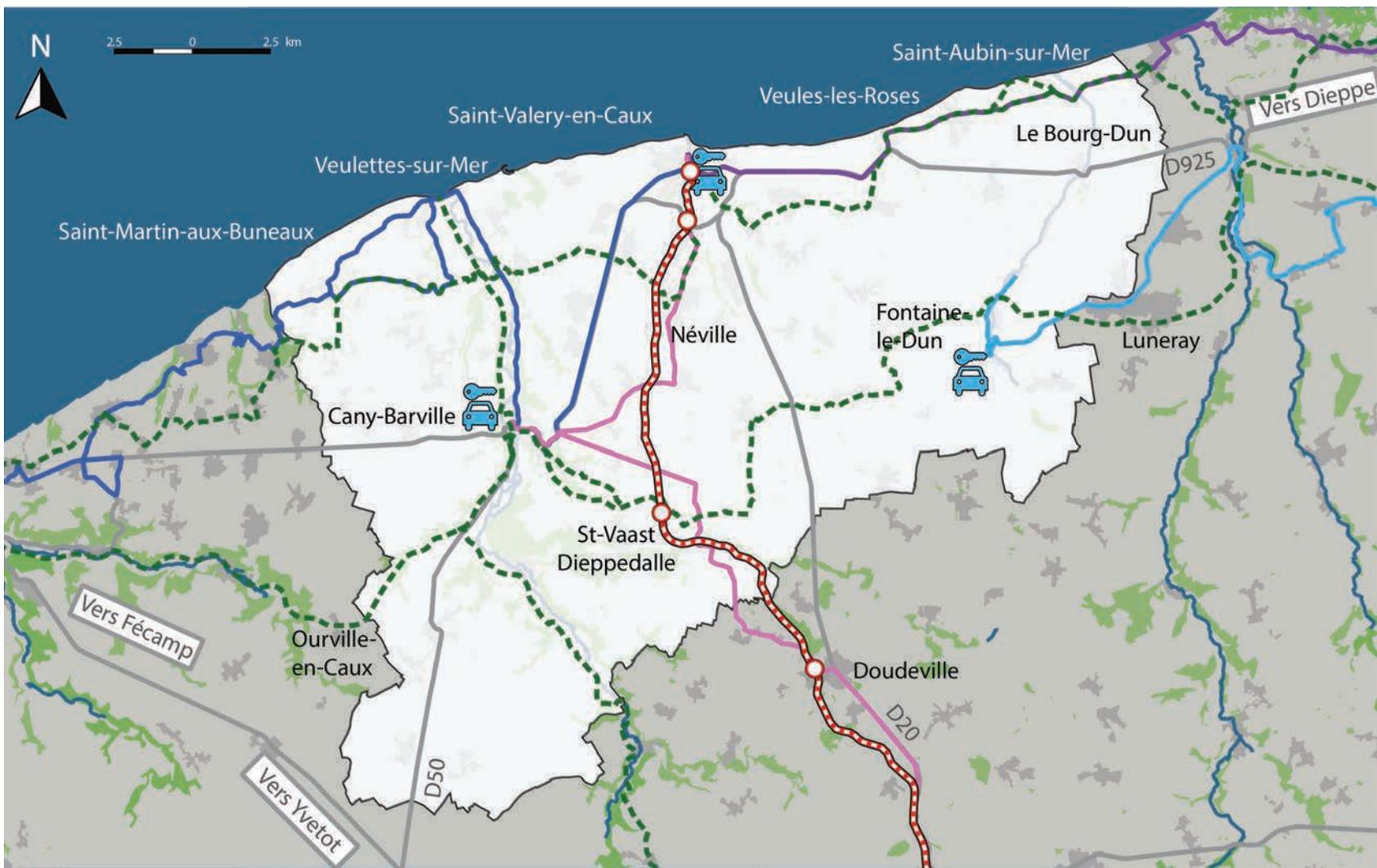
**Source:** [Transportail.fr](http://Transportail.fr)

Enfin nous attirons l'attention sur des solutions innovantes, comme le Taxi-rail. Le mode du taxi-rail est électrique et de plus petite taille qu'un TER. Ainsi, il ne trouble pas le paysage et ne devient pas une source de pollution sonore ou visuelle. Le taxi-rail permet également de disposer d'une quantité plus fine de wagons et de l'adapter à la demande de transports. Un service de «train à la demande» permet également de réduire les nécessités en horaires fixes, pour un transport plus flexible (figure 47).



**Fig.47:** Taxirail (anciennement Exid), train léger autonome, consulté le 20 septembre 2021.

**Source:** [Exid](http://Exid)



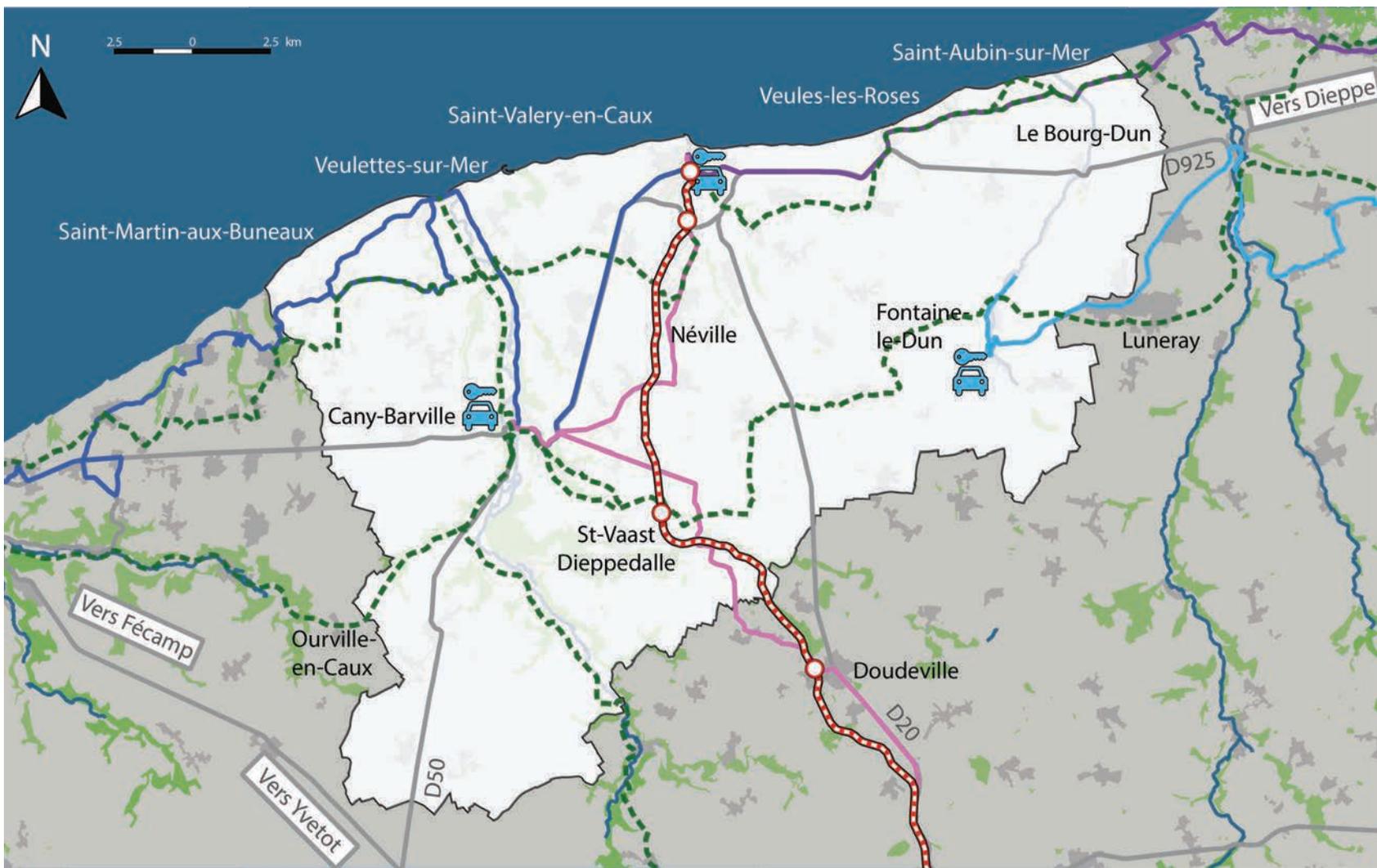
**Carte synthèse cumulative des mobilités**

## Retour sur investissement

Cet axe qui traverse le plateau de Caux jusqu'à Yvetot, permettra de désenclaver le territoire et l'ouvrir davantage aux espaces régionaux, nationaux et internationaux, favorisant le tourisme et l'économie à moyen et long termes.

Nous pouvons également relever d'autres effets économiques positifs pour le territoire:

- Fonctionnement du service (billetterie passagers, coût fret...);
- Effets directs de l'accessibilité renforcée (tourisme, développement économique, renforcement des dynamiques territoriales...);
- Effets indirects (moins d'usure des routes, moins d'accidents de la route, vitrine d'innovation rurale, rétablissement d'une égalité de mobilité des personnes sur le territoire).



**Carte synthèse cumulative des mobilités**



#### Maître d'ouvrage

Région Normandie, SNCF Réseaux, Département Seine-Maritime, CCCA et communes concernées par les lieux intermodaux

#### Localisation

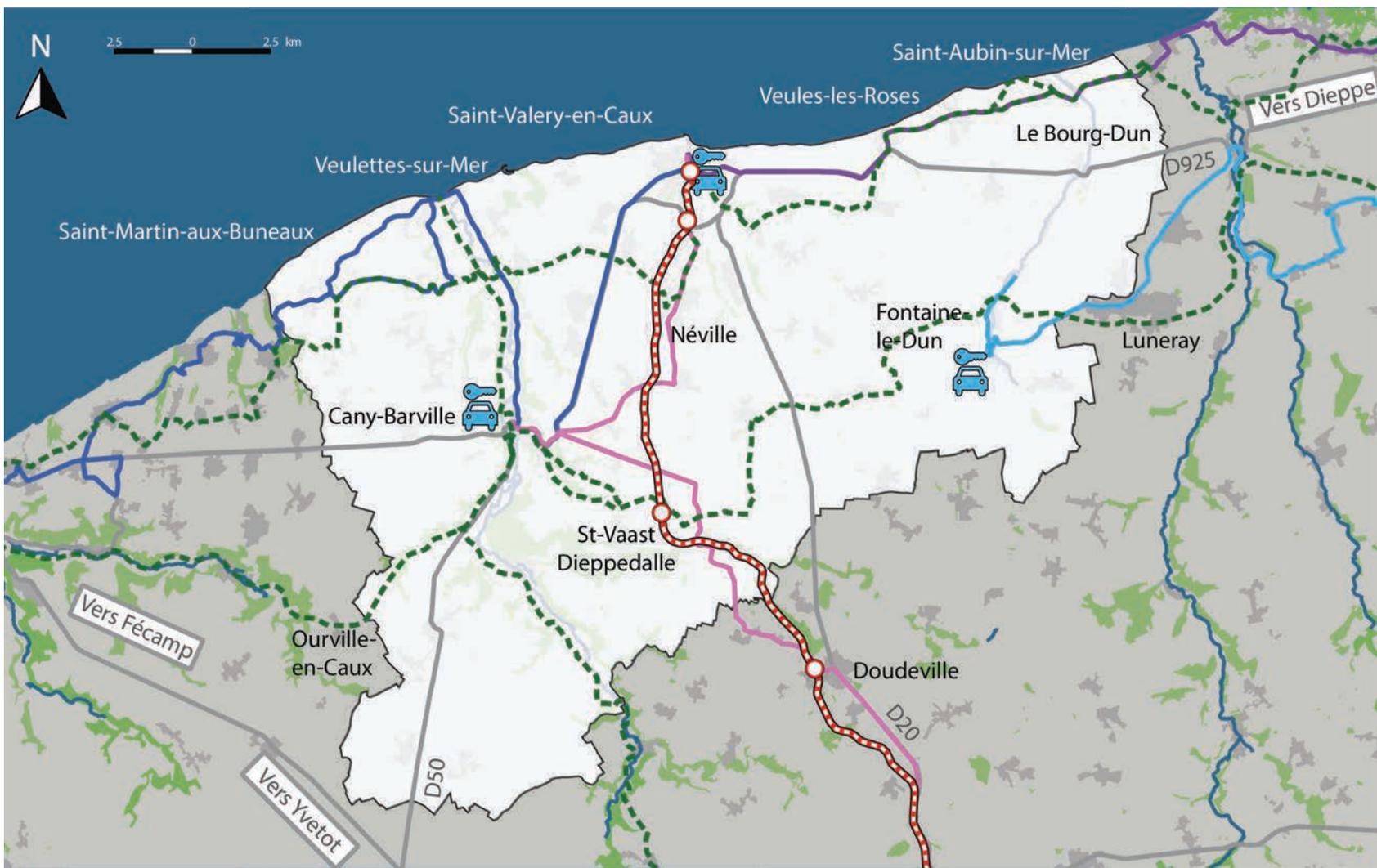
Communes concernées par les lieux intermodaux, mais principalement Saint-Valery-en-Caux, Cany-Barville et Saint-Vaast-Dieppedalle

#### EN SYNTHÈSE

Favoriser la multimodalité dans les gares, abris bus, parkings relais et autres points d'arrêts de mobilités dans le territoire en multipliant les aménagements multimodaux.

#### Types d'actions à mener

Investissement	<input checked="" type="checkbox"/>
Réhabilitation	<input checked="" type="checkbox"/>
fonctionnement	<input checked="" type="checkbox"/>
Étude	<input type="checkbox"/>
Autres	<input type="checkbox"/>

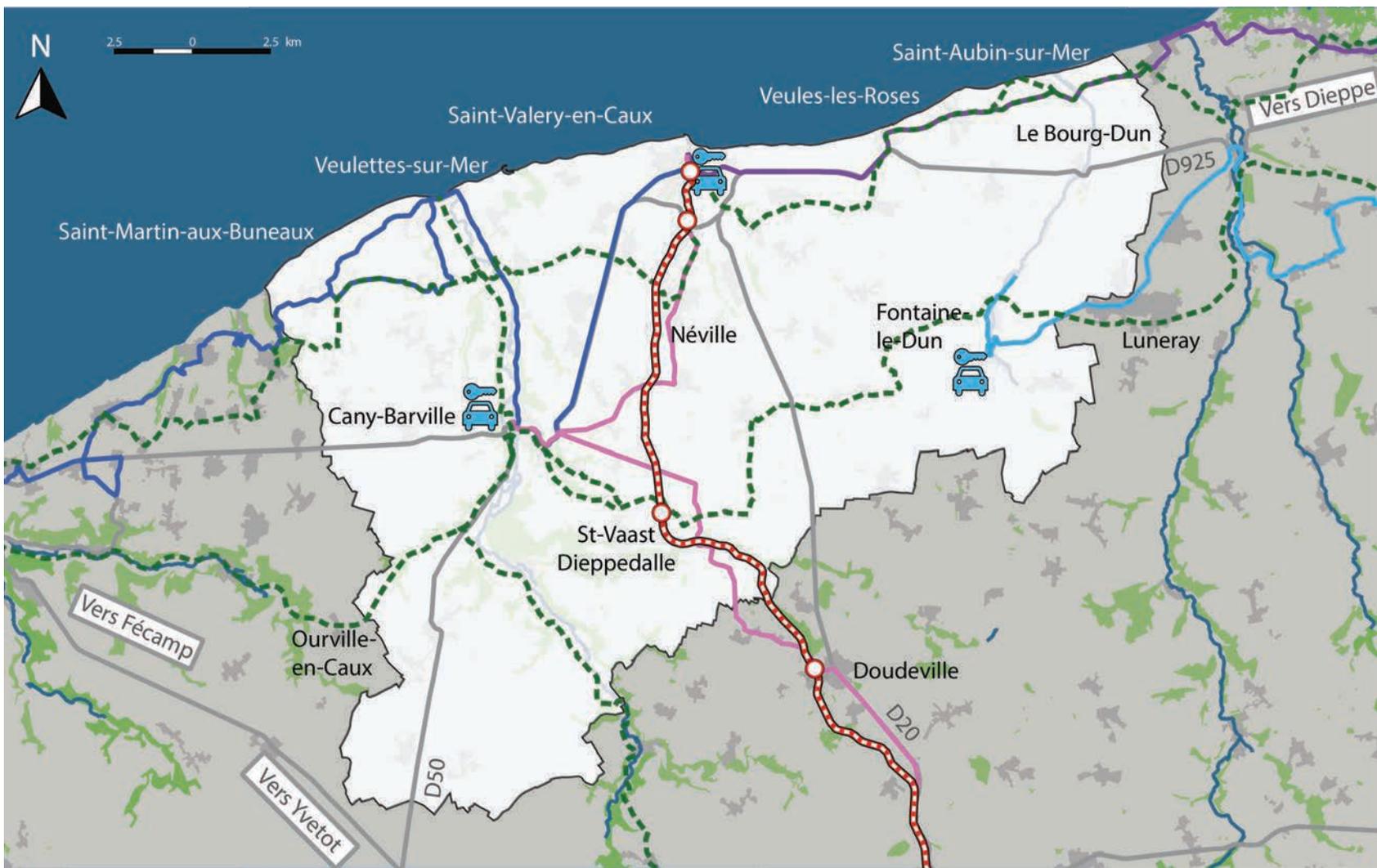


**Carte synthèse cumulative des mobilités**



**Fig.48:** Projet de réhabilitation de la gare de Saint-Valery-en-Caux du concours UP

**Source:** Équipe Fabel



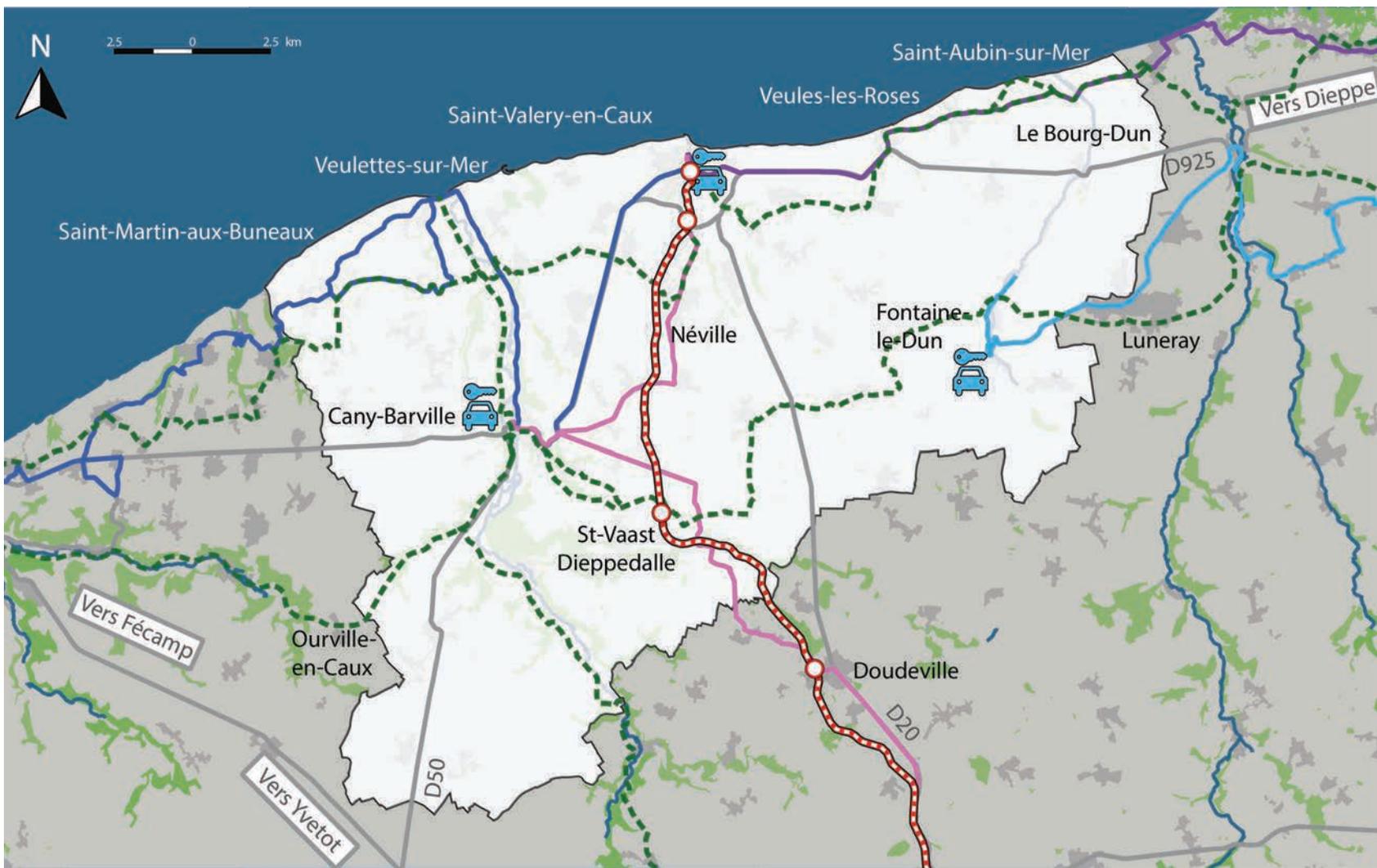
**Carte synthèse cumulative des mobilités**

## PROPOSITION DE PROJET

### Contribution du projet aux enjeux

Aujourd'hui la CCCA possède un territoire traversé par quatre lignes de transport collectif (L60, L61, L1 et L6100). Ces lignes font leurs arrêts dans des points d'arrêts ou des abris bus. Dans ce projet de mobilité nous envisageons des actions de mobilités dans le temps long, avec une structuration des mobilités par plusieurs services différents (train, bus, covoiturage, transport à la demande, autopartage, vélo). En raison du caractère non métropolitain de la CCCA, faire de nombreuses lignes de transport collectif avec une desserte fine du territoire n'est pas une option viable. De ce fait, la multimodalité est une option qui permet de cumuler les

différents services de transport afin de desservir de manière plus économe le territoire. Afin d'encourager les futurs usagers de transports à descendre d'un véhicule et monter dans un autre, il est impératif de penser les points d'intermodalité (gare, arrêts, etc) comme un lieu particulier, et ajuster correctement les investissements. En plus de permettre la multimodalité, ces lieux sont destinés à faciliter l'accumulation de services et d'événements de type marchés. Ce sont donc des lieux qui ont une vocation à améliorer le quotidien des habitants et ce même s'ils n'utilisent pas les transports concernés.



**Carte synthèse cumulative des mobilités**

**Description du projet:** trois actions pour créer de véritables lieux de vie:

### **Associer les lieux d'intermodalités à des aménagements permettant plus de mobilités**

Les gares et points d'arrêts sont souvent situés dans des espaces dégagés à proximité de routes et autres voies de communication. Ajouter des espaces de parkings à proximité de ces lieux permet déjà de cumuler voiture personnelle, autopartage, covoiturage et transport à la demande aux transports collectifs. Des stationnements vélos sécurisés dans les gares et abri bus permettent de cumuler mobilités douces et transports collectifs. Sans oublier de créer à la fois des stationnements vélos et des places de parkings réservées aux transports personnalisés (transport à la demande, covoiturage et autopartage) de façon à associer ces deux modes de fonctionnement. On peut ainsi penser aller en vélo à la gare pour pouvoir ensuite faire du covoiturage sur d'autres destinations. La gare est un lieu de centralité des mobilités localisé sur quatre points d'ancrage du territoire de la CCCA.

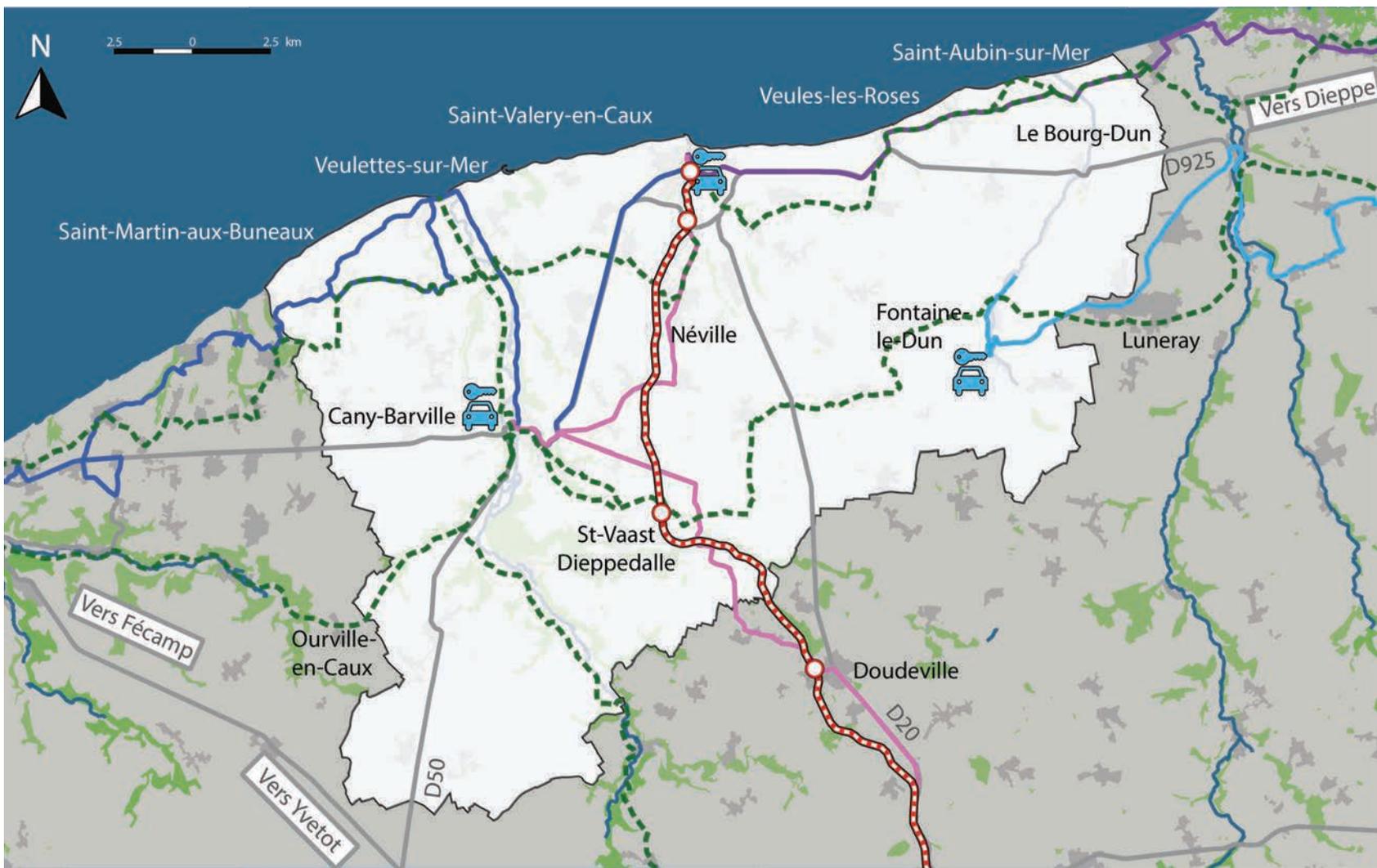
### **Rendre visible les différentes mobilités**

Une certaine méconnaissance des mobilités existant sur le territoire a été observée. Le parcours des sites pouvant relayer l'information et une visite sur place pour voir les arrêts et abris bus montrent que les informations concernant les mobilités du territoire ne sont pas toujours signalées dans les arrêts ou pourraient être améliorées. La CCCA possède des publics différents susceptibles d'emprunter les nouvelles mobilités. Il est indispensable de fournir une visibilité physique (guichets dans les gares et autres espaces, panneaux avec tracés, horaires et tarifs détaillés dans les arrêts et gares) et digitale (application dédiée, site de calcul d'itinéraires, visibilité sur les sites communaux, scolaires, des entreprises et de la communauté de communes). Cette information doit faire l'objet d'une marque d'identité de la CCCA pouvant permettre une appropriation visuelle par les usagers et habitants.

### **Créer des pôles autour de ces lieux intermodaux**

Les espaces autour des gares sont usuellement une opportunité pour des lieux de vie. Les temps d'attente, la connexion entre plusieurs mobilités et leur placement stratégique sont autant de moyens de faciliter la mise en place d'autres activités telles que des commerces, des services et des lieux d'activités diverses et variées.

Il est donc recommandé d'utiliser ces lieux intermodaux comme ancre pour des marchés, des événements et des investissements dans l'espace public. Les premiers éléments de commerce sans franchise mais prioritairement pris en charge par des habitants du territoire dans les gares sont des points chauds, les ventes de journaux, nourritures de premières nécessités, stand de réparation des vélos, réparation des véhicules, nettoyage des véhicules, location de véhicule, zones de taxi,...



**Carte synthèse cumulative des mobilités**

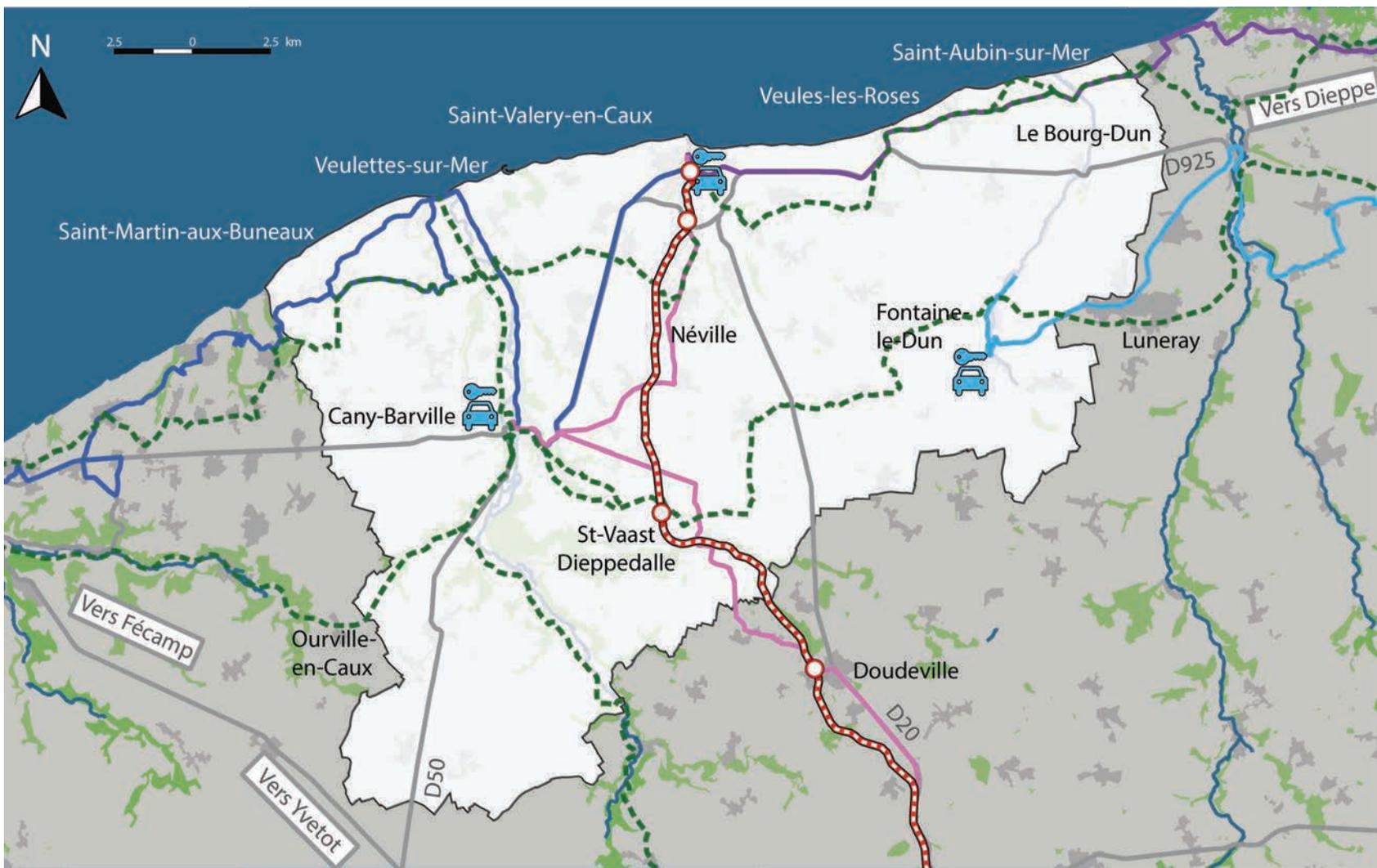
## Fonctionnement

A travers ce projet de mobilités nous repérons quatre types de lieux intermodaux:

- Gares de train
- Arrêts de car
- Parkings relais
- Stations Albâtre Mobilités

Les gares de train sont les lieux les plus structurants en permettant l'accès à la France et l'Europe par les voies de chemin de fer. Dans la CCCA nous avons sélectionné trois espaces susceptibles de devenir des gares:

- L'ancienne gare de Saint-Valery-en-Caux
- La gare de Fret
- La gare de Saint-Vaast-Dieppedalle



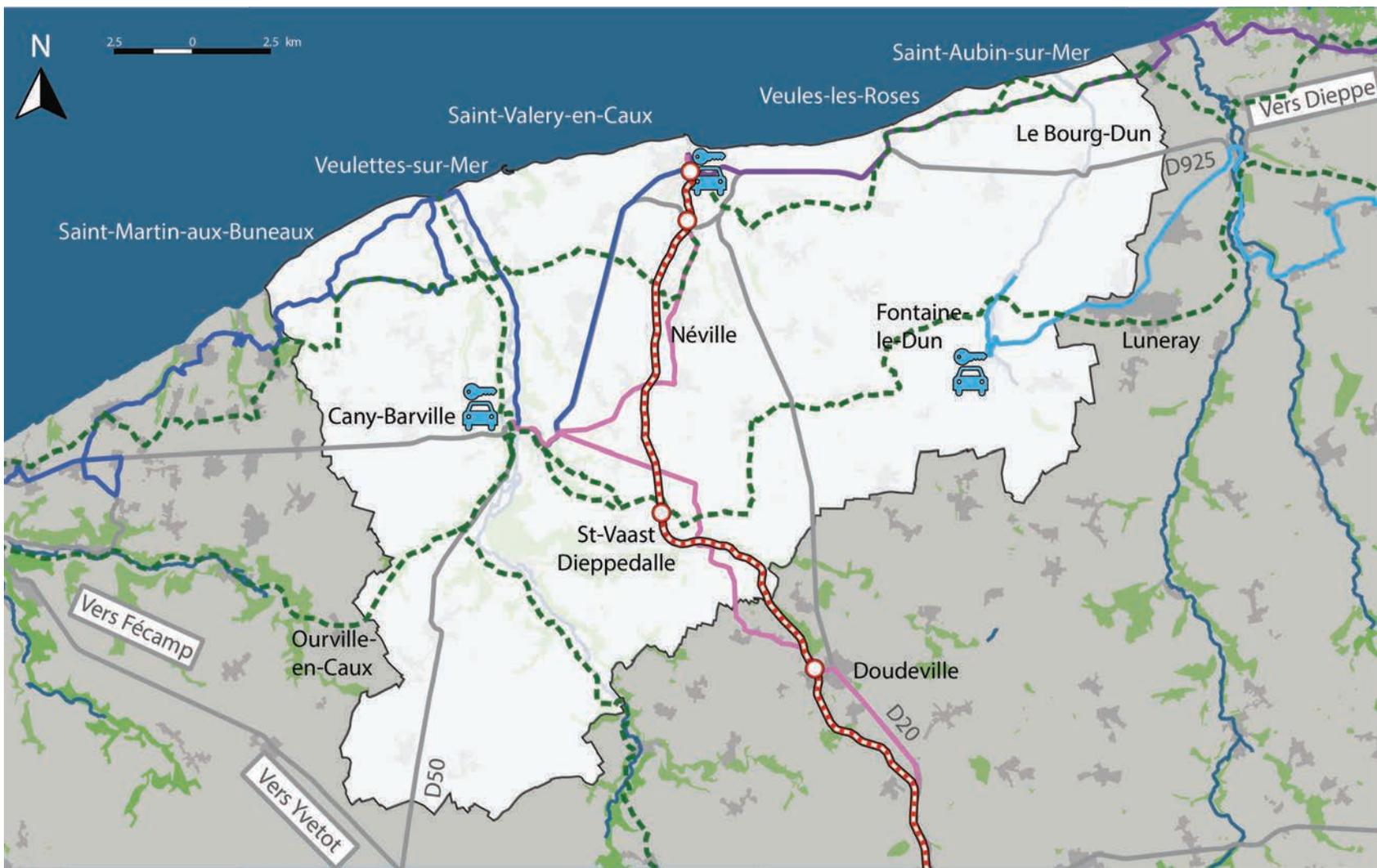
**Carte synthèse cumulative des mobilités**

## L'ancienne gare de Saint-Valery-en-Caux

Aujourd'hui ce bâtiment est un espace dédié aux ressources numériques. Cet espace concentre déjà des services et est également idéalement situé, avec des abribus à proximité du cœur de ville. Néanmoins la capacité de parking doit être optimisée. Un espace de parking se situe derrière l'espace Internet mais, il faut également anticiper les futurs besoins en stationnement d'une gare. Il est conseillé d'associer le projet de réhabilitation du Saint-Val' Bus, (plus d'informations dans la fiche Saint-Val' Bus) cumulant ainsi bus et train depuis des espaces de parkings plus excentrés pour pallier ce manque futur de parkings.

La nature hautement stratégique de l'actuel point internet de Saint-Valery-en-Caux ne doit pas être négligée. En effet, pour pouvoir correctement structurer le territoire par les mobilités, le train seul ne suffira pas. Pour cela, il faudra l'appui des nombreuses lignes de car et bus présentes ou projetées. Cet espace possède déjà l'avantage de la proximité d'abribus qui peuvent servir d'arrêt pour ces lignes de car. En outre, la proximité du bâtiment avec le cœur de ville est également un fort potentiel touristique. Reculer la gare dans un espace plus éloigné, c'est également décourager l'accès à la mer dès lors où un autre transport doit être utilisé pour rejoindre le cœur de ville.

Enfin, l'arrière du bâtiment présente un espace disponible qui permet une prolongation du bâtiment pour accueillir une gare. Il n'est donc pas impossible de maintenir l'actuel espace numérique et bénéficier donc de l'association entre la gare et cet espace internet.

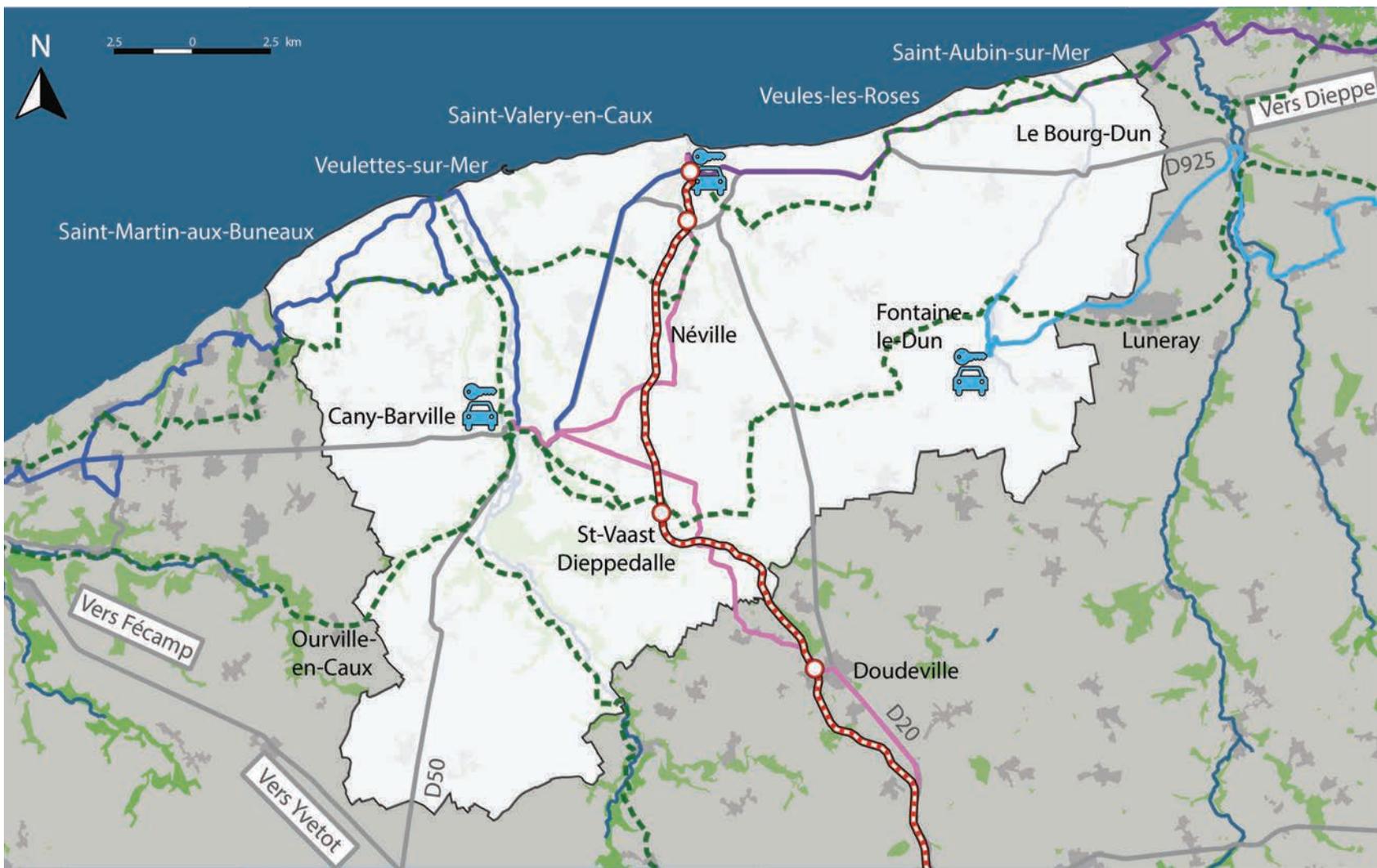


**Carte synthèse cumulative des mobilités**



**Fig.49:** Vue aérienne de l'ancienne gare de Saint-Valery-en-Caux

**Source:** Google maps

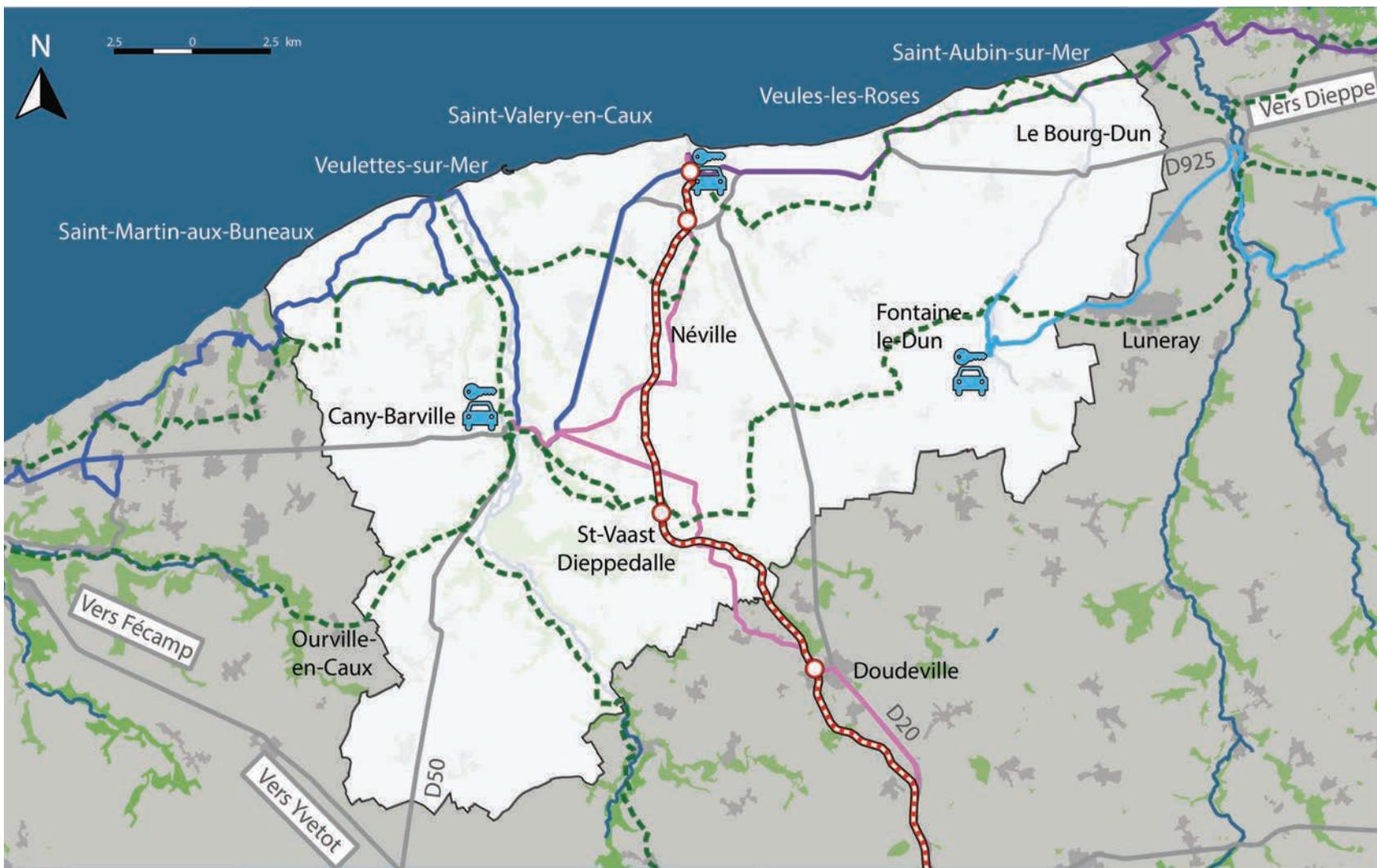


**Carte synthèse cumulative des mobilités**

## La gare de Fret

Également située à Saint-Valery-en-Caux, cette gare sert aujourd'hui pour le transport de marchandises et l'évacuation de déchets nucléaires émanant de la centrale nucléaire de Paluel. Cet ample espace peut néanmoins servir à la maintenance des véhicules de la ligne Saint-Valery-en-Caux - Motteville. De plus, sa proximité avec des entreprises importantes comme Pasquier et la commune de Néville en font un candidat intéressant pour multiplier les espaces desservis dans le territoire et ainsi diluer la concentration de voitures à la gare de Saint-Valery-en-Caux.

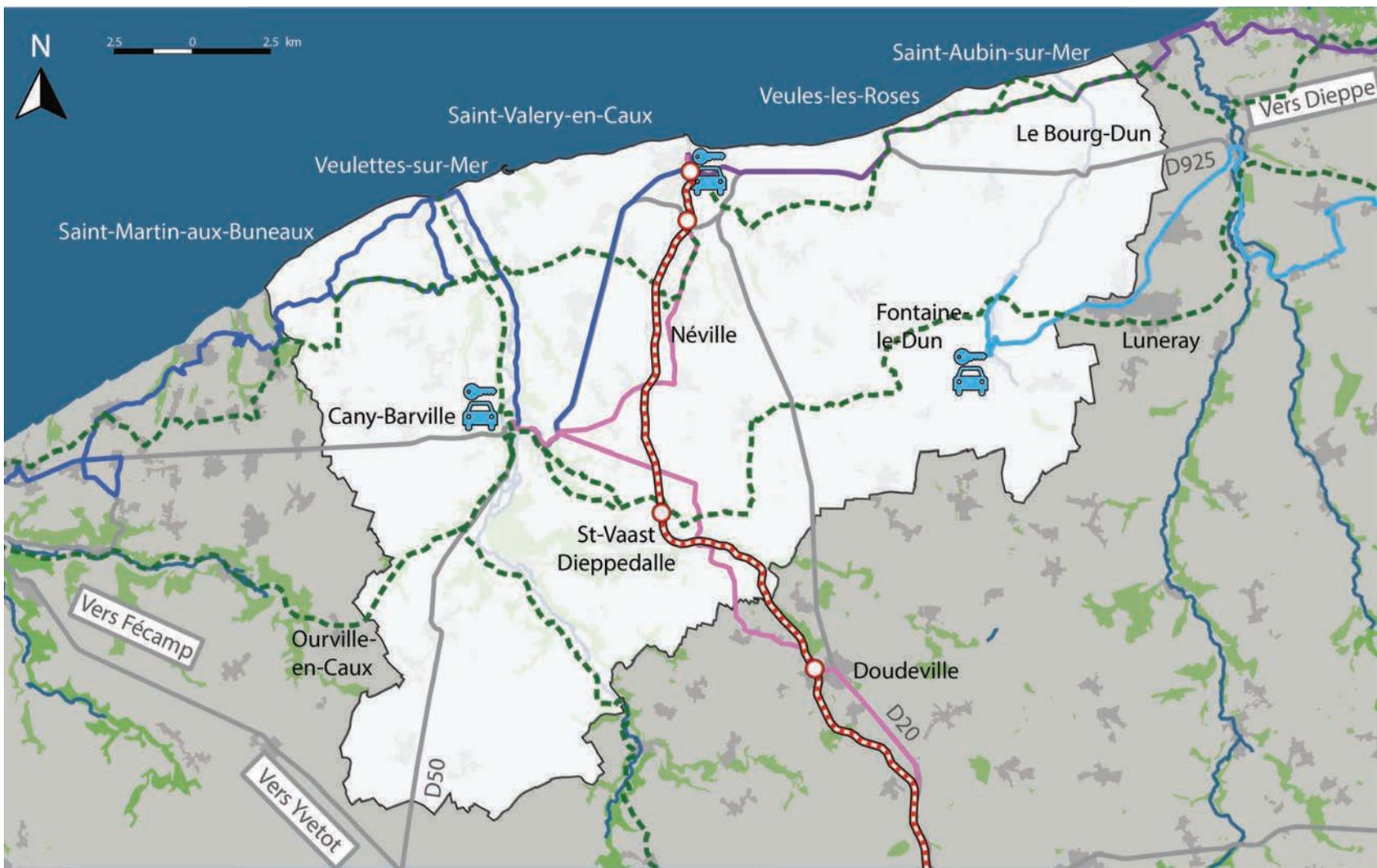
L'existence de friches et d'espaces disponibles est également intéressante pour l'accueil de nouvelles entreprises et projets de la part de la communauté de communes. Y placer une gare ou un point d'arrêt du train est donc hautement stratégique. Notons enfin la possibilité d'associer cet emplacement au projet Saint Val' Bus étendu, qui réalise des tracés entre Néville et Saint-Valery-en-Caux et qui passe par cet emplacement.



**Carte synthèse cumulative des mobilités**



**Fig.50:** Vue aérienne de la gare de fret de Saint-Valery-en-Caux  
**Source:** Google maps



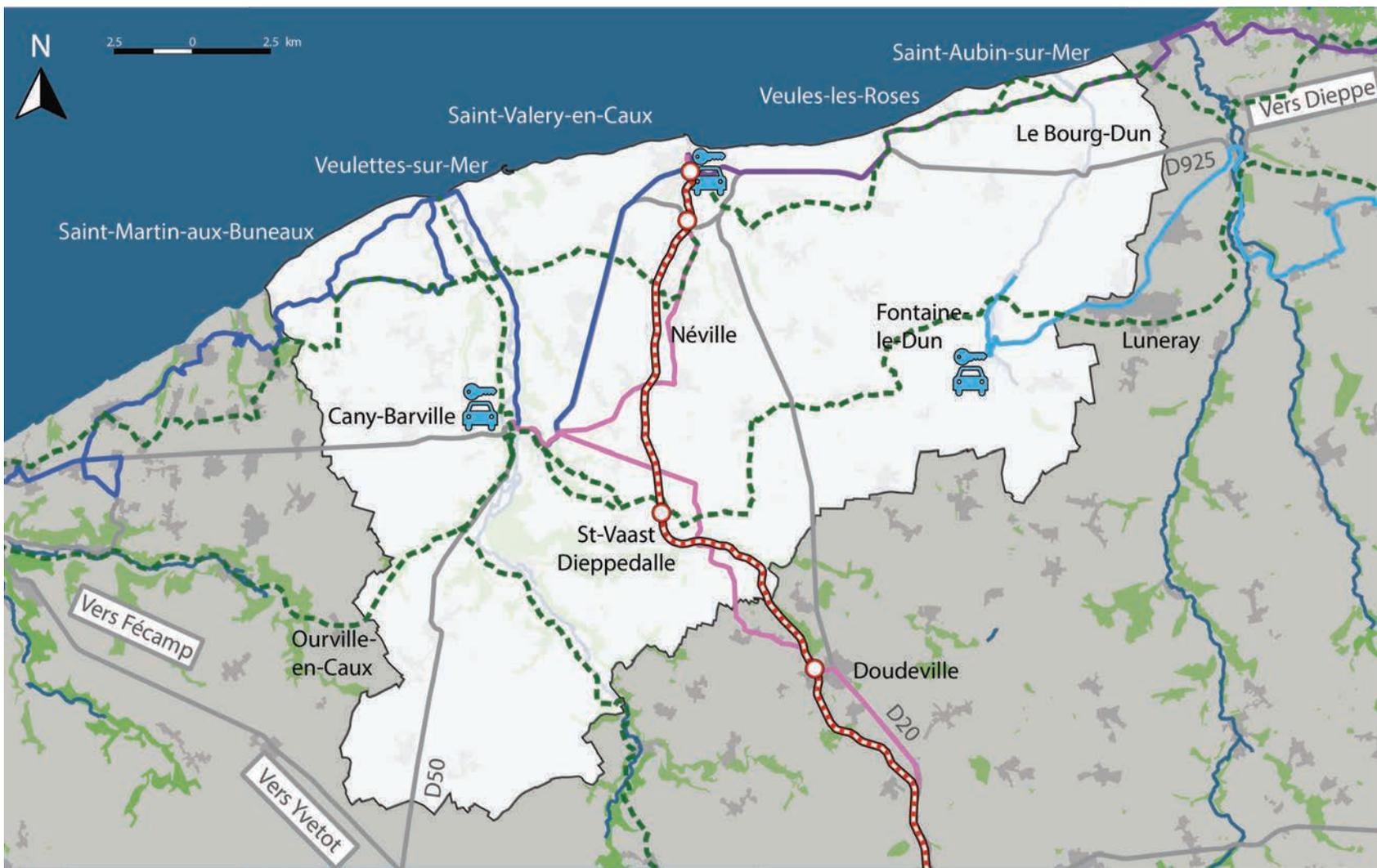
**Carte synthèse cumulative des mobilités**

## La gare de Saint-Vaast-Dieppedalle

Située entre Saint-Vaast-Dieppedalle et Bosville, cette ancienne gare effectuait la liaison entre la voie de chemin de fer allant au nord (Saint-Valery-en-Caux) et celle allant à l'est (Dieppe puis Fontaine-le-Dun). Aujourd'hui le bâtiment de gare existe encore (figure 51). Cet espace est également très proche de la véloroute du lin. Cette véloroute entrevoit même un nouveau tracé entre Saint-Vaast-Dieppedalle et Saint-Pierre-le-Viger en site propre dans le futur proche. Ce tracé passe à proximité de gîtes, châteaux et autres espaces touristiques, faisant de cet emplacement une opportunité touristique où le train peut être facilement cumulé avec le vélo.

La gare de Saint-Valery-en-Caux peut paraître comme un détour pour de nombreux habitants vivant au sud. Ainsi, un autre arrêt situé plus au sud peut apparaître comme une alternative plus intéressante (en termes de temps) ainsi qu'un moyen de diluer la pression automobile de Saint-Valery-en-Caux. Par exemple, les habitants de Cany-Barville et de Fontaine-le-Dun pourraient rallier Saint-Vaast-Dieppedalle plutôt que Saint-Valery-en-Caux pour rejoindre le train.

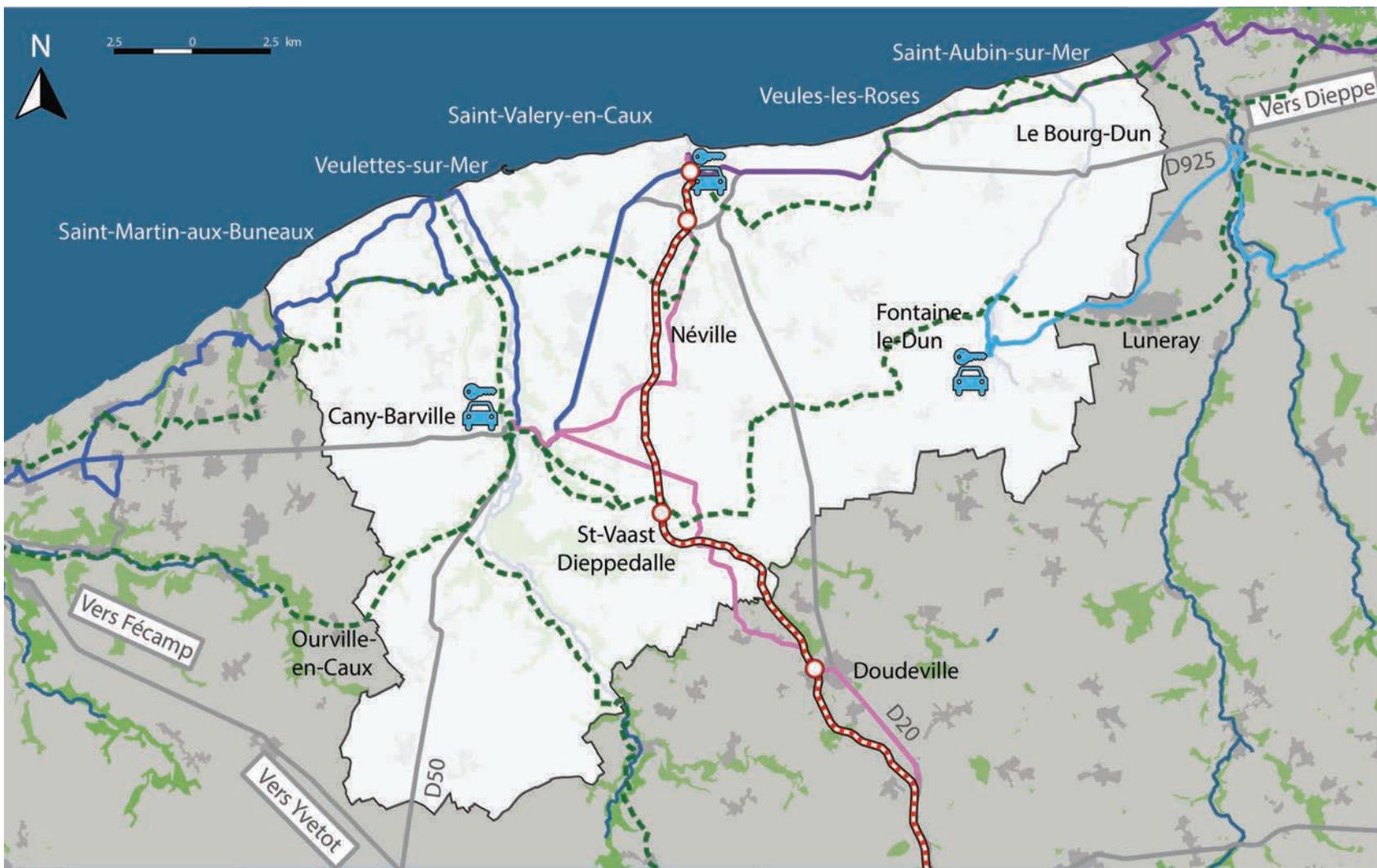
Enfin, un arrêt au sud et au nord c'est également un début de structure interne pour le territoire, où les habitants de Bosville et Saint-Vaast-Dieppedalle pourraient prendre le train pour rejoindre Saint-Valery-en-Caux pour étudier, travailler ou faire les courses. Bien évidemment cette structure se complète avec les lignes présentes et prévues à Saint-Valery-en-Caux. Les arrêts de car, les stations Albâtre mobilité et les parkings relais sont discutés plus en détail dans leurs parties respectives. Néanmoins les conseils de cette fiche sont également applicables à ces lieux intermodaux.



**Carte synthèse cumulative des mobilités**



**Fig.51:** Vue actuelle de la gare de Saint-Vaast-Dieppedalle  
**Source:** Équipe UP, 2019



**Carte synthèse cumulative des mobilités**

## Concertation

«La question de la gestion des usagers une fois qu'ils sont arrivés en gare me semble primordiale, gestion de la desserte des communes «transversales» ou périphériques. Adaptation du coût du projet par rapport à la transformation de la voie en piste cyclable valorisable avec les nombreux gîtes en périphérie.»

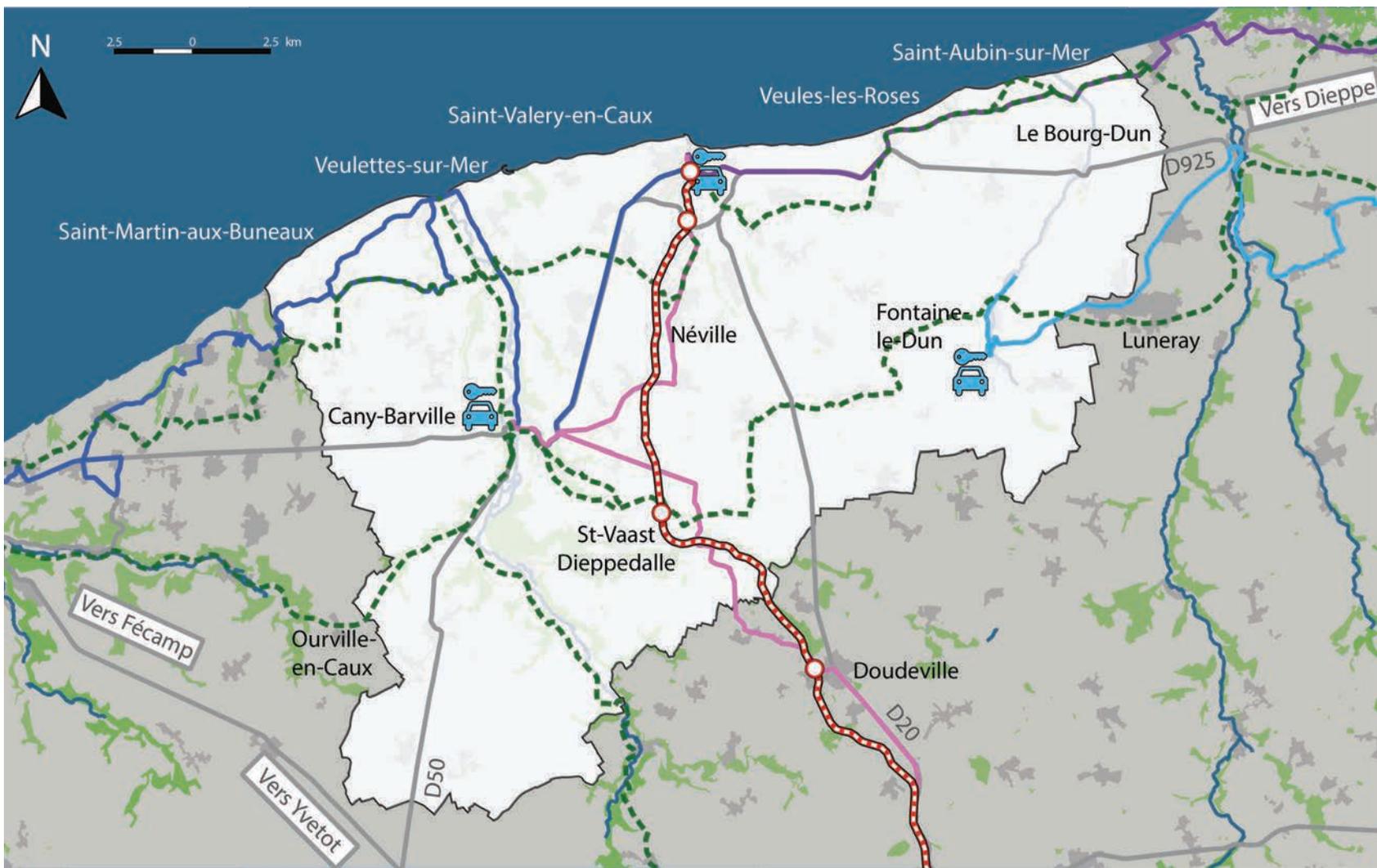
«Faire correspondre les horaires de bus avec le train aux horaires des étudiants ou de travail, avoir des temps de transport réduit»

«Prévoir un accès facile aux horaires, du personnel en gare (pas seulement des automates) et surtout un panneau d'affichage à jour des problèmes et retards de circulation (ce qui n' existe pas en gare de Motteville ! )»

«incompréhension des tarifs qui passent du simple au double pour un même trajet»



**Fig.52:** Exemple de multimodalités dans un projet du concours UP  
**Source:** Équipe Günz



**Carte synthèse cumulative des mobilités**

# 2.2 MOBILITÉS ROUTIÈRES (BUS, CARS, NAVETTES)

## 2.2.1 Fiche Navette Express

### Fiche Projet - La Navette Express



#### Maître d'ouvrage

Département de la Seine-Maritime

#### Localisation

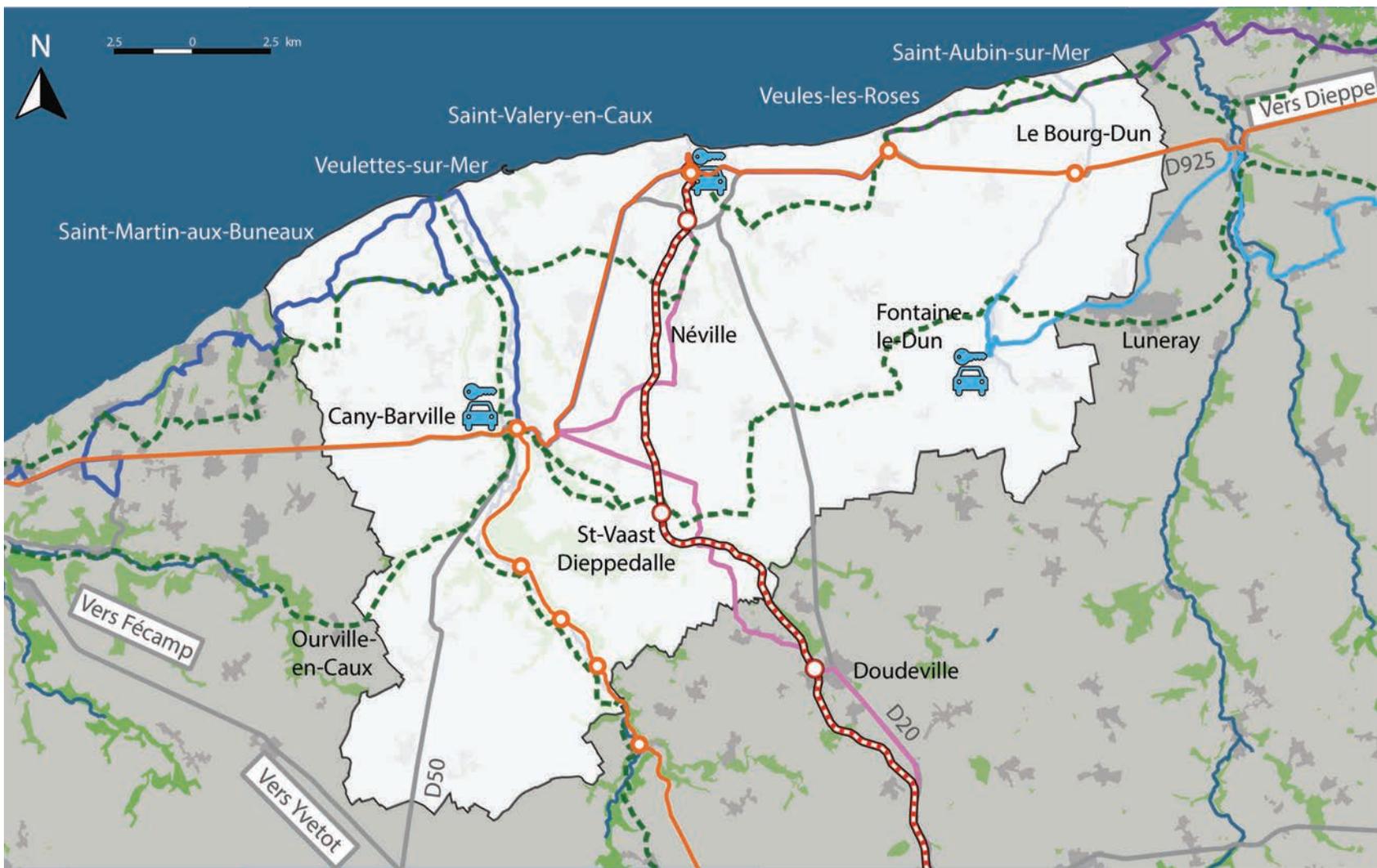
Fécamp, Cany-Barville, Saint-Valery-en-Caux, Veules-les-Roses, Le Bourg-Dun, Dieppe

#### EN SYNTHÈSE

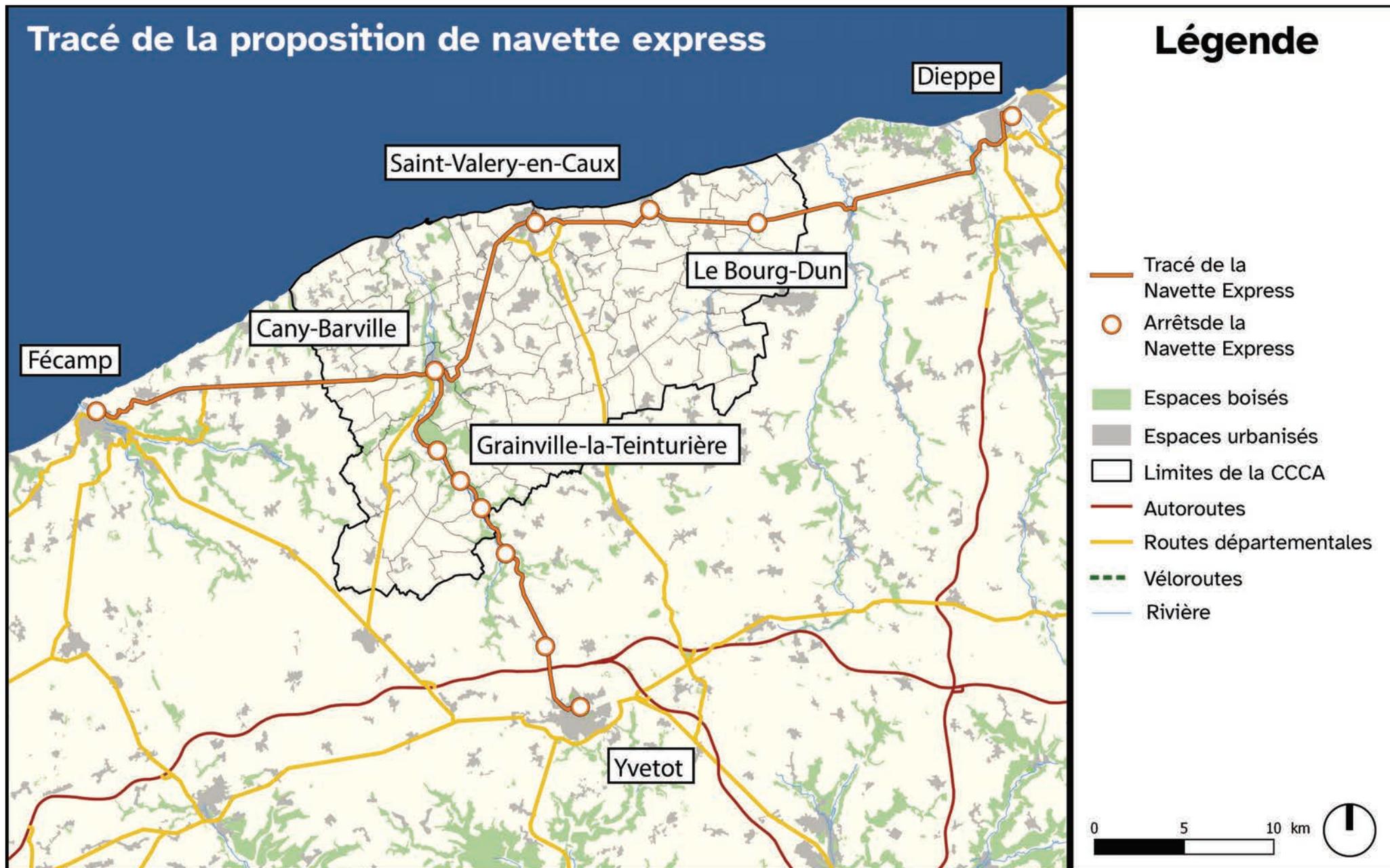
Le projet de création d'une ligne de bus rapide entre Dieppe et Fécamp passant par Saint-Valéry-en-Caux et Cany-Barville, est une initiative qui permet de faciliter les déplacements (notamment pendulaires) entre ces agglomérations, moteurs de la vie économique du territoire étendu de la CCCA.

#### Types d'actions à mener

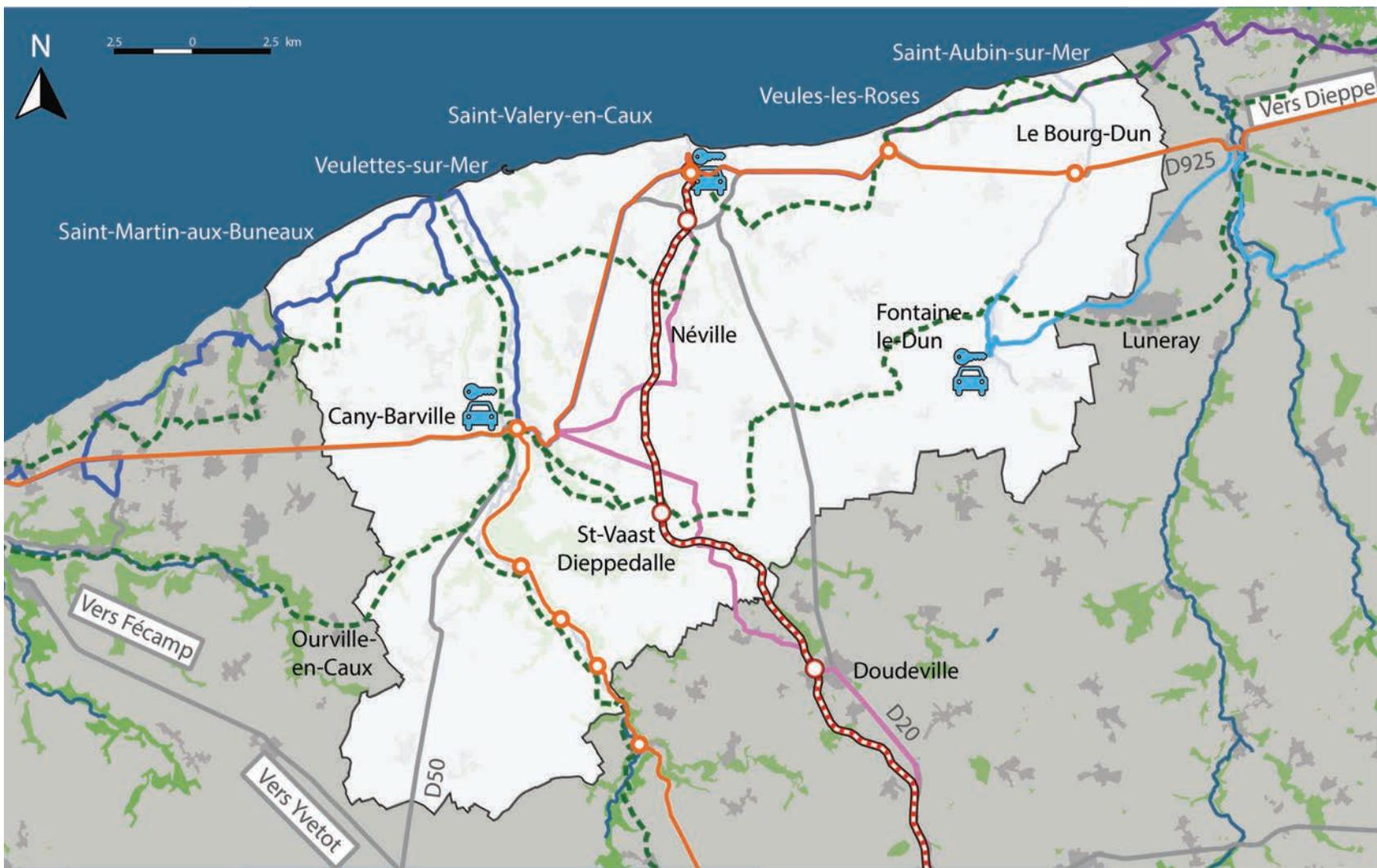
Investissement	<input type="checkbox"/>
Réhabilitation	<input type="checkbox"/>
fonctionnement	<input checked="" type="checkbox"/>
Étude	<input type="checkbox"/>
Autres	<input type="checkbox"/>



**Carte synthèse cumulative des mobilités**



**Fig.53:** Tracé de la proposition de navette express  
**Source:** Équipe UP, laboratoire TVES, 2021



**Carte synthèse cumulative des mobilités**

# PROPOSITION DE PROJET

## Contribution du projet aux enjeux

La création d'une ligne de navette rapide sur le territoire de la Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre répond aux enjeux de déplacement sur ce territoire. Le projet se résume par la mise en place d'une ligne de transport en commun sur la départementale D925 et la D131. Cette ligne s'adresse en particulier aux travailleurs effectuant des déplacements quotidiens. Cette proposition est à réaliser en coopération avec les communes de Dieppe, Fécamp et le département de Seine-Maritime.

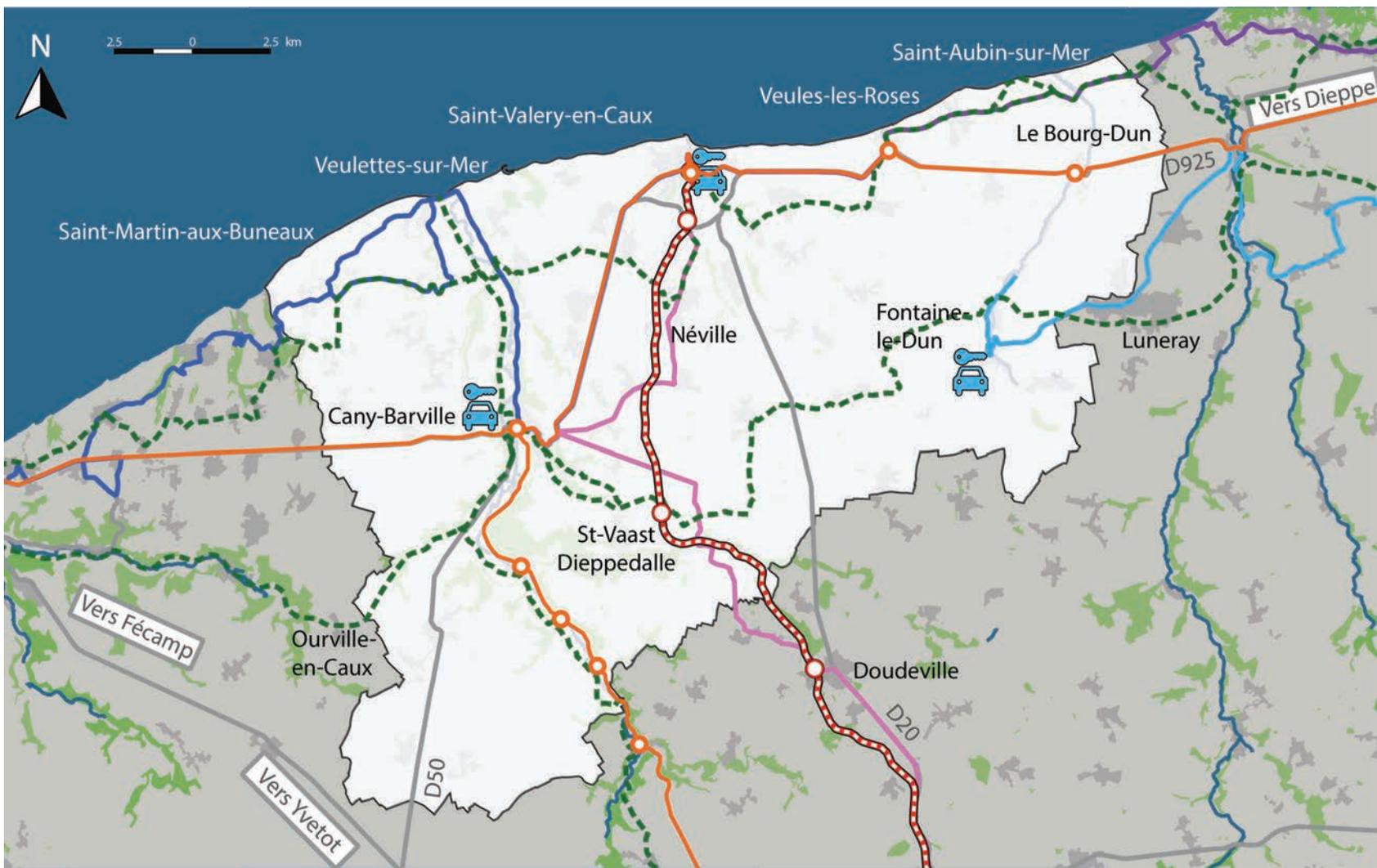
La CCCA fait face à un problème de mobilité des biens et des personnes. Si cet enjeu n'est pas perçu par tous de la même manière, il est suffisamment important pour être une source de contraintes pour de nombreux habitants dans un contexte professionnel autant que particulier. Disposant d'un important maillage routier, mais de lignes de transport en commun mal, voire pas coordonnées, et sans arrêts

en commun, la CCCA ne dispose pas de solutions de transport accessibles pour l'ensemble de ses habitants. Les routes départementales, à deux voies, sont très empruntées du fait de ce déséquilibre modal. Elles sont ainsi congestionnées, rapidement dégradées et théâtre d'accidents aux conséquences parfois dramatiques. De plus, la voiture reste un luxe que tous les travailleurs ne peuvent pas se permettre de posséder, sans compter que les personnes âgées, les personnes mineures et un nombre non-négligeable d'actifs et de personnes handicapées sont dans l'incapacité physique, matérielle ou légale de conduire ou posséder une voiture. Enfin, l'étude de la vie économique du territoire a mis en évidence d'importants mouvements pendulaires entre le territoire de vie de la CCCA et les bassins d'emplois de Dieppe, Yvetot et Fécamp. Le projet de la navette express passant sur la route départementale D925 traverse le territoire et relie les deux régions Est et Ouest. Il dessert

les principales communes de la Côte d'Albâtre, plus grandes et attractives par ses emplois et services ; ainsi que Dieppe et Fécamp. Quant à l'axe Nord-Sud, il emprunte principalement la D131 et dessert le sud du territoire avant de s'arrêter à Yvetot.

## Description du projet

Le projet se matérialise par la mise en place d'un service de navettes publiques entre les agglomérations de Fécamp, Yvetot et de Dieppe via le territoire de la CCCA dont est issu nombre de travailleurs en poste dans ces agglomérations. C'est une ligne aller-retour sur un tracé simple, pensé pour être le plus efficace possible avec un total de six cars. Un tableau des horaires de passage de la navette est disponible à chaque arrêt, ces horaires doivent correspondre aux liaisons vers les connexions existantes sur le territoire. Deux lignes sont pensées pour ce projet:



**Carte synthèse cumulative des mobilités**

## Ligne A: Dieppe - Fécamp (4 cars)

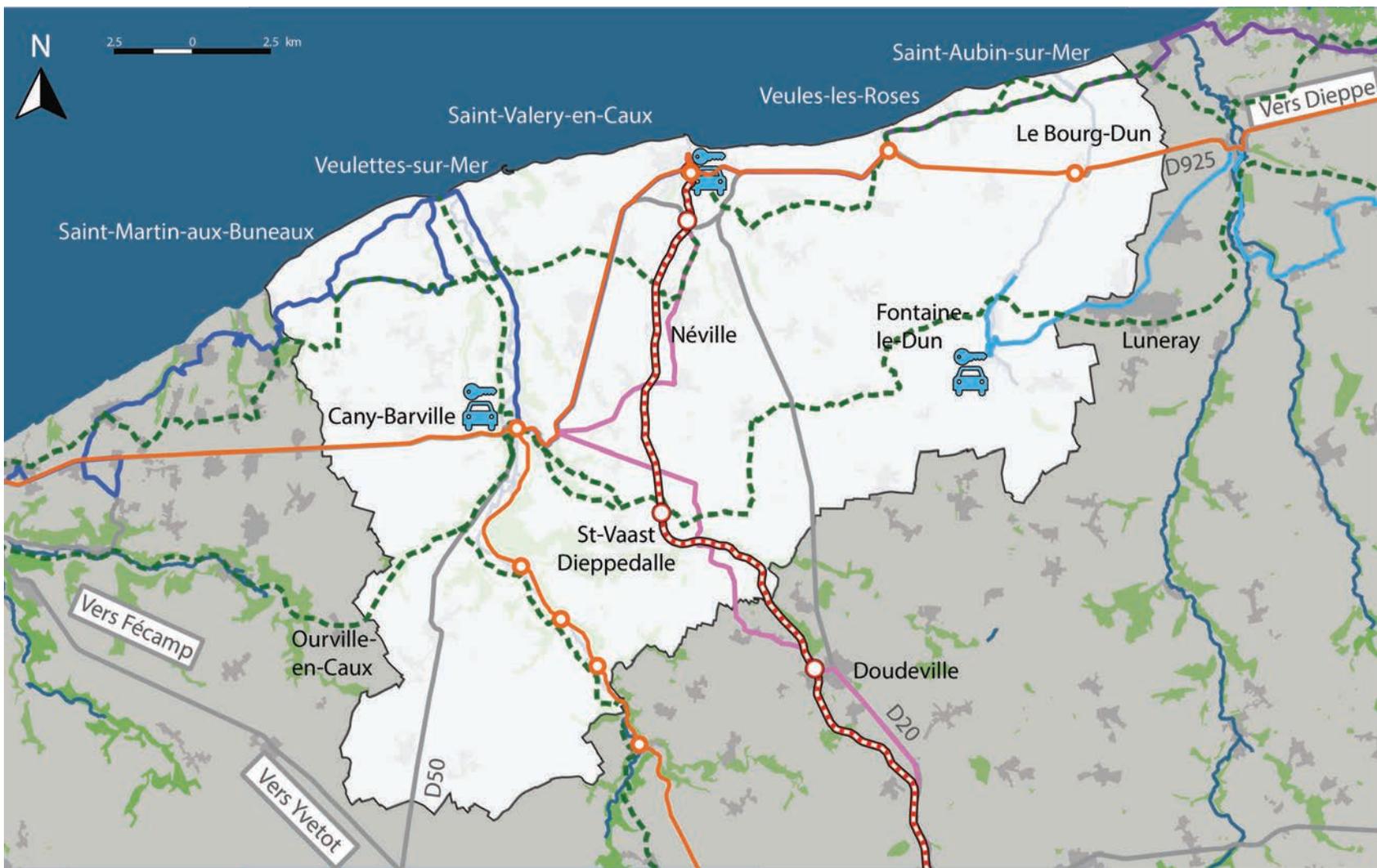
Cette navette prévoit six arrêts dans six communes différentes : Le Bourg-Dun, Veules-les-Roses, Saint-Valery-en-Caux, Cany-Barville dans le territoire de la Côte d'Albâtre, Fécamp et Dieppe en dehors du territoire.

### Trajet 1: Dieppe - Fécamp



**Fig.54:** Itinéraire de la proposition de navette express A

**Source:** Équipe UP, laboratoire TVES, 2021



**Carte synthèse cumulative des mobilités**

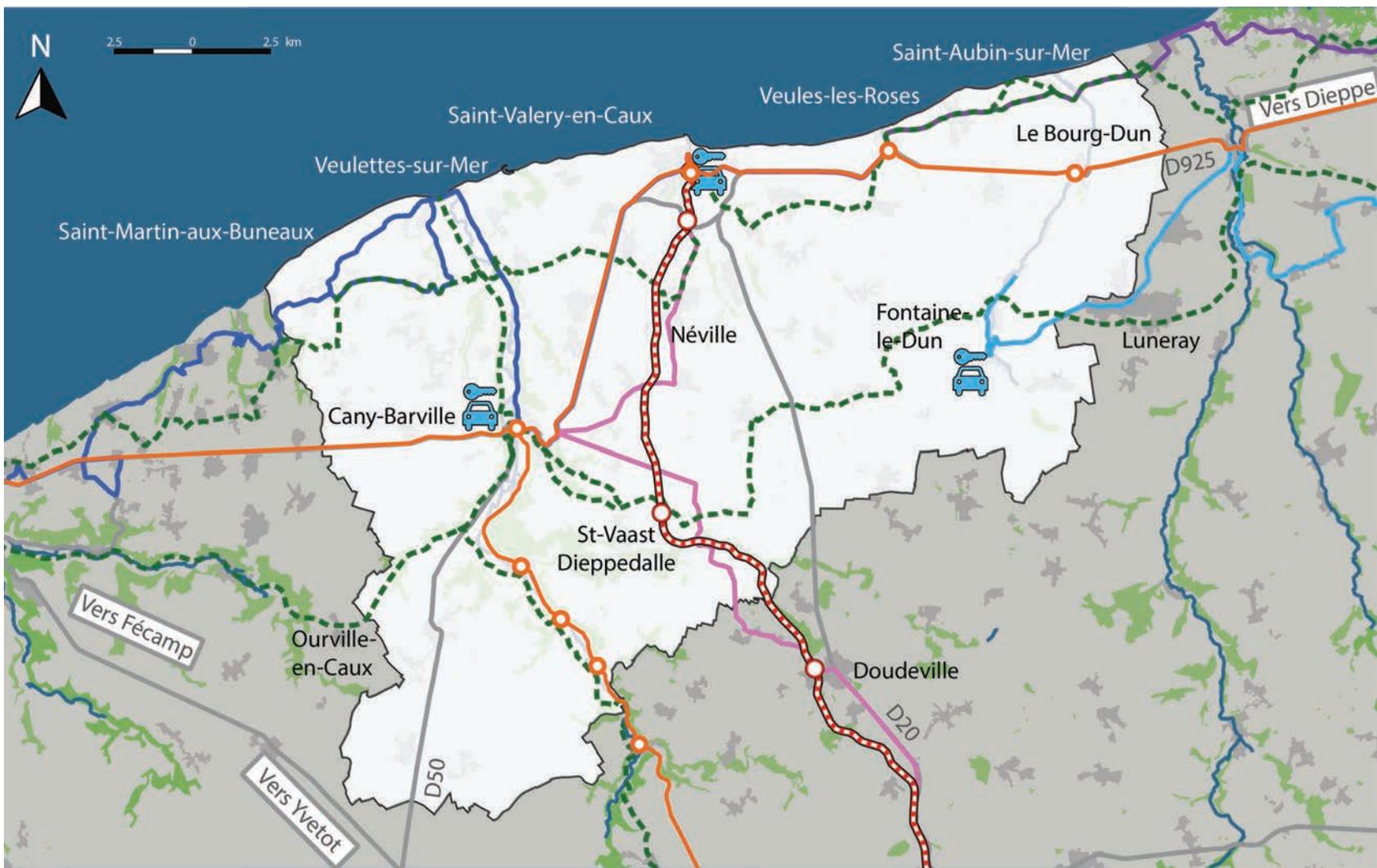
## Ligne B: Saint-Valery-en-Caux - Yvetot (2 cars)

Cette navette prévoit huit arrêts dans huit communes différentes : Saint-Valery-en-Caux, Cany-Barville, Grainville-la-Teinturière, Le Hanouard, Oherville et Héricourt-en-Caux dans le territoire de la Côte d'Albâtre, Autretot et Yvetot en dehors du territoire.



**Fig.55:** Itinéraire de la proposition de navette express B

**Source:** Équipe UP, laboratoire TVES, 2021



**Carte synthèse cumulative des mobilités**

## Fonctionnement

Ce projet de navette rapide consiste à mettre à disposition des habitants six cars, quatre pour la navette express A (Dieppe - Fécamp) et deux pour la navette express B (Saint-Valery-en-Caux - Yvetot). La durée d'attente des passages des bus sur chaque arrêt est en moyenne 40 minutes en dehors des périodes creuses, des week-end et les jours fériés. Lors de nos séances de concertation nous avons rencontré de nombreux cas de travailleurs de nuit qui peinent à se déplacer du fait du manque de transports structurants pendant la nuit. Nous pensons donc qu'il est vital, pour garantir un bon fonctionnement des navettes express, de se rapprocher des principales entreprises de Fécamp, Yvetot, Dieppe, Cany-Barville et Saint-Valery-en-Caux pour concevoir ensemble des horaires adaptés aux usages.

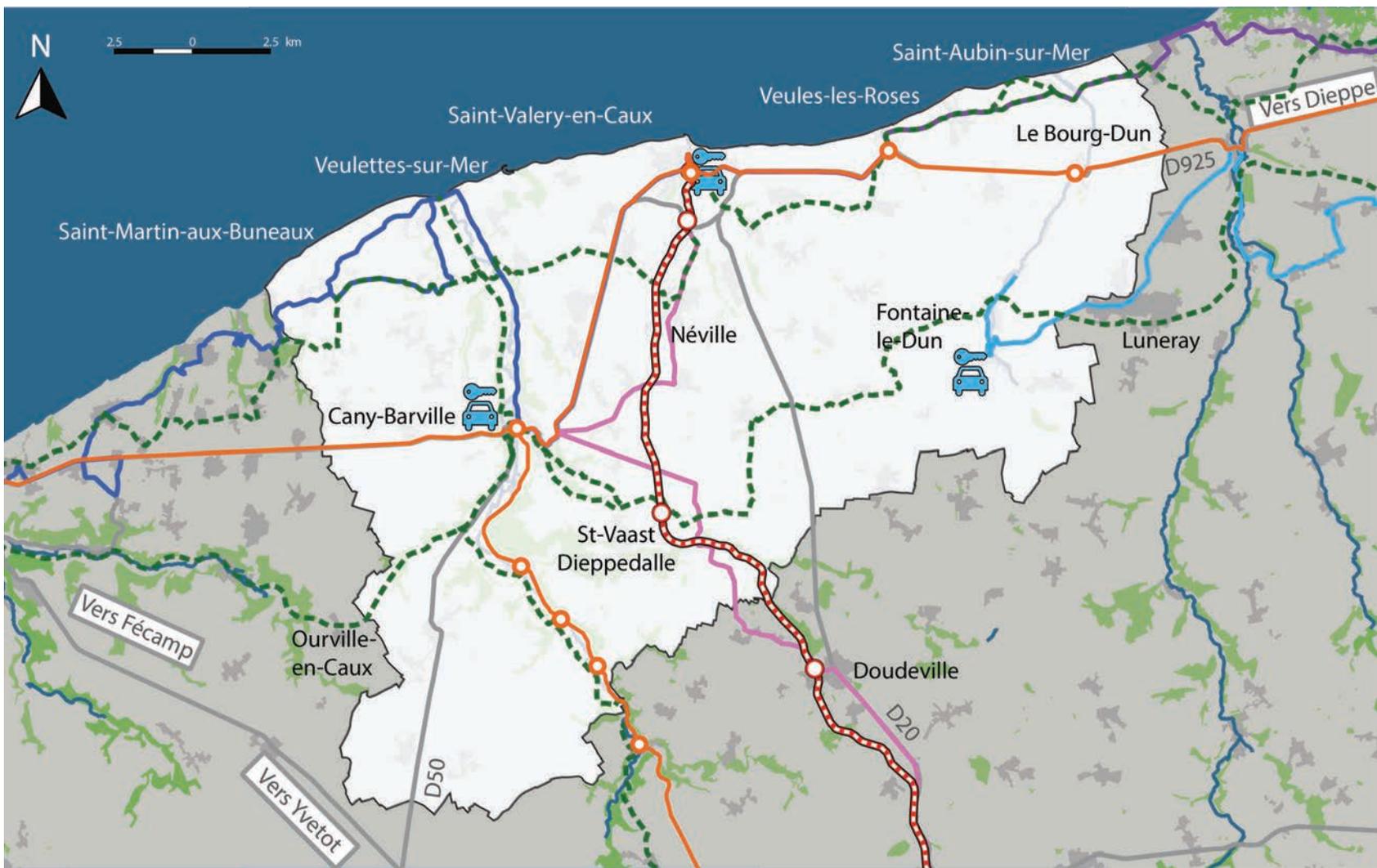
Temps de trajet Navette Express A	Comparaison avec le temps de trajet des Lignes 60 et 61
1h21	2h23

Temps de trajet Navette Express B	Comparaison avec le temps de trajet de la ligne 6100
43 minutes	51 minutes

**Fig.56:** Comparaison des temps de trajets actuels et prévisionnel sur les lignes 60, 61 et 6100

**Source:** Équipe UP, laboratoire TVES, 2021



**Carte synthèse cumulative des mobilités**

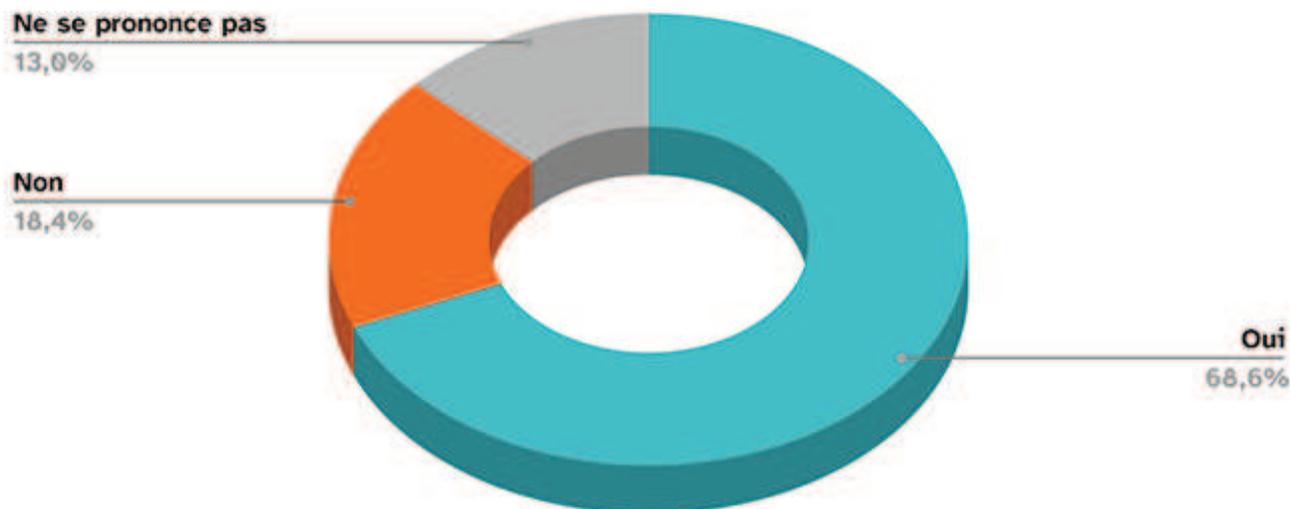
## Concertation

«Il faudrait également en prévoir un rythme bien cadencé et rapide avec Yvetot pour relier Rouen et le Havre à la Côte d'albâtre.(Le bus actuel est trop long)»

«Il faut des transports performants pour moins utiliser la voiture et pour les personnes n'en disposant pas.»

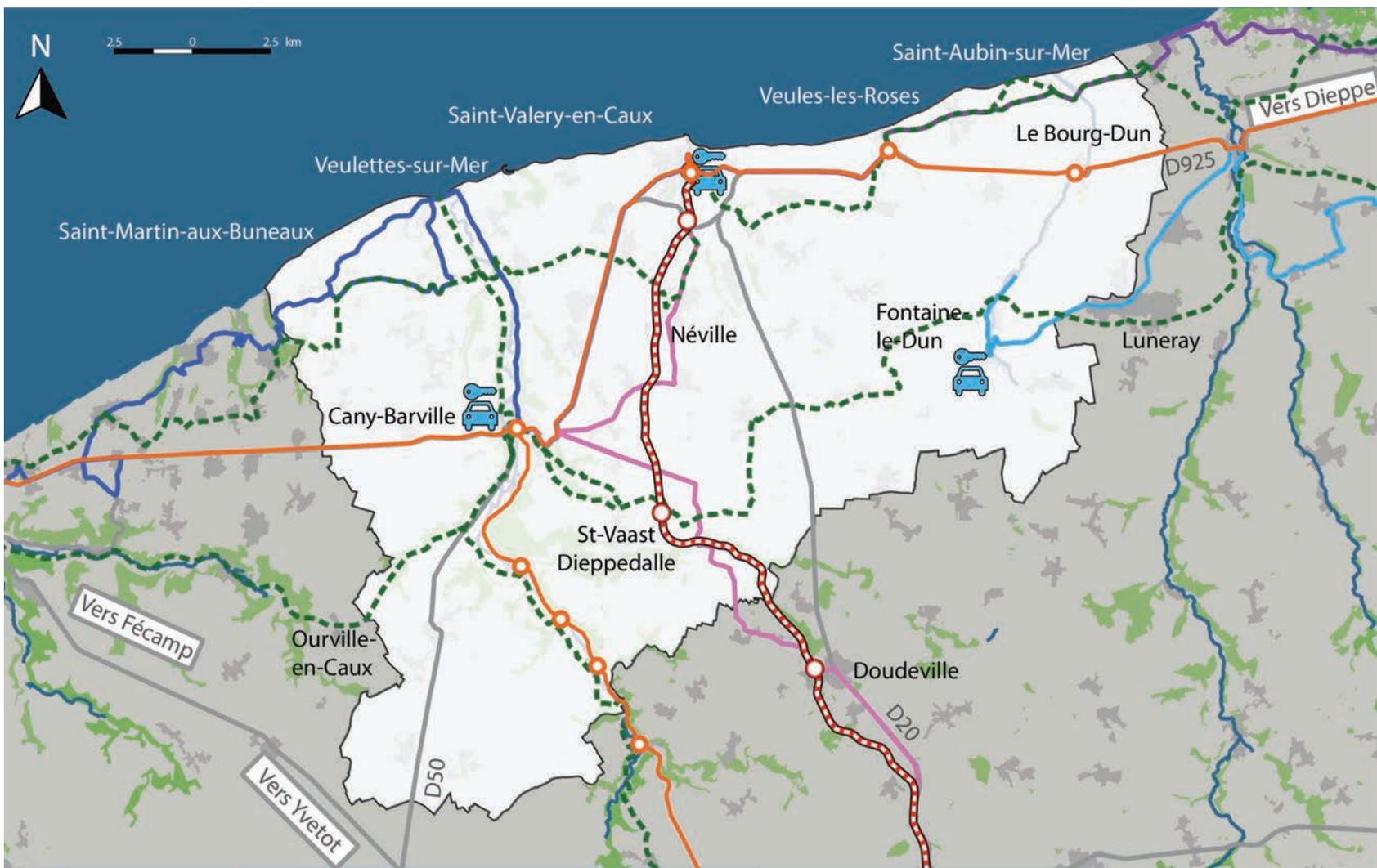
Les besoins en transports collectifs s'orientent vers des trajets en direction des villes les plus demandées (Dieppe, Fécamp et Yvetot) ainsi qu'une compétitivité des temps de trajets. La navette express se focalise sur ces deux aspects (relier les pôles primordiaux et réduire le plus possible les temps de trajet). De ce fait, lors des ateliers et stands de concertation, le projet de navette express a toujours reçu un accueil favorable.

### La possibilité d'avoir un bus direct reliant Fécamp, Cany-Barville, Saint-Valery-en-Caux et Dieppe vous intéresse t-elle?



**Fig.57:** Intérêt des répondants du questionnaire pour une ligne directe reliant Fécamp à Dieppe

**Source:** Questionnaire juin-juillet 2021, équipe UP, laboratoire TVES, 2021



**Carte synthèse cumulative des mobilités**

## Faisabilité

### Dépenses

#### Coût de mise en place :

Les routes départementales D925 et D131 sont en bon état, elles ne demandent pas de travaux d'aménagement spécifiques, le coût de la mise en place du projet dépend donc des prix de choix de cars choisis et des travaux liés à l'entretien des abribus. Quant au choix des cars correspondants au projet, nous avons opté pour deux approches distinctes:



**Fig.58:** Businova à Hydrogène de Safran

**Source:** [Safran, constructeur de matériel de transport public, consulté le 21 septembre 2021.](#)

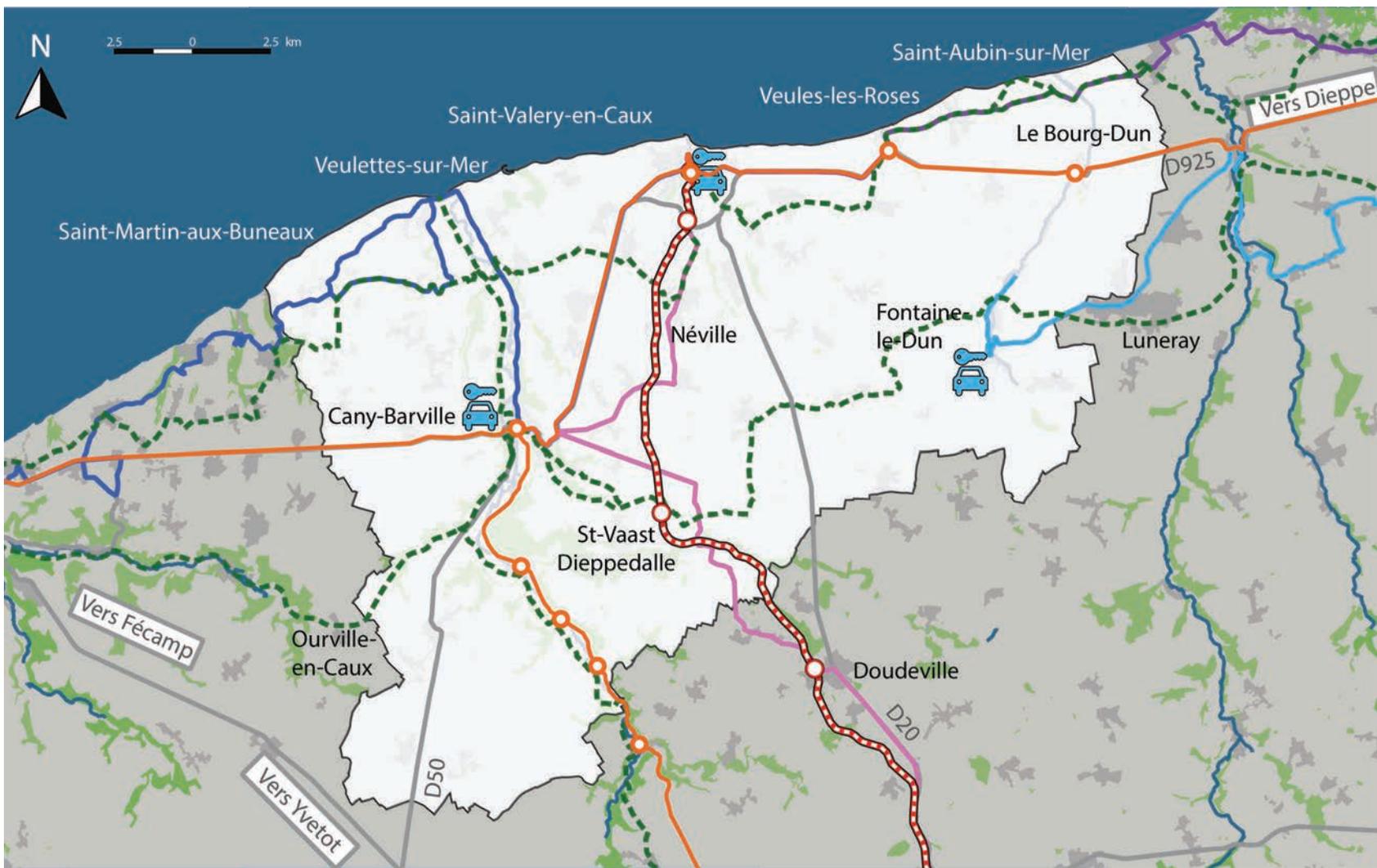
- **Innovation dans les nouvelles technologies avec les bus à hydrogène.** Après les bus à gaz naturel, les bus hydrogènes sont la dernière avancée dans le mode de fonctionnement de bus et de cars. L'un des leaders des bus à hydrogène est Safran, avec son modèle Businova (10m et une autonomie de 350 km, figure 58 et 60).



**Fig.59:** Modèle K7 d'Olectra

**Source:** [Olectra, constructeur de bus électriques, consulté le 21 septembre 2021.](#)

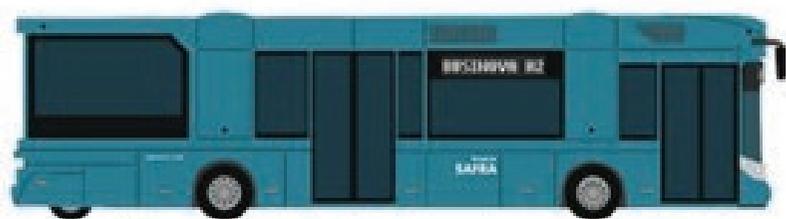
- **Recherche de minimalisme avec des cars à petite capacité.** Lors des séances de concertation, de nombreux habitants ont insisté sur la volonté d'avoir des bus «à échelle des nécessités», à savoir d'une capacité correspondante aux usagers. La faible densité du territoire nous laisse donc penser que des cars à faible capacité seraient une alternative intéressante. De nombreux cars à faible capacité circulent déjà en France. A Dunkerque, le modèle K7 d'Olectra (figure 59) est utilisé pour faire des trajets avec des capacités réduites (8,90 m pour une autonomie de 200km et une capacité de 30 places).



**Carte synthèse cumulative des mobilités**

## CONCEPT DU BUSINOVA

châssis bi-modulaire et évolutif

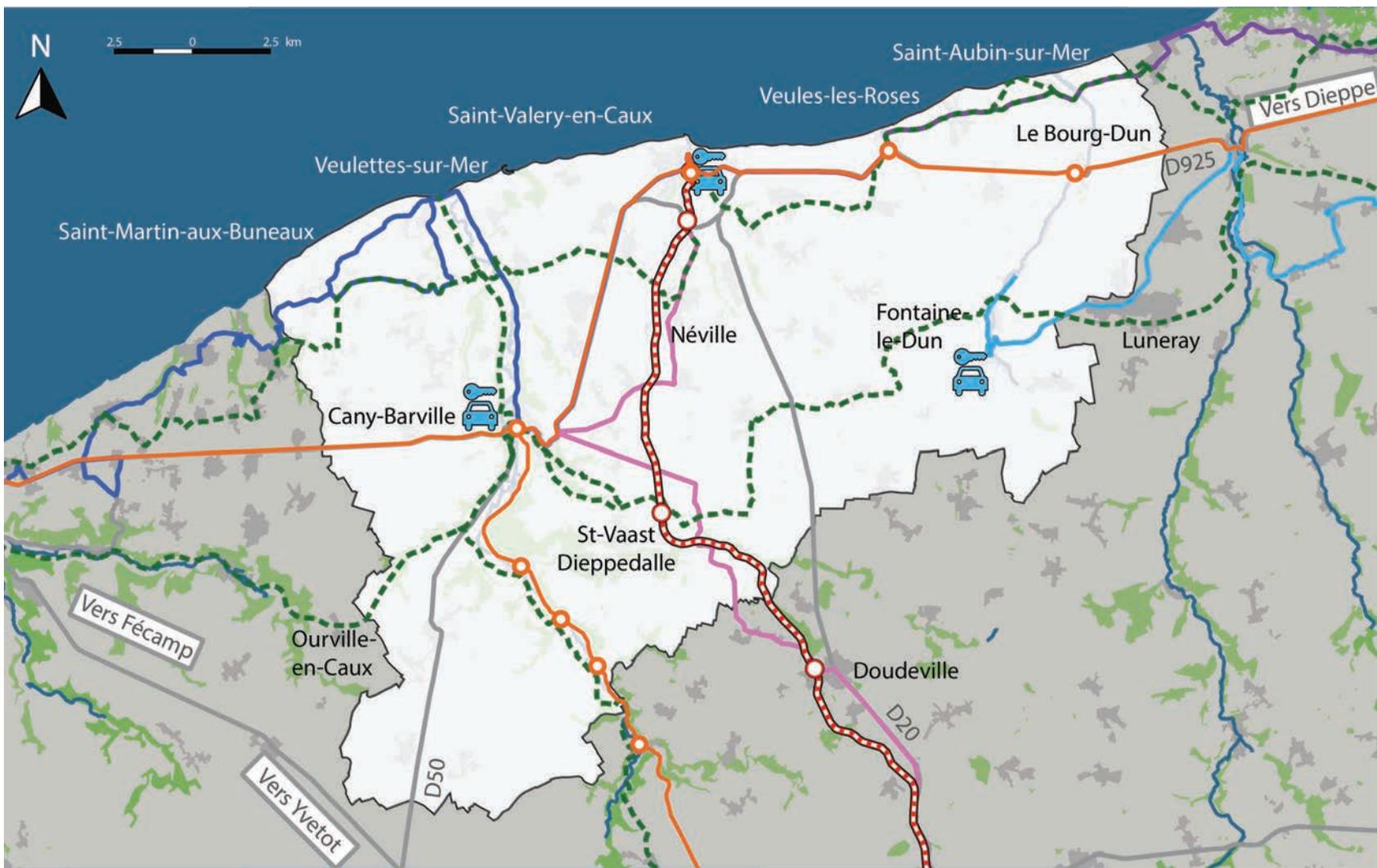


DIFFÉRENTES  
CATÉGORIES DE  
VÉHICULES  
ÉLECTRIQUES



**Fig.60:** Fonctionnement des modèles Businova à Hydrogène de Safra

**Source:** Safra



**Carte synthèse cumulative des mobilités**

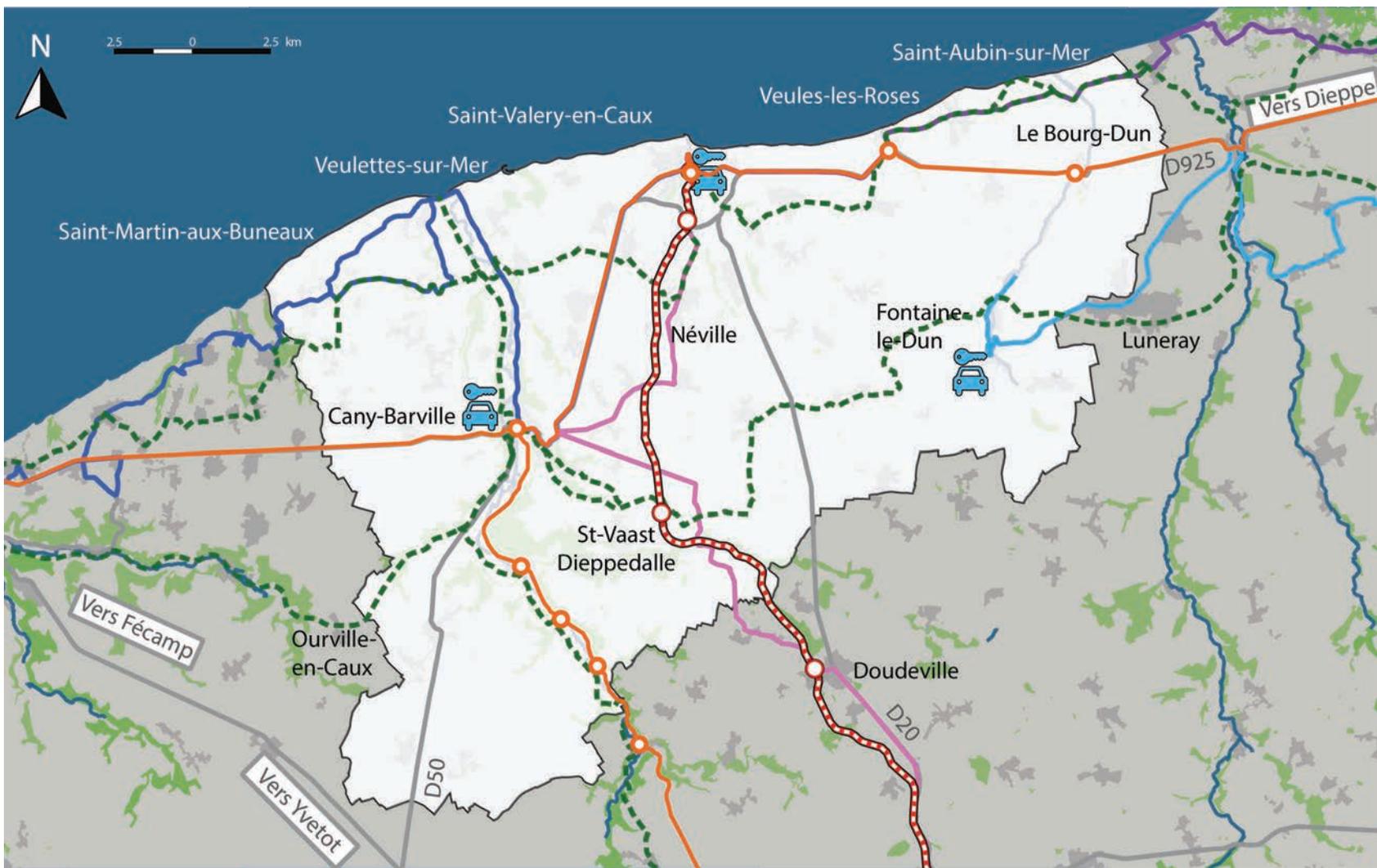
Parmi les autres modèles bien implantés, nous avons le minibus électrique de Karsan (figure 61), avec des capacités encore plus réduites (5.8m pour 25 passagers et une autonomie de 210 km). Si l'on recherche des constructeurs français, la gamme de bus Bluebus (6m pour une vingtaine de passagers et une autonomie de 200km, figure 62) présente aussi des options intéressantes se focalisant sur des modèles plus ergonomiques et adaptés aux faibles densités.



**Fig.61:** Minibus électrique de Karsan  
**Source:** [Karsan, constructeur de minibus électriques, consulté le 21 septembre 2021.](#)



**Fig.62:** Bluebus 6m de bluebus  
**Source:** [Bluebus, constructeur de bus hydrogène français, consulté le 21 septembre 2021.](#)



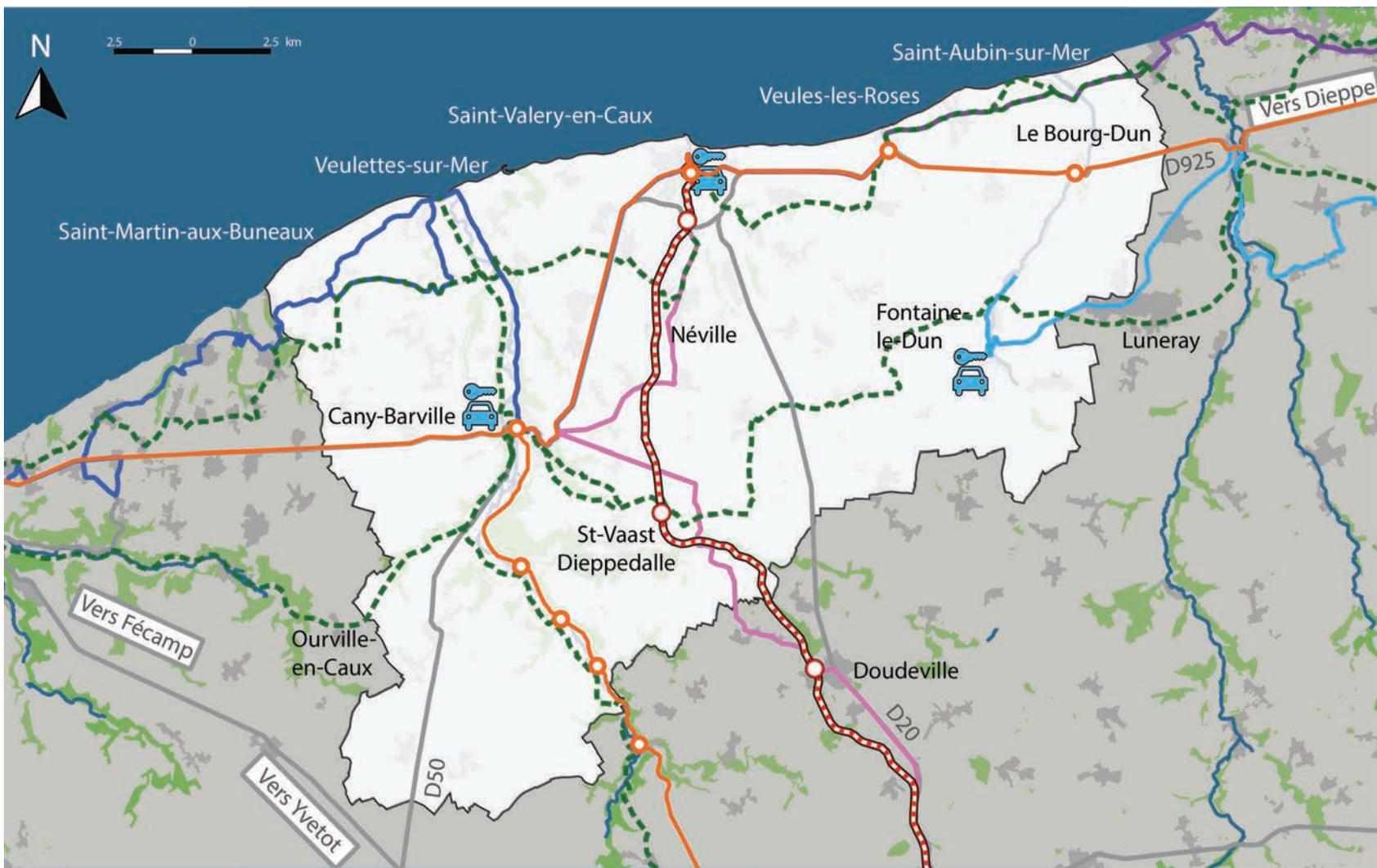
**Carte synthèse cumulative des mobilités**

### *Coût du fonctionnement :*

Nous estimons les besoins à deux chauffeurs par bus. Chacun d'eux travaille une demie journée, ce qui nous fait douze au total. Quatre contrôleurs passent deux fois par mois dans les bus, les amendes collectées sont versées au fonctionnement du réseau. Les entretiens des bus et des abribus se font une fois par semaine. Je ne pense pas qu'il faille des contrôleurs et encore moins des amendes mais plutôt faciliter l'acquisition de la carte unique avec un tarif attractif pour être compétitif à la voiture.

### **Retour sur investissement**

Cette connexion à Dieppe, Yvetot et Fécamp fournit au pays de Caux une ouverture intéressante et rationalise les moyens de déplacement des travailleurs entre ces agglomérations en même temps qu'elle offre des opportunités de déplacement intéressantes le long du littoral de la Côte d'Albâtre. De nombreuses entreprises sont directement concernées par les enjeux de mobilité des pôles reliés par la navette express, de ce fait, la taxe mobilité semble être une bonne option pour financer le projet. De plus, ce projet étant d'envergure départementale, des fonds supplémentaires issus de Dieppe, Fécamp et la Seine Maritime peuvent être déployés.



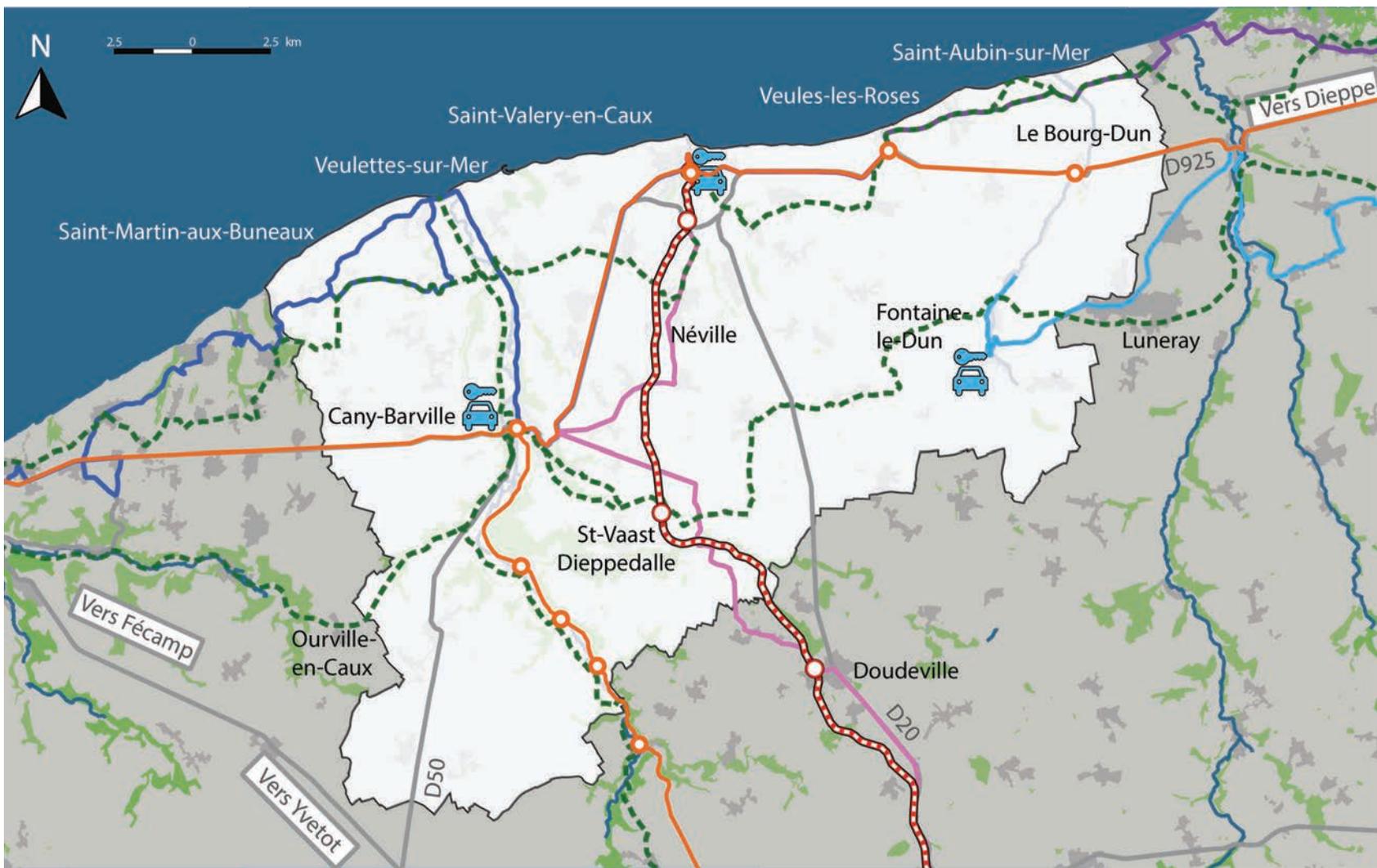
**Carte synthèse cumulative des mobilités**

Description	Quantité	Prix Unitaire	Prix total TTC
Navette	6	En fonction du constructeur et modèle choisi, environ 150000€	900 000€

Description	Quantité	Prix Unitaire
Emploi: chauffeurs	12	1990€ net/mois
Emploi: contrôle	4	7,72€ net/h
Emploi: entretien d'un bus	2	7,72€ net/h
Emploi: entretien d'un abribus	2	7,72€ net/h

**Fig.63:** Coûts d'investissement et de fonctionnement de la navette express

**Source:** Équipe UP, laboratoire TVES, 2021



**Carte synthèse cumulative des mobilités**

### Fiche Projet - La Navette du Dun



#### Maître d'ouvrage

Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre

#### Localisation

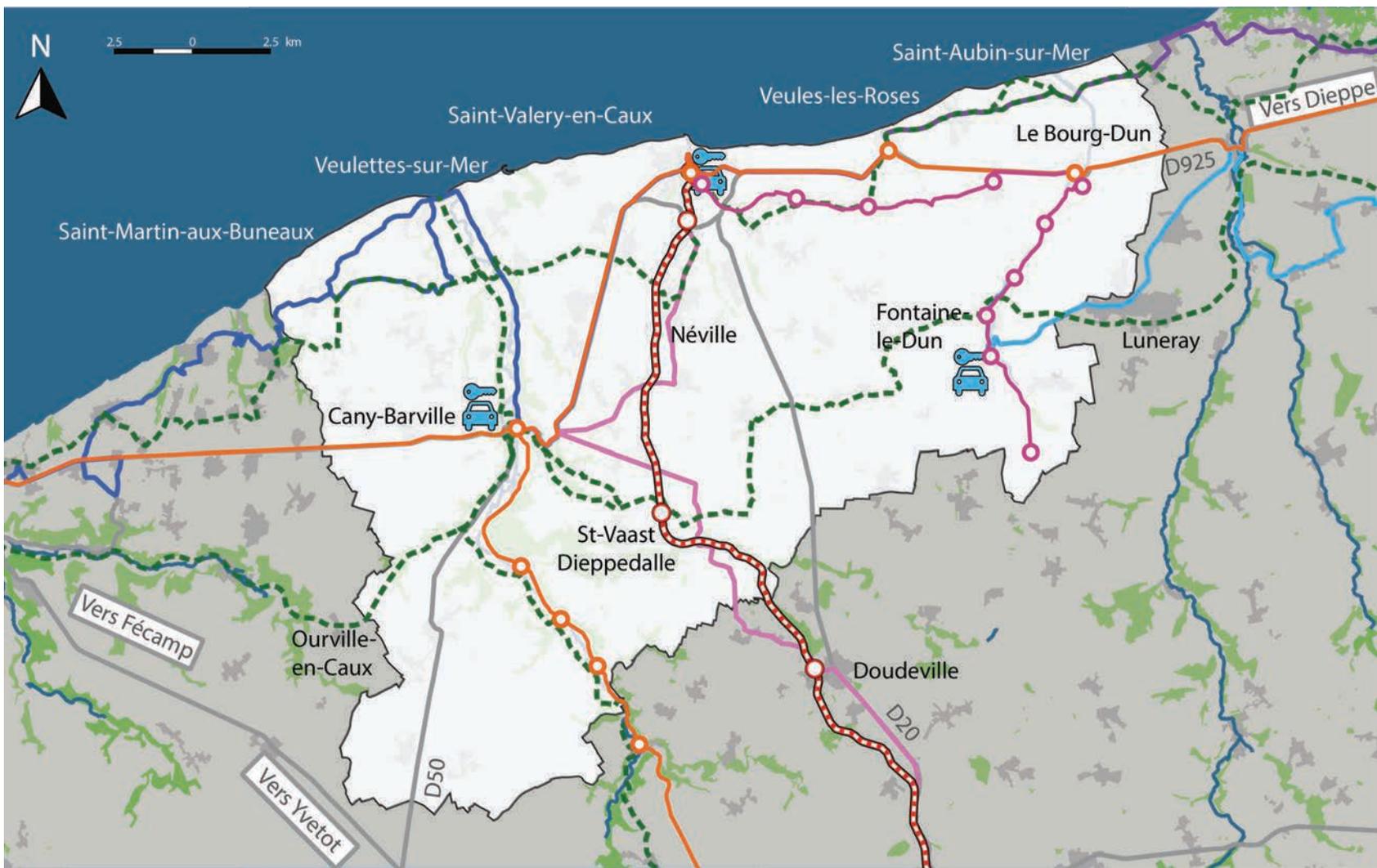
Saint-Valery-en-Caux, Manneville-ès-Plains, Blosseville, La Chapelle-sur-Dun, Le Bourg-Dun, Saint-Pierre-le-Vieux, La Gaillarde, Saint-Pierre-le-Viger, Fontaine-le-Dun et Brametot.

#### EN SYNTHÈSE

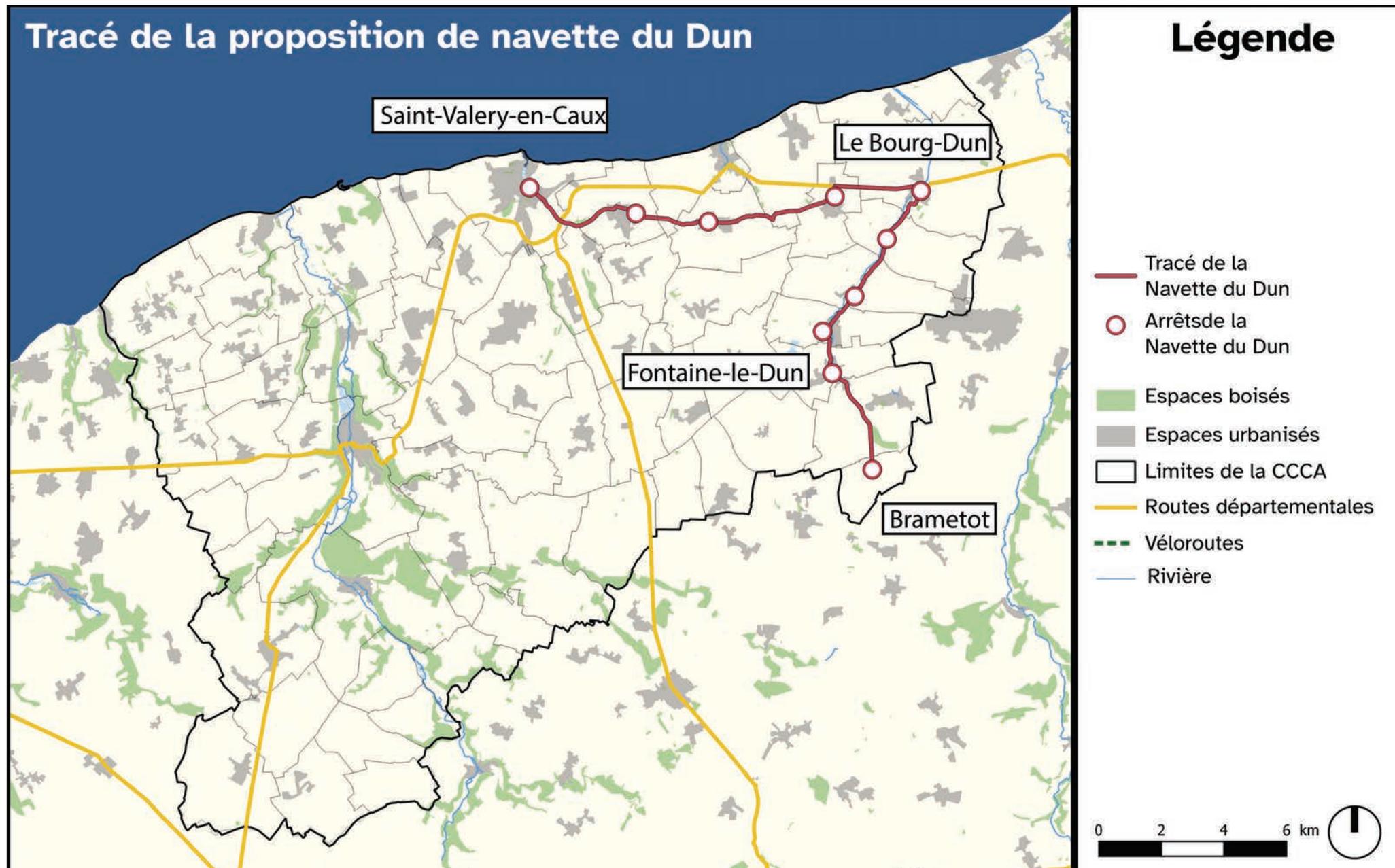
Relier la vallée du Dun au reste de la CCCA par le biais d'une navette à capacité restreinte faisant un trajet entre Brametot et Saint-Valery-en-Caux.

#### Types d'actions à mener

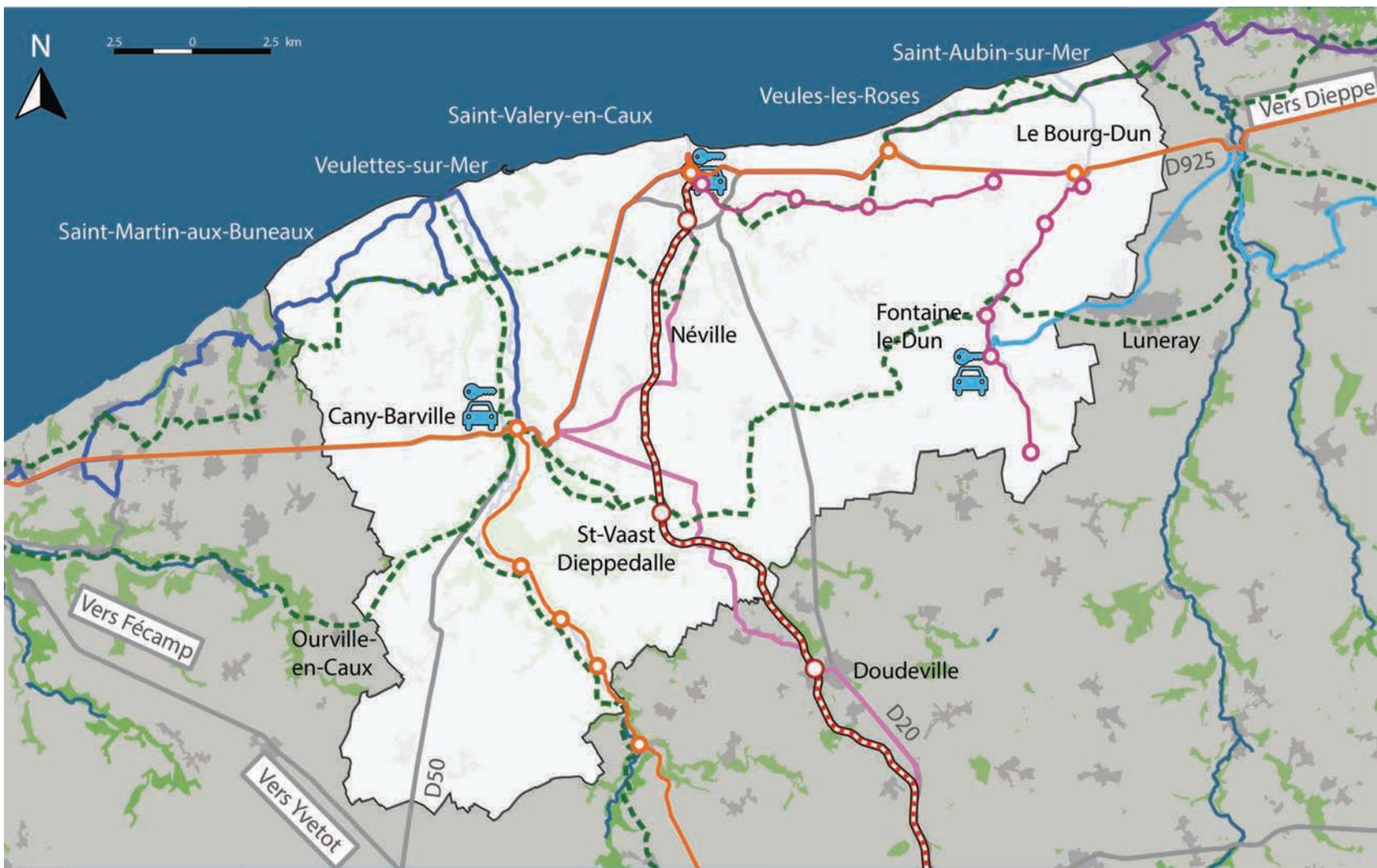
Investissement	<input checked="" type="checkbox"/>
Réhabilitation	<input type="checkbox"/>
fonctionnement	<input checked="" type="checkbox"/>
Étude	<input type="checkbox"/>
Autres	<input type="checkbox"/>



**Carte synthèse cumulative des mobilités**



**Fig.64:** Tracé de la proposition de navette du Dun  
**Source:** Équipe UP, laboratoire TVES, 2021



**Carte synthèse cumulative des mobilités**

## PROPOSITION DE PROJET

### Contribution du projet aux enjeux

L'est de la CCCA n'est pas très desservie par les transports collectifs. Seules les lignes 61 et 1 desservent quelques communes. Lors de l'analyse des bassins de mobilité des différents secteurs de la CCCA, le secteur rattachait ses mobilités à Dieppe, Luneray et Saint-Valery-en-Caux. La ligne de car 1 relie la Gaillarde à Dieppe en passant par Luneray. Mais son trajet est loin d'être compétitif avec un total de 1h25 pour le trajet La Gaillarde - Dieppe, alors que le trajet en voiture peut se faire entre 29 et 38 minutes. Le secteur Est, mais notamment la vallée du Dun et la côte possèdent des activités industrielles (sucrierie de Fontaine Le-Dun, coopérative de Lin de Saint-Pierre-le-Viger) ainsi que touristiques (château du Mesnil Geoffroy, côte de Saint-Aubin-sur-Mer, festival du Lin, Veules-les-Roses) qui justifient un enjeu de liaison collectif.

Lors du stand de concertation de Fontaine-le-Dun, le 1er juillet 2012, beaucoup de participants déclarent se sentir isolés des pôles que sont Saint-Valery-en-Caux et Dieppe. Les possibilités de liaison étant très réduites, la voiture est prédominante. Le but premier de cette ligne de car est de relier le cœur de la vallée du Dun à l'axe de la départementale 295. Cette liaison se fait en l'arrêt stratégique du Bourg-Dun, qui cumule aussi un arrêt pour le projet de navette express 1. La navette express 1 fait un trajet Dieppe - Fécamp et passe notamment par Cany-Barville et Saint-Valery-en-Caux. De ce fait la navette du Dun permettrait d'offrir une alternative de transport collectif compétitif. Le deuxième but de cette ligne est de connecter les communes de Manneville-ès-Plains, Blosseville et la Chapelle-sur-Dun à Saint-Valery-en-Caux, principal pôle de ces communes.



**Carte synthèse cumulative des mobilités**

## Description du projet

La navette du Dun est un service de transport collectif sur le trajet Saint-Valery-en-Caux - Brametot. Les véhicules pensés pour ce service sont des autocars de petite capacité. Les communes desservies par ce service sont les suivantes:

- Saint-Valery-en-Caux
- Manneville-ès-Plains
- Blosseville
- La Chapelle-sur-Dun
- Le Bourg-Dun
- Saint-Pierre-le-Vieux
- La Gaillarde
- Saint-Pierre-le-Viger
- Fontaine-le-Dun
- Brametot

Le temps estimé de trajet Navette du Dun entre Saint-Valery-en-Caux (Gare) et Brametot est d'environ **35** minutes. Les arrêts de car devraient se faire soit avec un abri bus, soit avec un mât signalétique. L'indication des horaires de passage, une carte avec le trajet de

la ligne ainsi que des tarifs et modes de fonctionnement est obligatoire dans chaque arrêt afin de garantir le bon fonctionnement du service. Les arrêts devraient être complétés d'assises et de poubelles.



**Fig.65:** Trajet de la ligne de car du projet Navette du Dun

**Source:** Équipe UP, laboratoire TVES



**Carte synthèse cumulative des mobilités**

## Fonctionnement

Afin de voir le poids de la navette du Dun en tant que service de transport, nous avons étudié la population des communes desservies par cette navette. Malgré la présence de plusieurs entreprises de plus de 10 salariés dans les communes desservies, la faible population des communes desservies ne justifie pas un niveau de service élevé. De ce fait, deux navettes circulant en même temps sont à envisager.

Les chiffres de service proposés plus bas sont une estimation pour un service minimal. Pour que ce service soit réellement compétitif ainsi que fonctionnel à des heures diverses, il est grandement conseillé d'étendre les horaires, le nombre de véhicules ainsi que les salariés en fonction des capacités budgétaires.

Population desservie directement	7075
Population desservie directement moins Saint-Valery-en-Caux	3069
Population uniquement desservie par la navette du Dun	1092

**Fig.66:** Population desservie par la navette du Dun

**Source:** Équipe UP, laboratoire TVES

## Concertation

### Questionnaire

*«Il faudrait un bus plus rapide qui relie st pierre le viger , fontaine le dun , et dieppe»*

La navette du Dun fut présentée principalement dans le stand de concertation de Fontaine-le-Dun le 1er juillet 2021. Les personnes concertées ont, pour la grande majorité, montré leur accord avec le projet. La perspective de rejoindre à la fois Saint-Valery-en-Caux et Dieppe avec des temps de trajet compétitifs était très bien reçue.

*« Alors moi qui suis au Bourg-Dun il y a plein de cars qui passent et je peux pas en prendre un seul. ... Je ne peux prendre que les cars scolaires, aux horaires scolaires parce que les autres cars ne s'arrêtent pas. ... Moi si je veux prendre le bus je dois aller à Saint-Aubin-sur-Mer. »*





**Carte synthèse cumulative des mobilités**

## Dépenses (coût global)

### Matériel roulant

La navette du Dun se destine à une capacité restreinte de voyageurs, de ce fait les modèles de car proposés penchent vers une capacité plus adaptée au territoire la vallée du Dun (modèles K7 de BYD, Minibus électrique de Karsan et Bluebus 6m).

### Abribus

Les communes suivantes possèdent un abribus: Saint-Valery-en-Caux, Blosville, La Chapelle-sur-Dun, Le Bourg-Dun, La Gaillarde, Saint-Pierre-le-Viger et Brametot. De ce fait, seuls trois abribus sont à créer.

## Retour sur investissement

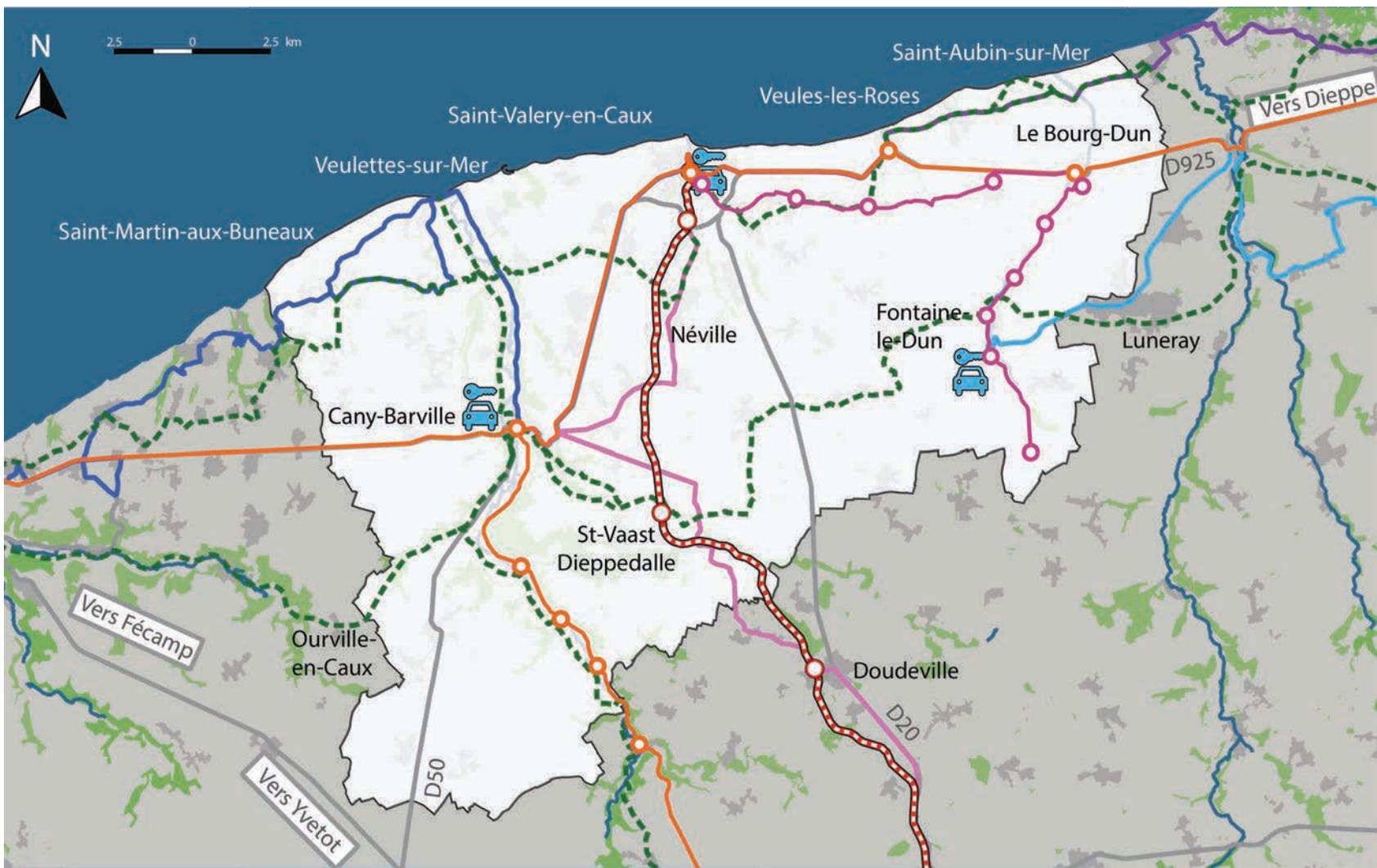
Tout comme la navette express, ce projet à vocation à permettre à de nombreux travailleurs à se déplacer sans la nécessité d'une voiture. De ce fait, la taxe mobilité peut également s'appliquer ici. La zone touchée par la navette du Dun est également intéressante pour son apport touristique.

Description	Quantité	Prix Unitaire	Prix total TTC
Navette	2	En fonction du constructeur et modèle choisi, environ 150000€	300 000€
Abribus avec accès PMR	3	5000€	15 000€
		Total Matériel	315 000€

Description	Quantité	Prix Unitaire
Emploi: chauffeurs	4	1990€ net/mois
Emploi: contrôle	1	7,72€ net/h
Emploi: entretien d'un bus	1	7,72€ net/h
Emploi: entretien d'un abribus	1	7,72€ net/h

**Fig.67:** Coûts d'investissement et de fonctionnement de la navette du Dun

**Source:** Équipe UP, laboratoire TVES, 2021



**Carte synthèse cumulative des mobilités**

## 2.2.3 Fiche Saint Val' Bus

### Fiche Projet - Saint Val' Bus



#### Maître d'ouvrage

Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre

#### Localisation

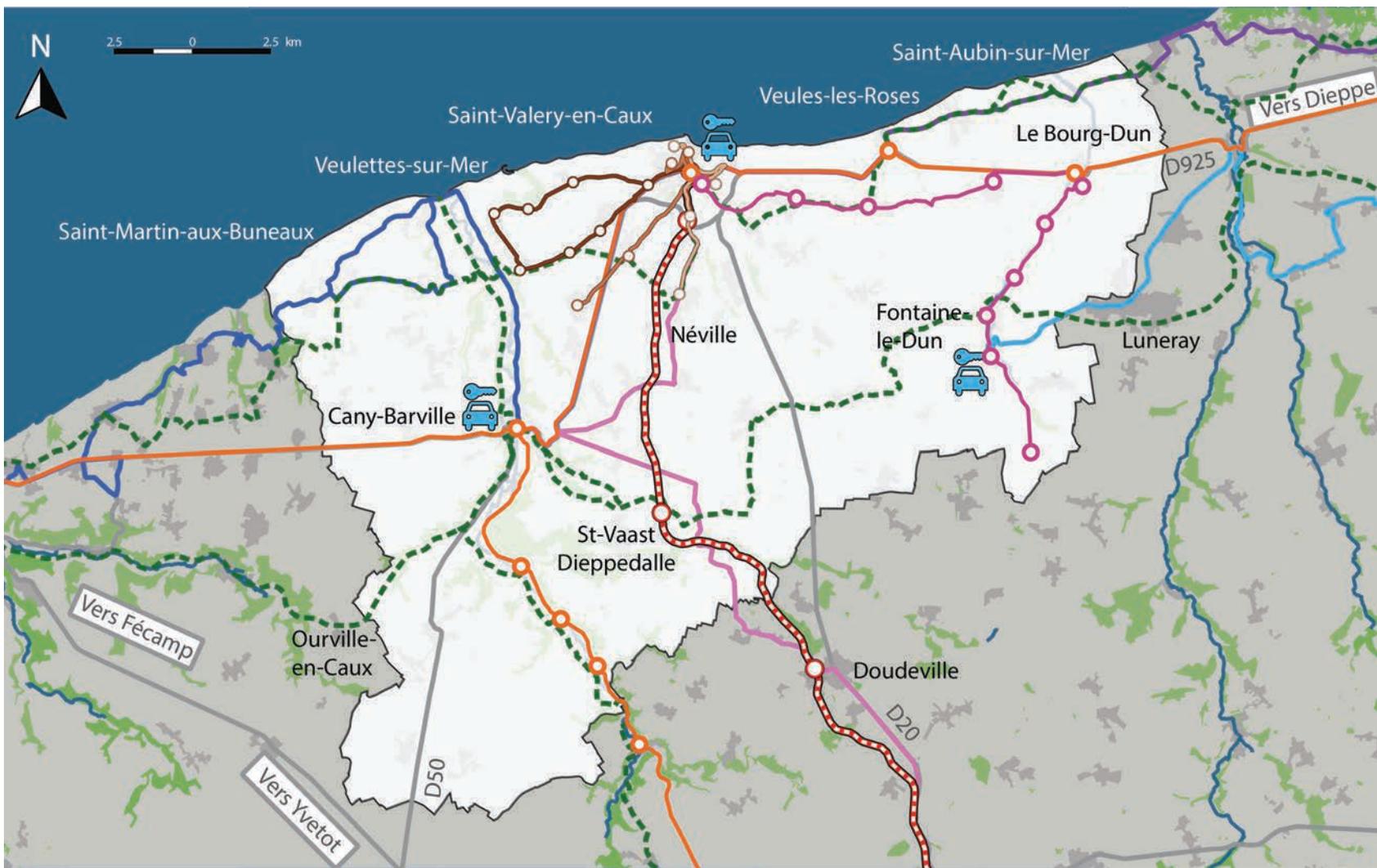
Saint-Valery-en-Caux, Néville, Ingouville, Saint-Sylvain, Saint-Riquier-ès-Plains et Paluel.

#### EN SYNTHÈSE

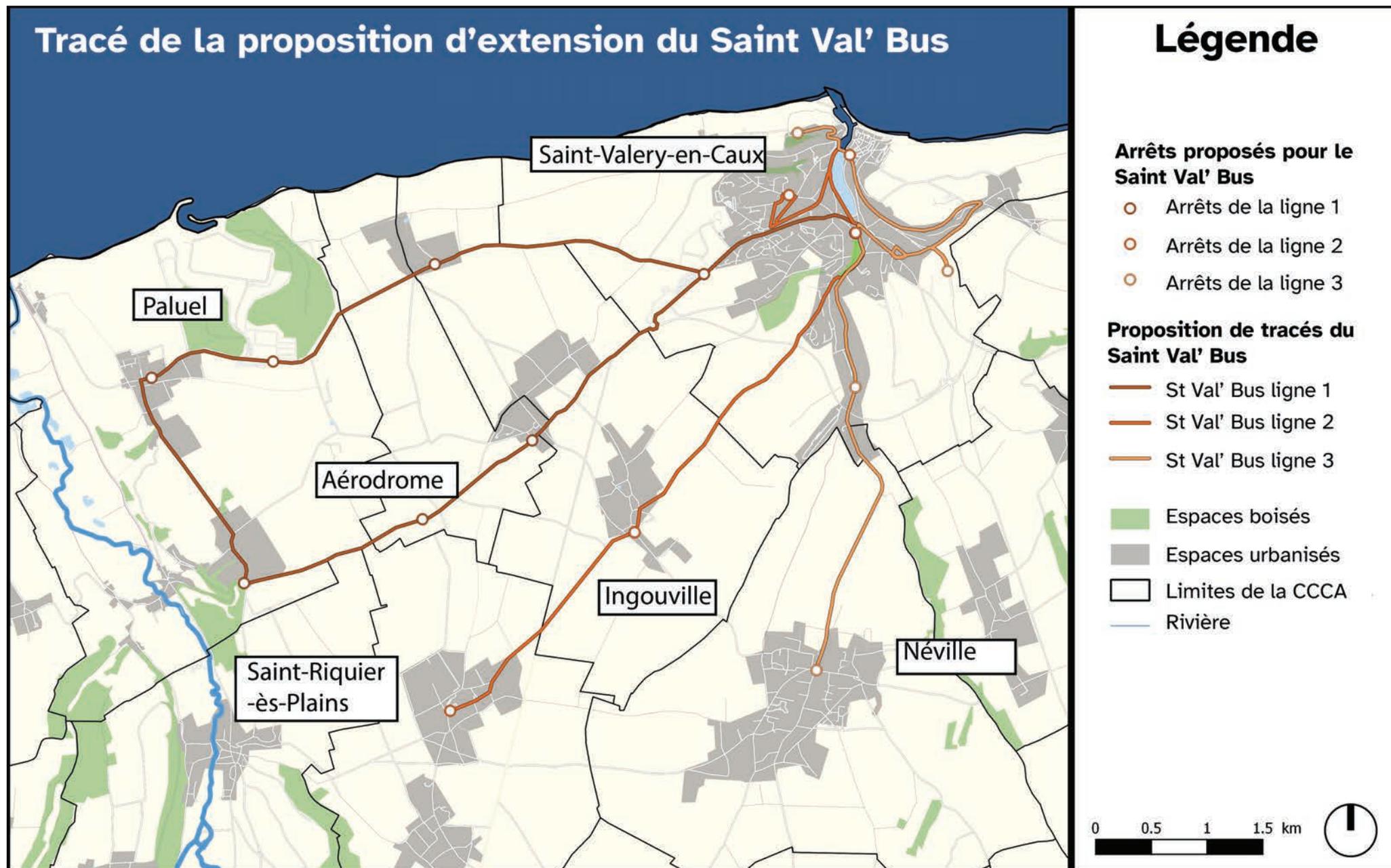
Remettre le service du Saint Val' Bus en fonctionnement en changeant les tracés effectués pour desservir les communes proches.

#### Types d'actions à mener

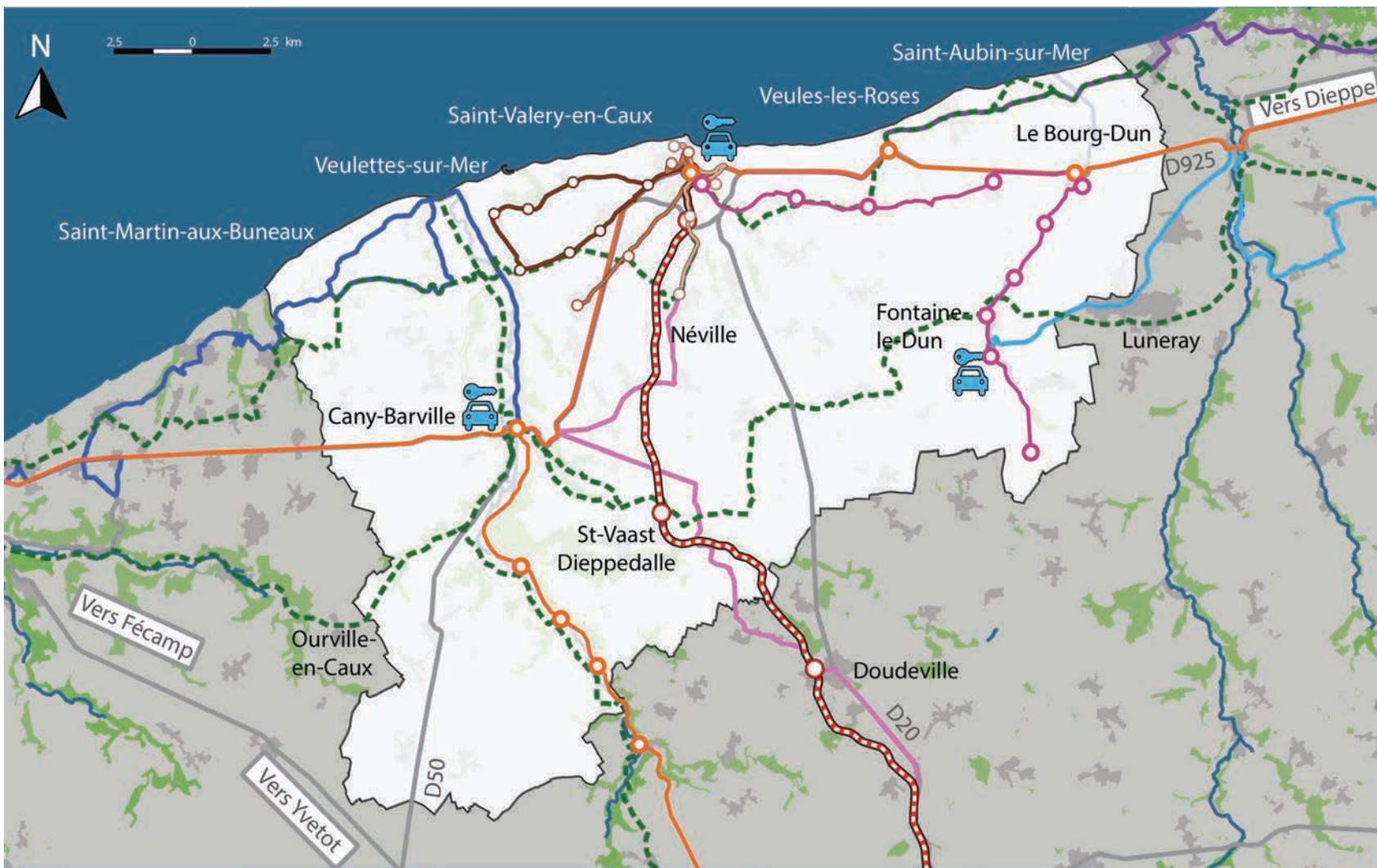
Investissement	<input checked="" type="checkbox"/>
Réhabilitation	<input type="checkbox"/>
fonctionnement	<input checked="" type="checkbox"/>
Étude	<input type="checkbox"/>
Autres	<input type="checkbox"/>



**Carte synthèse cumulative des mobilités**



**Fig.68:** Tracé de la proposition d'extension du Saint Val' Bus  
**Source:** Équipe UP, laboratoire TVES, 2021



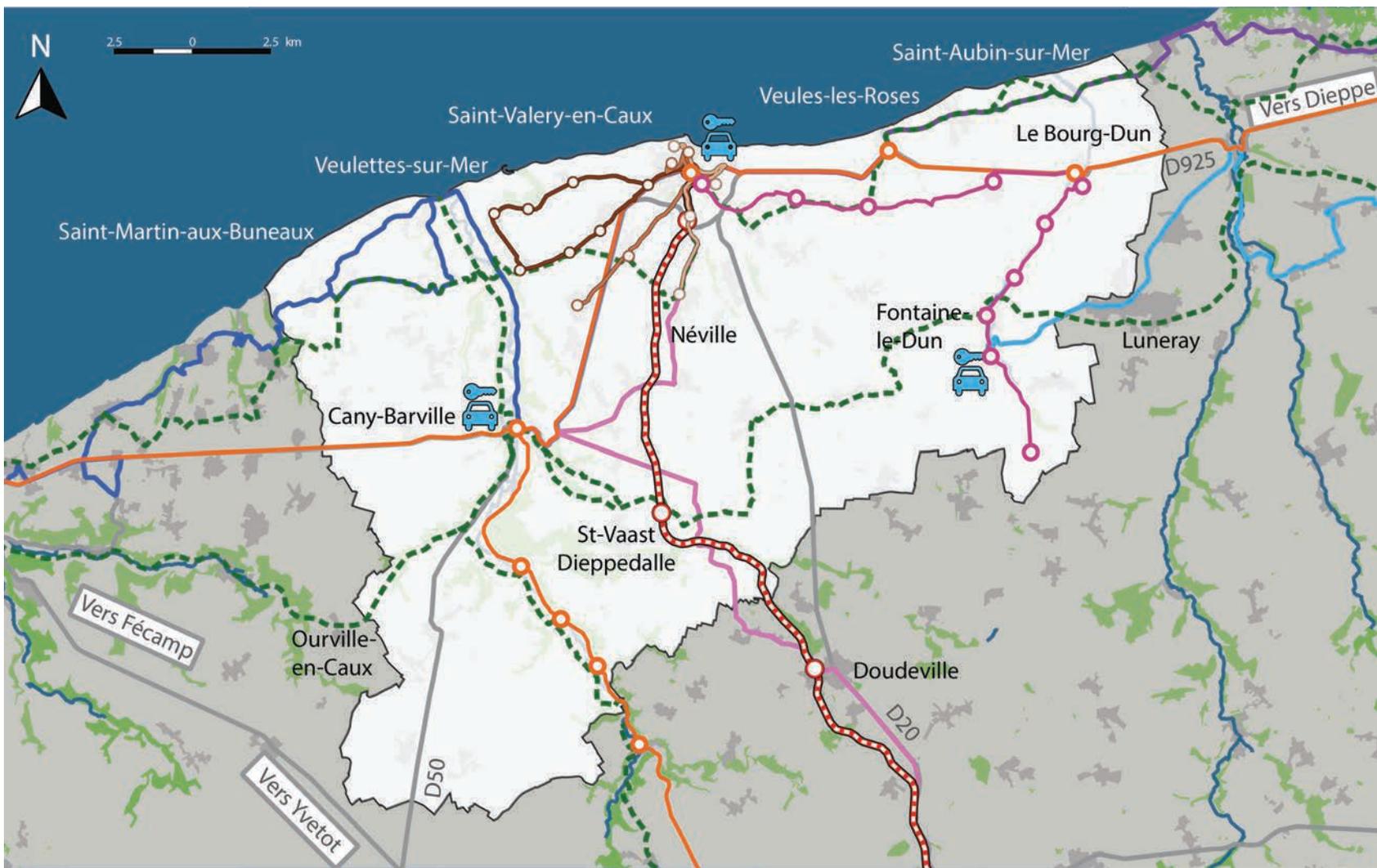
**Carte synthèse cumulative des mobilités**

## PROPOSITION DE PROJET

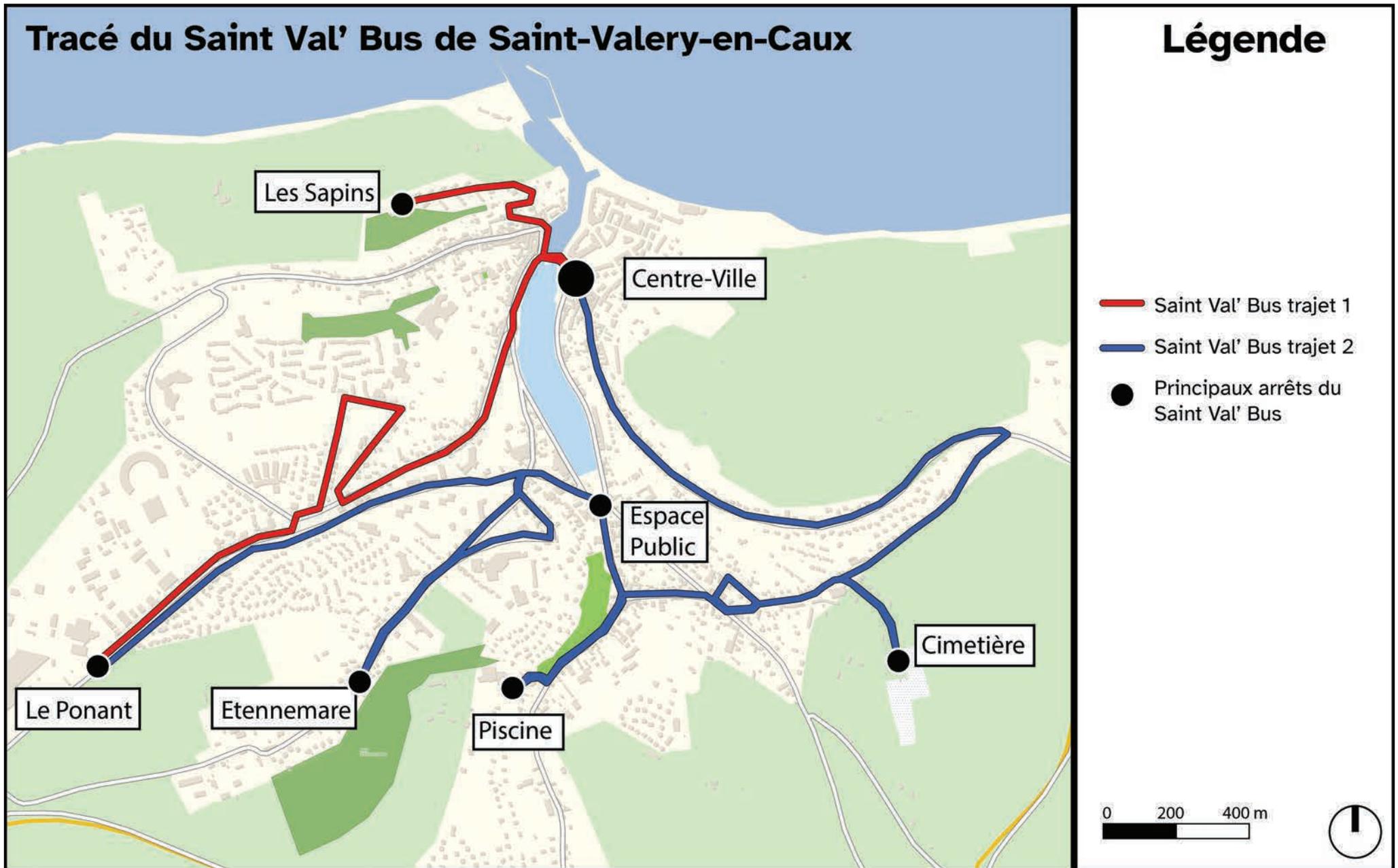
### Contribution du projet aux enjeux

Le service de bus Saint Val' Bus effectuait originellement un trajet compris exclusivement dans la commune de Saint-Valery-en-Caux (figure 69). La nature topographique de cette commune rend difficile les déplacements en mobilités douces. De ce fait, ce service répond à un besoin de transports entre le cœur de ville en fond de vallée et les périphéries en hauteur. Des remarques quant à la discontinuité du service Saint Val' Bus ont été faites pendant les ateliers et stands de concertation. Ce service était apprécié, et les habitants qui en discutaient souhaitent en bénéficier à nouveau (plus de détails dans la partie concertation plus bas).

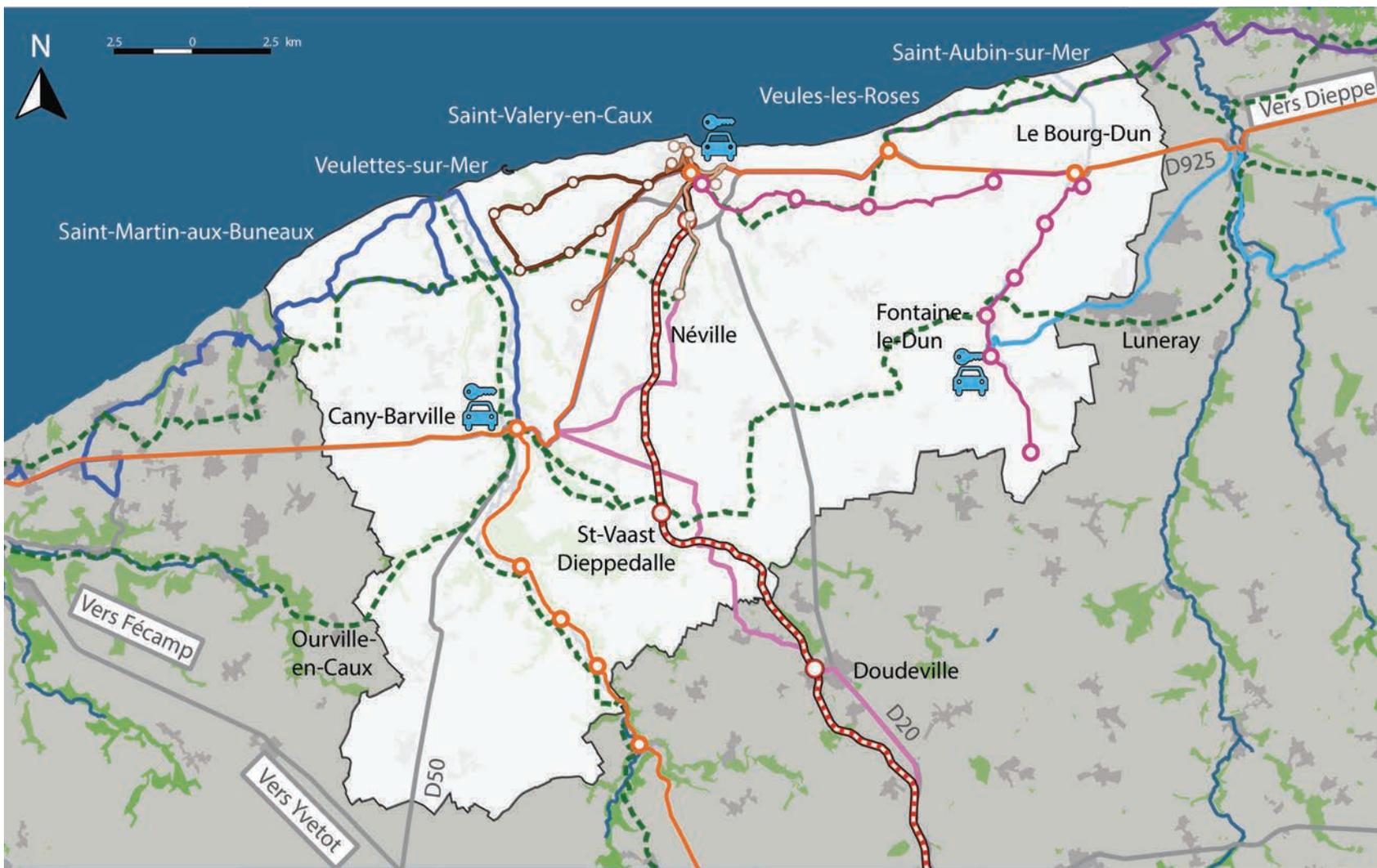
L'une des raisons pour le non maintien du service était le coût difficile à supporter pour la seule commune de Saint-Valery-en-Caux. Ouvrir le service à d'autres communes proches comme Neville, Ingouville et Saint-Riquier-ès-Plains permettrait de desservir une zone plus large, de créer davantage de multimodalité ainsi que de pouvoir être géré par la CCCA plutôt que juste Saint-Valery-en-Caux.



**Carte synthèse cumulative des mobilités**



**Fig.69:** Ancien tracé du Saint Val' Bus  
**Source:** Équipe UP, laboratoire TVES, 2021



**Carte synthèse cumulative des mobilités**

## Description du projet

Ce nouveau service serait composé de trois lignes:

- Ligne 1 partant de Saint-Valery-en-Caux, passant par Saint-Sylvain, l'aérodrome ainsi que par Paluel et se terminant à Saint-Valery-en-Caux.
- Ligne 2 partant de Saint-Riquier-ès-Plains, passant par Ingouville et se terminant à Saint-Valery-en-Caux.
- Ligne 3 partant de Néville et se terminant à Saint-Valery-en-Caux.

Ces trois lignes complètent le tracé initial du Saint Val' Bus mais réorganisent les trajets internes de manière à desservir plus efficacement les divers points importants des tracés. La connexion avec la gare de trains envisagée dans le projet «retour du train» est une priorité. La multimodalité avec les autres lignes de car (L60, L61, L6100, Navette Express, Navette du Dun) est également une autre priorité.

## Fonctionnement

Ce projet se place dans la continuité du fonctionnement de l'ancien service de bus, le Saint Val' Bus. Il est donc possible de continuer le service de fonctionnement d'une manière similaire, en l'adaptant petit à petit aux nouvelles étendues des nouveaux circuits.

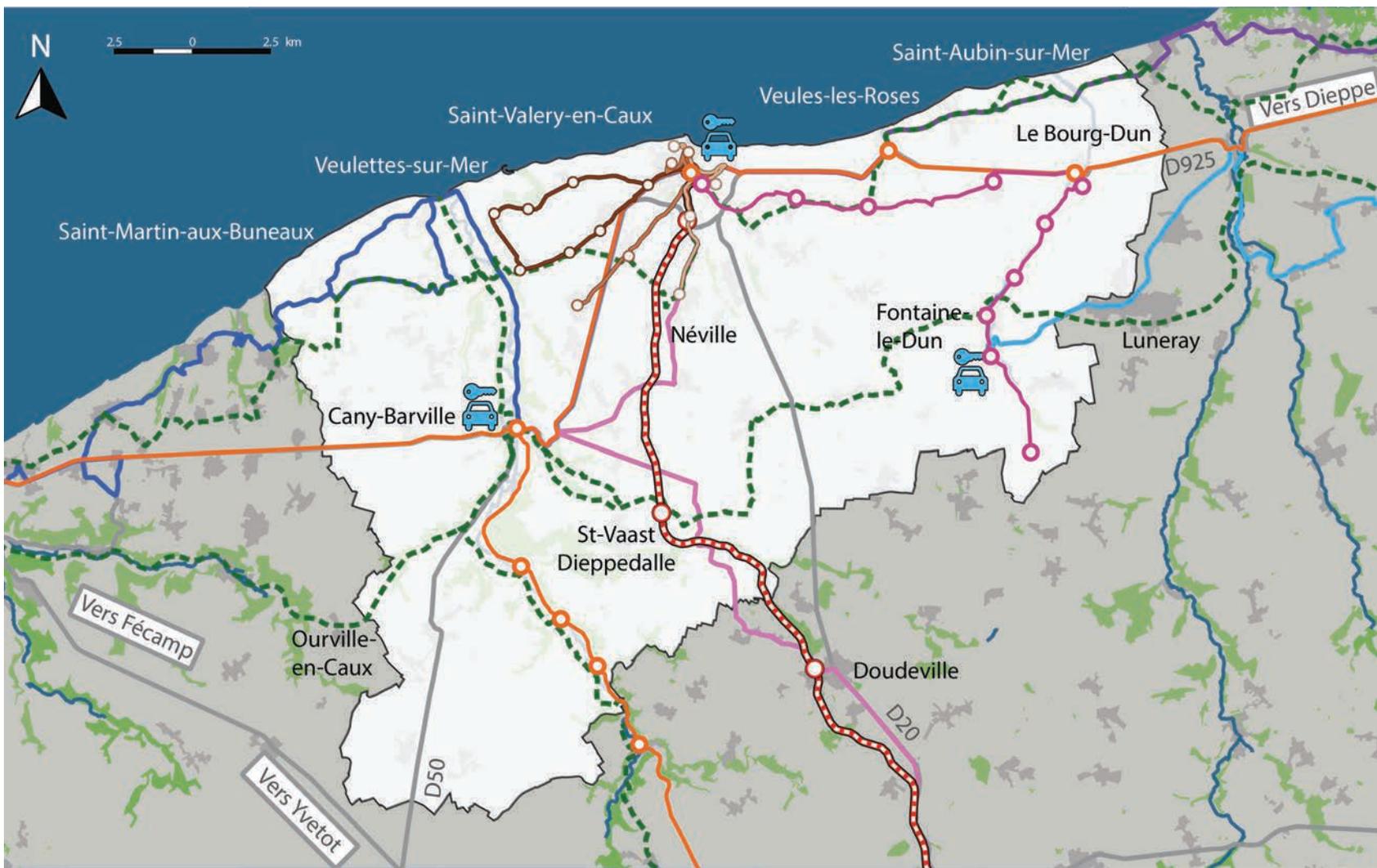
## Concertation

### Questionnaire (Question n°26)

- «Bus inter-village à prévoir»
- «Pas assez de transports entre Néville et St-Val»
- «Ça serait bien d'avoir un bus pour aller de St-Sylvain à St-Valéry-en-caux, aucun transport sur st sylvain»
- «Mettre des bus à NEVILLE»

### Ateliers et Stands concertation

Les retours de concertation nous ont permis de voir l'importance du service pour les habitants. Le Saint-Val Bus était très souvent mentionné par les habitants de Saint-Valery- ainsi que de Néville qui y voyaient une opportunité pour se connecter au pôle structurant de Saint-Valery et ainsi accéder à d'autres mobilités et aux activités qu'ils utilisent. Des touristes étrangers nous ont également fait part de leur précédent usage du Saint Val' Bus et de leur regret en ne le voyant plus fonctionner aujourd'hui.



**Carte synthèse cumulative des mobilités**

## 2.3 MOBILITÉS COLLECTIVES SOUPLES

### 2.3.1 Fiche Autopartage

#### Fiche Projet - le service d'autopartage Albâtre Mobilités



##### Maître d'ouvrage

Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre

##### Localisation

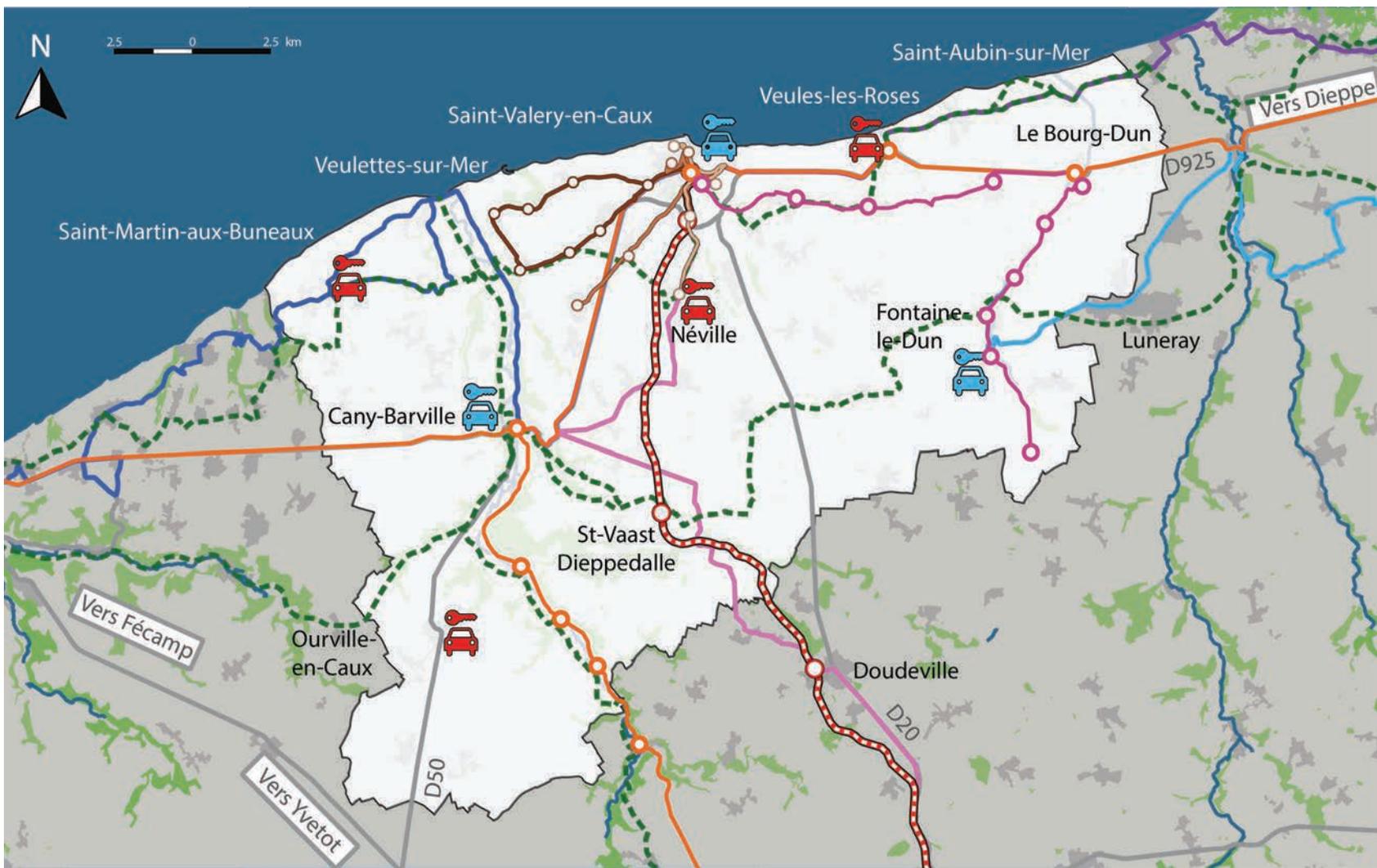
Cany-Barville, Saint-Valery-en-Caux, Veules-les-Roses, Le Bourg-Dun, Fontaine-le-Dun, Ourville-en-Caux

##### EN SYNTHÈSE

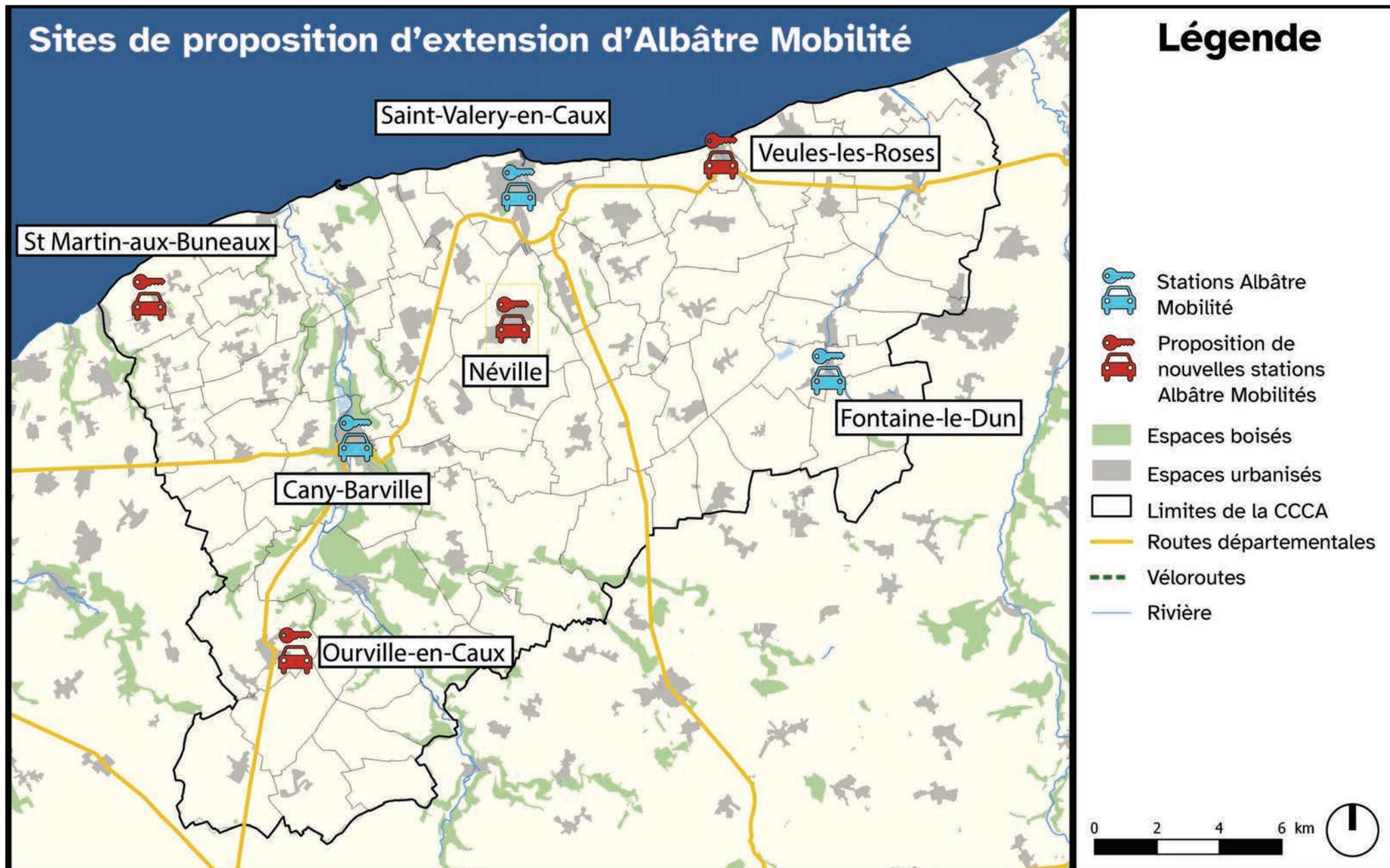
Établir une stratégie de services de transports personnalisés en fonction des différentes temporalités du territoire et étendre le service Albâtre Mobilité en conséquence.

##### Types d'actions à mener

Investissement	<input checked="" type="checkbox"/>
Réhabilitation	<input type="checkbox"/>
fonctionnement	<input checked="" type="checkbox"/>
Étude	<input type="checkbox"/>
Autres	<input type="checkbox"/>



**Carte synthèse cumulative des mobilités**



**Fig.70:** Sites de proposition d'extension d'Albâtre Mobilités

**Source:** Équipe UP, laboratoire TVES, 2021



**Carte synthèse cumulative des mobilités**

# PROPOSITION DE PROJET

## Contribution du projet aux enjeux

L'initiative Albâtre mobilités offre une possibilité de déplacement aux habitants de la Côte d'Albâtre qui vient s'ajouter aux possibilités de déplacement pour les non véhiculés. La flexibilité du service permet de s'adresser à des publics différents. A travers nos dialogues avec le service chargé d'Albâtre Mobilités nous avons évoqué la possibilité d'agrandir l'offre actuelle. Cette possibilité dépend bien évidemment des retours d'usagers mais aussi des budgets associés. Le fonctionnement de l'autopartage ainsi que des autres services de transport personnalisés (STP) sont à mettre en adéquation avec les offres de déplacements collectives. Ainsi, plutôt que de remplacer les autres modes de déplacement, les STP les complètent et permettent d'alterner entre divers modes de déplacement (figure 67). Cela crée donc une dynamique entre les différents modes de déplacements où des moyens simples à mettre en place comme l'autopartage

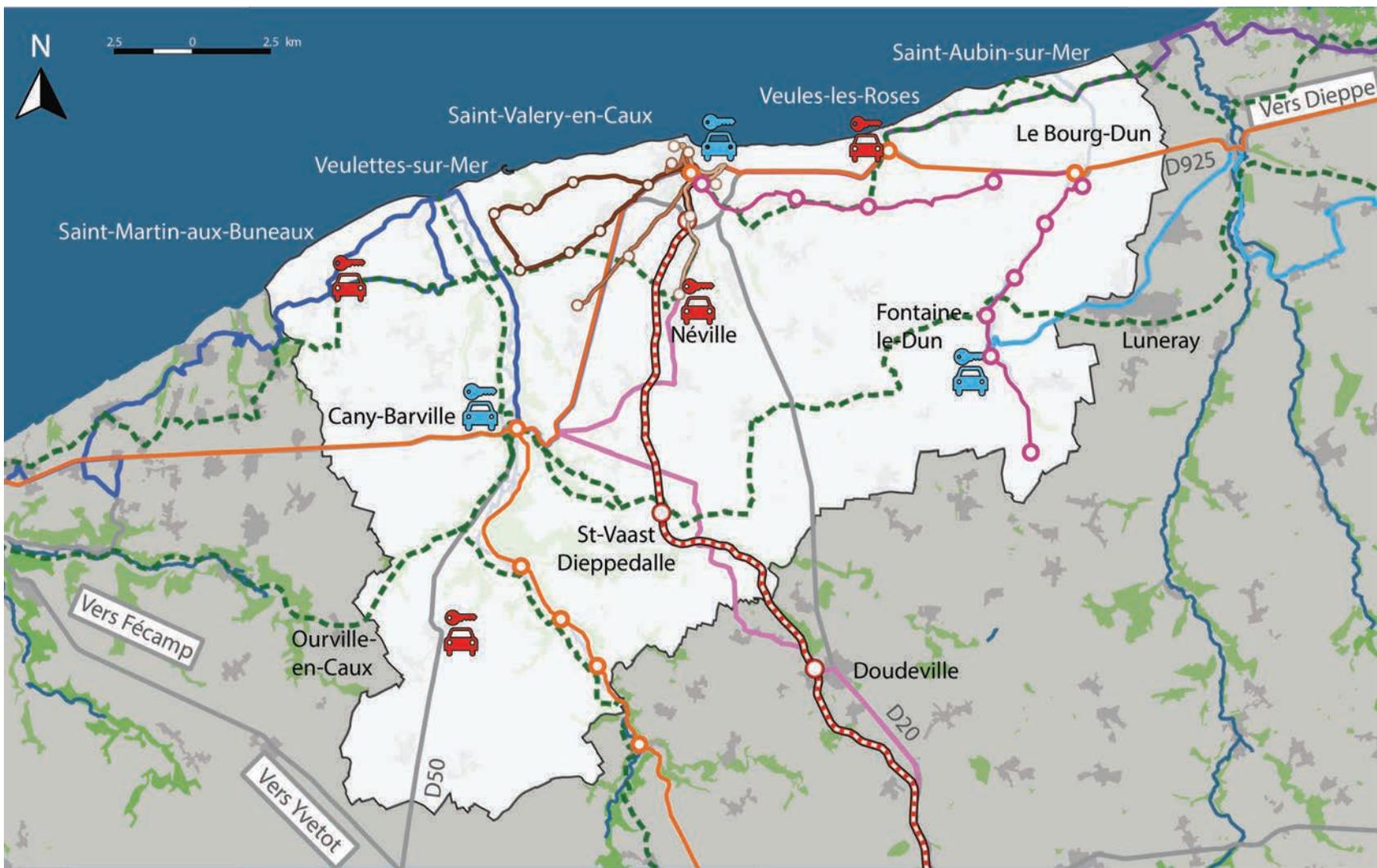
ou le transport à la demande viennent répondre à des besoins de mobilité dans des temps courts. A moyen et long termes, la CCCA pourra mettre en place des services de transports collectifs, qui auront de meilleures capacités de fonctionnement et qui pourront toucher un

public plus vaste. Le rôle des STP dans cette dynamique est donc celui de la passerelle temporaire, la complémentarité et la couverture des demandes non assumées par les transports collectifs. C'est-à-dire, des mesures temporaires qui permettent la mise en place de



**Fig.71:** Les STP, des modes de transport à l'interface des modes individuels et collectifs

**Source:** InteroSTep - 2012



**Carte synthèse cumulative des mobilités**

transports plus stables. Ces STP assurent donc une transition qui permet d'établir les nécessités et de conforter les usagers<sup>20</sup>.

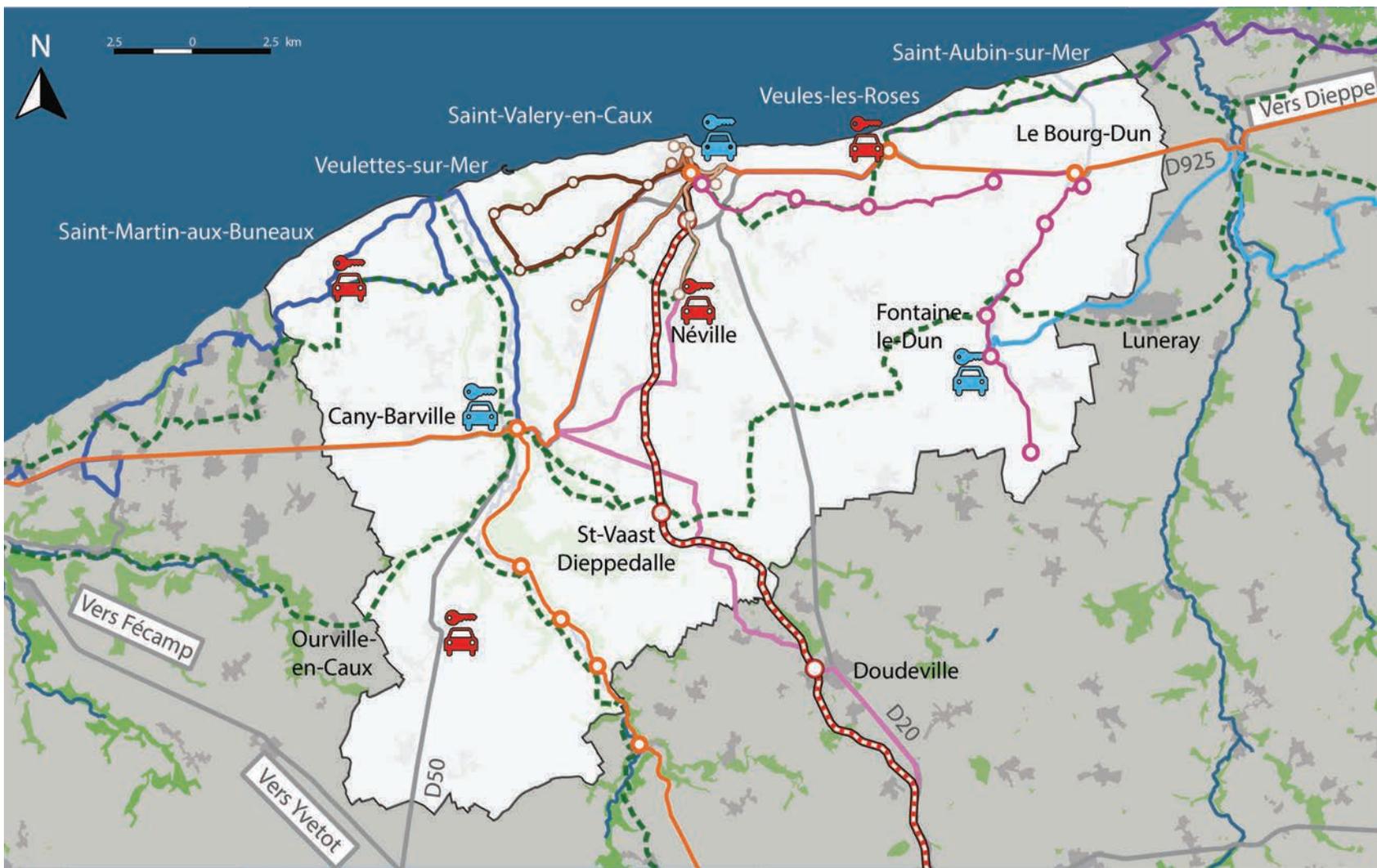
## Description du projet

L'autopartage ainsi que les autres formes de STP viennent donc occuper une place particulière dans ce projet de mobilités. Leur rôle est d'importance dans le schéma des mobilités afin d'apporter une grande souplesse aux populations loin des tracés de car, de bus, des pistes cyclables, ou des zones de taxi. Il est important de souligner que les STP permettent également de combler les lacunes des modes de transports collectifs, notamment en milieu rural, en permettant des services de transports là où un service collectif perdrait de sa compétitivité en circulant.

20 Séverine Frère, Sylvie Mathon et Elodie Castex, « [Les usages des Services de Transports Personnalisés : de nouvelles routines pour une mobilité durable ?](#) », Espace populations sociétés , 2015/1-2 | 2015, mis en ligne le 01 juillet 2015, consulté le 20 avril 2021.

Les recommandations de ce projet de mobilité tiennent donc en trois temps:

- Un premier temps fort, qui comble l'absence de mobilités par un service fort et efficace.
- Un second temps plus modéré, qui vient compléter une offre déjà fournie par d'autres modes de transports.
- Un troisième temps stratégique qui dépendra de la couverture des mobilités de la Côte d'Albâtre.



**Carte synthèse cumulative des mobilités**

## 1) Premier temps fort

### *Augmenter le nombre de stations Albâtre mobilité.*

Actuellement il n'existe que trois stations d'Albâtre Mobilité. Elles sont localisées dans les nœuds les plus importants du territoire: Saint-Valery-en-Caux, Fontaine-le-Dun et Cany-Barville. Ce premier temps fort verrait un accroissement du nombre de stations à un total de sept. Quatre nouvelles stations pourraient émerger à Neville, Veules-les-Roses et Ourville-en-Caux, la dernière station pouvant être placée à Saint-Martin-aux-Buneaux ou Veulettes-sur-mer. Ces communes possèdent les populations les plus importantes après les trois premières communes possédant déjà une station Albâtre Mobilité. Ces communes ont également un rôle de nœud mineur autour des communes moins peuplées. Il est important également de souligner le rôle touristique et stratégique de Veules-les-Roses et Veulettes-sur-Mer. Le choix de ces communes s'opère aussi dans une volonté

de répartition des mobilités dans le territoire, notamment pour le Nord-Ouest et le Sud-Ouest, en grand manque de moyens de transports.

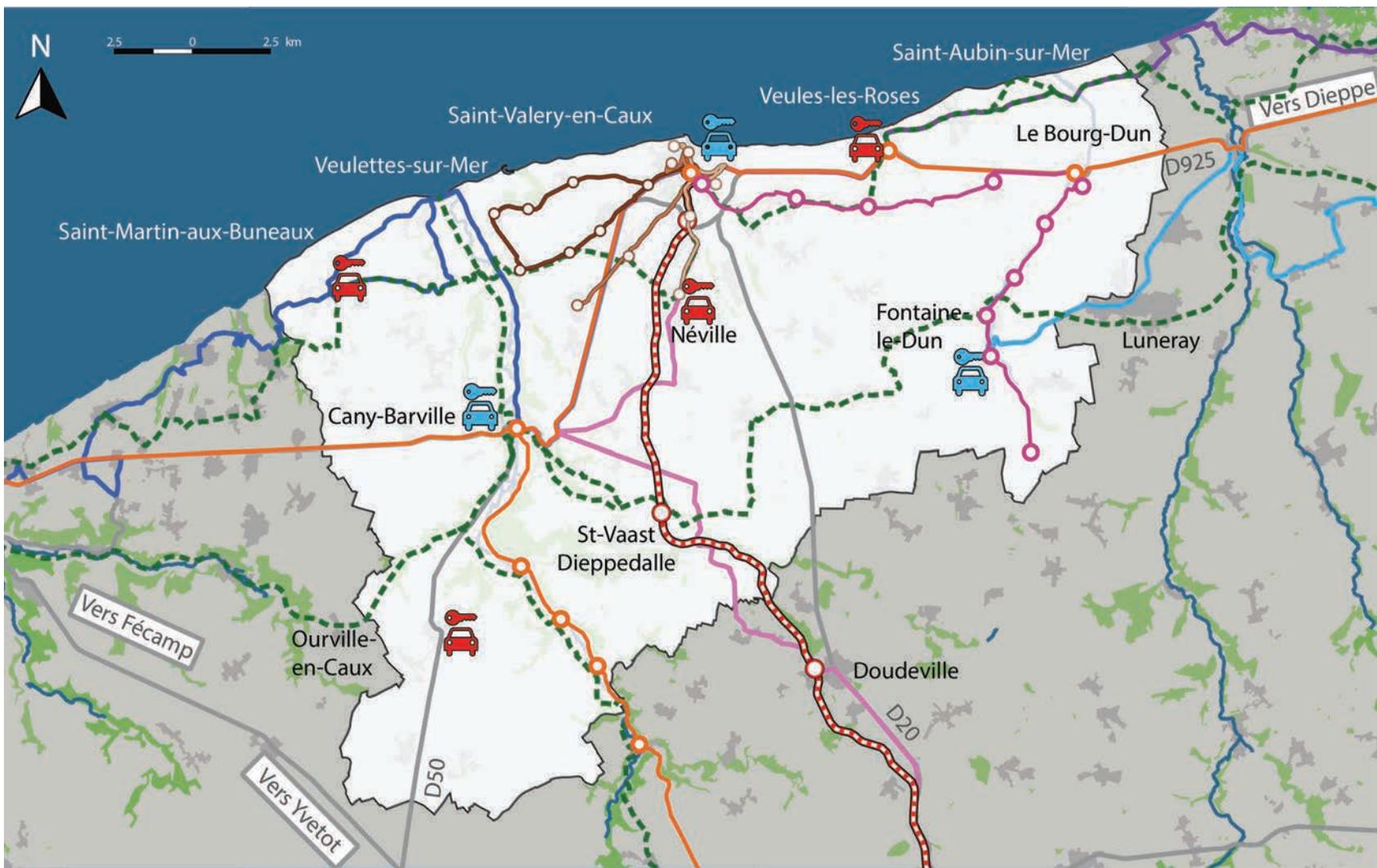
### *Étendre le service de voiture sans permis.*

Avec une seule voiture sans permis fonctionnant actuellement, bien que l'intention soit très intéressante, l'offre n'est pas suffisante. Il conviendrait donc d'augmenter le nombre de voitures sans permis pour répondre aux besoins en fonction des temporalités. Cette progression du nombre de voitures doit se faire également pour les voitures avec permis. Idéalement, chaque station devrait être pourvue d'une voiture avec permis et d'une voiture sans permis au minimum. Cette quantité devrait être vue à la baisse si les transports collectifs prochainement mis en place permettent de combler l'utilisation de l'autopartage. Cette quantité assure aussi un fonctionnement si des voitures

se retrouvent hors d'état de fonctionner ou si des réservations pour des périodes plus longues perturbent la circulation des créneaux.

### *Faciliter l'accès au service en multipliant la communication et la signalétique au sujet du service*

L'accès au service d'Albâtre Mobilités doit être facilité en multipliant les initiatives de visibilité, en utilisant à la fois les réseaux sociaux, les contacts des entreprises et services publics ainsi que les nombreux espaces d'affichages.



**Carte synthèse cumulative des mobilités**

## 2) Deuxième temps modéré

### *Réduire le nombre de véhicules en fonction de la nouvelle demande*

Avec la mise en place de transports collectifs (retour du train, navette express, navette du Dun, Saint-Val' Bus, etc), il peut être stratégique de relocaliser, réduire ou ajuster le nombre de véhicules par station afin d'ajuster les budgets alloués aux mobilités. Cela est peut être plus important à Saint-Valery-en-Caux où les transports collectifs seront les plus importants et desserviront le plus de destinations.

### *Revoir la tarification en fonction des tarifs et combinaisons possibles avec les nouveaux services de transport disponibles*

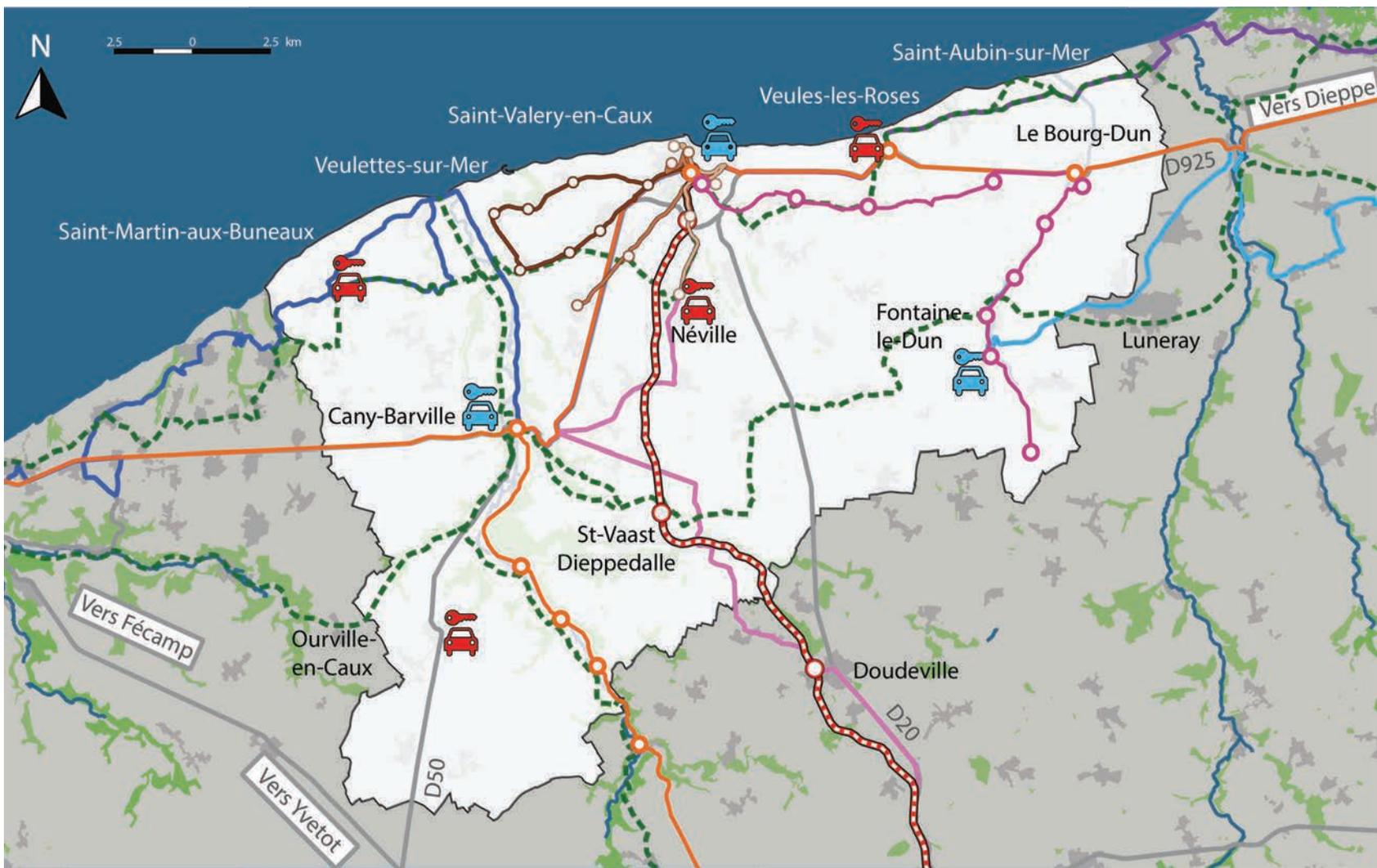
Ce plan de mobilités envisage de construire petit à petit, et en coopération avec le département et la région Normandie, un réseau de mobilités appuyés sur les services de transports collectifs, les services de transports

personnalisés et les modes individuels. Ce réseau se doit d'être interconnecté et facile d'accès, afin d'assurer une transition douce entre les différentes mobilités. Les propositions envisagées dans ce plan de mobilités se portent donc sur un accès facile par le biais d'applications mutualisées et concrétisées par l'emploi d'une carte unique (plus de détails dans le chapitre X). Il conviendra donc au service Albâtre Mobilités de préparer sa transition en permettant l'usage de ce même service général. Il en sera de même avec les tarifs en fonction des options tarifaires qui viendront avec ce réseau de mobilités.

## 3) Troisième temps stratégique

### *Adapter l'autopartage aux nouvelles mobilités du territoire*

Lorsque les mobilités du territoire évolueront (avec l'arrivée de nouveaux transports, des changements dans l'usage de l'automobile, des fluctuations dans les habitudes des habitants ou l'influence des entreprises), de nouvelles zones non desservies ou à compléter apparaîtront sur le territoire, ce qui donnera la possibilité pour l'autopartage de s'ajuster à ces nécessités et de se réinventer si besoin.



**Carte synthèse cumulative des mobilités**

## Concertation

### Questionnaire

*«L'auto-partage et le vélo-partage permettraient de limiter le nombre de véhicules stationnés. Si ce type de mesures fonctionne, j'envisage de me séparer de la 2ème voiture de mon foyer.»*

### Ateliers et Stands concertation

A travers les ateliers et stands de concertation nous avons pu relever des retours d'usagers. Il y a principalement trois remarques quant à ce dispositif:

- Albâtre Mobilités est une offre pratique et bien reçue. Le prix très bas ainsi que la flexibilité du service ont été mis en avant par les usagers.
- La réservation des voitures est parfois trop longue ou non possible. Des usagers ont mis en avant le non accès aux véhicules malgré leur volonté d'utiliser ce service.
- La non connaissance de ce dispositif.

Nous avons également identifié des usagers qui utilisent l'autopartage au lieu de s'acheter une deuxième voiture, des usagers qui l'utilisent parce qu'ils ne possèdent pas de permis et des usagers qui l'utilisent pour éviter de remplacer leur vieille voiture par une nouvelle voiture.

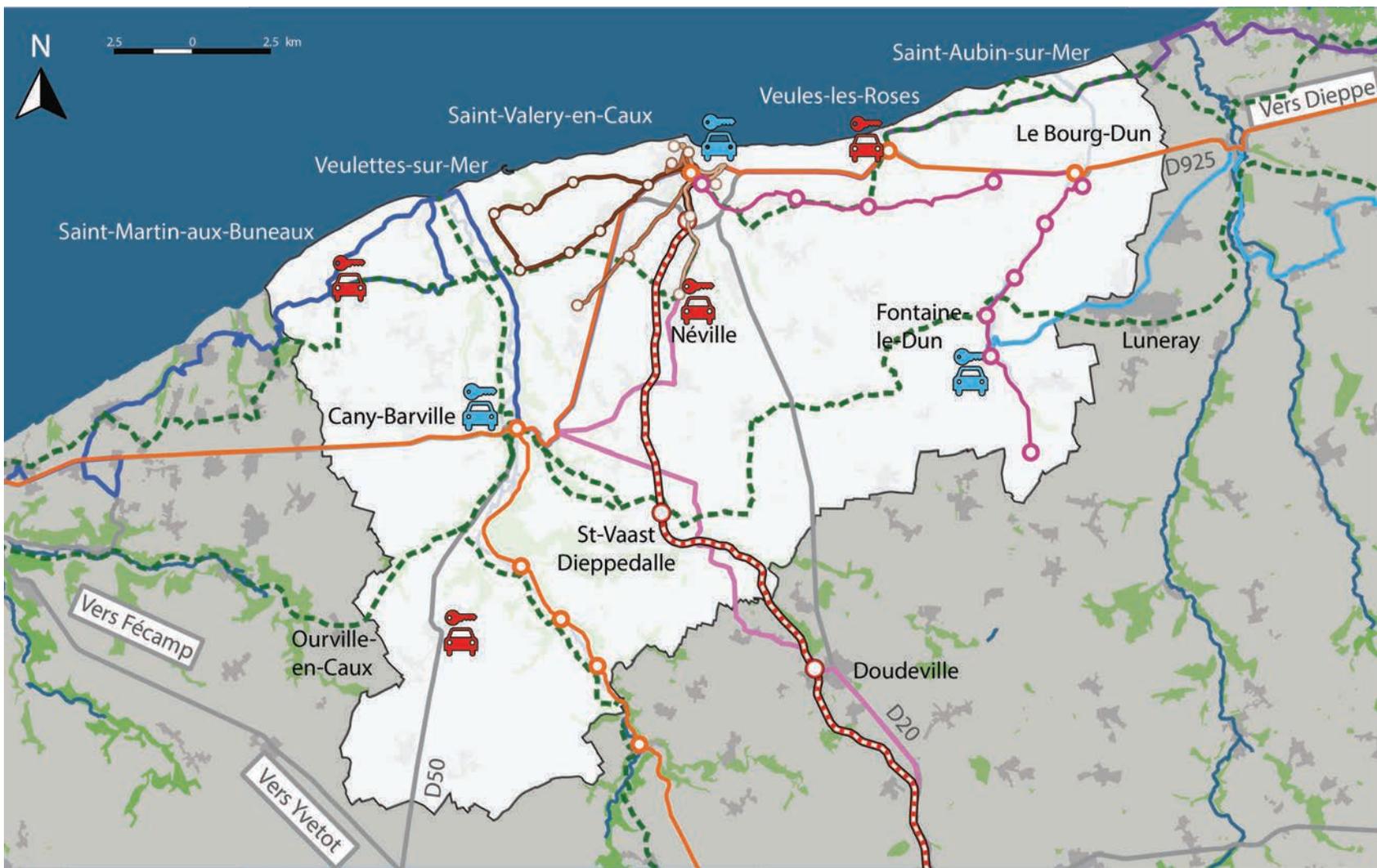
Les ateliers et stands de concertation nous ont permis de confirmer que le service montre un potentiel fort sur le territoire mais les capacités actuelles ne sont pas suffisantes pour les besoins de la population.

*« Alors qu'on a deux grosses bagnoles, on pourrait en virer une et on aurait en complément l'autopartage. ... Il faut aller chercher les gens chez eux pour basculer leurs habitudes de vie. Parce qu'en fait l'autopartage ça s'adresse à tout le monde. »*

*« Mettre à disposition des habitants sur un seul et même site, l'ensemble des options à sa disposition et les moyens de les choisir , réserver, afin que le transport en commun soit évidemment plus aisé.»*

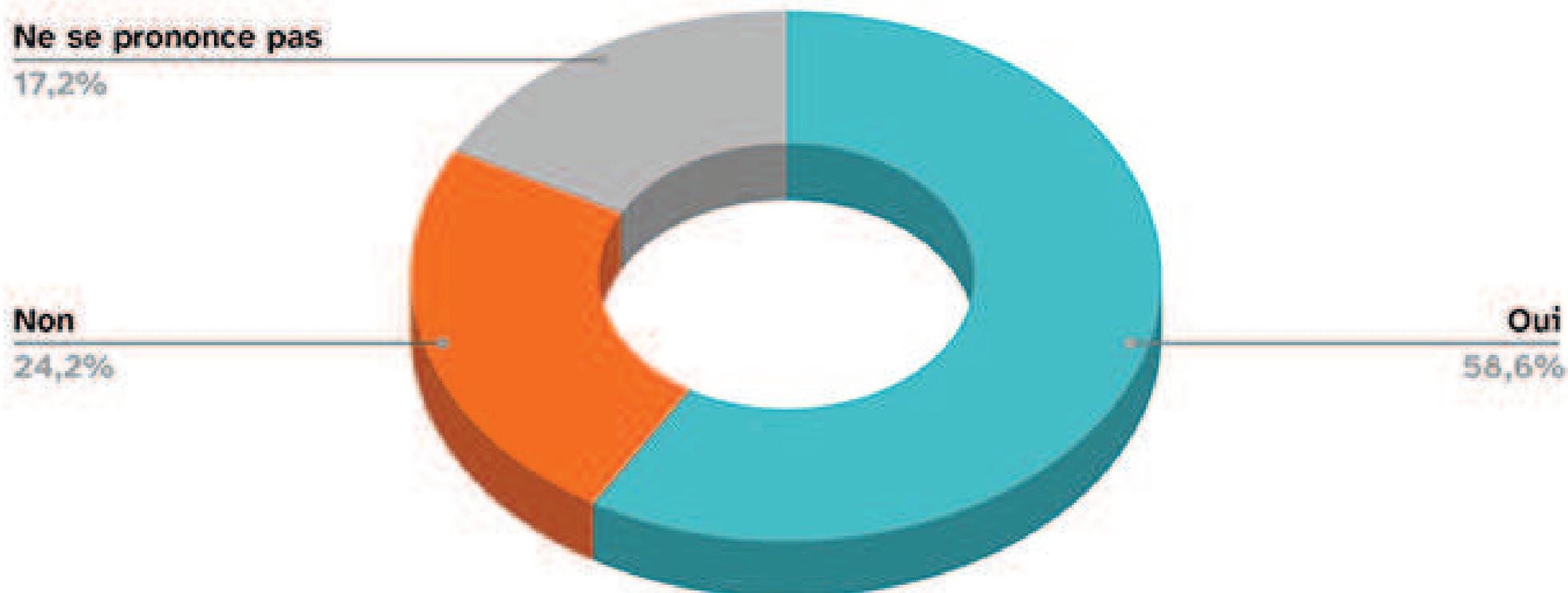
*« Sur le territoire, concept nouveau et régulièrement en panne! Bornes électriques publiques inexistantes! »*



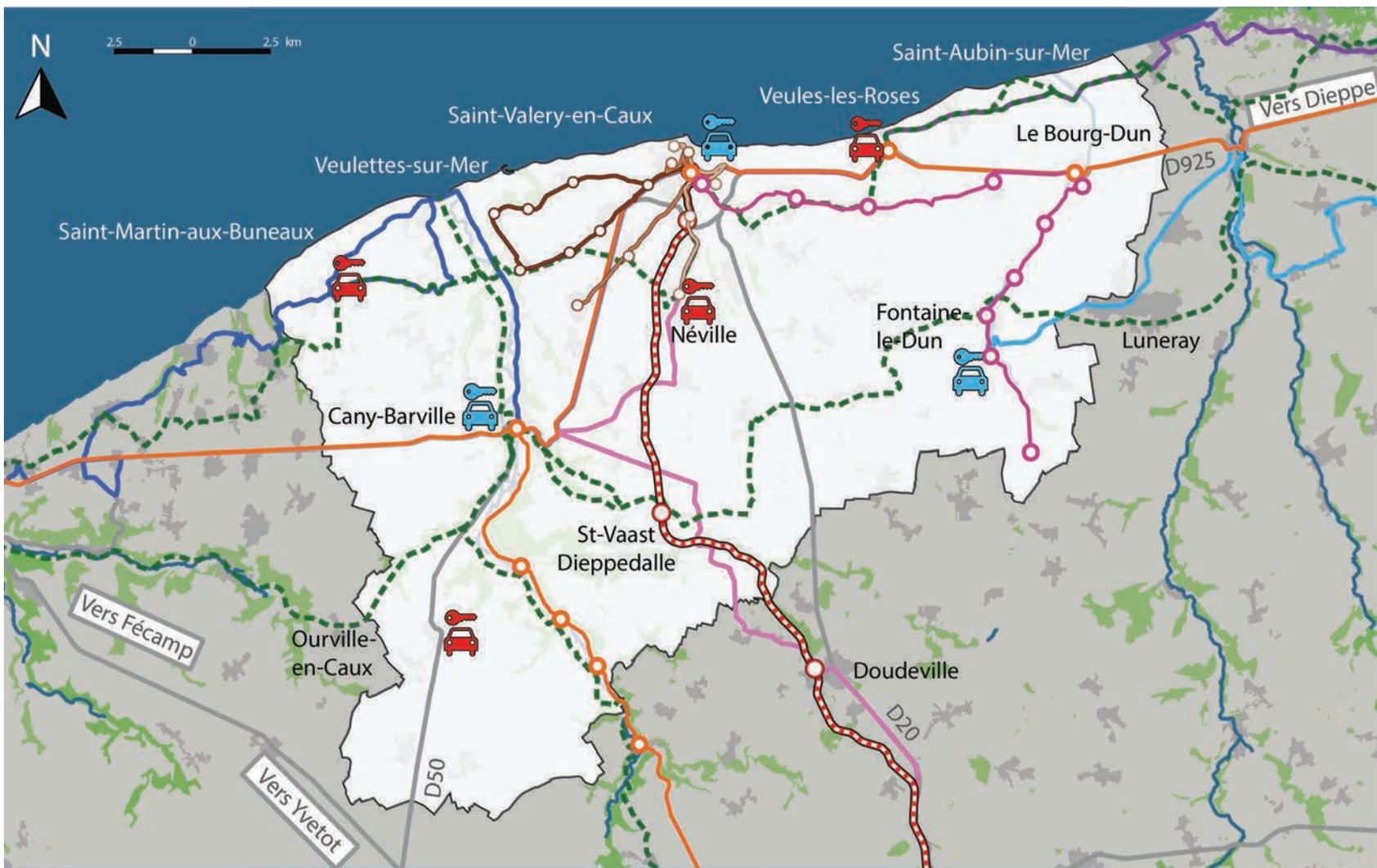


**Carte synthèse cumulative des mobilités**

## Une application d'autopartage et de covoiturage dédiée au territoire de la CCCA vous serait-elle utile?



**Fig.72:** Intérêts des répondants du questionnaire pour une application d'autopartage et de covoiturage  
**Source:** Questionnaire juin-juillet 2021, équipe UP, laboratoire TVES, 2021



**Carte synthèse cumulative des mobilités**

## 2.3.2 Fiche Transport à la demande

### Fiche Projet - Transport à la demande



#### Maître d'ouvrage

Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre

#### Localisation

Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre

#### EN SYNTHÈSE

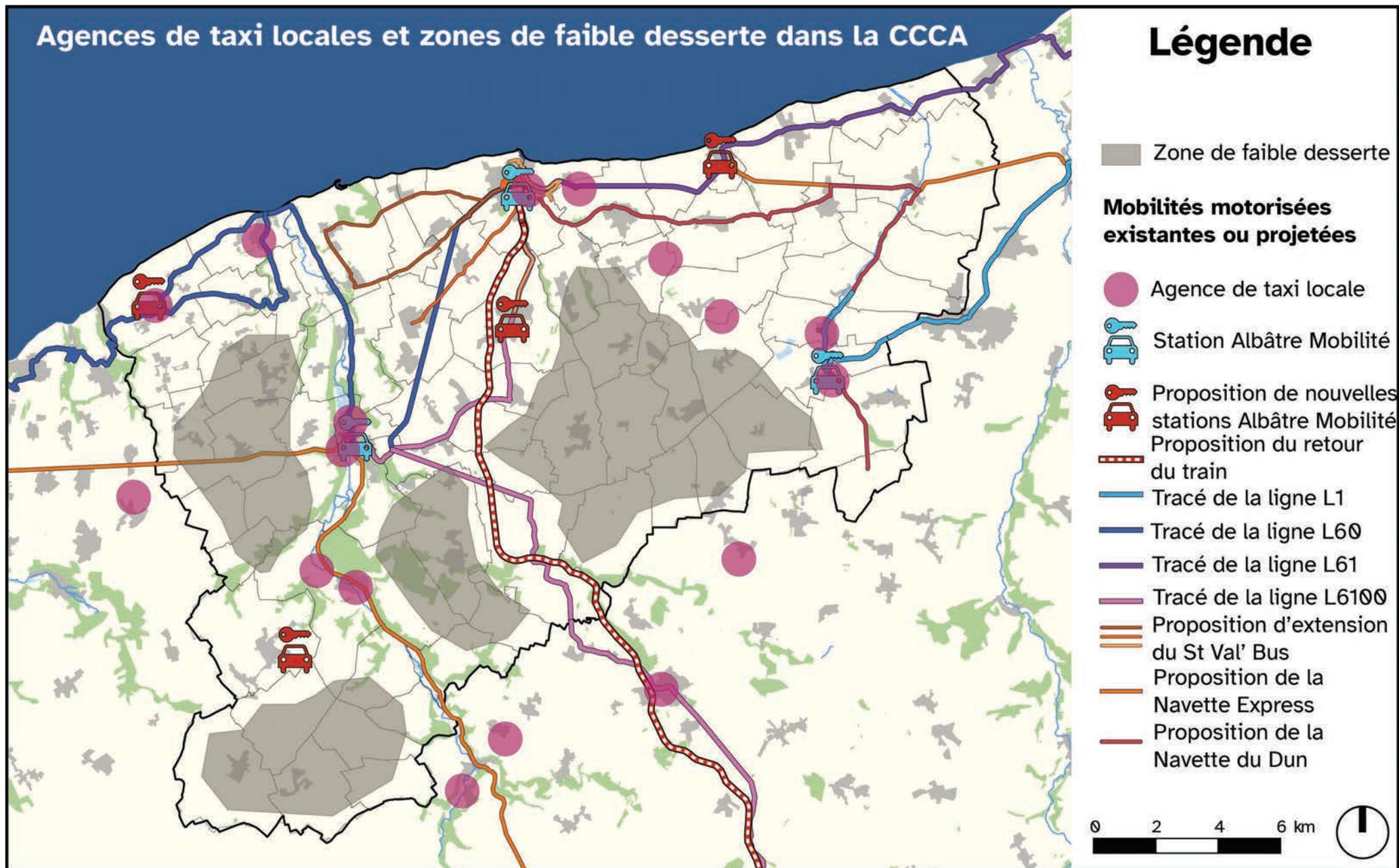
Faciliter la mobilité du «dernier kilomètre» en proposant de mettre en relation les usagers et des formes alternatives de mobilités personnalisées.

#### Types d'actions à mener

Investissement	<input type="checkbox"/>
Réhabilitation	<input type="checkbox"/>
fonctionnement	<input checked="" type="checkbox"/>
Étude	<input type="checkbox"/>
Autres	<input type="checkbox"/>

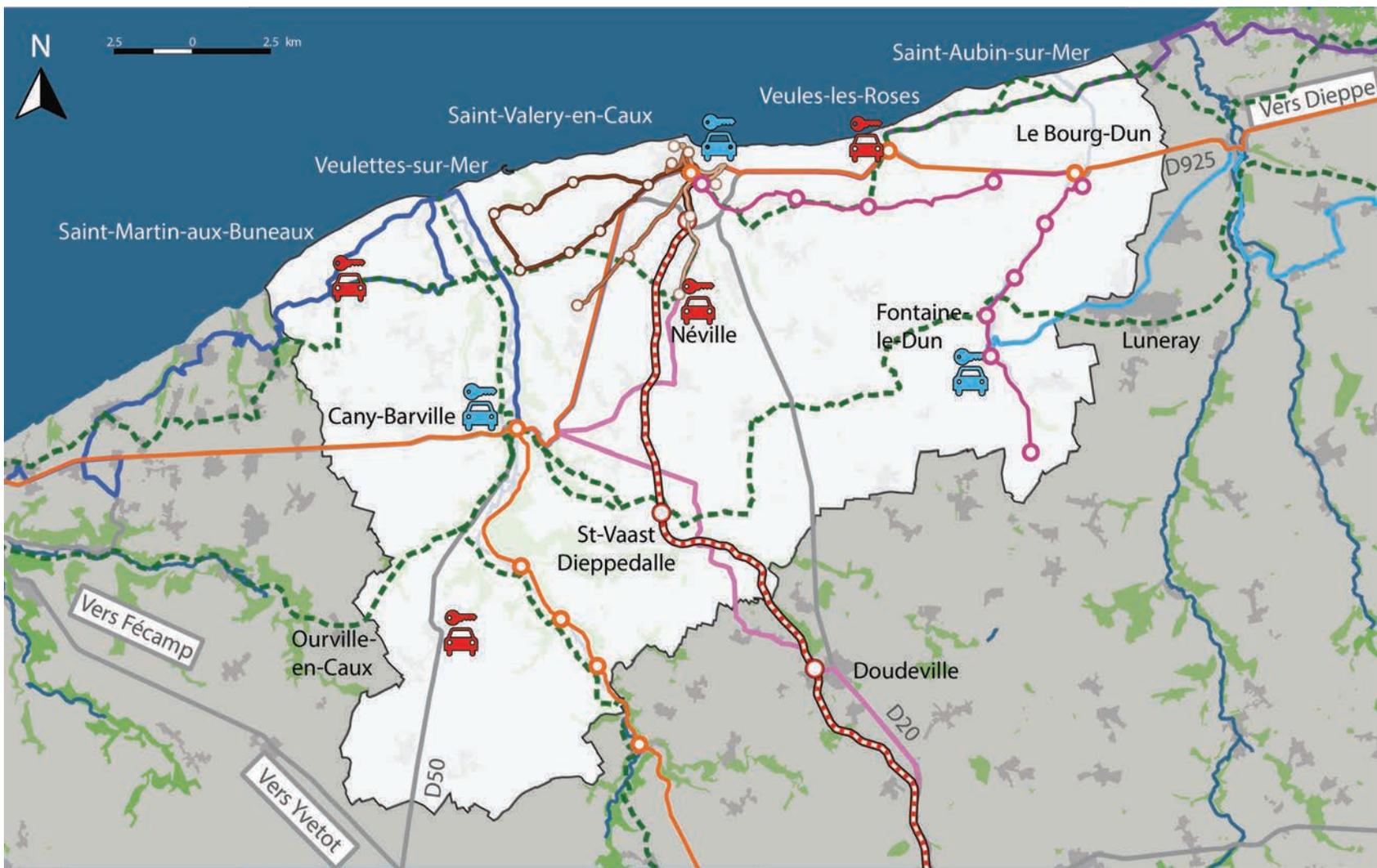


**Carte synthèse cumulative des mobilités**



**Fig.73:** Agences de taxi locales et zones de faible desserte dans la CCA

**Source:** Équipe UP, laboratoire TVES, 2021



**Carte synthèse cumulative des mobilités**

## PROPOSITION DE PROJET

### Contribution du projet aux enjeux

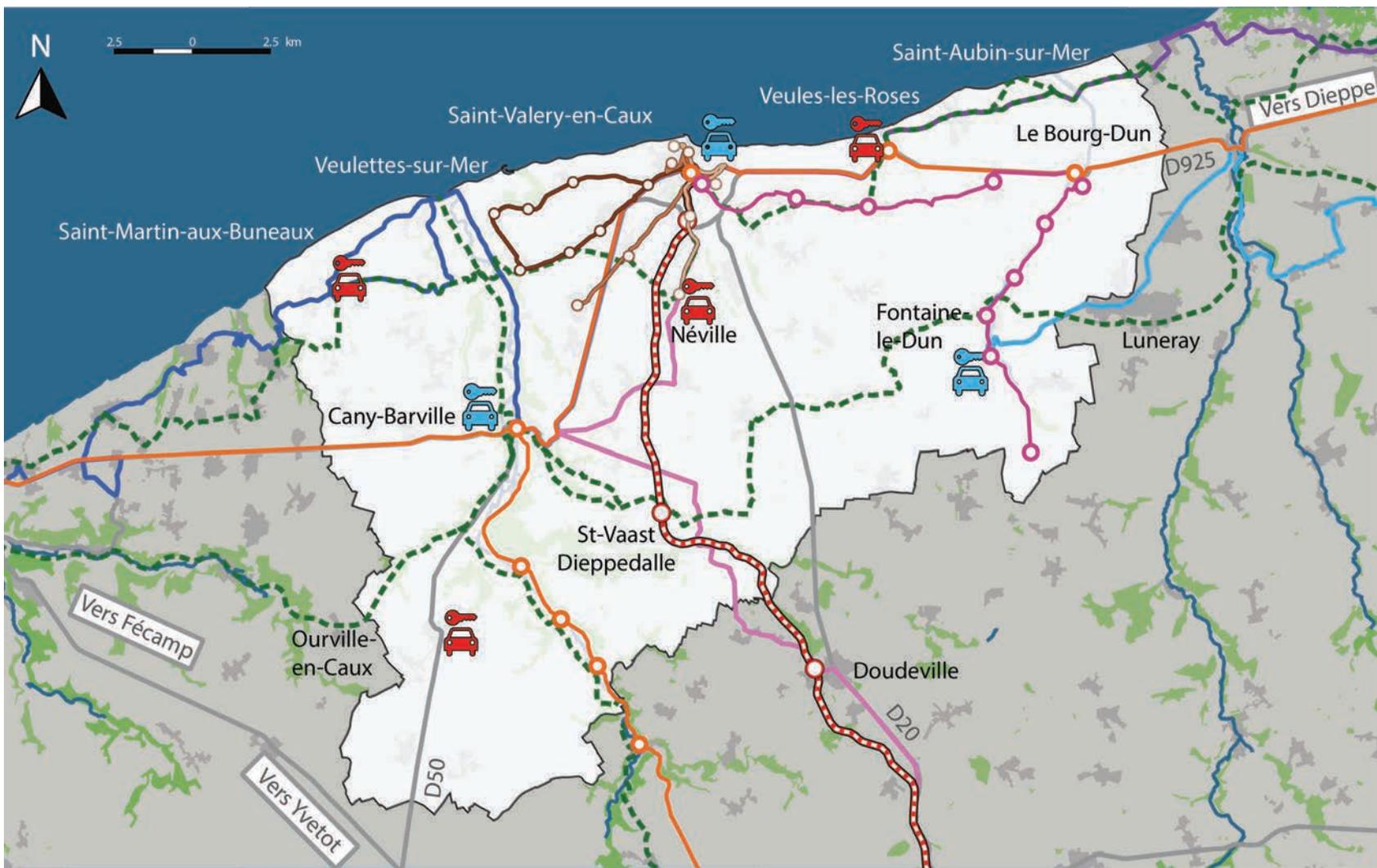
Le transport à la demande comprend plusieurs possibilités d'assurer un transport personnalisé. Depuis le domicile jusqu'à une destination unique, depuis un site de ramassage, jusqu'à un site de mobilité (arrêt de bus, gare, parkings relais, etc), depuis un site de ramassage jusqu'à un marché, les nombreuses possibilités des transports à la demande permettent une desserte plus fine mais à capacité limitée. Aujourd'hui la CCCA organise des transports à la demande comme la navette marchés ou les transports périscolaires. Ici nous évoquons la possibilité d'ouvrir un service de transport à la demande en tant que composante complémentaire du plan de mobilités.

### Description du projet

Comme dit précédemment, les services de transport personnalisés sont à penser en adéquation avec la progression des mobilités collectives du territoire. Pour le transport à la demande nous avons identifié trois solutions qui correspondent aux besoins du territoire. Ces solutions sont:

- La gestion du transport à la demande par une entreprise spécialisée dans le transport à la demande.
- Partenariat particulier avec les agences de taxi locales.
- Implication des citoyens dans le transport à la demande en utilisant les conducteurs présents sur le territoire.

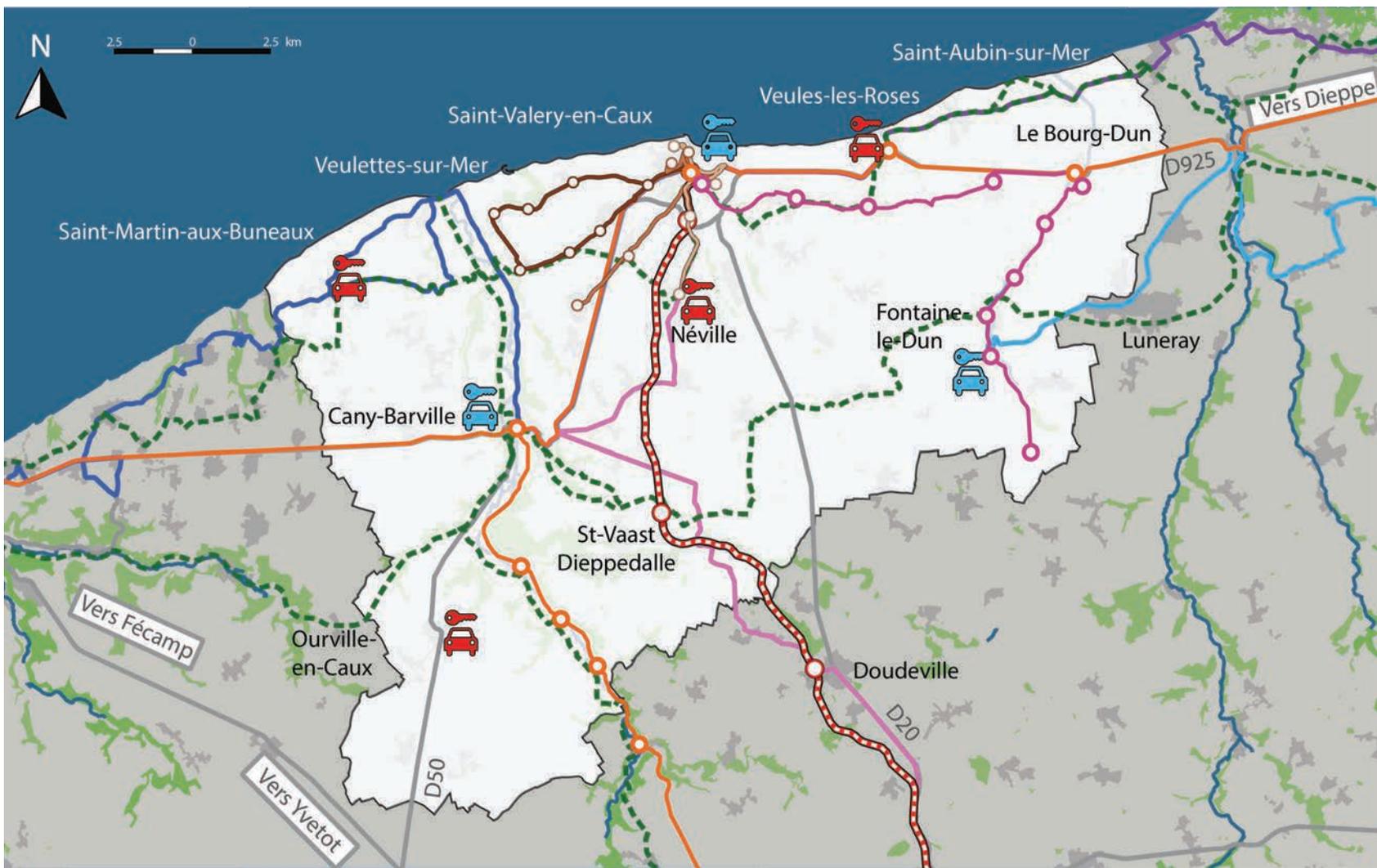
La première option présente l'avantage d'être flexible due à sa nature d'exploitation. Les entreprises spécialisées dans le transport à la demande présentent plusieurs options basées sur un panel de possibilités. Ces possibilités comprennent l'exploitation d'autres services, comme des agences de taxi, la nature des véhicules, des zones de dessertes particulières, la multimodalité avec les autres transports présents. Le fonctionnement de telles entreprises s'opère via un site, une application ou un service de téléphone qui est facturé mensuellement en fonction des options choisies. Aujourd'hui, ces entreprises permettent une mise en place rapide (moins de 3 mois) ainsi qu'une étude des territoires à exploiter. Ces études ont notamment un point de vue axé sur la multimodalité, l'accès aux PMR et la gestion complexe des territoires ruraux.



**Carte synthèse cumulative des mobilités**

La deuxième option consiste à mettre en place un partenariat entre les agences de taxi locales (carte X) et la CCCA, qui permettrait d'augmenter la visibilité de ces agences ainsi qu'une réduction des tarifs pour les habitants de la CCCA en fonction de plusieurs critères. Les jeunes, les seniors, les habitants en chômage ou les habitants qui ne disposent pas de mobilités collectives proches pourraient être aidés par la collectivité dans leurs déplacements taxi. Pour ce faire, des réductions sur le tarif du trajet ou des chèques «Taxi» pourraient être envisagées.

Enfin la dernière option envisage un partenariat entre des habitants conducteurs et la collectivité, où la collectivité prendrait en charge certaines dépenses des conducteurs. Cette option s'envisage tout d'abord par une définition des zones couvertes avec la mise en place de référents chauffeurs utilisant leur véhicules personnels comme véhicules professionnels. Ces référents chauffeurs doivent correspondre à certains critères pour postuler (tests de santé, validation du niveau de conduite - 12 points sur le permis, validation par l'assurance de l'absence d'accident,...). Pour la CCCA, il s'agirait d'une prise en charge de l'entretien et de l'assurance par la CCCA avec une tarification imposée par la CCCA pour uniformiser le service rendu.



**Carte synthèse cumulative des mobilités**

## Fonctionnement

Dans ce projet de mobilités nous recommandons la première option, sa facilité d'exploitation et les preuves de fonctionnement de nombreuses entreprises permettent de structurer le territoire dans un temps court, comme voulu par notre stratégie en trois temps des transports personnalisés. Nous nous focaliserons donc sur des entreprises d'exploitation de transport à la demande:



### *Padam Mobility*

*«La suite TAD Padam Mobility comprend l'ensemble des interfaces nécessaires à l'exploitation : Des interfaces usagers intuitives pour faciliter les déplacements de vos administrés. Une interface conducteur ergonomique et adaptée à tout type d'exploitation. Une interface de gestion complète et performante destinée aux opérateurs et autorités organisatrices de transport.»<sup>21</sup>*

---

<sup>21</sup> [\*Padam Mobility, entreprise de transport à la demande, consulté le 12 novembre 2021.\*](#)

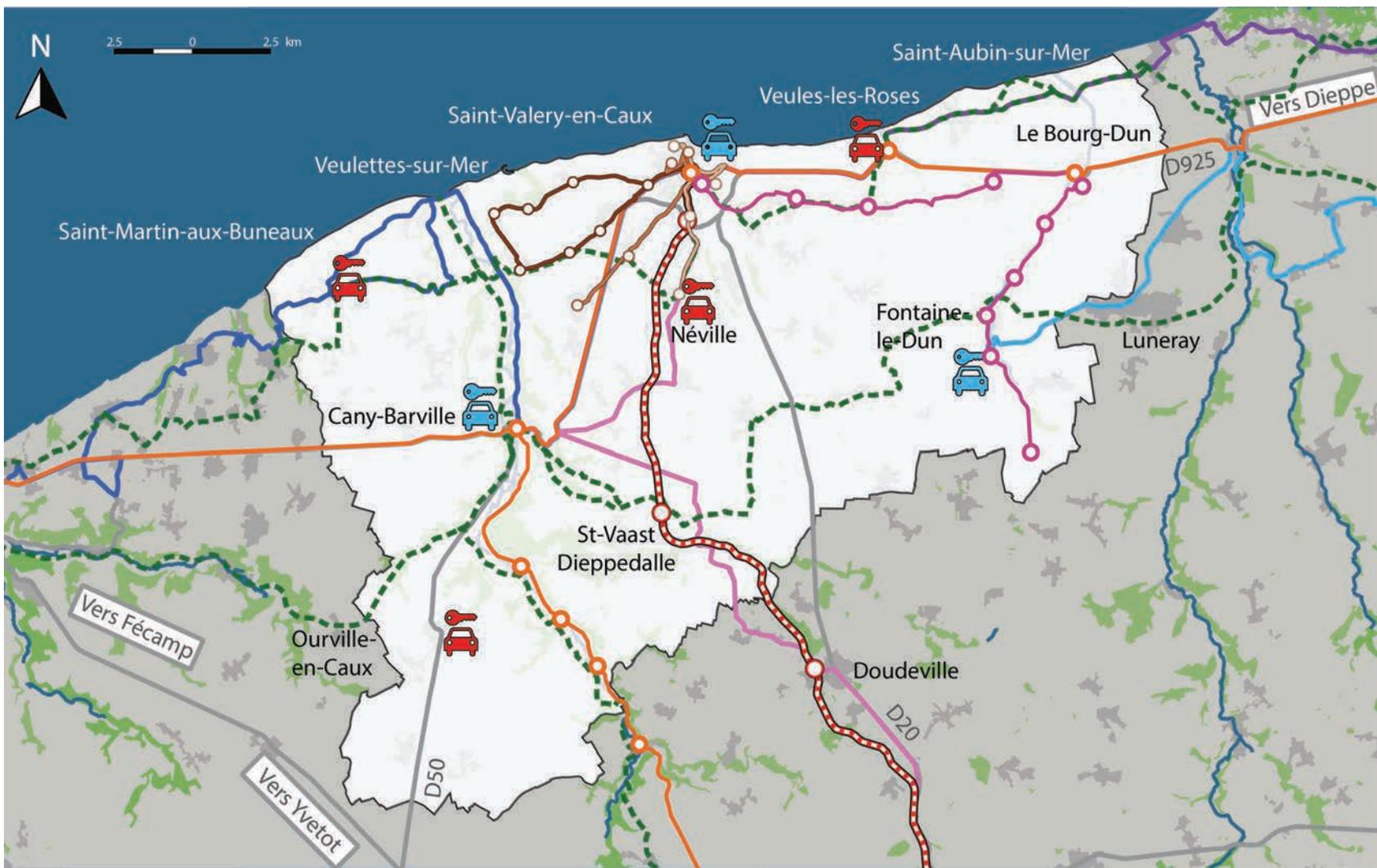


### *Migo*

*«Migo joue un rôle essentiel dans la comparaison de services et la découverte de nouveaux partenaires, en donnant aux voyageurs les données et la confiance nécessaires pour essayer de nouveaux modes de déplacement, et ainsi changer leurs habitudes de mobilité pour le meilleur !»<sup>22</sup>*

---

<sup>22</sup> [\*Migo, entreprise de transport à la demande, consulté le 12 novembre 2021.\*](#)



**Carte synthèse cumulative des mobilités**



## Trapèze

«Nos clients utilisent au quotidien les solutions fiables, pérennes et éprouvées de TRAPEZE France pour la gestion et l'optimisation de milliers de voyages de transport à la demande (TAD) et de transport de personnes à mobilité réduite (TPMR). TRAPEZE France fournit également des solutions logicielles pour le Graphicage & Habillage et la Commande de service, solutions destinées à des réseaux de bus, métros ou tramways.»<sup>23</sup>

Ces services de transport à la demande possèdent tous des options adaptées au territoire et permettent de répondre à des nécessités territoriales évolutives. Insistons sur la nécessité de ne pas inclure une solution de transport à la demande de manière isolée mais bien de l'inclure au reste du maillage de transports avec une application, un site web et des guichets qui puissent cumuler transport à la demande et autres mobilités. Ces systèmes de mobilité doivent également être accessibles via la carte unique de paiement.

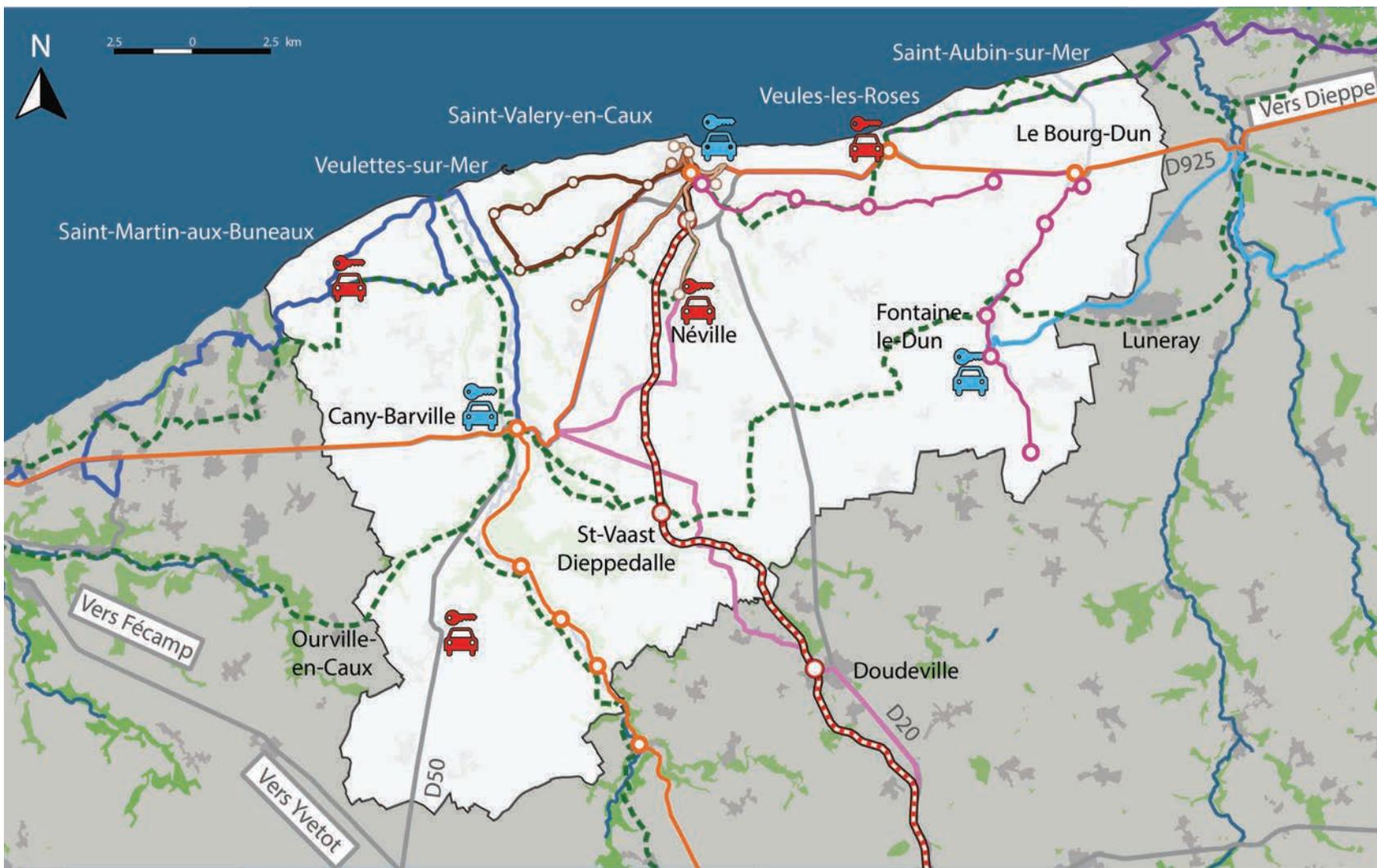
## Concertation

### Questionnaire

«Ce serait utile pour le transport des jeunes. Entre parents on s'organise déjà mais uniquement entre connaissances. Une appli pourrait être utile pour élargir les possibilités et mutualiser les déplacements.»

---

<sup>23</sup> [Trapeze, entreprise de transport à la demande, consulté le 12 novembre 2021.](#)



**Carte synthèse cumulative des mobilités**



### Maître d'ouvrage

Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre

### Localisation

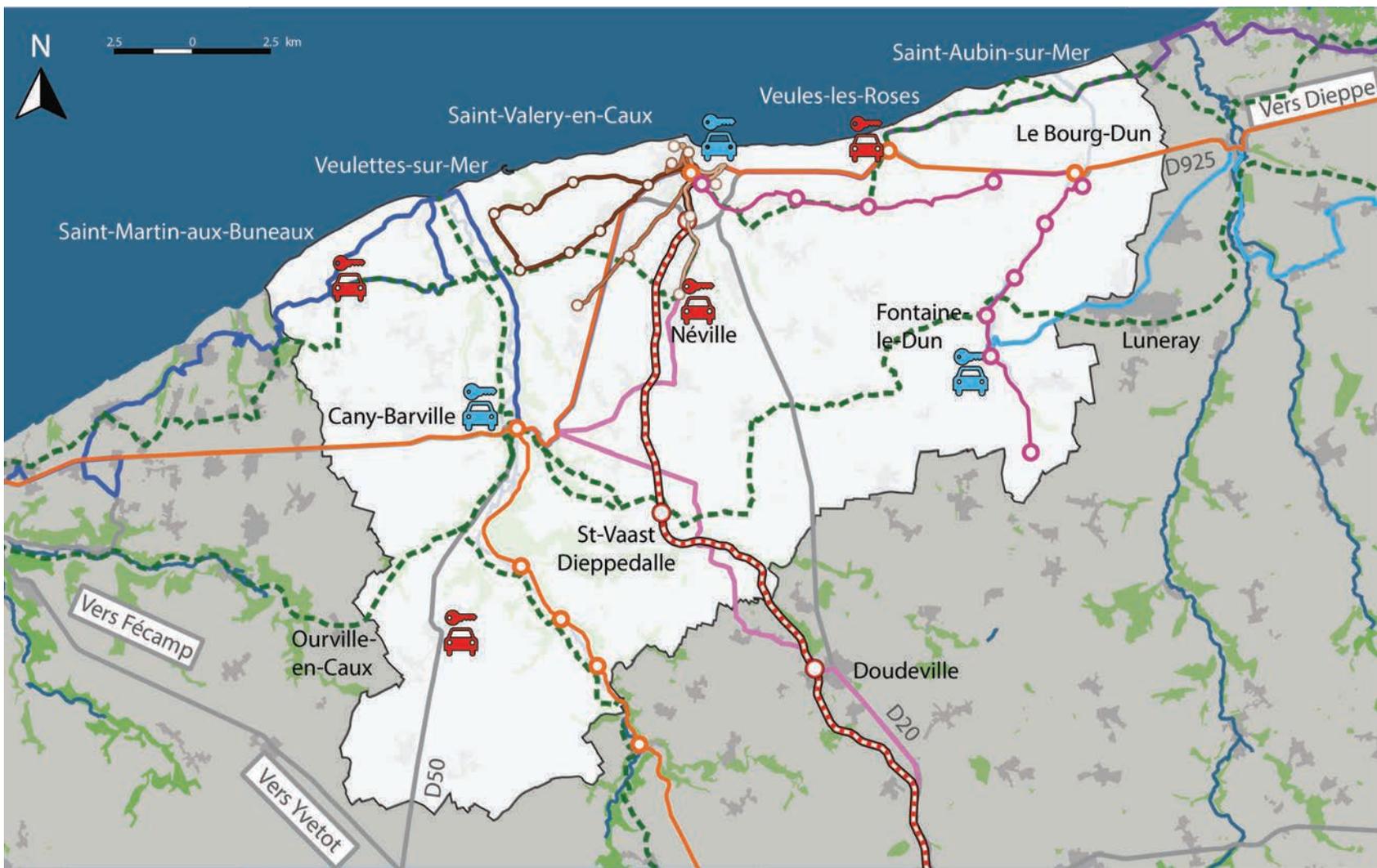
Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre

### EN SYNTHÈSE

Mettre en place des parkings relais et les associer à la fois au covoiturage et aux autres alternatives de mobilité. Faciliter le covoiturage dans le territoire par l'association avec une application de covoiturage.

### Types d'actions à mener

Investissement	<input type="checkbox"/>
Réhabilitation	<input type="checkbox"/>
fonctionnement	<input checked="" type="checkbox"/>
Étude	<input type="checkbox"/>
Autres	<input checked="" type="checkbox"/>

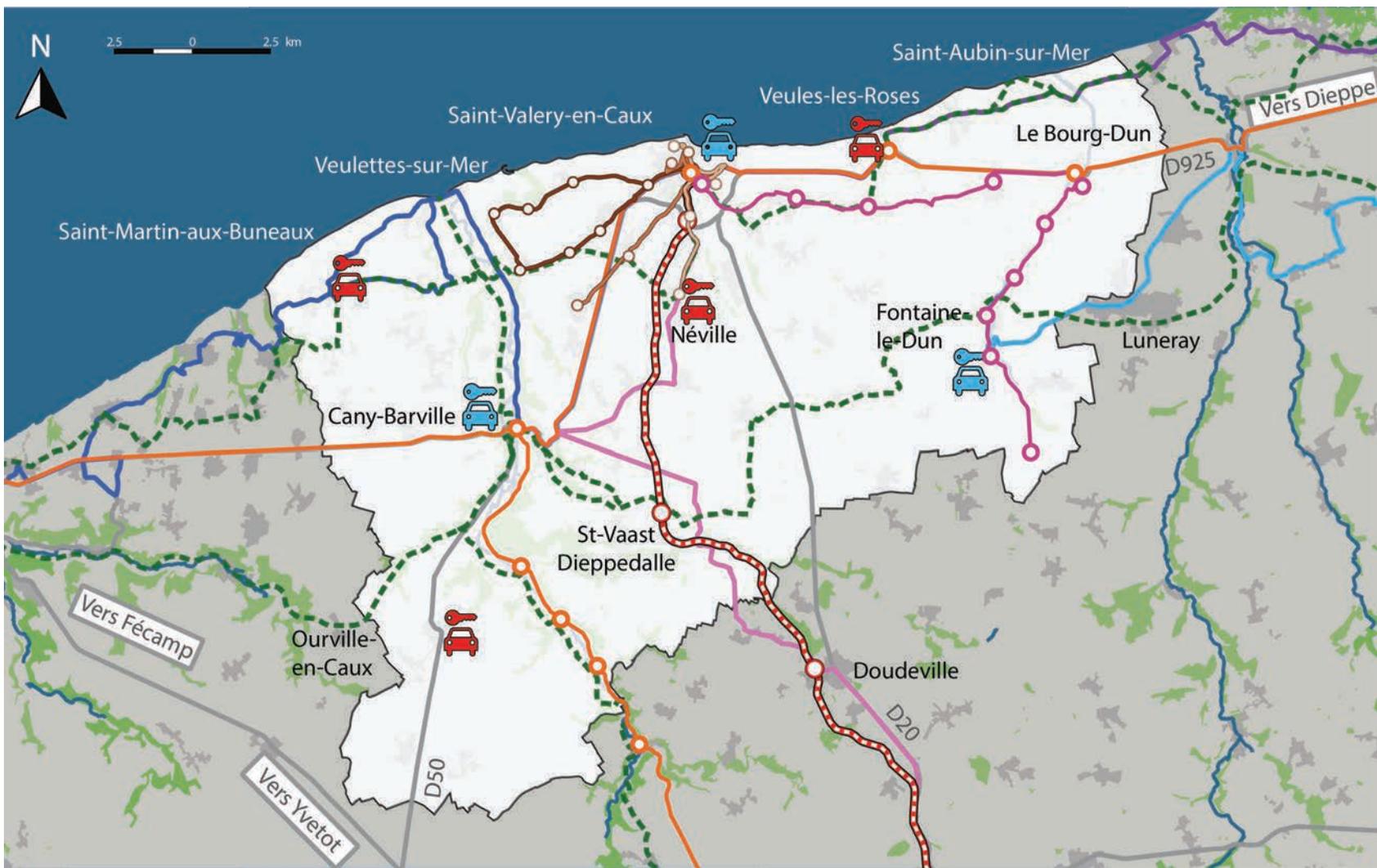


**Carte synthèse cumulative des mobilités**



**Fig.74:** Parkings relais d'Iraty

**Source:** Journal Sud Ouest, crédit photo: Bertrand Lapègue



**Carte synthèse cumulative des mobilités**

# PROPOSITION DE PROJET

## Contribution du projet aux enjeux

Comme mentionné précédemment, les services de transports personnalisés viennent accomplir deux missions dans deux temporalités:

- Dans le temps court, proposer une offre de mobilité dans un territoire peu mobile pour les non véhiculés.
- Dans le temps long, venir compléter un schéma de mobilités en s'appuyant sur les transports collectifs.

Comme tous les territoires ruraux, il n'est pas raisonnable que tout le territoire de la Côte d'Albâtre soit parfaitement desservi par une offre forte de transports collectifs. Nous optons plutôt pour des alternatives plus adaptées aux territoires à faible densité. Le covoiturage remplit ces conditions et permet même d'amorcer une transition vers les nouvelles mobilités en permettant d'organiser des trajets entre des points de ramassage et des lieux multimodaux (gares, arrêts de bus, etc).

## Description du projet et fonctionnement

Ce projet prévoit deux mesures: la mise en place de parkings relais et l'association avec une application de covoiturage.

### Parkings relais

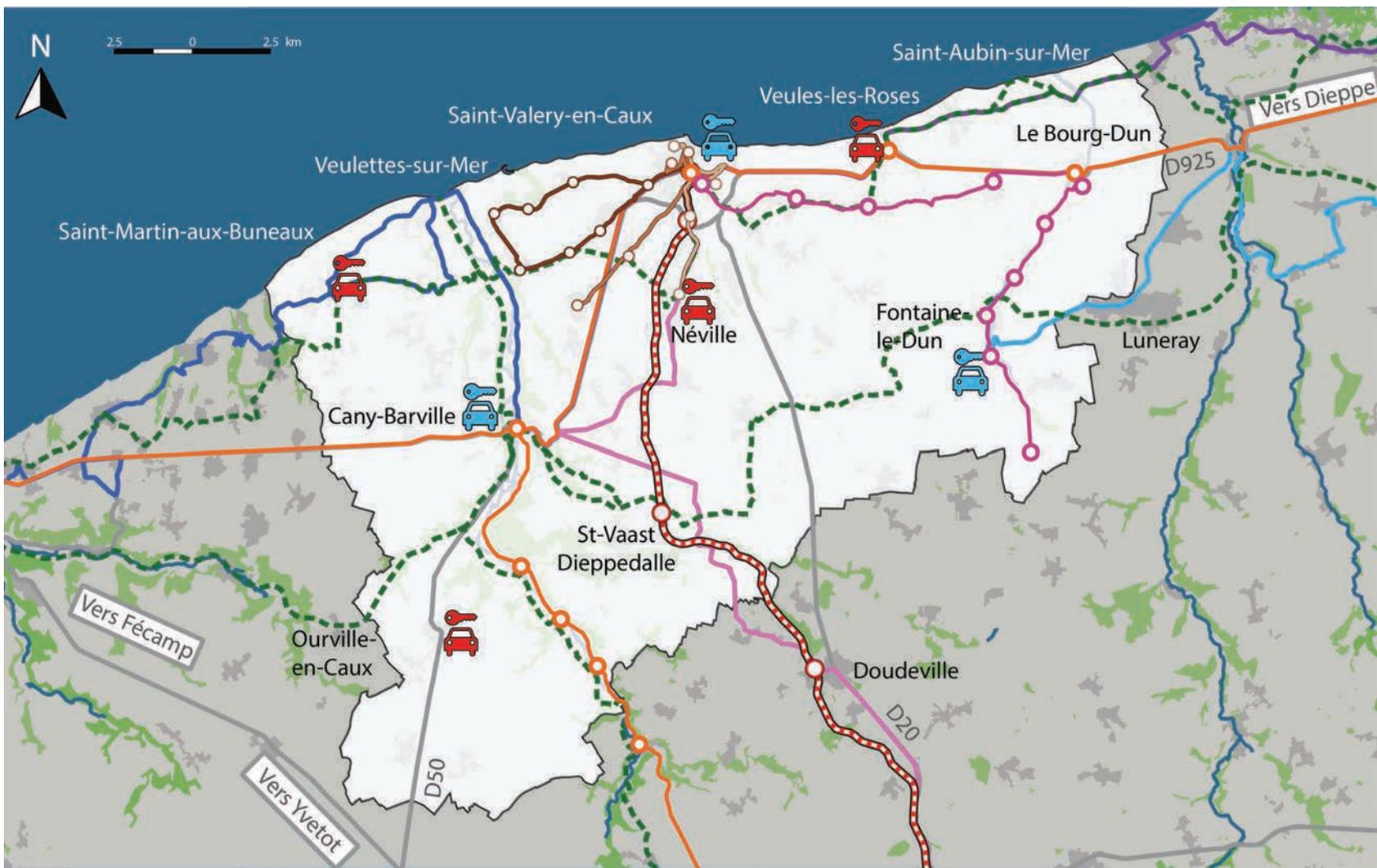
Les parkings relais sont des espaces de stationnements destinés à faciliter la multimodalité entre la voiture et d'autres mobilités. Les parkings relais sont des occasions pour revoir les opportunités de multimodalité des parkings habituels. Ces parkings relais peuvent cumuler stationnements vélos et stationnements voitures. De même, les parkings relais sont des emplacements stratégiques de bornes électriques pour le rechargement des voitures et vélos électriques. Les parkings relais servent entre autres d'espaces de ramassage pour le covoiturage et le transport à la demande. Une signalisation efficace est donc de norme. Enfin, idéalement, en vue d'une mutualisation des ressources, la plupart

des communes devraient posséder leurs parkings relais ou leur zone de ramassage. Dans l'immédiat nous avons plutôt prévu une liste des communes et sites les plus stratégiques pour la mise en place des parkings relais:

### *Pôles multimodaux liés au train:*

- Ancienne gare de Saint-Valery-en-Caux
- Gare de fret de Saint-Valery-en-Caux
- Gare de Saint-Vaast-Dieppedalle

A savoir qu'il est important de considérer la quantité de places disponibles face à la nécessité en stationnements des gares. Le Saint Val' Bus est pensé également en tant que navette entre d'autres sites de stationnement autour de Saint-Valery-en-Caux et la gare. Plus d'informations dans les fiches 2.1.2 Gare multimodale et 2.2.3 Saint Val' Bus.



**Carte synthèse cumulative des mobilités**

*Pôles multimodaux liés à la navette express:*

- Cany-Barville
- Fontaine-le-Dun
- Le Bourg-Dun

Les trajets effectués par la navette express vont au-delà du territoire et peuvent être pensés en adéquation avec des mobilités complémentaires. Par exemple, des usagers résidant dans des zones moins desservies, comme Houdetot, et travaillant à Dieppe. Ce trajet pourrait se faire en cumulant covoiturage ou transport à la demande puis Navette Express. Dans ce genre de situation, un espace destiné à cette multimodalité autour des arrêts de la navette express est recommandé.

*Pôles stratégiques liés aux entreprises:*

- Saint-Valery-en-Caux
- Cany-Barville
- Saint-Riquier-ès-Plains
- Paluel (centrale)
- Fontaine-le-Dun

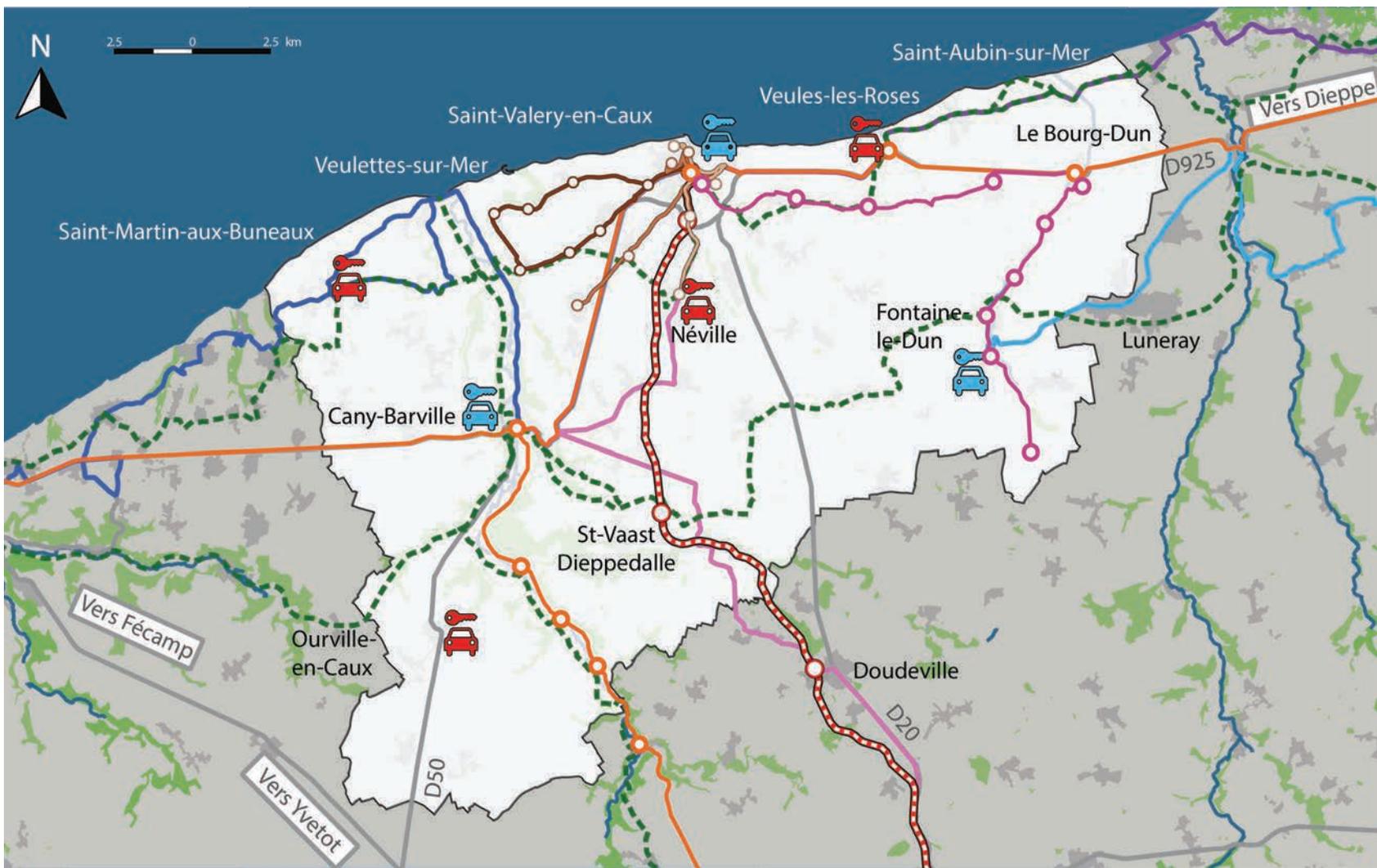
Des entreprises organisent déjà du covoiturage soit organisé (EDF avec l'entreprise Karos) soit au sein même des employés. Rattacher les mobilités des entreprises avec celles des habitants de la CCCA permettrait donc d'enrichir considérablement le fonctionnement et l'offre de covoiturage et les rassembler autour de parkings relais proches des entreprises.

## **Association avec une application de covoiturage**

La région Normandie travaille en partenariat avec Karos (figure 77), une entreprise spécialisée dans le covoiturage<sup>24</sup>. Au fil des années, la région a étendu son partenariat à plusieurs EPCI (figure 75). Ces EPCI rentrent dans le dispositif «NOMAD Covoiturage» et bénéficient de certains avantages destinés aux conducteurs et aux passagers (figure 76). De plus, le dispositif NOMAD Covoiturage fonctionne en complémentarité avec les autres services de transports normands. A ce titre il est possible de les utiliser avec la carte Atoumod. Le projet de mobilités voit les mobilités de la CCCA comme indissociables des mobilités normandes. De ce fait, le territoire à tout intérêt à également se raccorder aux services de transport normands et être considéré dans le périmètre de NOMAD Covoiturage.

---

<sup>24</sup> [Karos, entreprise de covoiturage, consulté le 23 septembre 2021.](#)



Carte synthèse cumulative des mobilités



**Fig.75:** EPCI faisant partie du programme NOMAD Covoiturage

**Source:** NOMAD

**CONDUCTEURS 2€ REMBOURSÉS**

**Conducteur(trice) d'un véhicule ?**

Grâce au dispositif NOMAD Covoiturage, vous êtes remboursés d'au moins 2€ par trajet jusqu'à 20 km, puis 0.10€ par kilomètre parcouru à partir du 21e km.

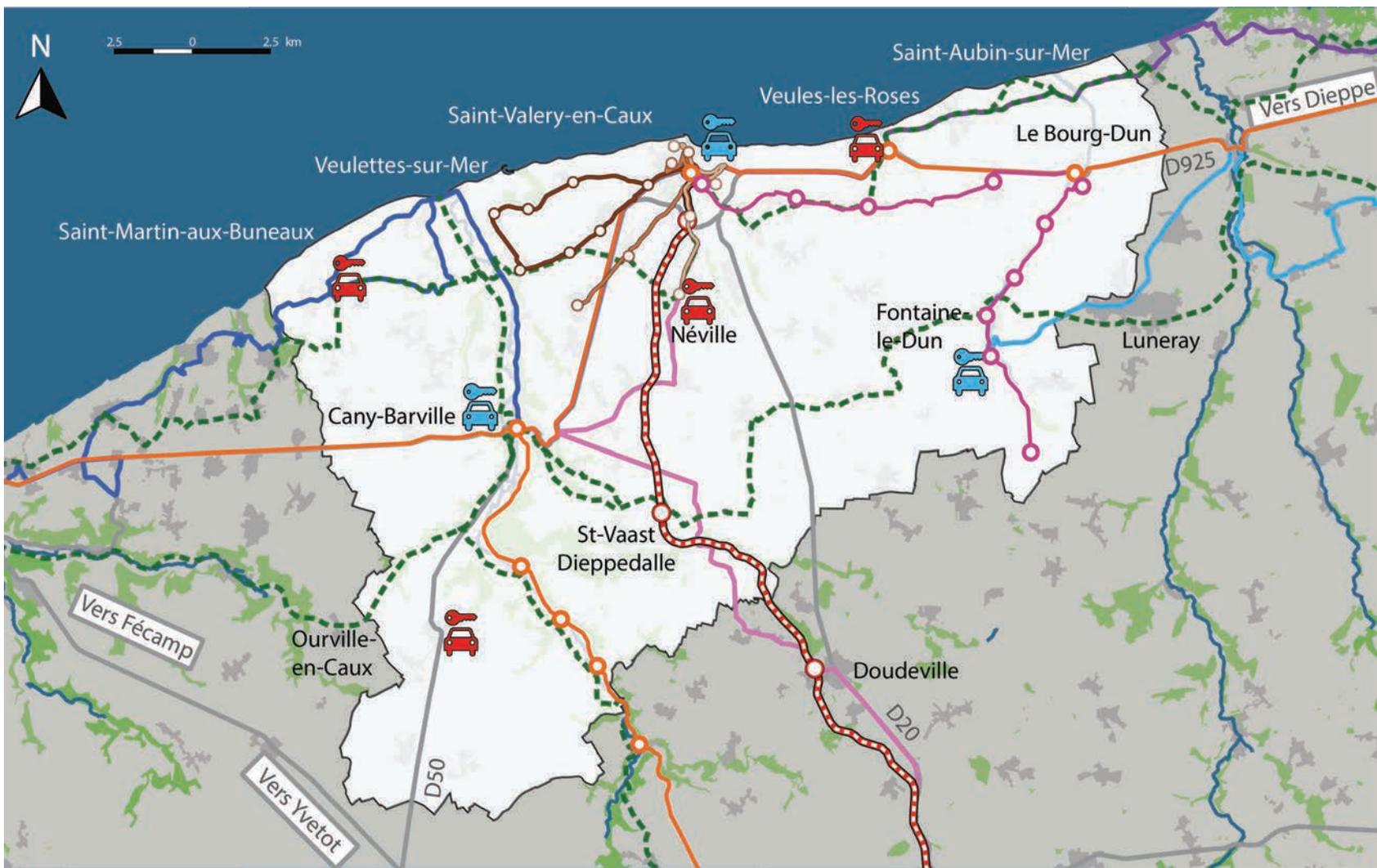
**PASSAGERS 1€ PAR TRAJET**

**Passager(e) d'un véhicule ?**

Payez 1€ par trajet dans la limite de 25 km, puis 0.10€ par kilomètre au-delà de 25 km. Et c'est gratuit si vous disposez d'un abonnement de transport régional !

**Fig.76:** Avantages présentés aux conducteurs et passagers du programme NOMAD Covoiturage

**Source:** [NOMAD, réseau de mobilité de la région Normandie, consulté le 17 septembre 2021.](#)



Carte synthèse cumulative des mobilités



*« La solution Karos est particulièrement innovante et n'a pas d'équivalent sur le marché actuel. Elle repose sur l'intelligence artificielle pour prédire les déplacements des abonnés au service, et maximiser ainsi les chances d'une correspondance entre la demande et l'offre. »*

**Jean-Baptiste Gastinne**  
**vice-président en charge des Transports à la Région Normandie**

**Fig.77:** Avis du vice-président en charge des transports à la Région Normandie sur l'entreprise Karos au sujet du covoiturage

**Source:** Karos

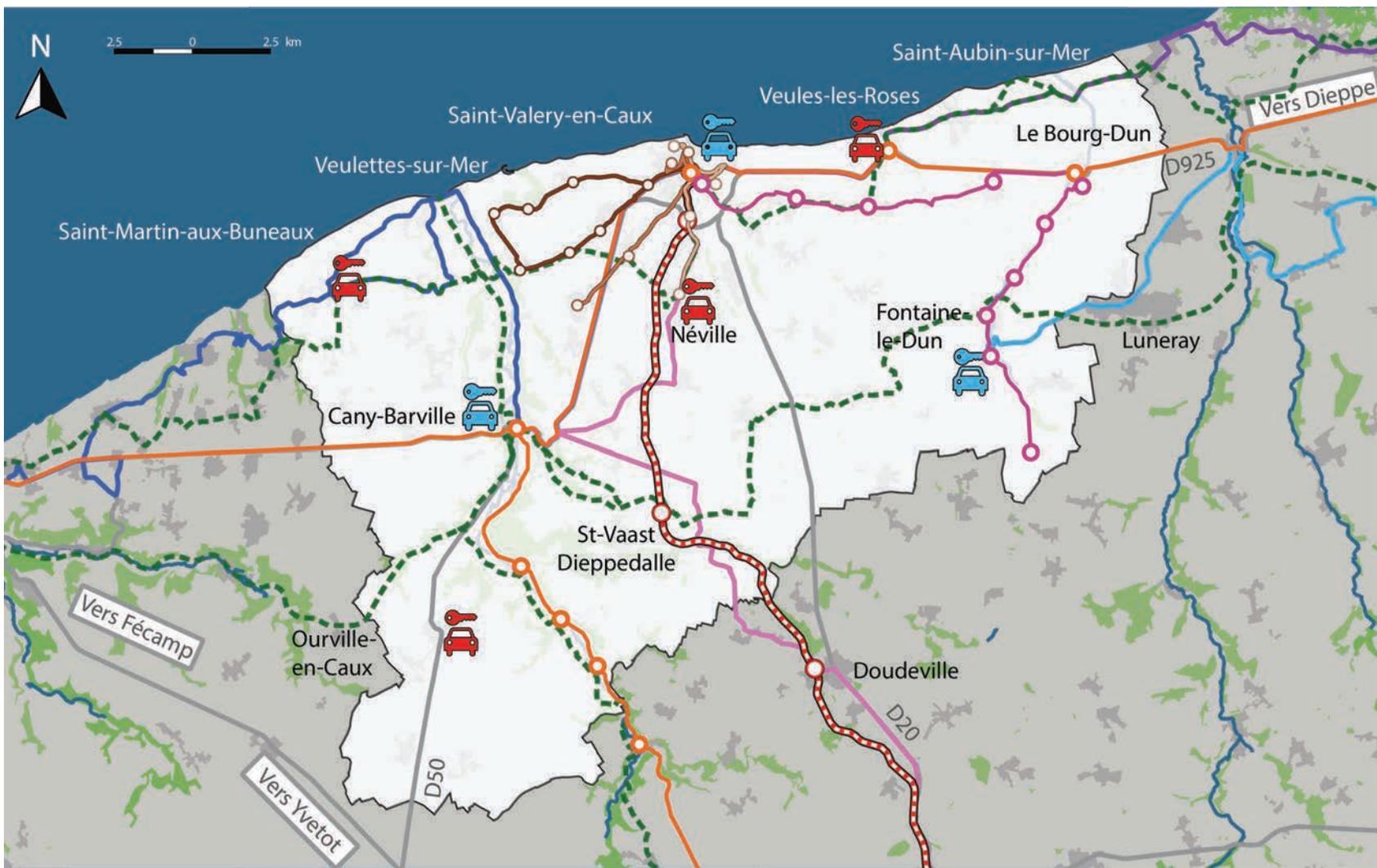
## Concertation

### Questionnaire

*« Je pense qu'il serait bien d'avoir un covoiturage solidaire pour améliorer l'autonomie des personnes à se rendre sur les petites villes, centres bourgs du territoire puis des lignes de bus vers Fécamp, Yvetot, Motteville ou Dieppe afin de pouvoir rejoindre les gares»*

*« Un service de type "blablacar " local CCCA serait bienvenu »*

*« La possibilité de connecter les étudiants ruraux (assez nombreux sur le territoire de la CCCA) entre eux afin de covoiturer jusqu'à leur lieu d'étude »*



**Carte synthèse cumulative des mobilités**

# 2.4 MOBILITÉS DOUCES

## 2.4.1 Fiche nouveaux chemins

### Fiche Projet - Nouveaux chemins de circulation pour piétons et cyclistes



#### Maître d'ouvrage

Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre

#### Localisation

Ourville-en-Caux, Néville, Paluel, Saint-Sylvain, Ingouville, Saint-Valery-en-Caux, Manneville-ès-Plains, Veules-les-Roses.

#### EN SYNTHÈSE

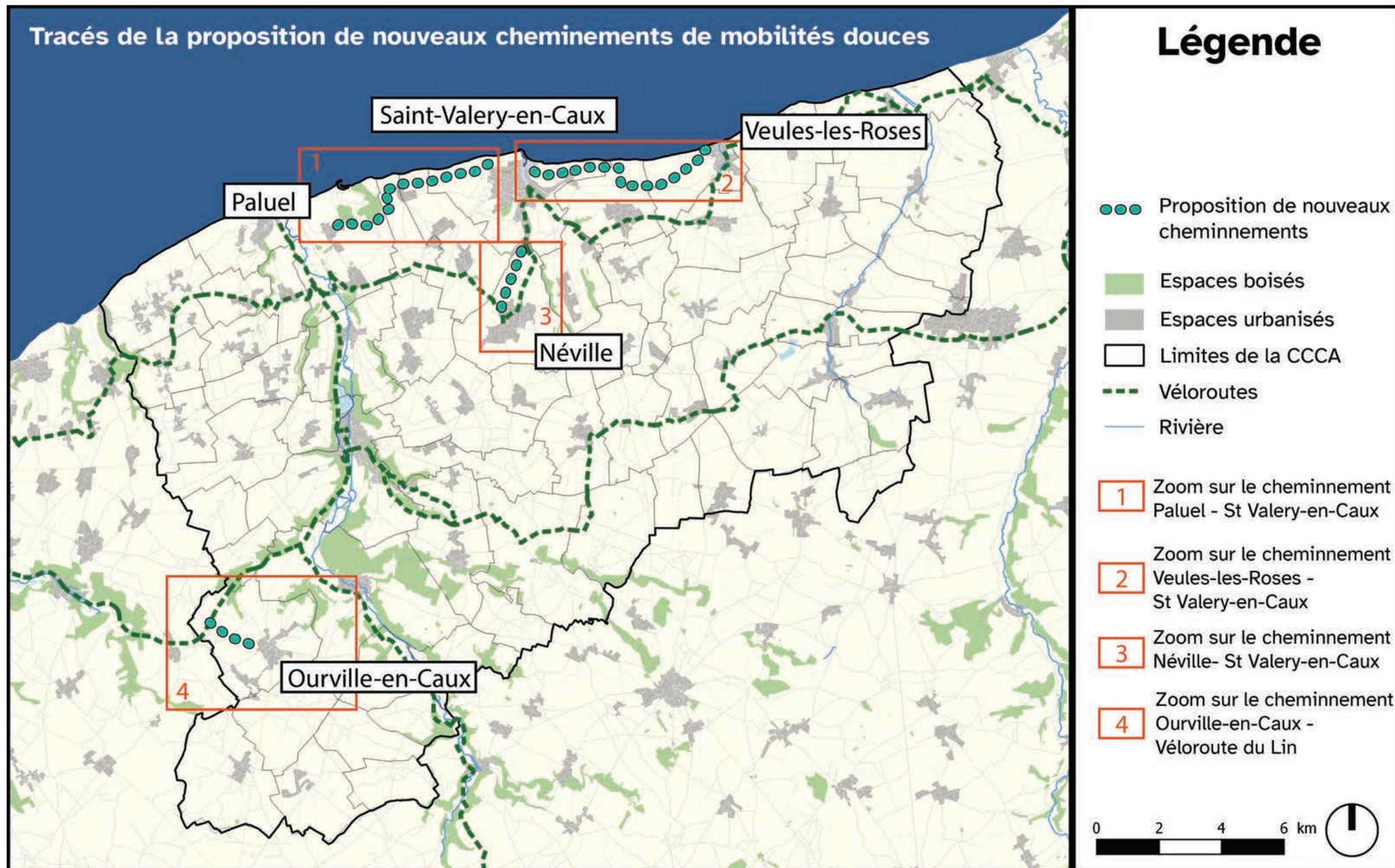
Identifier et mettre en place des espaces de circulation pour les piétons et les cyclistes pour sécuriser des circulations qui sont aujourd'hui dangereuses ou non facilitées.

#### Types d'actions à mener

Investissement	<input type="checkbox"/>
Réhabilitation	<input checked="" type="checkbox"/>
fonctionnement	<input checked="" type="checkbox"/>
Étude	<input type="checkbox"/>
Autres	<input type="checkbox"/>

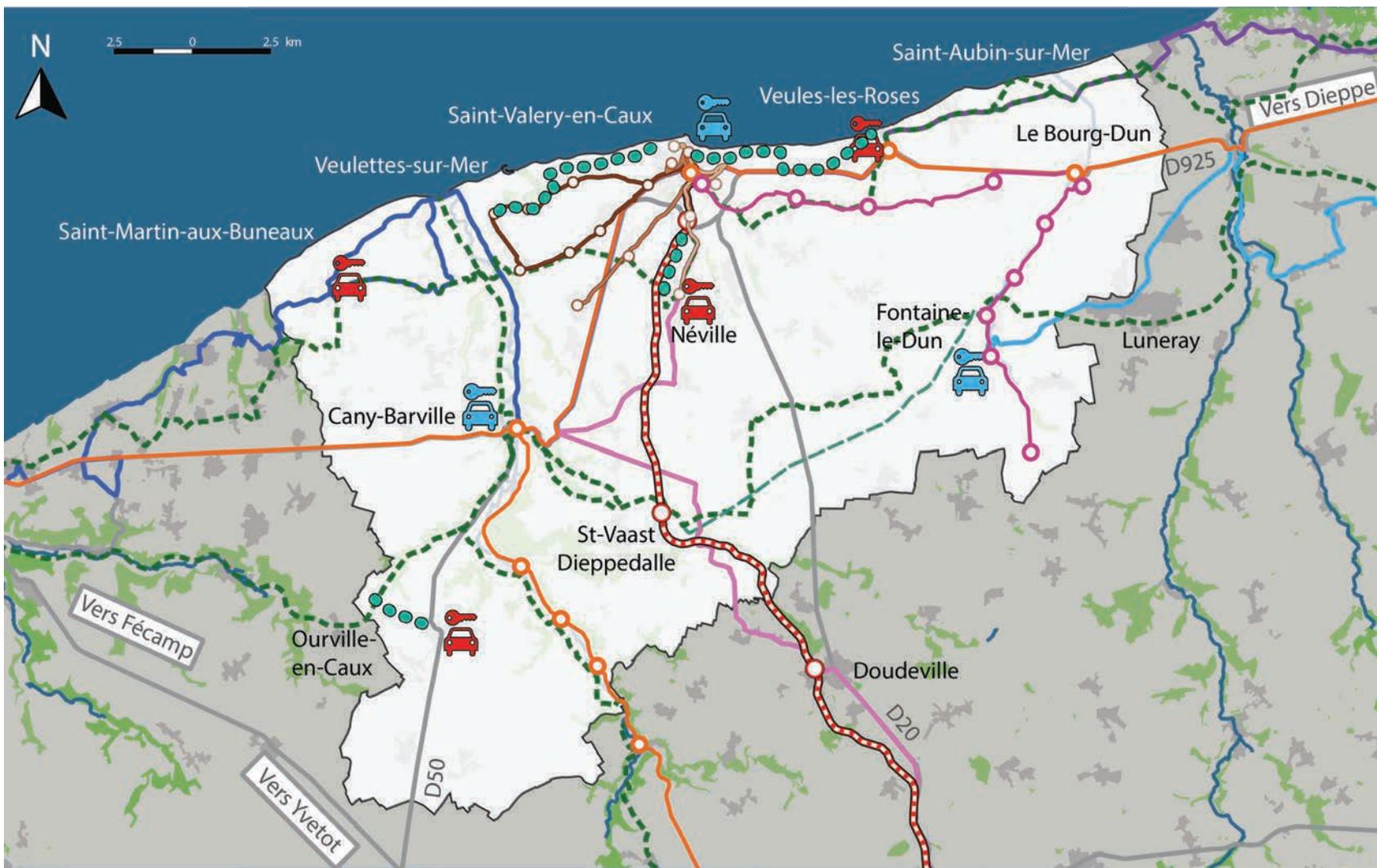


**Carte synthèse cumulative des mobilités**



**Fig.78:** Tracés de la proposition de nouveaux cheminements de mobilités douces

**Source:** Équipe UP, laboratoire TVES, 2021



**Carte synthèse cumulative des mobilités**

# PROPOSITION DE PROJET

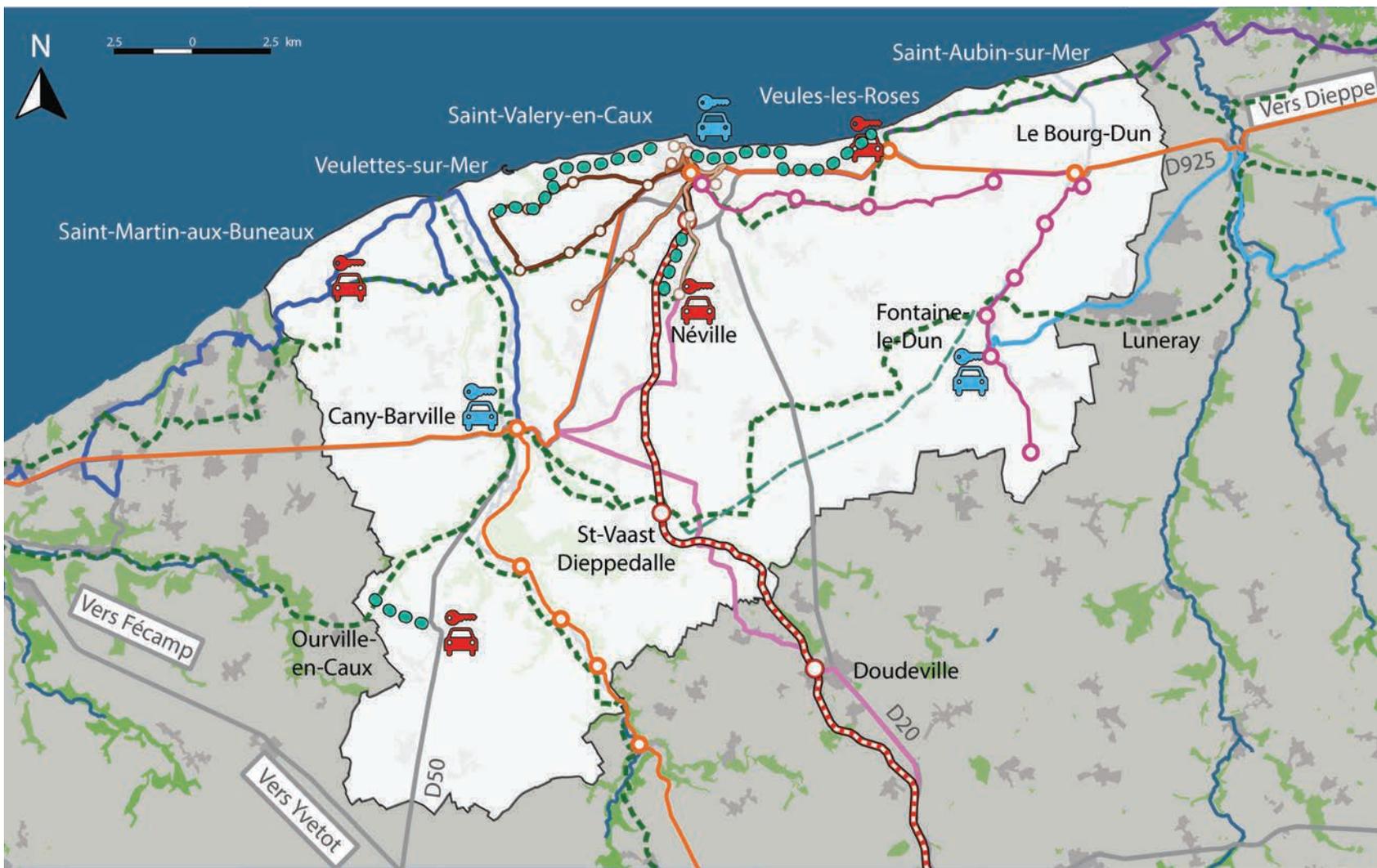
## Contribution du projet aux enjeux

Le territoire de la Côte d'Albâtre est desservi par trois véloroutes, l'eurovéloroute 4, la véloroute du Lin et la véloroute Entre Seine et Mer. Malheureusement, la plus grande section de ces véloroutes n'est pas en site propre. Ces cheminements, bien que balisés, présentent des risques sécuritaires dus à la nature vallonnée du territoire, la forte présence de véhicules et l'étroitesse des routes. Ces routes de campagne ne présentent pas beaucoup d'espace pour circuler. Dans de nombreux cas, les routes ne disposent pas de trottoirs ou d'espace pour circuler à distance des voitures. Ce problème de sécurité apparaît comme un des principaux enjeux dans le résultat des concertations. A travers le questionnaire, les discussions avec les habitants, les cartes mentales

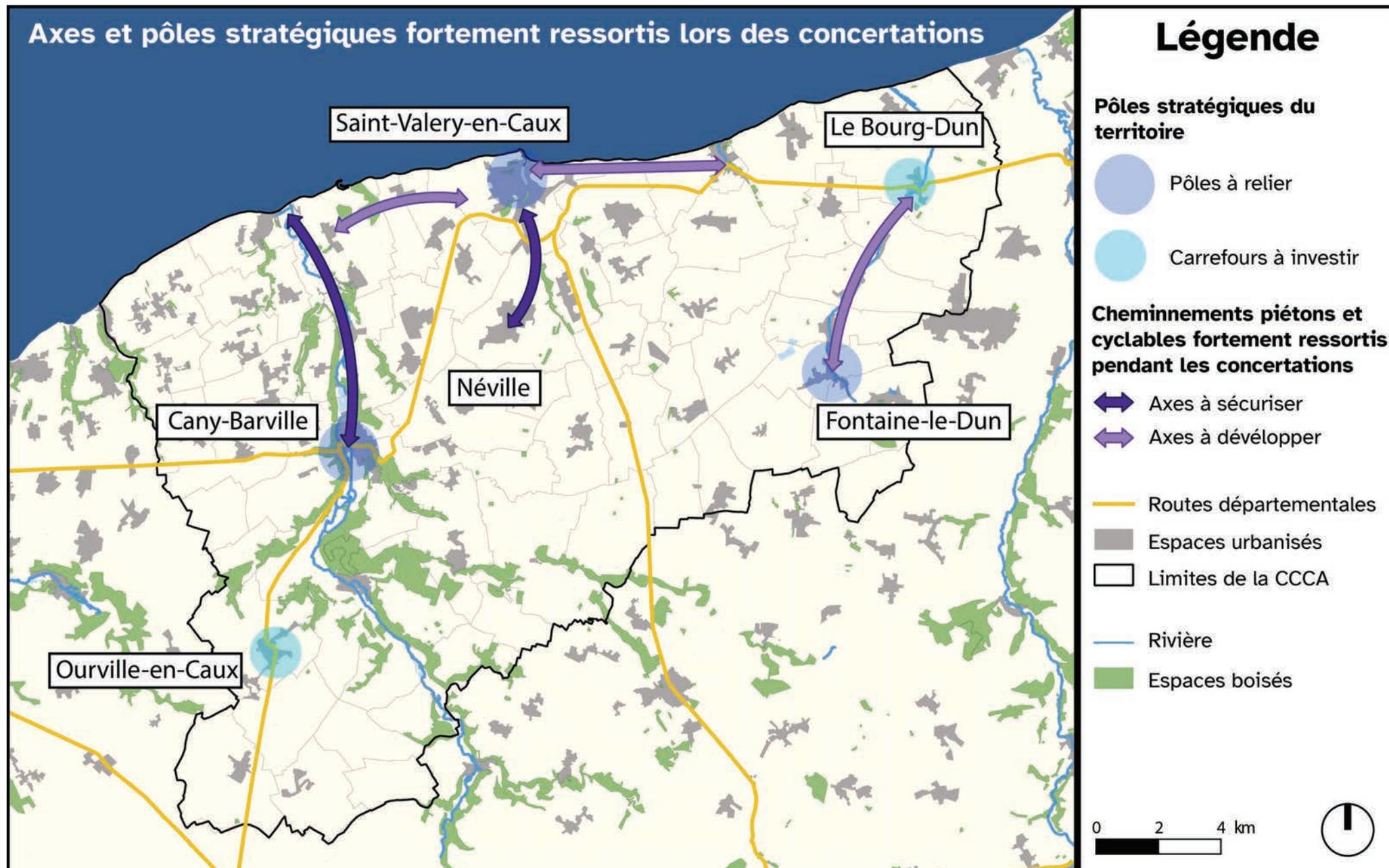
mais aussi les cartes de concertation réalisées avec la maquette interactive nous avons pu relever une liste des cheminements qui voyaient un usage déjà important et qui pourraient bénéficier d'aménagements permettant de les sécuriser. La carte qui suit montre d'abord les principaux pôles du territoire à relier ou à investir pour les mobilités, puis les axes à sécuriser ou développer.

La communauté de communes à également identifié certains des tracés, notamment l'axe Cany-Barville - Veulottes-sur-Mer et l'axe Fontaine-le-Dun - Le Bourg-Dun. Des mesures sont déjà en train d'être évaluées au moment où ce projet de mobilités est rédigé, aussi nous nous focaliserons sur les autres axes remontés.

Le but de ces cheminements est donc de permettre des mobilités douces (piéton, vélo, trottinette, etc) dans des passages balisés et sécurisés tout en diminuant la mise en place. Ces cheminements peuvent être incorporés dans des programmes touristiques ou écologiques, en facilitant l'accès au vélo et aux autres modes doux. Néanmoins, les tracés seuls ne sont pas suffisants pour garantir un bon usage pour les cyclistes. Des aménagements vélo doivent être incorporés au réseau de la Côte d'Albâtre afin de pérenniser ces tracés et réellement incorporer le vélo dans le paysage.



**Carte synthèse cumulative des mobilités**



**Fig.79:** Axes et pôles stratégiques fortement ressortis lors des concertations

**Source:** Équipe UP, laboratoire TVES, 2021



**Carte synthèse cumulative des mobilités**

## Description du projet

A long terme le territoire devrait être couvert par de nombreux cheminements piétons et cyclables pour circuler autrement que par la voiture. Néanmoins la taille importante du territoire ne permet pas de traiter dans l'immédiat la totalité des trajets à aménager. Aussi nous avons préféré nous centrer sur des trajets prioritaires. L'analyse de la concertation du territoire et des autres projets mobilités nous ont permis d'établir quatre trajets prioritaires:

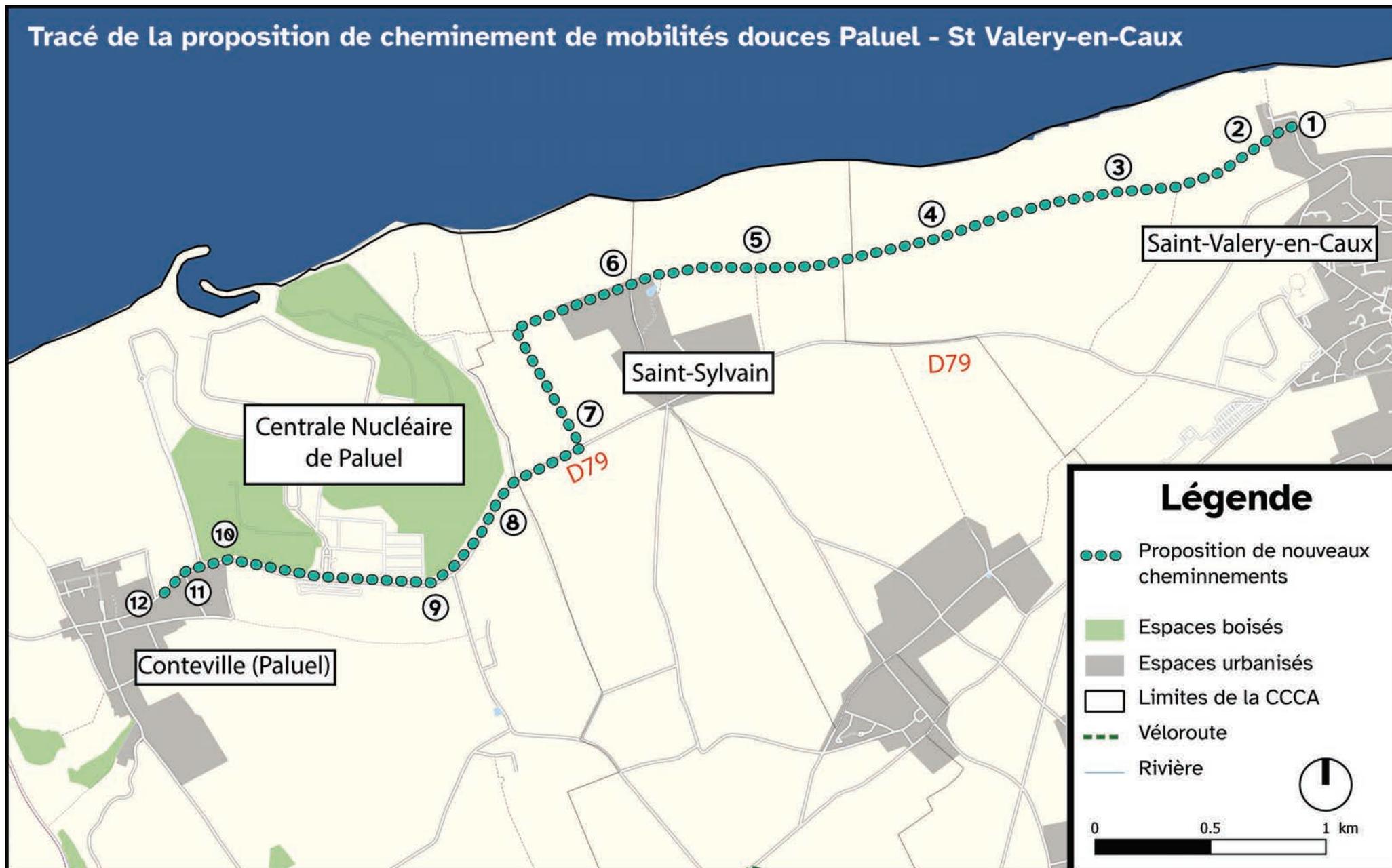
- Saint-Valery-en-Caux - Paluel
- Saint-Valery-en-Caux - Veules-les-Roses
- Néville - Saint-Valery-en-Caux
- Ourville-en-Caux - Véloroute du Lin

### **Saint-Valery-en-Caux - Paluel**

La centrale nucléaire de Paluel entretient un rapport important avec Saint-Valery-en-Caux. Dans la partie 1.1.3.3 Anticiper les grands projets, nous avons vu que les récentes enquêtes des mobilités souhaitées par les employés de la centrale, révèlent une forte volonté de tendre vers des mobilités douces. Or, la principale liaison entre la centrale nucléaire de Paluel et Saint-Valery-en-Caux, est la route D79, en l'instant très dangereuse pour les cyclistes et les piétons. Le tracé proposé emprunte un chemin d'agriculteurs au nord de la D79 (figure 80), puis rejoint la D79 dans sa dernière portion. Cette portion de route se révèle donc critique pour la mise en place de ce cheminement. Une adaptation aux mobilités douces sur cette partie avec une négociation avec EDF est donc à conseiller. Ce chemin est également intéressant pour relier Saint-Valery-en-Caux à Veulettes-sur-Mer. Ce trajet fait environ 6,24 km.

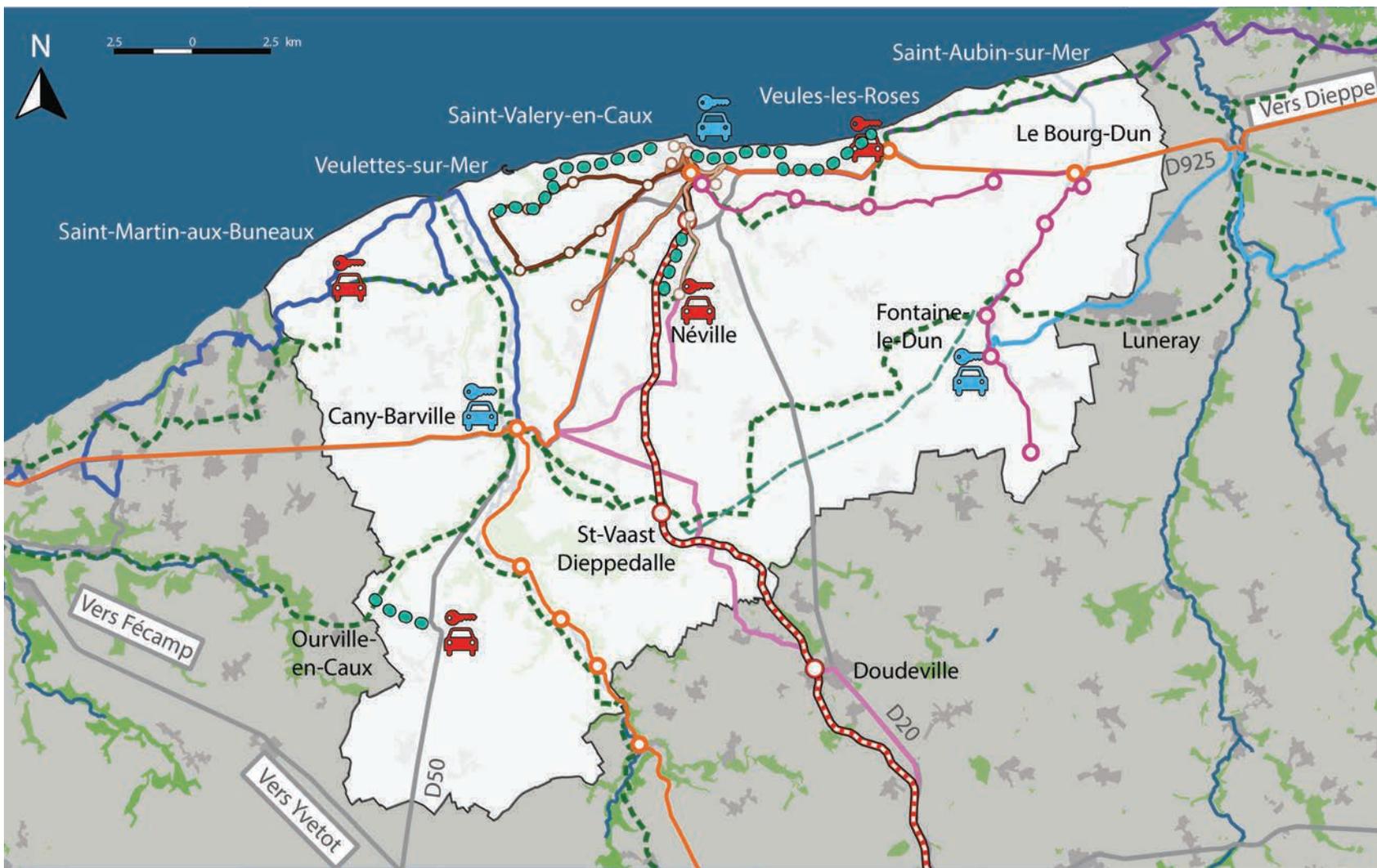


**Carte synthèse cumulative des mobilités**



**Fig.80:** Zoom sur le cheminement Paluel - Saint-Valery-en-Caux

**Source:** Équipe UP, laboratoire TVES, 2021



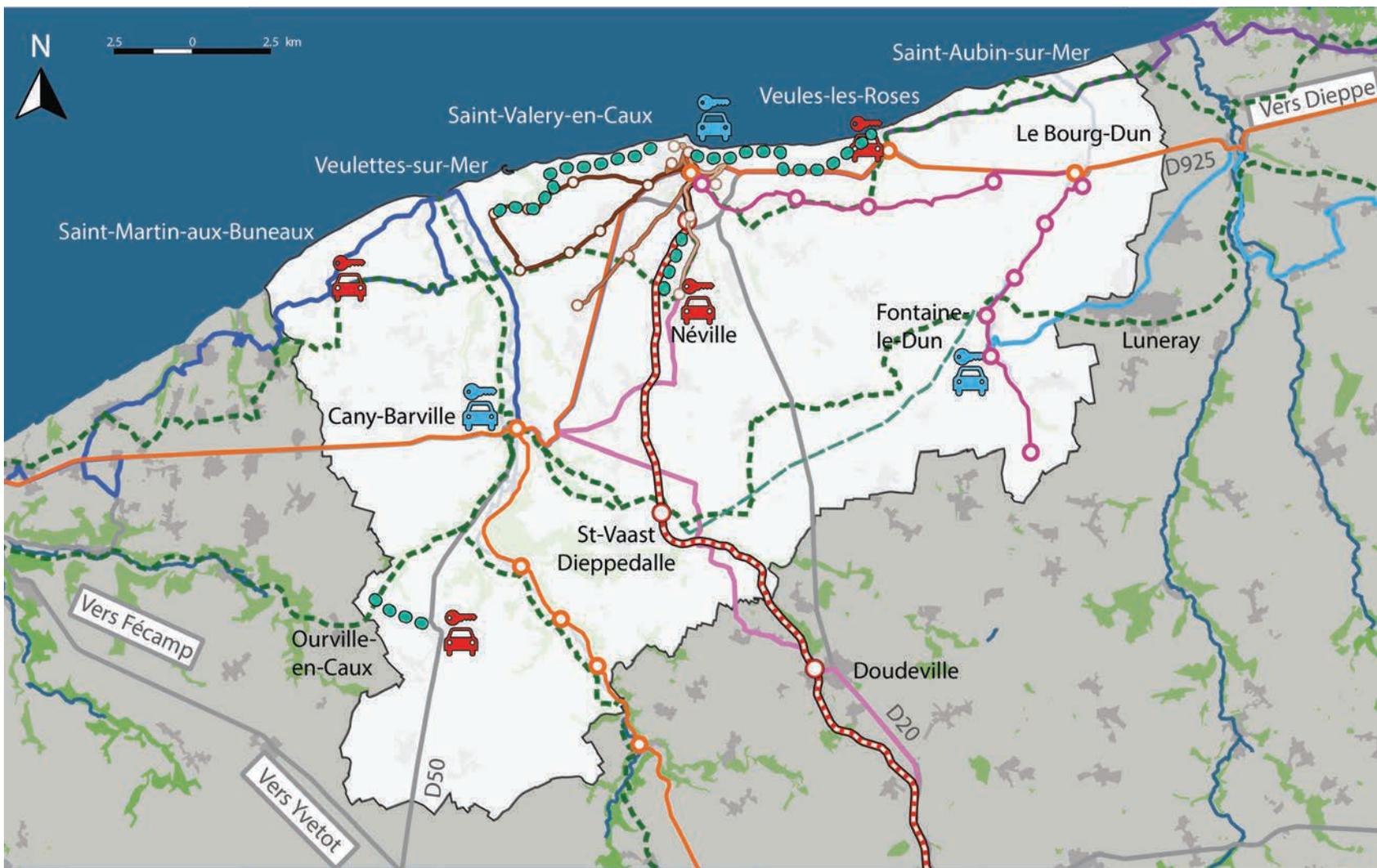
**Carte synthèse cumulative des mobilités**





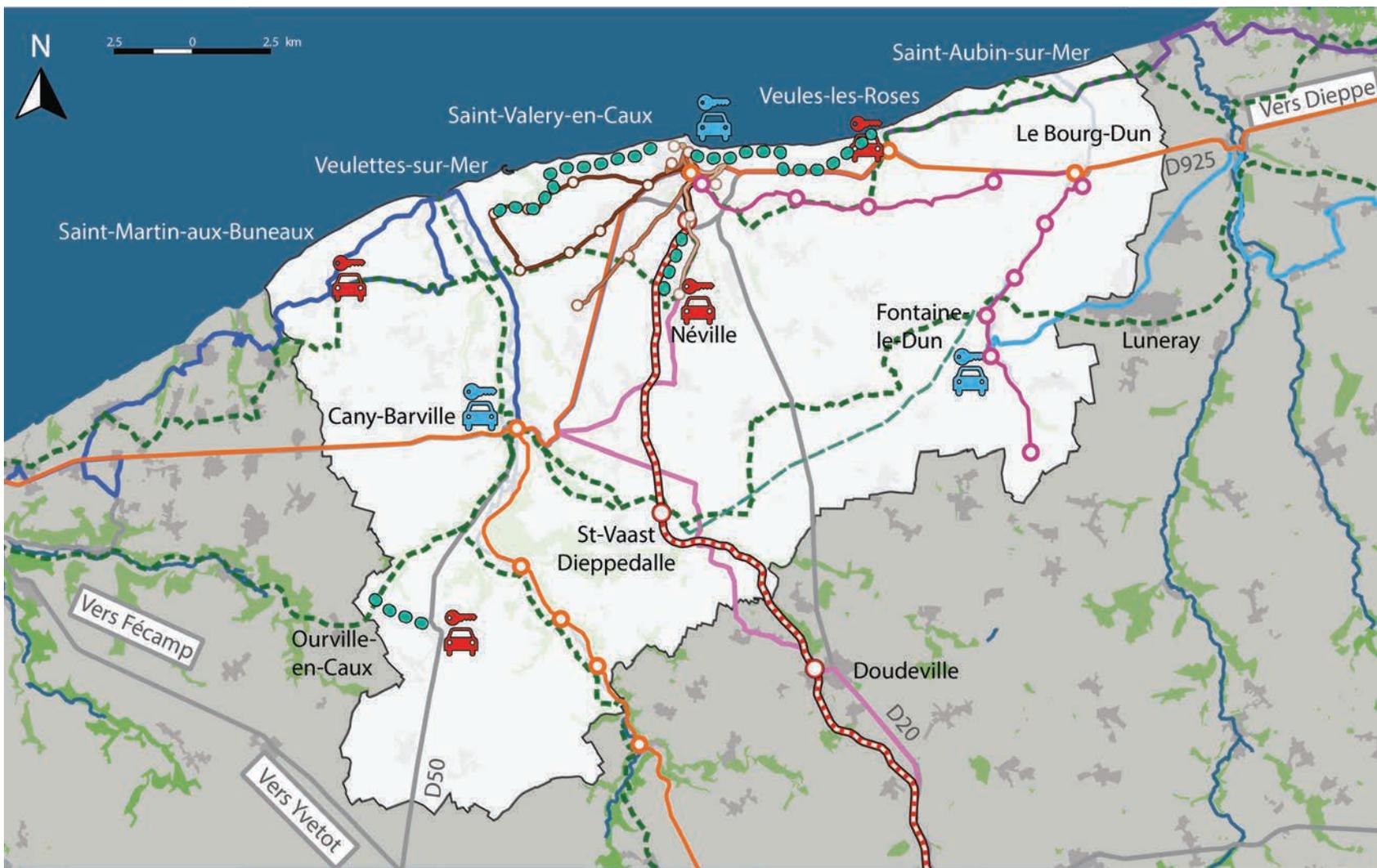
**Carte synthèse cumulative des mobilités**





**Carte synthèse cumulative des mobilités**



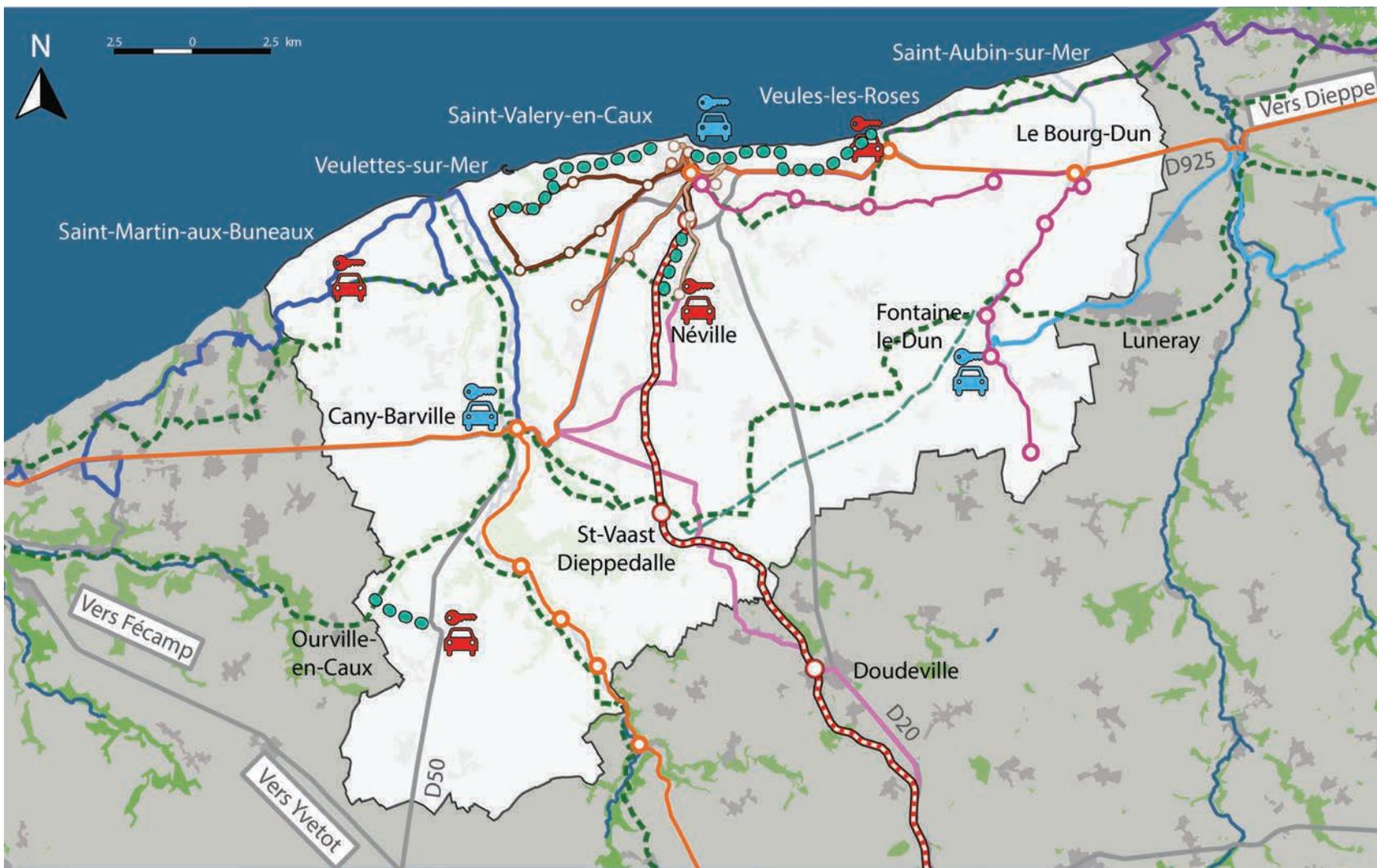


**Carte synthèse cumulative des mobilités**

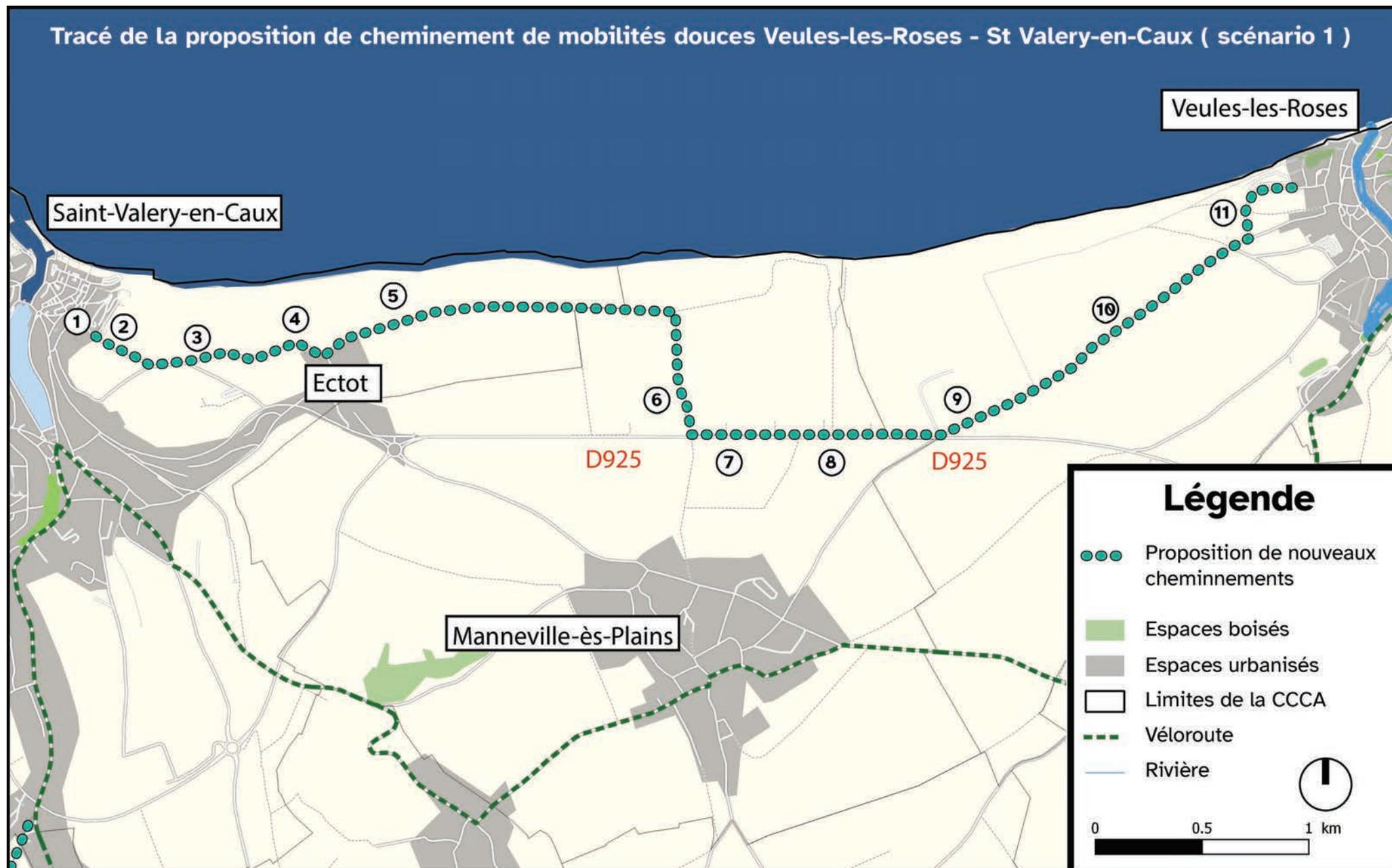
## Saint-Valery-en-Caux - Veules-les-Roses

Veules-les-Roses est l'une des destinations touristiques principales de la CCCA. Sa proximité avec Saint-Valery-en-Caux n'est pas à négliger. En effet, des boucles de randonnées relient aujourd'hui ces deux communes. Cependant, cette liaison se fait par des cheminements dangereux et non balisés. Deux options sont proposées pour ce tracé:

- Le premier cheminement emprunte le sentier du Four puis se prolonge vers la D925. En longeant la D925, ce cheminement emprunte un passage destiné à l'entretien des éoliennes. Ce passage se prolonge ensuite vers un sentier qui passe derrière Ectot et rejoint Saint-Valery-en-Caux. Notons que ce tracé dépend de la possibilité d'utiliser le passage à destination de l'entretien des éoliennes. De plus, à Saint-Valery-en-Caux, il est possible de diviser ce tracé en cheminement piéton pour rejoindre le monument Costes et Bellonte, et en cheminement vélo pour rejoindre la rue Raoul Lesens (figure 81).
- Si un accord ne permet pas d'emprunter le chemin d'entretien des éoliennes, le deuxième cheminement prévoit de traverser la D925, de prendre la D68 vers Manneville-ès-Plains et de remonter à nouveau vers la D925 pour emprunter le sentier vers Ectot (figure 82). Ces deux tracés font environ 6,38 km.



**Carte synthèse cumulative des mobilités**

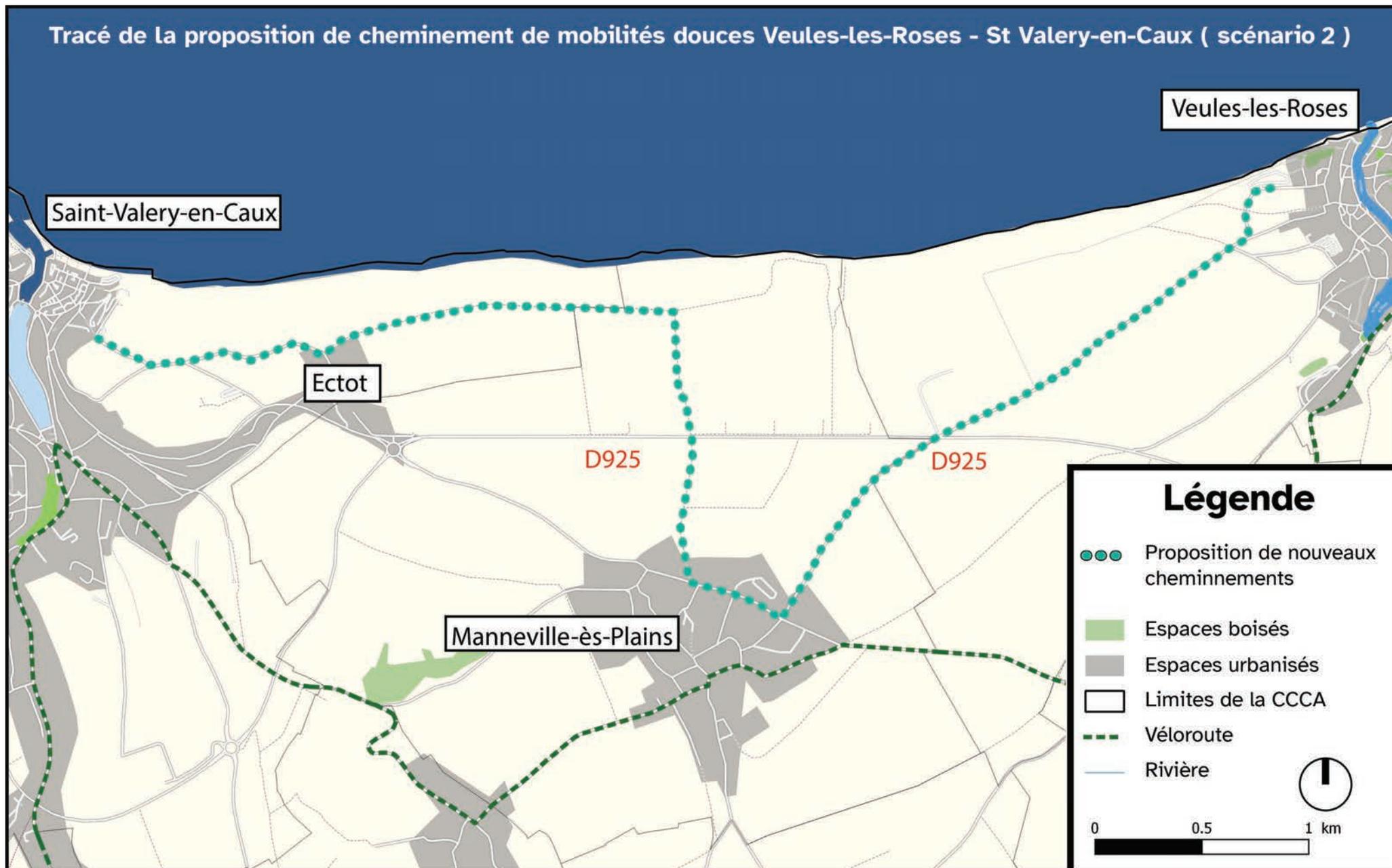


**Fig.81:** Zoom sur le cheminement Veules-les-Roses - Saint-Valery-en-Caux (scénario 1)

**Source:** Équipe UP, laboratoire TVES, 2021

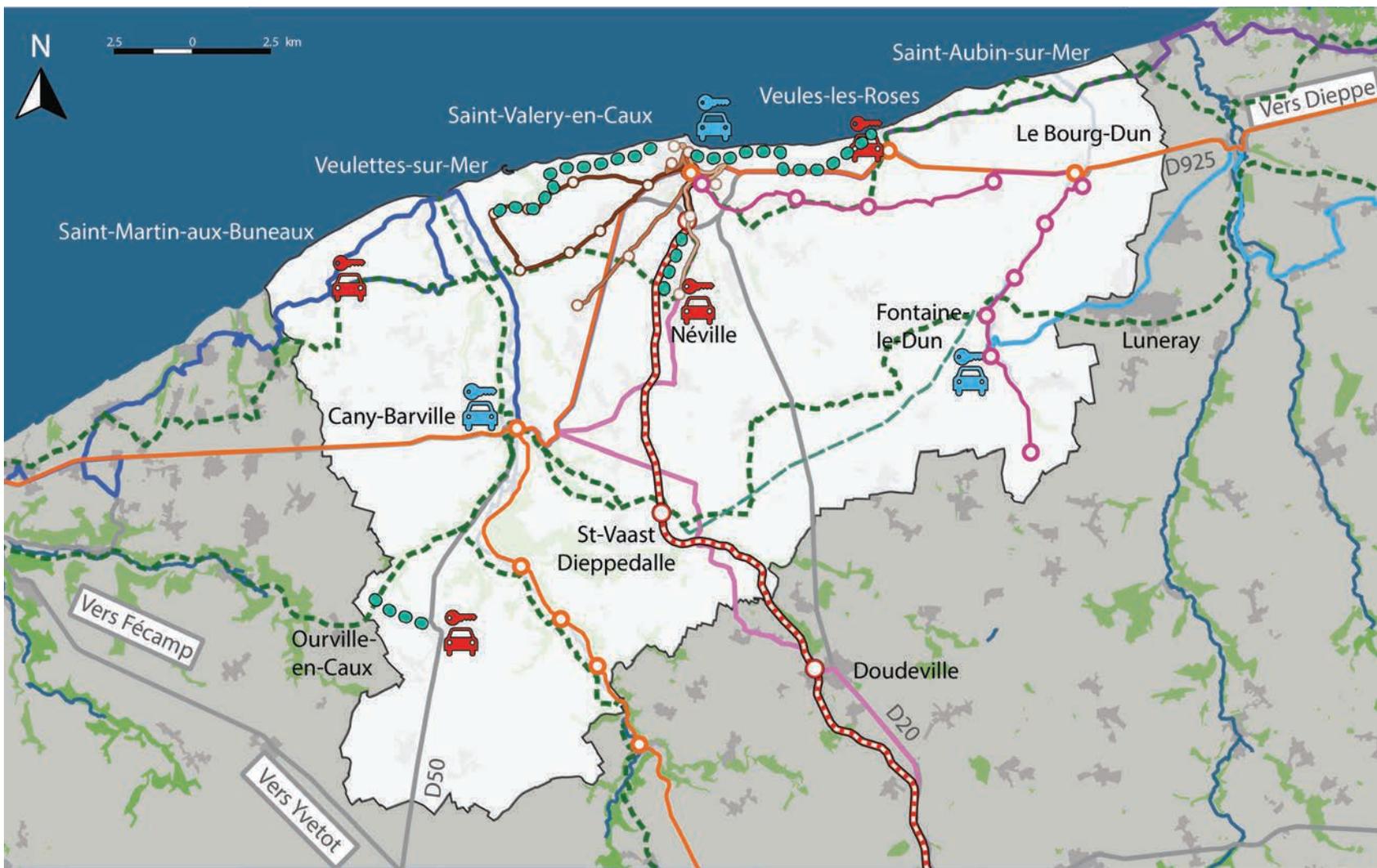


**Carte synthèse cumulative des mobilités**

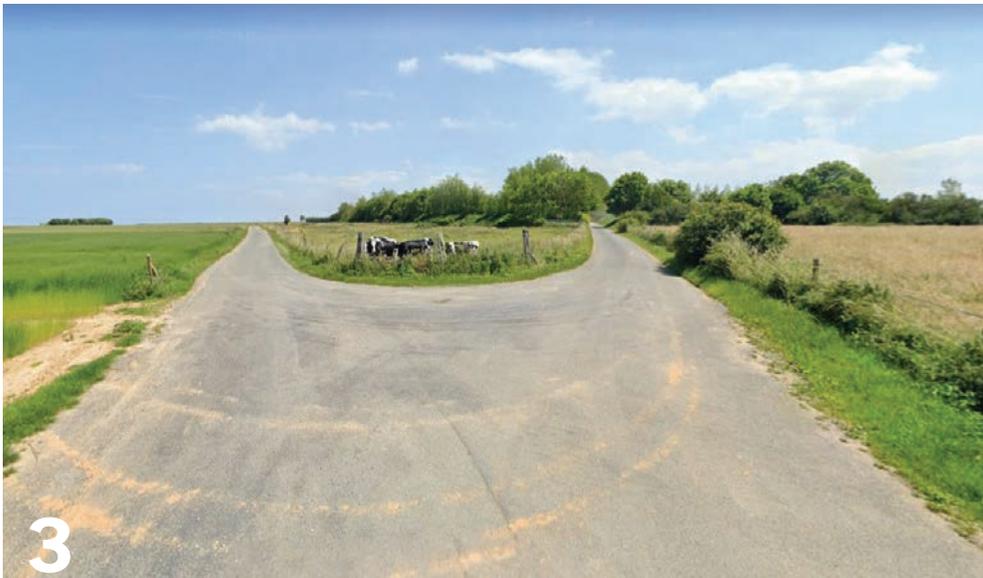


**Fig.82:** Zoom sur le cheminement Veules-les-Roses - Saint-Valery-en-Caux (scénario 2)

**Source:** Équipe UP, laboratoire TVES, 2021



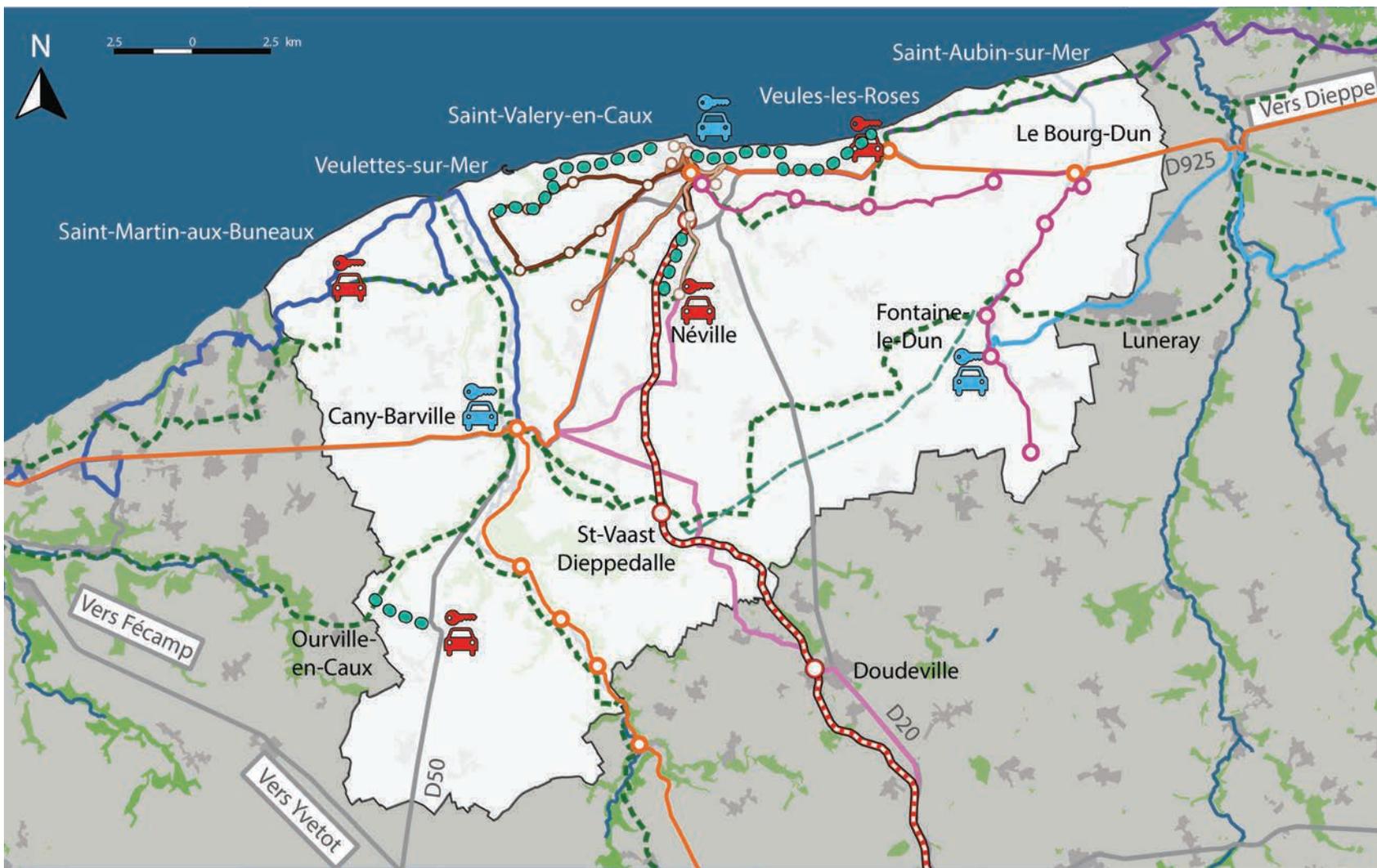
**Carte synthèse cumulative des mobilités**





**Carte synthèse cumulative des mobilités**





**Carte synthèse cumulative des mobilités**



9



10



11



**Carte synthèse cumulative des mobilités**

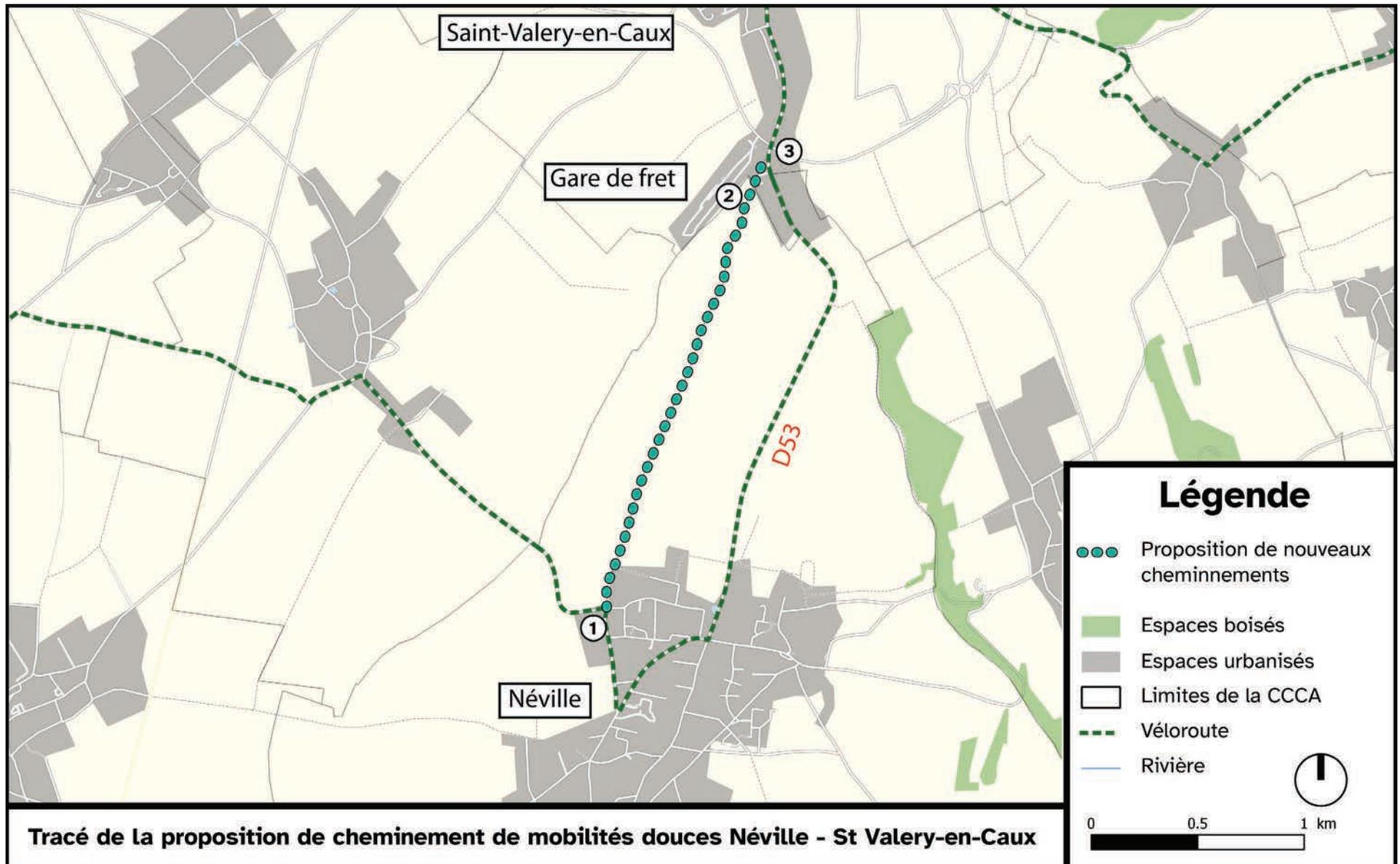
## **Saint-Valery-en-Caux - Néville**

Néville et Saint-Valery-en-Caux sont deux des communes les plus peuplées du territoire. Bien que proches, la liaison principale, la D53, est une route étroite et dangereuse pour les piétons et cyclistes. Le tracé proposé emprunte un chemin d'agriculteurs à l'ouest de la D53 (figure 83). Ce chemin est également emprunté par des cyclistes et piétons en guise d'option moins dangereuse à la D53. Ce trajet fait environ 2,38 km.

VIDEO



**Carte synthèse cumulative des mobilités**



**Fig.83:** Zoom sur le cheminement Néville - Saint-Valery-en-Caux

**Source:** Équipe UP, laboratoire TVES, 2021



**Carte synthèse cumulative des mobilités**



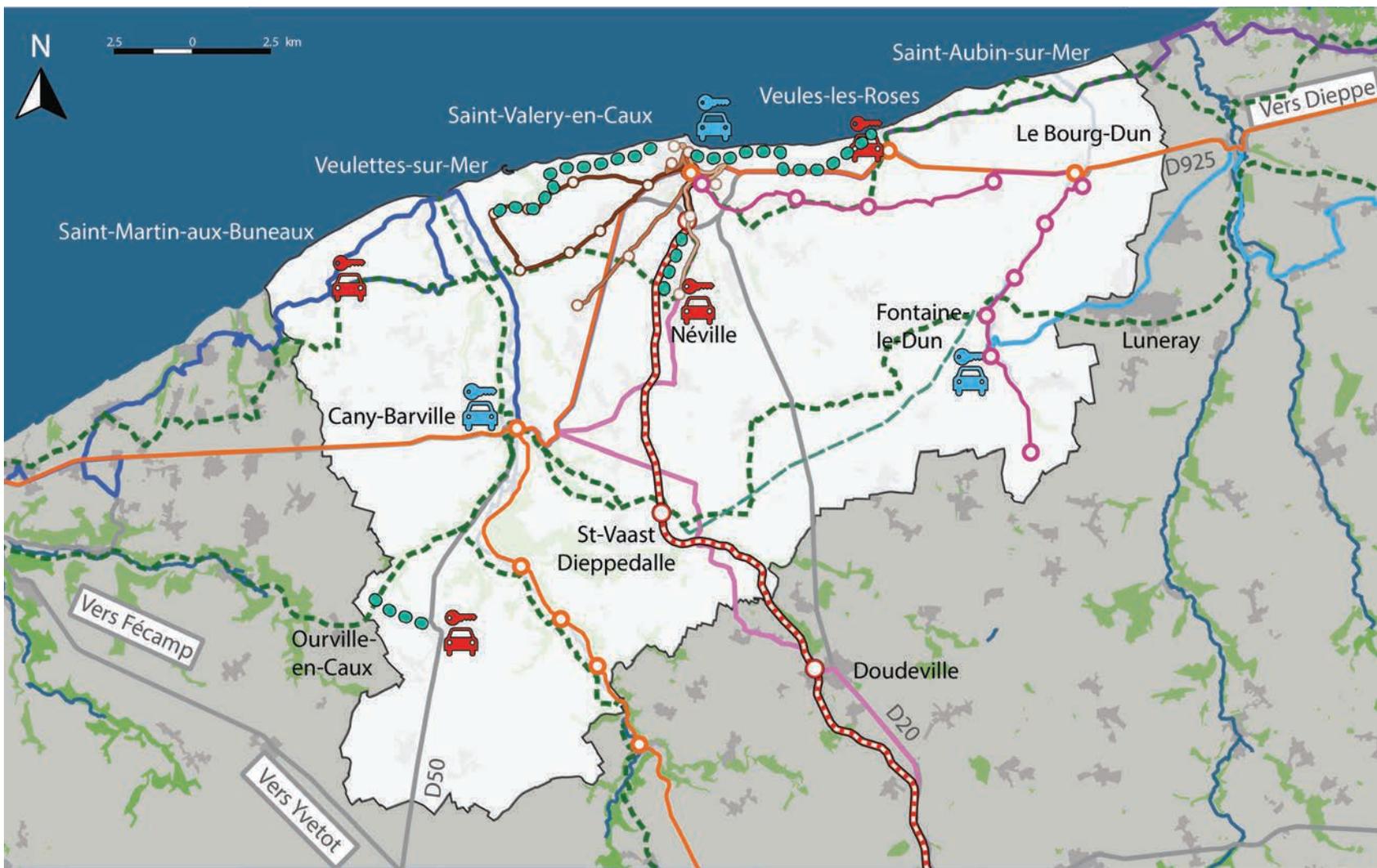


**Carte synthèse cumulative des mobilités**

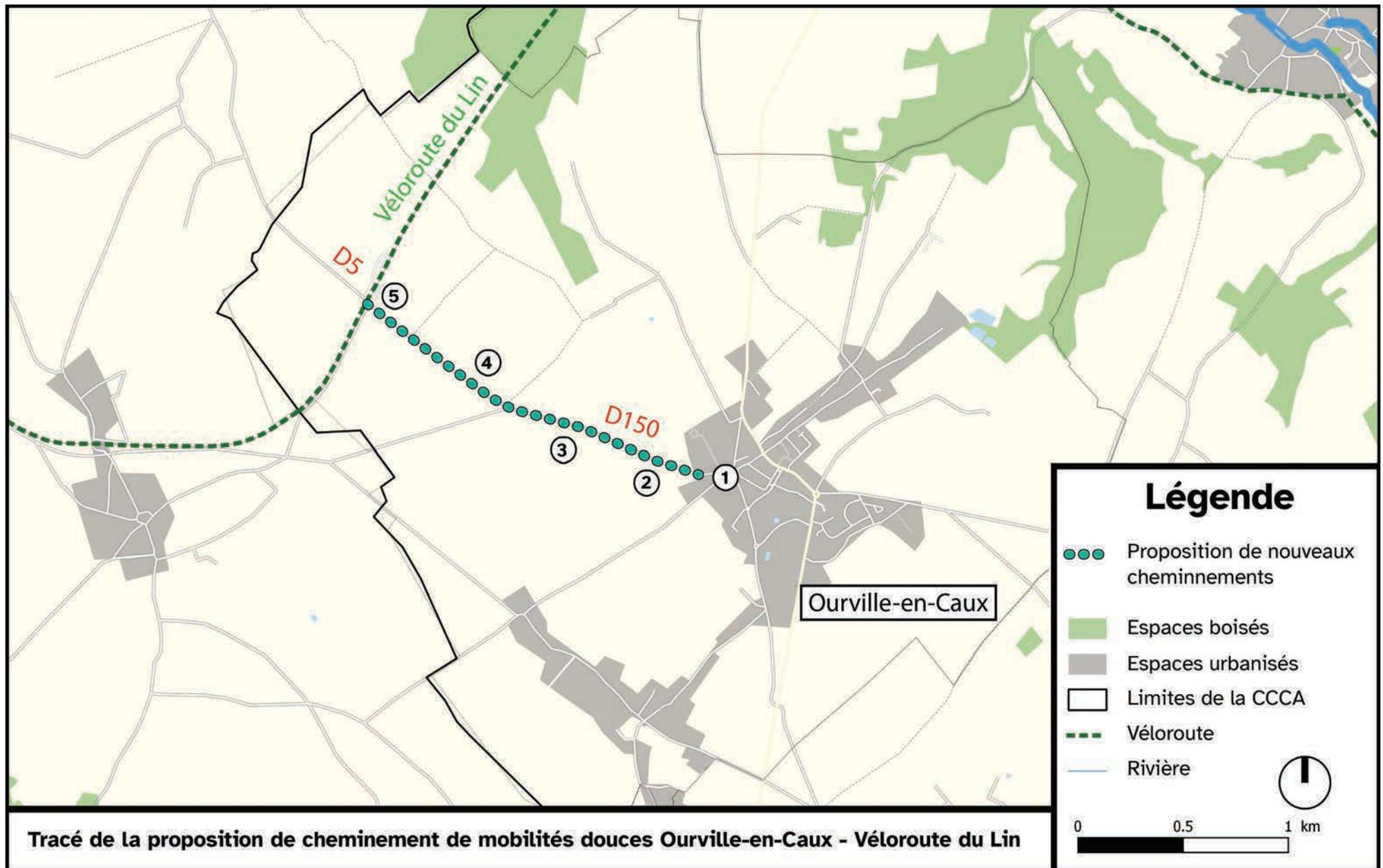
## **Ourville-en-Caux - Véloroute du Lin**

Ourville-en-Caux est un des pôles les plus peuplés du territoire. Malgré son statut, il est très peu relié. La véloroute du Lin est proche d'Ourville-en-Caux mais elle le contourne. Après évaluation de la topographie autour d'Ourville-en-Caux, le tracé s'est porté sur la Route d'Arantot, puis sur la D150 et la D5 sur un total de 1,87 km (figure 84). Cette route est moins accidentée et se porte mieux à un trajet en vélo ou à pied.

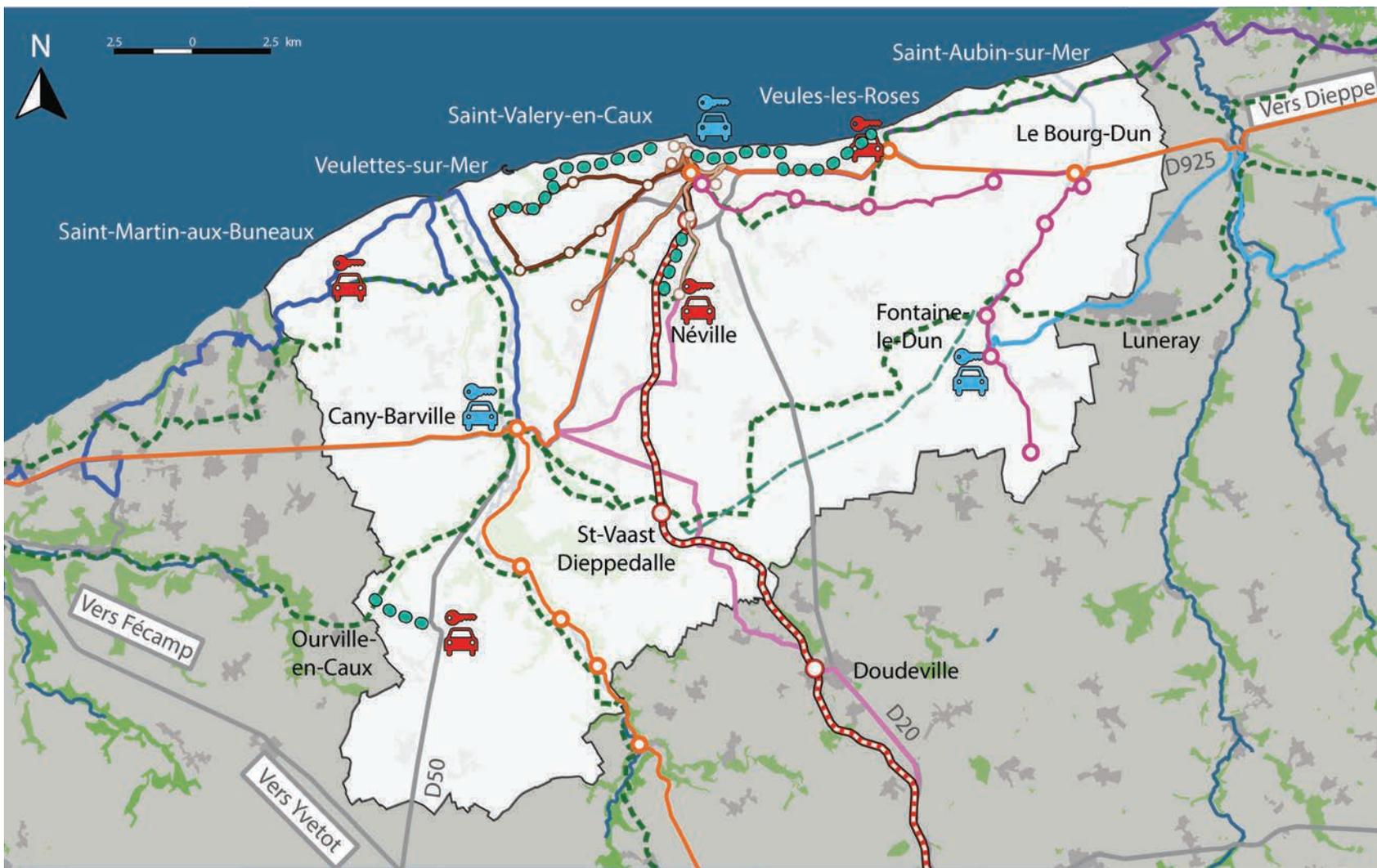
VIDEO



**Carte synthèse cumulative des mobilités**



**Fig.84:** Zoom sur le cheminement Ourville-en-Caux - Véloroute du Lin  
**Source:** Équipe UP, laboratoire TVES, 2021



**Carte synthèse cumulative des mobilités**





**Carte synthèse cumulative des mobilités**

## Fonctionnement

La plupart de ces cheminements se basent sur des chemins d'agriculteurs à mobiliser pour la création de cheminements robustes et sécurisants. Ces cheminements doivent être d'environ 5m de large afin de garantir le passage des véhicules d'agriculteurs, des vélos et des piétons. Un revêtement de piste cyclable ainsi qu'un balisage de piste cyclable doivent également être appliqués en conséquence. Nous conseillons la mise en place d'une politique volontariste avec les agriculteurs pour formaliser les pistes cyclables et les chemins de randonnées. Pour se faire, il apparaît important d'organiser une concertation avec les agriculteurs pour mettre en place ce projet, mettre en évidence l'intérêt des agriculteurs dans cette démarche de conception des pistes cyclables et de randonnées, établir un calendrier des actions à mener. A cette dimension de mobilités douces associant les agriculteurs, il apparaît également nécessaire d'apporter les compétences de la direction touristique

de la CCCA, du département et des communautés limitrophes afin de formaliser une logique globale de mise en place d'équipements d'accompagnement :

- Signalétiques d'orientations
- Panneaux d'informations sur les types de culture, sur les architectures et patrimoine
- Positionner des équipements type bancs, abris, point d'eau,...

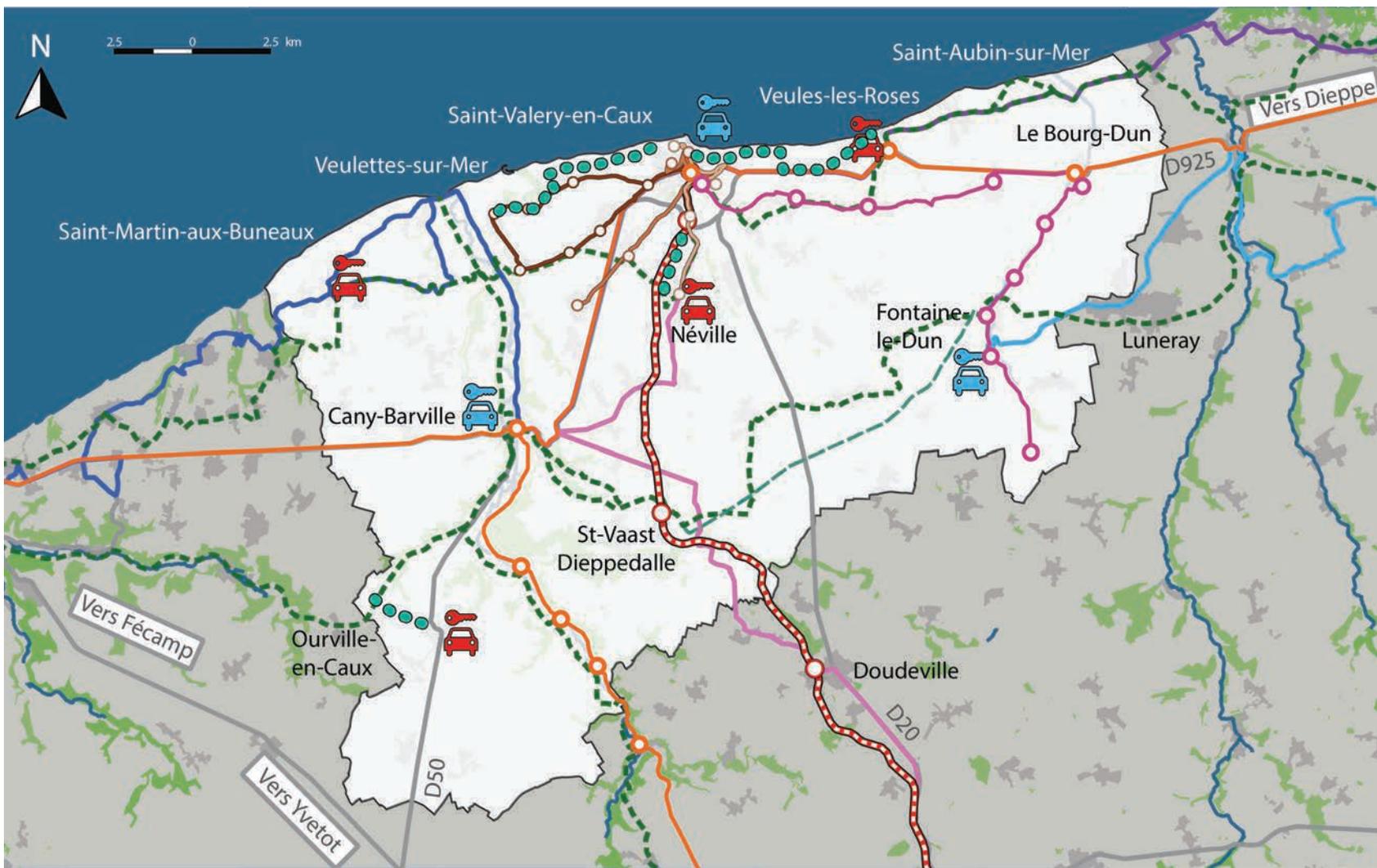
## Concertation

### Questionnaire

*«Améliorer la sécurité des vélos sur les routes est une priorité absolue !!»*

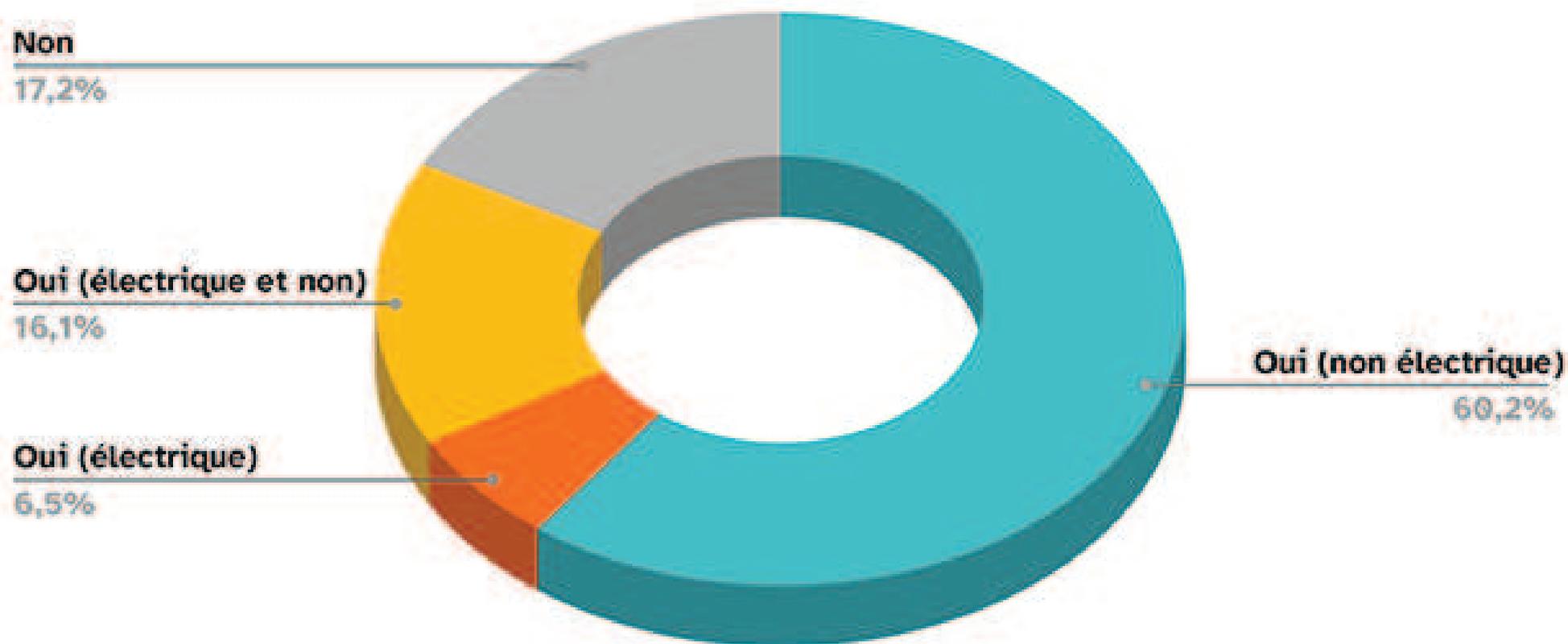
*«Pouvoir relier les petits villages aux villes et villages ayant un attrait touristique (plages...etc...) sans emprunter de routes à fortes circulations ou qu'un aménagement adapté puisse exister afin de pouvoir circuler en toute sécurité»*

*(source: questionnaire juin-juillet 2021)*

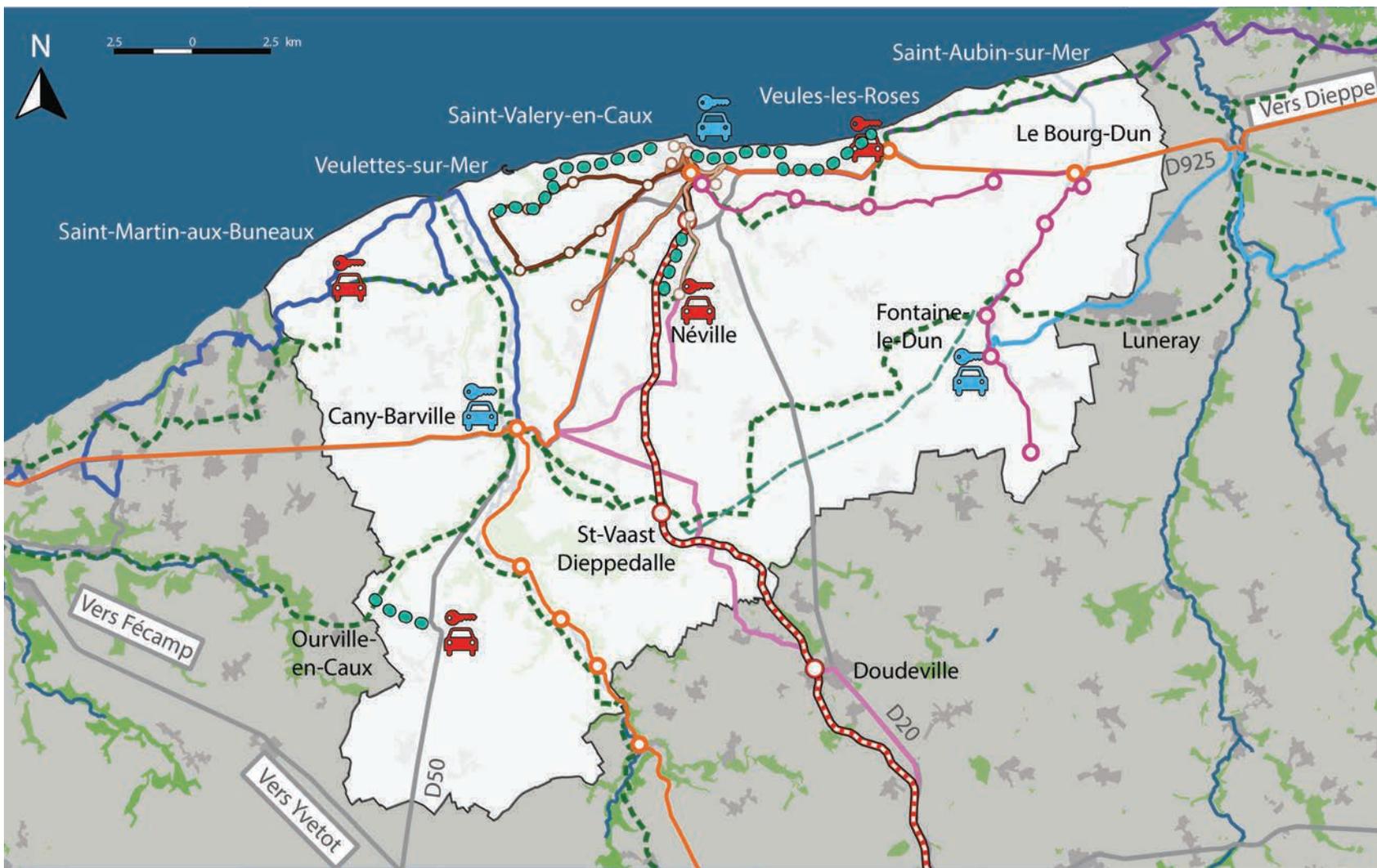


**Carte synthèse cumulative des mobilités**

# Possédez vous un ou plusieurs vélos?



**Fig.85:** Possession de vélo au sein des répondants du questionnaire  
**Source:** Questionnaire juin-juillet 2021, équipe UP, laboratoire TVES, 2021



**Carte synthèse cumulative des mobilités**

## 2.4.2 Fiche Stationnements et autres aménagements vélo

### Fiche Projet - Stationnements et autres aménagements vélo



#### Maître d'ouvrage

Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre

#### Localisation

Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre

#### EN SYNTHÈSE

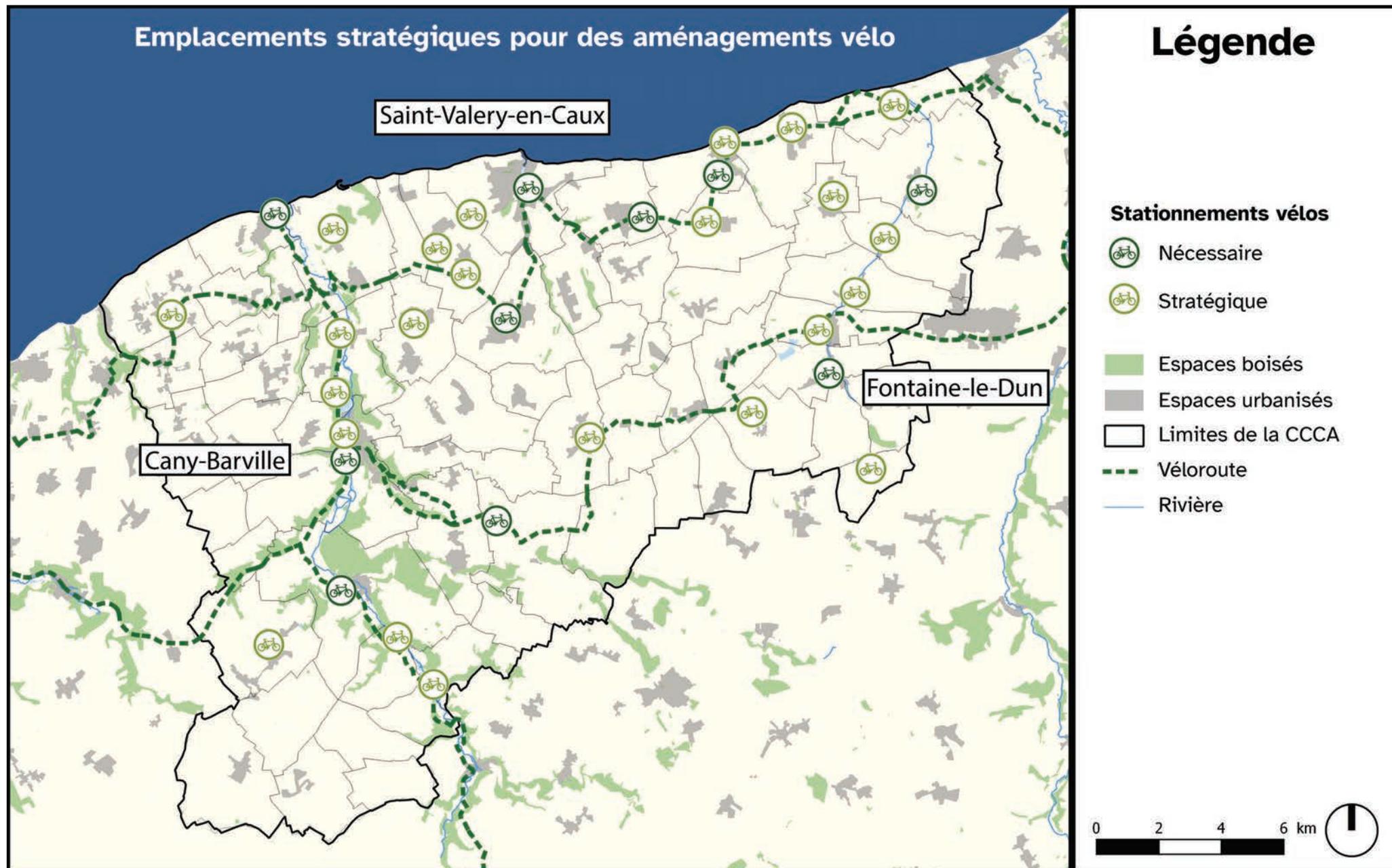
Encourager et faciliter les déplacements vélo à travers la mise en place d'aménagements vélos adaptés.

#### Types d'actions à mener

Investissement	<input checked="" type="checkbox"/>
Réhabilitation	<input type="checkbox"/>
fonctionnement	<input type="checkbox"/>
Étude	<input type="checkbox"/>
Autres	<input type="checkbox"/>



**Carte synthèse cumulative des mobilités**



**Fig.86:** Espaces stratégiques pour l'implantation d'aménagements vélo

**Source:** Équipe UP, laboratoire TVES, 2021



**Carte synthèse cumulative des mobilités**

# PROPOSITION DE PROJET

## Contribution du projet aux enjeux

Nous avons observé dans les chapitres 1.1.3.1 Anticiper les besoins écologiques et 1.3.3.2 Une envie de vélo, et les nouveaux moyens électriques, la sécurité comme frein, que les pratiques cyclistes prennent de l'ampleur et que la demande de sécurité et de confort se font sentir. L'état des lieux du territoire nous montre des pistes cyclables, certes, mais peu d'aménagements destinés aux vélos. Ainsi nous avons reçu de nombreux retours concernant le manque de stationnement, et en particulier le stationnement sécurisé. Mettre en place des stationnements vélos sur le territoire permettrait de solidifier les pratiques vélo, un atout pour les mobilités quotidiennes et touristiques.

## Description du projet

Les aménagements vélos concernés sont:

- Stationnements vélo sécurisés
- Stationnements vélos non sécurisés
- Bornes de recharge électrique

Un véritable maillage du territoire à travers le stationnement vélo devrait être mis en place pour réellement impacter l'usage du vélo. A long terme, chaque commune ou espace rassembleur devrait être pourvu d'un stationnement vélo. Mais dans l'immédiat nous avons opté pour un nombre réduit de sites sur lesquels un stationnement vélo est plus stratégique. Ainsi nous les avons séparés en deux groupes: stationnements stratégiques et stationnements nécessaires. Les derniers étant indispensables pour permettre l'intermodalité, car situés sur des espaces intermodaux (arrêt de car, station albâtre mobilité, gare de train).

## Fonctionnement

Au cours des séances de concertation, le sujet des aménagements vélo est également revenu plusieurs fois. Une nécessité se fait ressentir quant aux bornes de recharge électriques et aux stationnements sécurisés. Dans le but d'optimiser les possibilités budgétaires de la CCCA, nous pensons que la distribution des stationnements sécurisés et des bornes électriques doit se faire en priorité pour les emplacements catégorisés comme «nécessaires» (figure 86).



**Carte synthèse cumulative des mobilités**

Pour aller plus loin dans l'accompagnement des cyclistes du territoire, de nombreux aménagements peuvent également être mis en place dans le territoire:

- Les équipements d'accompagnements et de sécurité
- Les services associés au vélo: distributeurs d'eau, de nourriture, kits de sécurité, réparation de vélos, numéro d'appel en cas de problème.

Toutes ces possibilités sont autant d'opportunités économiques pour assurer des emplois locaux. Cette dimension économique de création d'emplois est une valeur ajoutée extrêmement importante pour le territoire dont le périmètre, la densité de population, les caractères agricole et rural constituent un atout dans le développement d'un schéma de mobilités positionné sur le principe de l'ambition du déplacement mais aussi la quête d'ancrage de la création de valeur ajoutée d'emplois locaux.

## Concertation

### Questionnaire

*«Tout reste à faire pour sécuriser les itinéraires, aucun aménagements connexes (stationnement, réparation, location, ...)»*

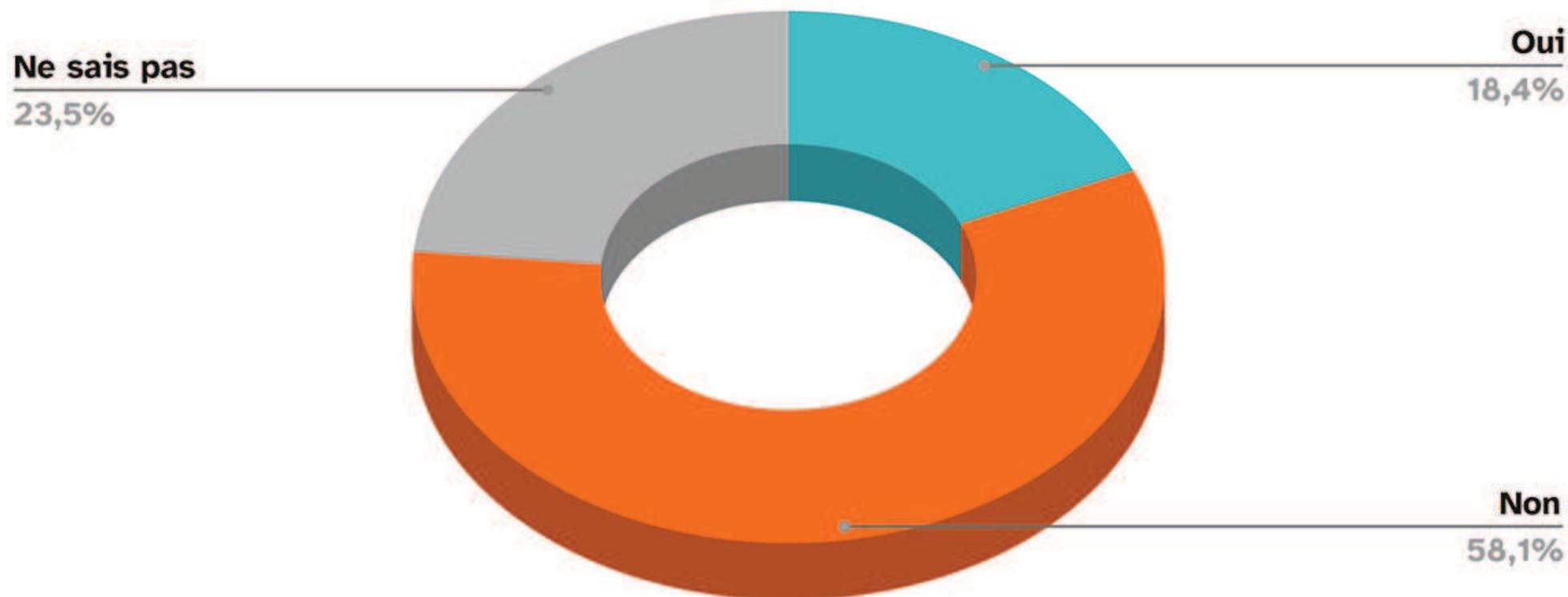
*«Installation de cases grillagées et fermées pour stationner les vélos, ces cases incluant des prises de recharge pour vélos électriques et smartphones»*

*«Des bornes électriques pour les voitures (autres que celles de la CCCA) et vélos électriques. Des arceaux ou autres parkings à vélos adaptés aux vélos électriques, (pour attacher le vélo et pas seulement une roue comme au siècle dernier). Et là, on vous dira un grand MERCI, (on pourrait même aller au golf en vélo).»*



**Carte synthèse cumulative des mobilités**

## Estimez-vous avoir les lieux adaptés pour garer les vélos dans les espaces que vous fréquentez?



**Fig.87:** Satisfaction des parkings vélos au sein des répondants du questionnaire  
**Source:** Questionnaire juin-juillet 2021, équipe UP, laboratoire TVES, 2021



**Carte synthèse cumulative des mobilités**

## Faisabilité

Les stationnements vélos sécurisés permettent d'associer plusieurs fonctions et outils à un espace sécurisé et contrôlé. Pour faire office d'exemple nous prendrons le cas du constructeur Altinnova<sup>25</sup>. Le modèle ci-dessous (figure 88) est composé de plusieurs modules de stationnements (figure 89). Ces modules peuvent être assemblés en fonction du nombre de places souhaités (entre 10 et 1000 vélos). Ces modules peuvent également comprendre des fonctionnalités annexes, comme des casiers, un système de contrôle d'accès, une station de gonflage et des bornes de réparation vélo (figure 91).

<sup>25</sup> [Altinnova, équipements et services pour aménagements cyclables, consulté le 15 octobre 2021.](#)



**Fig.88:** Stationnement sécurisé composé de plusieurs module d'ALTAO Spacio Fermé

**Source:** Altinnova

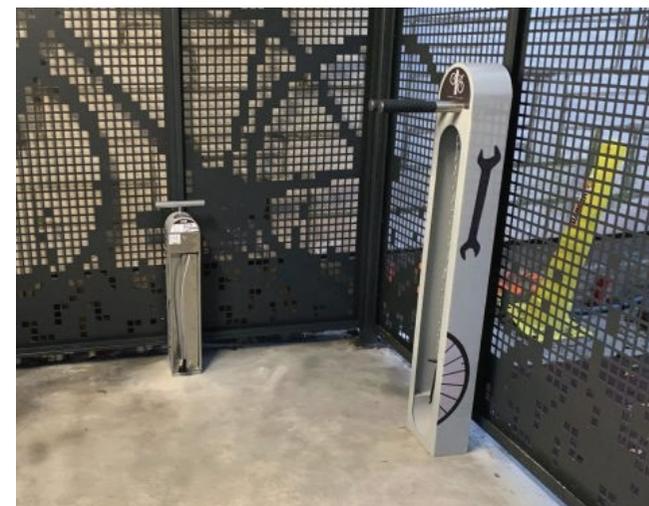


**Carte synthèse cumulative des mobilités**



**Fig.89:** Module d'ALTAO Spacio Fermé  
**Source:** Altinnova

---



**Fig.91:** Une station de gonflage et une borne de réparation vélo à disposition des cyclistes  
**Source:** Altinnova

---

**Fig.90:** Racks Optima V7  
**Source:** Altinnova



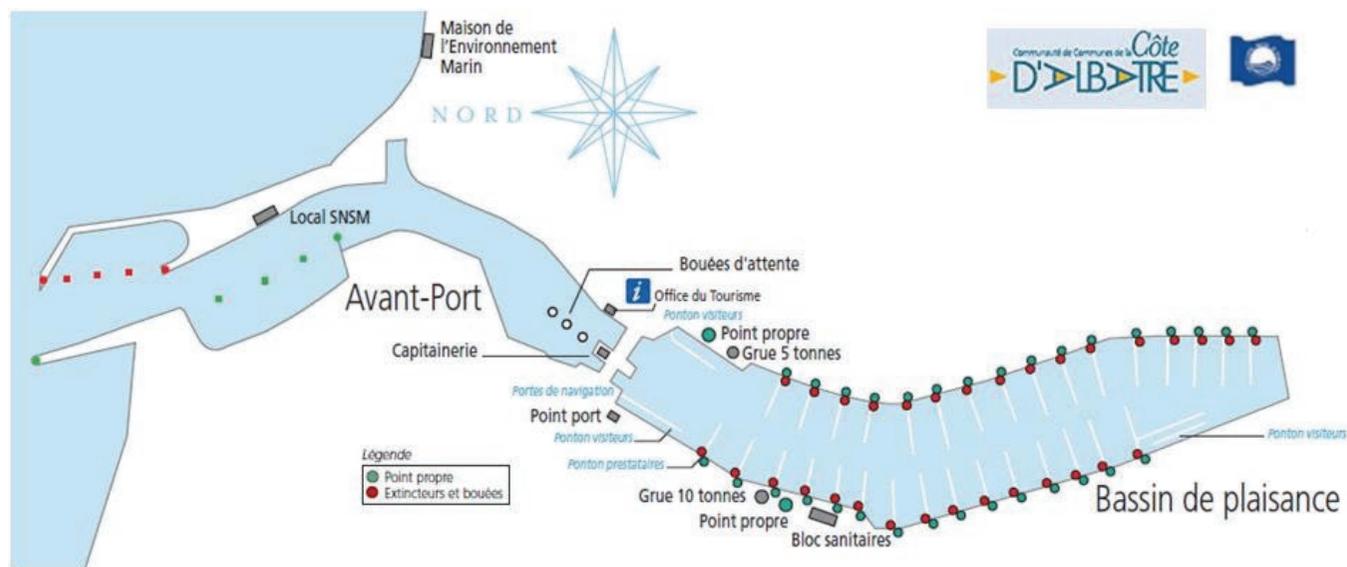


**Carte synthèse cumulative des mobilités**

## 2.5 AUTRES MOBILITÉS

Le projet de mobilités est centré sur les mobilités structurantes de demain. De ce fait, les autres mobilités, que nous n'avons pas considérées comme structurantes, ne sont pas mises en avant dans les fiches projet.

Néanmoins le territoire de la Côte d'Albâtre possède d'autres possibilités en termes de mobilités et qui présentent des potentialités, notamment pour le tourisme.



**Fig.92:** Organisation du port de Saint-Valery-en-Caux

**Source:** Site de la commune de Saint-Valery-en-Caux

### Navette maritime

Le port de Saint-Valery-en-Caux possède un port de plaisance et de pêche locale. A l'abri des vents, ce port de 550 places est situé en cœur de ville. De ce fait la liaison avec les autres mobilités (gare de Saint-Valery-en-Caux très proche) est intéressante. Ce site pourrait donc accueillir une navette maritime faisant des trajets entre les différents ports proches Normands et Anglais:

- Le Havre - Etretat - Fécamp - Saint-Valery-en-Caux - Dieppe
- Saint-Valery-en-Caux - Ports anglais (Eastbourne, Brighton, Portsmouth)

Contraintes: Le port de Saint-Valery-en-Caux possède une entrée large de 9,80m, réduisant les possibilités des bateaux entrant dans le port. Une navette maritime est certes un atout intéressant pour le tourisme, mais ne constitue pas un moyen de transport suffisamment structurant pour le territoire.

## Navette aérienne

Pendant quelques années l'aérodrome de Saint-Valery-Vittefleu n'accueillait que des vols internes réalisés par l'aéro club cauchois. Suite à des travaux finalisés en juin 2021, le site est de nouveau ouvert aux avions étrangers. Cette opportunité permet d'envisager des vols vers d'autres territoires, notamment vers la Belgique et l'Angleterre.

Contraintes: La proximité de l'aérodrome avec la centrale nucléaire de Paluel réduit le potentiel d'expansion du site. En effet «tous les sites sensibles ont un périmètre de 2 km dans lequel il est interdit de construire un nouvel établissement recevant du public (ERP)»<sup>26</sup>. Bien que des navettes aériennes

---

26 Commentaire de Jean-François Ouvry, vice-Président de la communauté de communes de la Côte d'Albâtre dans l'article: «[La piste de l'aérodrome Saint-Valery/Vittefleu enfin rouverte à l'aviation civile](#)» paru le 26/06/2021 dans le journal en ligne Paris Normandie, consulté le 14 octobre 2021.

peuvent constituer une opportunité touristique à ne pas négliger, leur potentiel en tant que transport structurant est limité. En effet les navettes aériennes sont plus efficaces pour des trajets plus lointains ou avec des frontières géographiques importantes (mer, montagne). Des navettes aériennes seraient donc plus intéressantes pour relier l'Angleterre au territoire, mais pas pour relier les pôles proches de Dieppe, Fécamp, Yvetot, Rouen et Paris. La disparition de la centrale nucléaire permettra d'envisager de nouvelles possibilités d'ici 2040 et d'exploiter le déplacement aérien comme élément structurant du territoire.

## Hippomobilité

Dans le projet de territoire 2019, une fiche projet autour de l'hippomobilité présentait les avantages pour le territoire dans l'investissement de mobilités équestres. Ces mobilités

équestres ont été centrées autour de navettes équestres qui gravitent autour des quatre centres équestres du territoire (voir figures 93, 94 et 95). Ces navettes équestres sont destinées à du ramassage scolaire et des circuits touristiques qui varient en fonction du centre équestre concerné.

Contraintes: L'Hippomobilité comprend des mobilités dans des distances courtes très intéressantes culturellement. Néanmoins, elles ne peuvent répondre avec efficacité aux enjeux de transports structurants. La vitesse de transport ainsi que le coût d'entretien ne permettent pas de rivaliser avec les projets de mobilités structurantes. De plus, la question du climat est également à considérer dans l'utilisation régulière de ce mode de déplacement. Pour ce qui concerne les sorties scolaires, l'hippomobilité a tout son intérêt dans un principe ponctuel de mobilité dans une perspective pédagogique.

# Fiche Projet - Hippomobile



## Maître d'ouvrage

Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre

## Localisation

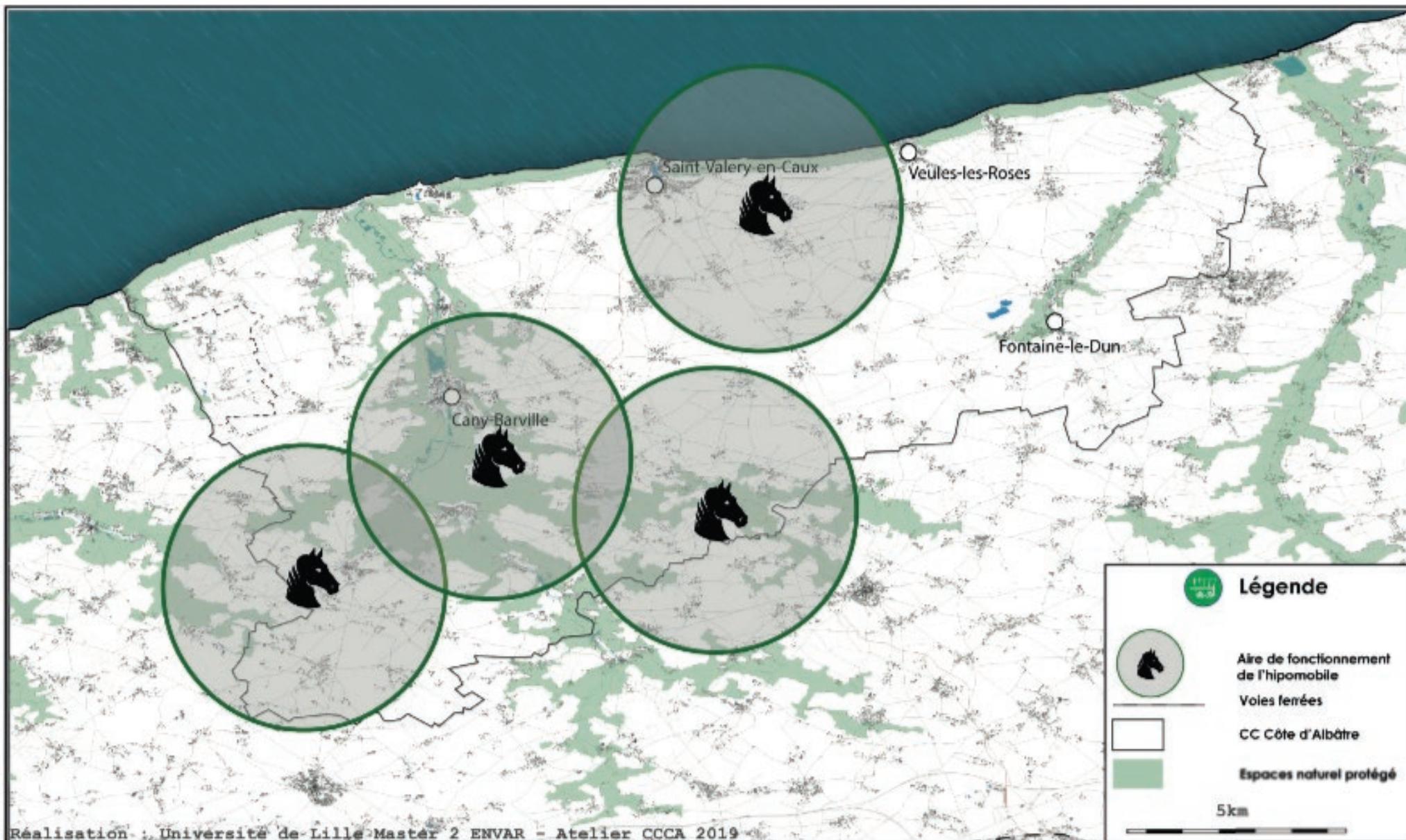
Centre équestre Cavale Mérens à cany-Barville, Haras de Riton à Néville, Haras du Cèdre à saint-Vaast-dieppedalle, Le petit Torcy à Ourville-en-Caux.

## EN SYNTHÈSE

Création d'une offre de transport en hippomobile pour les scolaires, en s'appuyant sur le territoire. Ces navettes hippomobiles s'adressent aussi aux touristes, notamment sur la côte, en tant que transport atypique et marqueur du patrimoine normand afin de faire découvrir la côte d'albâtre du littoral à la campagne.

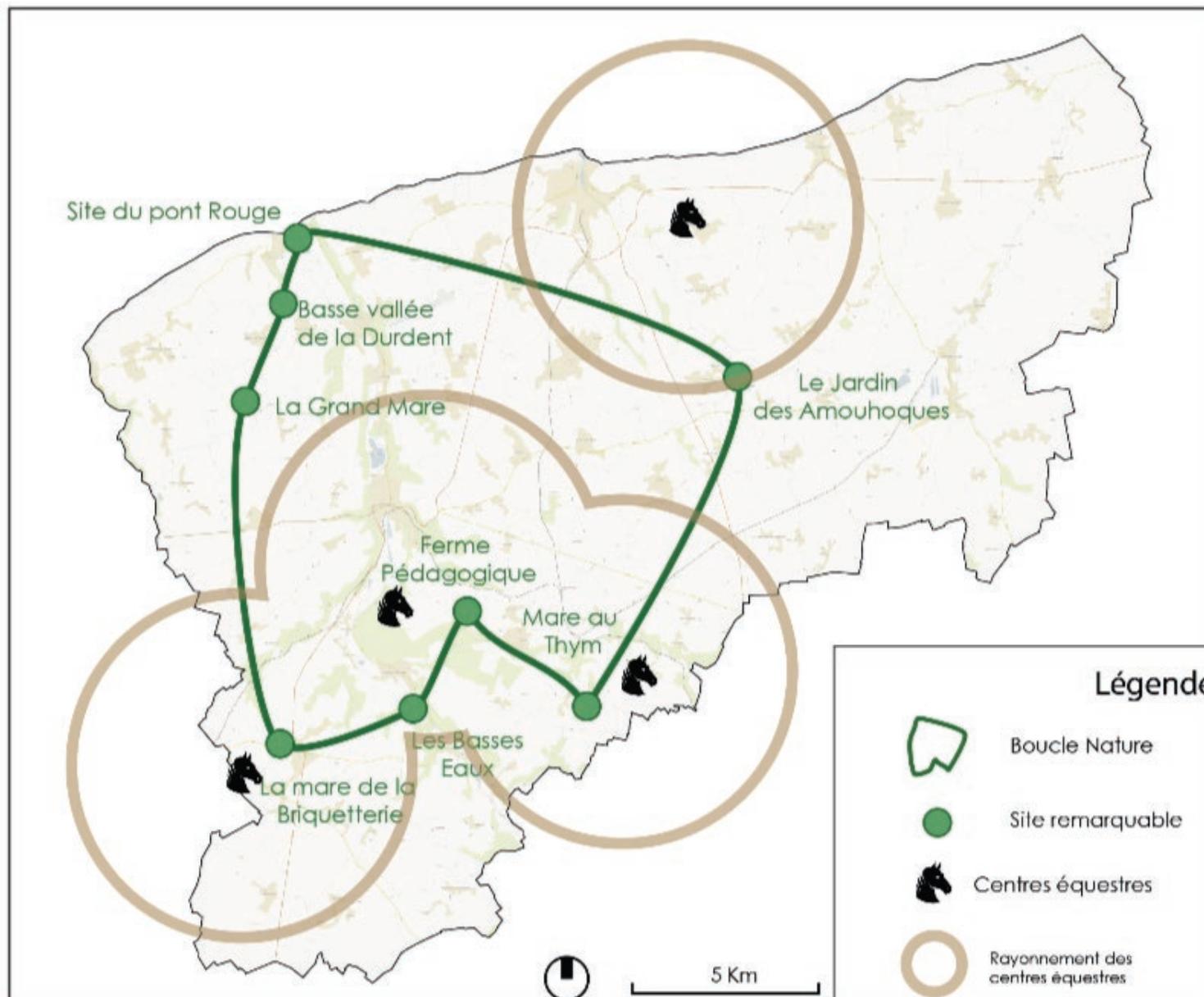
## Types d'actions à mener

Investissement	<input checked="" type="checkbox"/>
Réhabilitation	<input type="checkbox"/>
fonctionnement	<input checked="" type="checkbox"/>
Étude	<input type="checkbox"/>
Autres	<input type="checkbox"/>

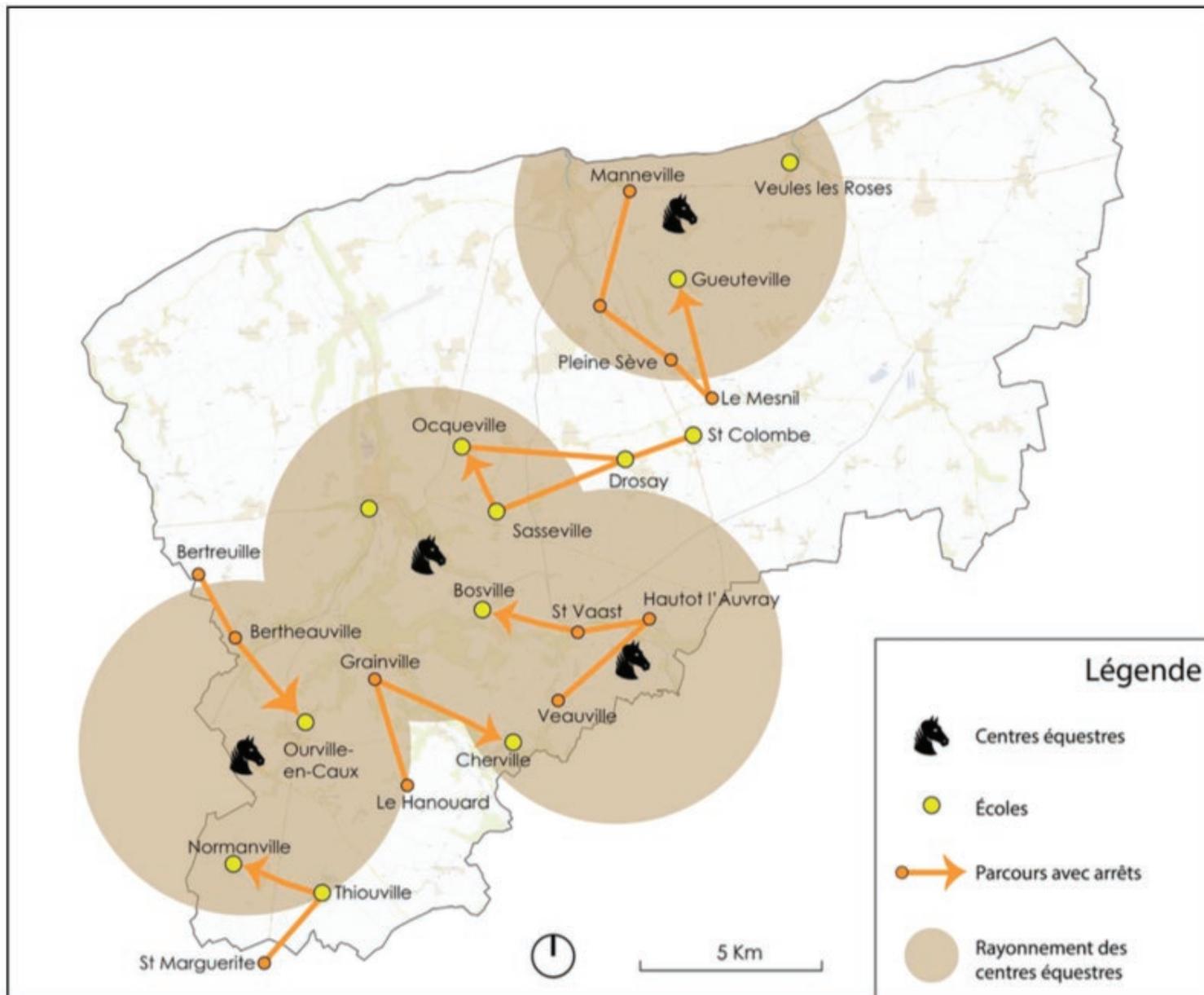


**Fig.93:** Fiche projet de l'Hippomobile

**Source:** Projet de territoire 2019, Equipe UP, laboratoire TVES, 2019



**Fig.94:** Hippomobile touristique en CCCA en 2019  
**Source:** Projet de territoire 2019, Equipe UP, laboratoire TVES, 2019



**Fig.95:** Hippomobile scolaire en CCCA en 2019

**Source:** Projet de territoire 2019, Equipe UP, laboratoire TVES, 2019

## 2.6 RENDRE POSSIBLE ET PÉRENNES LES PROPOSITIONS DE MOBILITÉ

### Une carte multi-transport pour toutes les mobilités

Les propositions de projet de mobilité sont conçues de manière à tisser un réseau au sein de plusieurs territoires. Ainsi les projets ne sont pas tous isolés sur le seul territoire de la Côte d'Albâtre, mais sont plutôt reliés aux divers territoires normands. Il est donc important de faire en sorte que les services de mobilités de la CCCA soient compatibles avec les autres services de transport normands.

Depuis l'unification en 2016 de la région Normandie, le service NOMAD à vu le jour. Ce service de transports a comme ambition de réunir les divers transports de la Normandie sous un seul système de fonctionnement pour faciliter la multimodalité de ses territoires. Aujourd'hui le syndicat Atoumod propose un territoire qui s'étend sur la majorité de la Normandie (figure 96).

Ce territoire propose une tarification régulée et une seule carte multi-transports, la carte Atoumod (figure 97).

Ce genre de solution convient parfaitement à un territoire multi-mobilités comme la CCCA. Les projets de train, des différentes lignes de car, d'autopartage, de transport à la demande et de covoiturage peuvent tous être accessibles avec une seule carte de paiement multi-transports (figure 98). Nous pouvons voir, d'ores et déjà, que les lignes de car 1, 60, 61 et 6100 font déjà partie du système connexité et fonctionnent donc avec la carte Atoumod (figure 99).





**Fig.97:** Carte Atoumod  
**Source:** Commentjyvais.fr



Sur la plupart des réseaux

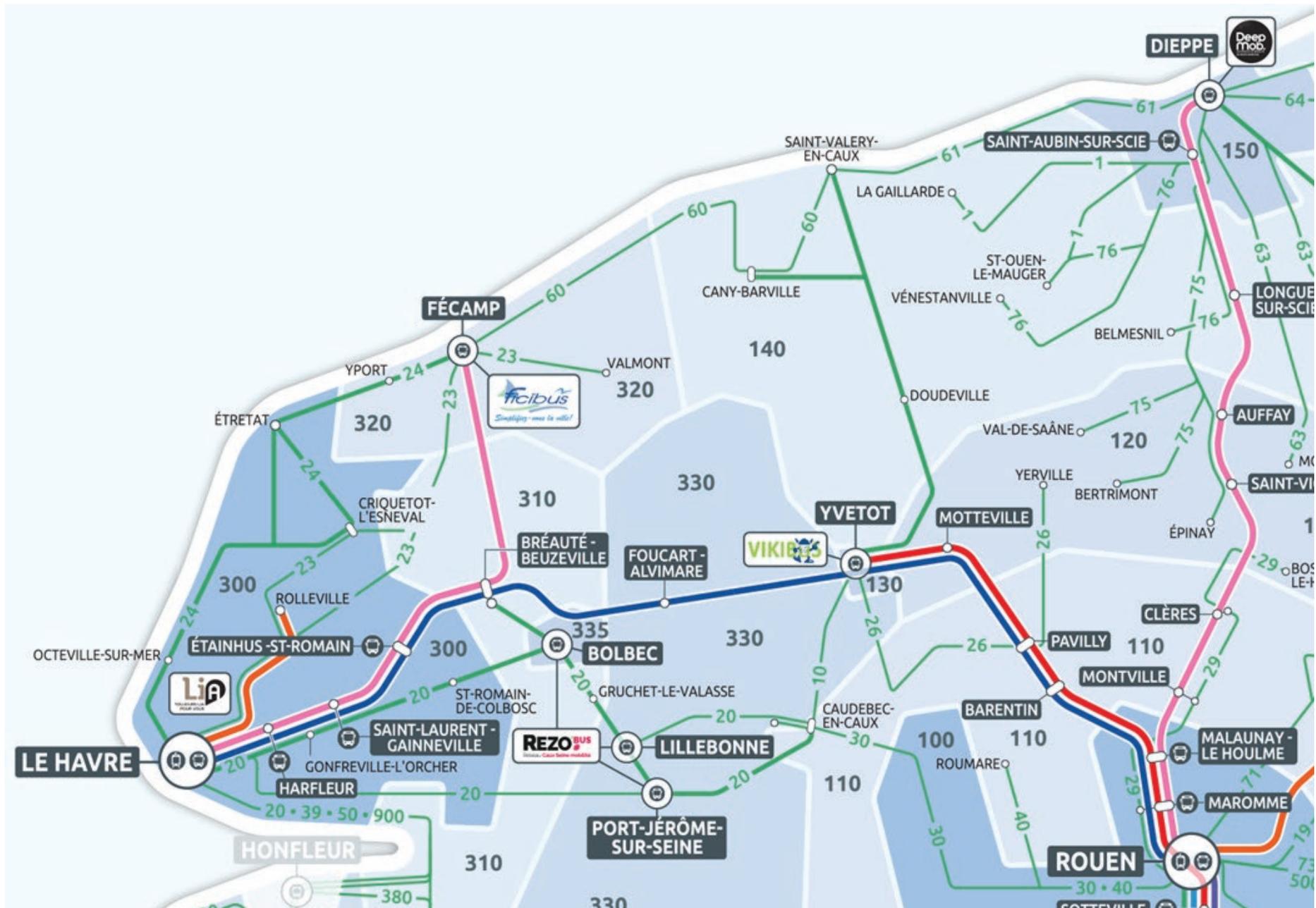
Sur le réseau Astuce

Sur le réseau Lia

Sur le réseau TER

Sur le réseau Twisto

**Fig.98:** Exemples d'utilisation de la carte Atoumod sur plusieurs systèmes de transports  
**Source:** Commentjyvais.fr



**Fig.99:** Zones tarifaires de connexités (zoom sur la Seine Maritime)

**Source:** Commentjvais.fr

## Un vrai projet de territoire pour un effet domino : un droit à la mobilité, une mobilité dynamique économique

Ce projet de mobilités s’ancre dans une vision plus large du territoire et essaie de mettre en place des possibilités et des opportunités pour d’autres projets. Ainsi, il est vital pour le territoire de ne pas s’arrêter aux projets mobilités mais plutôt de les considérer comme la première partie d’un projet bien plus ambitieux englobant d’autres thématiques territoriales. Le projet de territoire 2019 délivré par l’équipe UP présente déjà des pistes de projets qui s’appuient sur les mobilités pour répondre aux enjeux territoriaux.

Les mobilités présentées ici sont pensées dans le but de permettre à tous les usagers du territoire d’accéder au plus grand nombre d’espaces, toujours en maintenant une logique de faisabilité et de temporalité réalistes. En effet, nous considérons que la survie du territoire passe par l’amélioration de l’indépendance des habitants, notamment l’indépendance en termes de mobilité.

Cependant, ces apports aux territoires ne peuvent se faire sans un investissement économique considérable.

Nous mettons ici l’accent sur les apports des entreprises, qui seraient largement bénéficiaires des projets mobilités. Il est donc crucial d’inclure les entreprises locales dans la participation à la Taxe Mobilité, l’un des principaux moyens de financement de projets mobilités. Là encore, il apparaît comme essentiel de mettre en place une concertation avec les chef(fes) d’entreprises du territoire et des territoires limitrophes ayant des salariés venant de la CCCA. Cette concertation doit permettre de composer des financements en lien avec l’ambition du schéma de mobilités de la CCCA.

## Temporalité des projets

### *Temps court:*

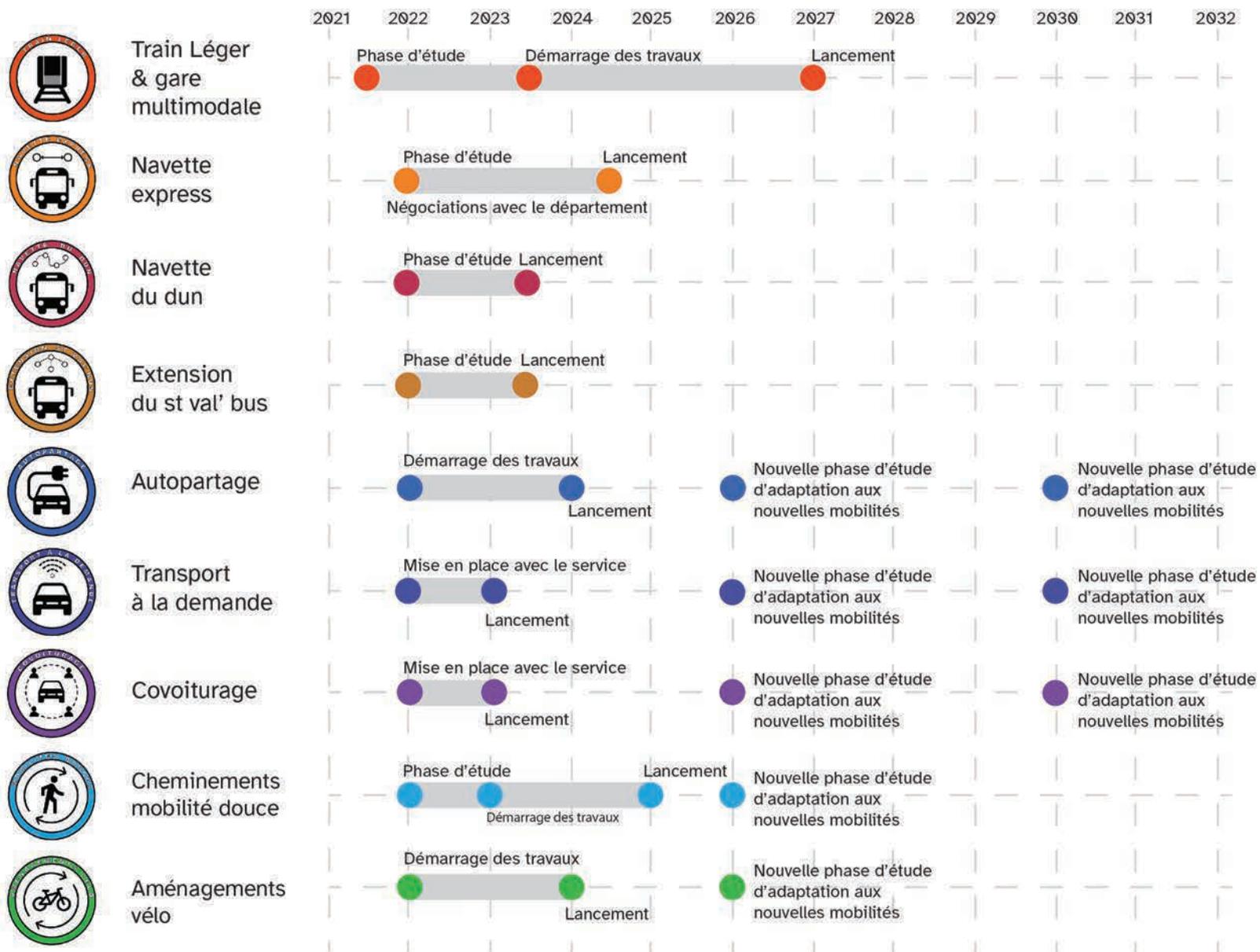
- Autopartage
- TAD, Covoiturage
- aménagements vélo

### *Temps moyen:*

- Navette du Dun
- Saint Val’ Bus
- Nouveaux cheminements

### *Temps long:*

- Retour du train
- Gares multimodales
- Navette express



**Fig.100:** Schéma de phasage des projets  
**Source:** Équipe UP, laboratoire TVES, 2021

## 2.7 CONCLUSION

Depuis notre premier contact avec le territoire de la Côte d'Albâtre en 2014, de nombreux travaux ont su tisser une continuité dans notre engagement et recherche autour de solutions innovantes pour le territoire. Nous sommes maintenant en 2021, entre-temps, le territoire à changé de périmètre, de visage et d'enjeux. Les diagnostics de territoire, les nombreux entretiens avec les habitants du territoire et les travaux avec les étudiants de l'Université de Lille ont petit à petit fait mûrir les propositions de projet du concours UP Territoire d'Albâtre au point de devenir des projets réalistes, concrets et qui structurent le territoire. Ce projet de mobilités est focalisé autour des mobilités, la base de fondation pour le projet de territoire à venir. À travers les divers analyses, diagnostics et concertations, nous avons réalisé un corpus de mobilités structurantes pour un territoire rural mobile :

### **La colonne vertébrale du territoire est le ferroviaire.**

Le territoire était autrefois relié au reste de la France par le train. C'est aujourd'hui une source d'isolement pour le territoire, le limitant dans ses possibilités. Faire revenir le train permettrait à de nombreux usagers de se déplacer plus loin, sans nécessiter de voiture. Relier le territoire avec le train apporterait donc de nouvelles opportunités d'embauches, de tourisme, un maintien de la population sur le territoire. Ces effets sont indispensables si on envisage l'implantation de services, d'entreprises et d'autres activités. Pour cela, deux projets sont proposés: le retour de la ligne de train Saint-Valery-en-Caux - Motteville et la mise en place de gares multimodales, afin de tirer pleinement profit des opportunités liées au retour du train. Le retour du train est vital pour le territoire de la CCCA. Ses élus doivent donc faire bloc pour peser dans la décision de la Région Normandie.

### **Le squelette du territoire sont les transports collectifs.**

En territoire rural, les transports collectifs sont souvent représentés par des lignes de car qui relient plusieurs communes entre elles. Pour la Côte d'Albâtre, deux liaisons sont critiques pour correctement structurer le territoire: rejoindre les pôles du triangle Dieppe-Fécamp-Yvetot, et relier les divers espaces du territoire aux pôles secondaires: Saint-Valery-en-Caux, Cany-Barville et Fontaine-le-Dun. Trois projets proposent une réponse à cet objectif stratégique: une navette «express» reliant Fécamp, Cany-Barville, Saint-Valery-en-Caux, Yvetot et Dieppe; une navette du Dun, reliant la vallée du Dun à Saint-Valery-en-Caux; le retour du Saint-Val' Bus avec un service étendu à d'autres communes.

## **Les veines du territoire sont les transports personnalisés.**

La faible densité démographique des territoires ruraux limite l'efficacité des transports collectifs. Les solutions qui permettent de répondre à ces limitations sont encapsulées dans les transports personnalisés. Des solutions très flexibles qui permettent de résoudre la problématique du «dernier kilomètre» en proposant des mobilités entre les lieux de résidence et des espaces connectés par des transports collectifs. Nous avons proposé trois projets: l'extension du service d'autopartage «Albâtre Mobilité»; la mise en place de transport à la demande organisé; et le rattachement de la CCCA à NOMAD covoiturage.

## **La peau du territoire sont les mobilités douces**

Enfin, nous avons constaté à travers les analyses et les concertations, la montée de l'utilisation des mobilités douces (vélo, marche à pied, etc). Cependant de nombreuses particularités du territoire (sécurité, manque de trottoirs, pentes dangereuses, peu d'aménagements vélo) limitent l'usage des mobilités douces. Nous avons proposé, dans le but de réduire ces limites, deux projets: la mise en place de nouveaux cheminements piéton et vélo et l'installation d'aménagements vélo pour permettre le stationnement et l'entretien des vélos.

A travers ces projets, nous avons voulu présenter une vision d'un territoire rural mobile, connecté et indépendant. Les non-véhiculés peuvent se déplacer, le travail et les études peuvent se faire plus facilement entre territoires et la voiture peut laisser place à d'autres possibilités de mobilité. Afin d'illustrer l'impact en desserte et multimodalité dans le territoire, la figure 101 montre le nombre de mobilités présentes par communes avant le projet de mobilités. La figure 102, quant à elle, montre le nombre de mobilités projetées par communes après le projet de mobilités.

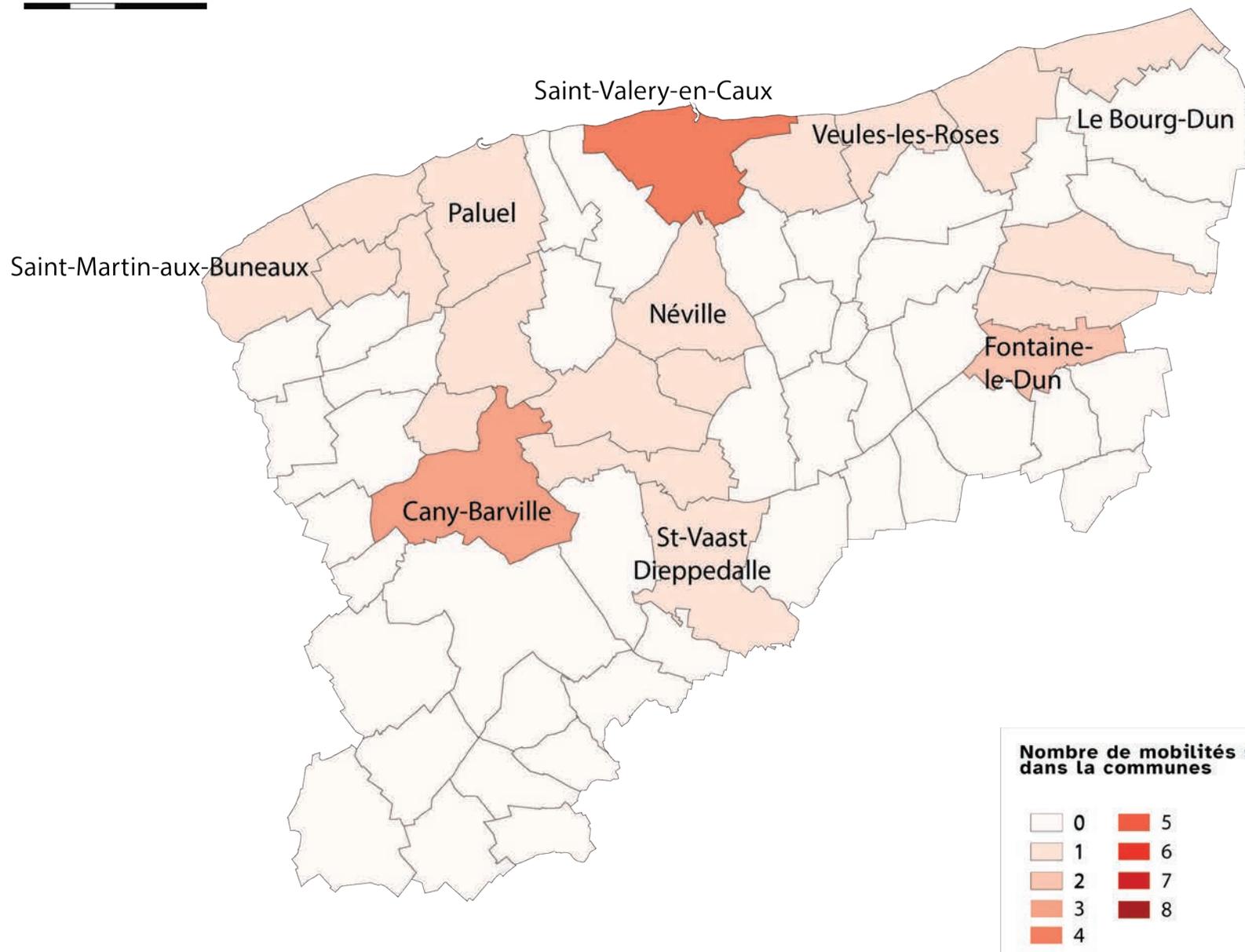
27

---

27 Ces cartes servent principalement à illustrer le nombre de mobilités afin d'identifier les principaux carrefours et pôles multimodaux. Ces cartes ne reflètent pas l'intensité des mesures de mobilités employées. En effet, sont comptées au même titre, une gare de train et un arrêt de bus.



2.5 0 2.5 km

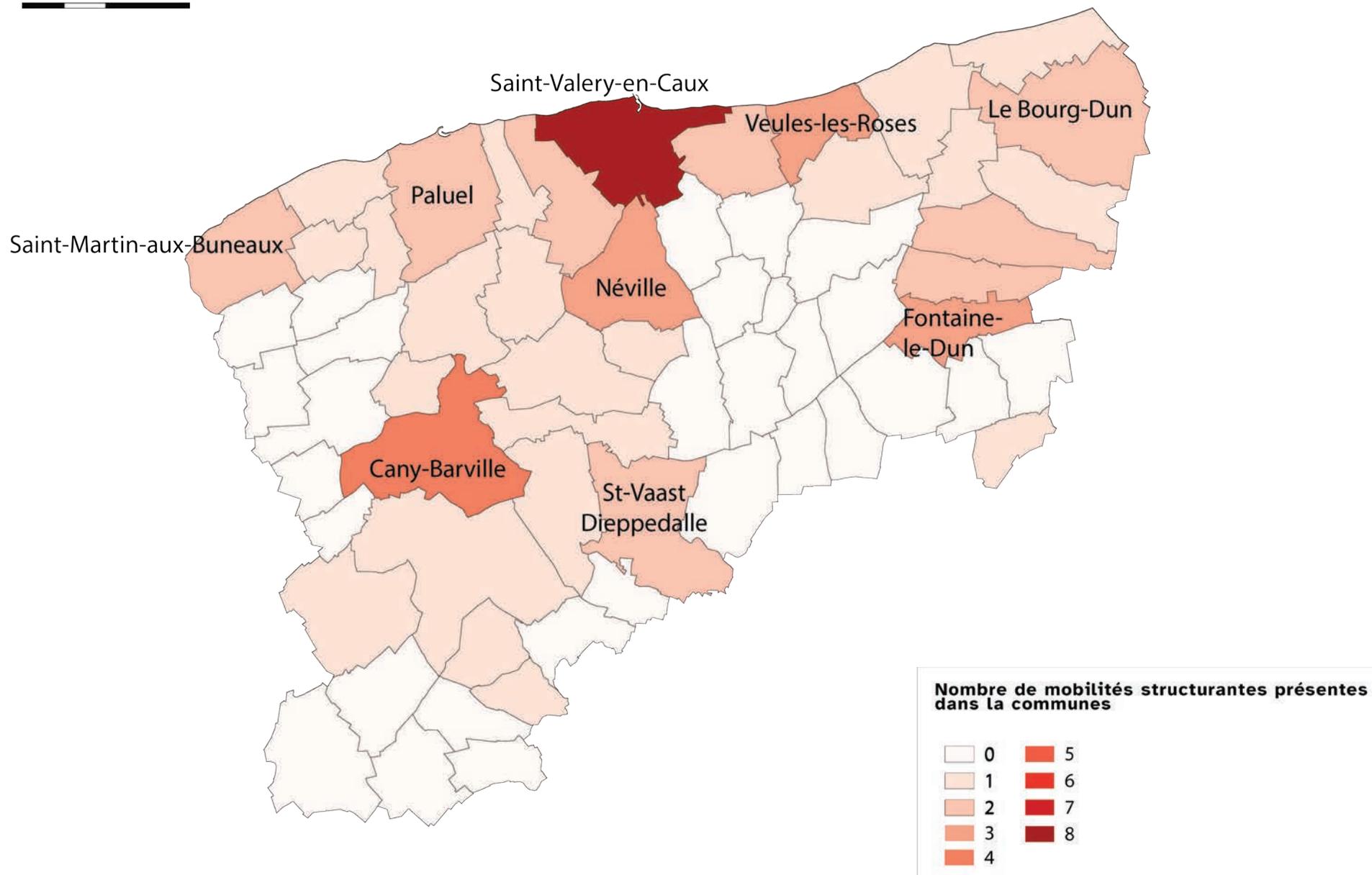


**Fig.101:** Nombre de mobilités présentes par communes avant le projet de mobilités

**Source:** Équipe UP, laboratoire TVES, 2021



2.5 0 2.5 km



**Fig.102:** Nombre de mobilités projetées par communes après le projet de mobilités

**Source:** Équipe UP, laboratoire TVES, 2021

Il est cependant important de considérer que, bien que ce projet de mobilités soit pensé à moyen et long termes, il ne constitue pas une fin des réflexions de mobilités. Il est donc important de maintenir une volonté d'amélioration du territoire afin que les projets ne deviennent pas obsolètes avec le temps et les changements du territoire. De même, il est important de considérer les projets de territoire en adéquation avec les projets mobilités afin de multiplier les opportunités. Enfin, les nécessités des habitants et acteurs du territoire évoluent fortement avec le temps et la mise en place des projets. Il faut donc maintenir une concertation permanente avec les habitants de manière à adapter le territoire face aux changements, plutôt que les subir.

Il est donc important aujourd'hui que la CCCA se penche sur la question essentielle du maintien de la concertation de façon continue et constante avec les usagers et la population de la CCCA. Comme préconisé lors de l'élaboration du projet de territoire, l'équipe

du laboratoire TVES de l'Université de Lille vous encourage vivement à mettre en place la Maison du territoire pour permettre aux habitants, aux usagers des transports, aux touristes de venir participer à l'élaboration continue du projet de territoire. A cet effet, nous mettons en évidence la fiche Maison du territoire selon la vision de l'équipe UP.

La CCCA est incontestablement un territoire d'ambitions, un territoire de projets, et la concertation a mis en évidence l'attachement que les habitants ont pour ce magnifique espace normand aux multiples facettes : littoral et agricole, touristique et encore avec le bénéfice d'une identité non artificielle, autour des clos masures, d'une architecture d'histoire composant avec le moderne, l'industrie et le goût pour la création et l'innovation.





# BIBLIOGRAPHIE

# OUVRAGES

BODIN F., LAIDEBEUR ML. (2018). Des territoires à venir. Chercher, innover et co-construire, les expérimentations UP Trouville et UP Territoire d'Albâtre, Laboratoire TVES.

BODIN F., LAIDEBEUR ML. (2019). La Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre, un territoire rural d'innovation durable [en ligne], Projet de Territoire, Laboratoire TVES

BODIN, F., LAIDEBEUR, ML. (2019). Normandie, la maquette interactive [en ligne], 177 pages

# TRAVAUX D'ÉTUDIANTS

ALBERDI E., MARIE L., MARTINEZ A., SAIDI L. (2019). Élaboration d'un projet de territoire : du concours international UP au territoire rural d'innovation durable, Mémoire d'atelier de l'Université de Lille.

BELLA L., DEGARDINS N., DELEFORTRIE V., HASSANI S. (2021). Maison du territoire et mobilités, comment faire pour que les habitants la CCCA fassent concertation (continuellement) autour de l'enjeu de la mobilité, dans le cadre de la maison des territoires ? Powerpoint d'analyses et propositions - M2 UA MOD - Planifier et anticiper les évolutions des territoires.

<https://docs.google.com/presentation/d/1eLAI70ZshpP0vlxcxikuGo4euNcjcGr1/edit?usp=sharing&oid=113656965087045248003&rtpof=true&sd=true>

CASIER M., CHARLES-PLUS L., PIERRI E., WEN Y. (2021). Maison du territoire d'Albâtre et espace public. Powerpoint d'analyses et propositions - M2 UA MOD - Planifier et anticiper les évolutions des territoires.

<https://drive.google.com/file/d/1Ek85nb8uGiTXEySE8QwPk-LDcICH7g8l/view?usp=sharing>

# ARTICLES EN LIGNE

The Impacts of Neighborhoods on Intergenerational Mobility Childhood Exposure Effects and County-Level Estimates, Raj Chetty and Nathaniel Hendren, Harvard University, 2015

<https://www.nytimes.com/2015/05/07/upshot/transportation-emerges-as-crucial-to-escaping-poverty.html>

Séverine Frère, Sylvie Mathon et Elodie Castex, « Les usages des Services de Transports Personnalisés : de nouvelles routines pour une mobilité durable ? », Espace populations sociétés , 2015/1-2 | 2015, mis en ligne le 01 juillet 2015, consulté le 20 avril 2021.

<http://journals.openedition.org/eps/6005>

Histoire des tram-trains en France, consulté le 20 janvier 2021.

<http://transportrail.canalblog.com/pages/le-tram-train-a-la-francaise---peu-de-succes/36571025.html>

La place de l'automobile dans notre sociétés: faits et chiffres, article de notre planete info, consulté le 10 septembre 2021

<https://www.notre-planete.info/ecologie/transport/placeauto.php>

Commentaire de Jean-François Ouvry, vice-Président de la communauté de communes de la Côte d'Albâtre dans l'article: "La piste de l'aérodrome Saint-Valery/Vittefleur enfin ouverte à l'aviation civile" paru le 26/06/2021 dans le journal en ligne Paris Normandie, consulté le 14 octobre 2021.

<https://www.paris-normandie.fr/id206787/article/2021-06-26/la-piste-de-laerodrome-saint-valeryvittefleur-enfin-ouverte-laviation-civile>

L'indice du coworking by BAP, UBIQ média, consulté le 2 septembre 2021.

<https://www.ubiq.fr/blog/lindice-du-coworking-by-bap/>

La voiture électrique cause une énorme pollution minière, enquête du média Reporterre, consulté le 15 septembre 2021.

<https://reporterre.net/La-voiture-electrique-cause-une-enorme-pollution-miniere>

# WEBOGRAPHIE

EDF, Fiche presse 2021 sur la centrale de Paluel, consulté le 15 septembre 2021.

<https://www.edf.fr/centrale-nucleaire-paluel>

Echelle d'Arnstein, consulté le 22 octobre 2021.

<https://agir-ese.org/methode/animer-des-demarches-participatives-en-sante-environnement>

Les AOM et la coopération, site du ministère de la transition écologique, consulté le 13 septembre 2021.

<https://www.francemobilites.fr/loi-mobilites/faq/cooperation>

Centre de ressources du Cerema, consulté le 20 août 2021.

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/general>

Convention Citoyenne pour le climat, version corrigée du 29 janvier 2021, consulté le 11 août 2021.

<https://www.conventioncitoyennepourleclimat.fr/>

Loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités), consulté le 11 août 2021.

<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000039666574/2020-10-30/>

Ligne Nouvelle Paris Normandie, consulté le 11 août 2021.

<https://www.lnnp.fr/>

Plan de mobilité entreprises, ADEME, consulté le 20 août 2021.

<https://www.ademe.fr/entreprises-monde-agricole/reduire-impacts/optimiser-mobilite-salaries/dossier/plan-mobilite/plan-mobilite-quest-cest>

CCFA, Comité des constructeurs français d'automobiles, consulté le 26 août 2021.

<https://ccfa.fr/communiqués-de-presse/>

La ligne St Valery-en-Caux - Motteville, histoire des lignes oubliées, consulté le 15 août 2021.

<https://www.lignes-oubliees.com/index.php?page=stvalery>

Décret du 9 décembre 2002 portant retranchement du réseau ferré national de sections de lignes de chemin de fer, consulté le 15 août 2021.

<https://admi.net/jo/20021214/EQUT0201788D.html>

Normandie connectée, site de la région Normandie, consulté le 2 septembre 2021.

<https://espaces-numeriques.normandie.fr/le-reseau-normand>

Commentjyvais.fr, consulté le 20 octobre 2021.

<https://www.commentjyvais.fr/fr/>

Site de la commune de Saint-Valery-en-Caux, consulté le 20 octobre 2021.

<https://saintvaleryencaux.fr/st-val-bus/>

NOMAD, réseau de mobilité de la région Normandie, consulté le 17 septembre 2021.

<https://www.normandie.fr/nomad>

# SOLUTIONS MOBILITÉ ET CONSTRUCTEURS

Taxirail (anciennement Exid), train léger autonome, consulté le 20 septembre 2021.

<https://www.taxirail.fr/>

SAFRA, constructeur de matériel de transport public, consulté le 21 septembre 2021.

<https://safra.fr/constructeur/>

Olectra, constructeur de bus électriques, consulté le 21 septembre 2021.

<https://olectra.com/>

Karsan, constructeur de minibus électriques, consulté le 21 septembre 2021.

<https://www.karsan.com/fr>

Bluebus, constructeur de bus hydrogène français, consulté le 21 septembre 2021.

<https://www.bluebus.fr/>

Clem', Spécialiste de l'autopartage de véhicules électriques et de la recharge intelligente, consulté le 12 novembre 2021.

<https://www.clem-e.com/>

Padam Mobility, entreprise de transport à la demande, consulté le 12 novembre 2021..

<https://padam-mobility.com/>

Migo, entreprise de transport à la demande, consulté le 12 novembre 2021.

<https://www.getmigo.com/prestations-de-service/?lang=fr>

Trapeze, entreprise de transport à la demande, consulté le 12 novembre 2021.

<https://trapezegroup.fr/a-propos-de-nous>

Karos, entreprise de covoiturage, consulté le 23 septembre 2021.

<https://www.karos.fr/>

Altinova, équipements et services pour aménagements cyclables, consulté le 15 onctobre 2021.

<https://www.altinova.com/>

# TABLE DES FIGURES

<b>Fig.1:</b> Principales artères de circulation en Seine-Maritime.....	19
<b>Fig.2:</b> Carte du réseau de transport de Seine Maritime .....	20
<b>Fig.3:</b> Flux des mobilités professionnelles entre EPCI en 2016 .....	23
<b>Fig.4:</b> Origine des contacts comptabilisés dans les bureaux d'information touristique de la CCCA sur la période estivale 2020 .....	25
<b>Fig.5:</b> Autorités organisatrices de la mobilité au 1er septembre 2019.....	27
<b>Fig.6:</b> Tracé de la voie de chemin de fer à aménager en piste cyclable entre Saint-Pierre-le-Viger et Saint-Vaast-Dieppedalle ..	35
<b>Fig.7:</b> Carte du projet cible et des sections prioritaires pour la ligne nouvelle Paris Normandie.....	37
<b>Fig.8:</b> Emploi et taux de motorisation des ménages au sein de la communauté de communes de la Côte d'Albâtre.....	45
<b>Fig.9:</b> Photo de la gare de Néville .....	48
<b>Fig.10:</b> Photo du point Internet de Saint-Valery-en-Caux, anciennement gare de Saint-Valery-en-Caux.....	48
<b>Fig.11:</b> Trajet de la ligne de car L60 Fécamp - Saint-Valery-en-Caux.....	55
<b>Fig.12:</b> Trajet de la ligne de car L61 Saint-Valery-en-Caux - Dieppe.....	56
<b>Fig.13:</b> Trajet de la ligne de car L1 La Gaillarde - Dieppe.....	57
<b>Fig.14:</b> Trajet de la ligne de car L61 Saint-Valery-en-Caux - Dieppe.....	58
<b>Fig.15:</b> Plan de la ligne Saint Val' Bus.....	60
<b>Fig.16:</b> Photo de la sation Albâtre Mobilités de Cany-Barville .....	63
<b>Fig.17:</b> L'échelle d'Arnstein .....	65
<b>Fig.18:</b> Visuel du questionnaire sur les mobilités de la CCCA .....	67
<b>Fig.19:</b> Nombre de réponses au questionnaire sur la mobilité de la Côte d'Albâtre .....	70
<b>Fig.20:</b> Tranche d'âge des répondants du questionnaire .....	71
<b>Fig.21:</b> Genre des répondants du questionnaire.....	72
<b>Fig.22:</b> Portée des mobilités des répondants du questionnaire .....	73
<b>Fig.23:</b> Exemple de visuels du site web <a href="http://www.upalbatre.org">www.upalbatre.org</a> .....	75
<b>Fig.24:</b> Rencontre avec les professionnels d'Albâtre Développement .....	77
<b>Fig.25:</b> Atelier participatif dans la salle Cauchoise, Grainville-la-Teinturière.....	79
<b>Fig.26:</b> Entretien individuel lors du marché de Saint-Valery-en-Caux .....	80

<b>Fig.27:</b> Stand de l'équipe UP lors du marché de Cany-Barville . . . . .	81
<b>Fig.28:</b> Dispositif de médiation - Maquette CCCA . . . . .	83
<b>Fig.29:</b> Séance de concertation avec une famille au lac de Caniel. . . . .	85
<b>Fig.30:</b> Pourcentage de possession de voitures par foyer parmi les répondants du questionnaire . . . . .	100
<b>Fig.31:</b> Pourcentage des possesseurs de permis de conduire parmi les répondants du questionnaire . . . . .	101
<b>Fig.32:</b> Atelier de concertation dans le collège Louis Bouillet. . . . .	103
<b>Fig.33:</b> Pourcentage de possession de vélos parmi les répondants du questionnaire. . . . .	107
<b>Fig.34:</b> Pourcentage de possession de modes de transports hors vélo parmi les répondants du questionnaire. . . . .	108
<b>Fig.35:</b> Connaissances en matière de transports en communs et à la demande parmi les répondants du questionnaire. . . . .	111
<b>Fig.36:</b> État des mobilités dans la CCCA en septembre 2021. . . . .	113
<b>Fig.37:</b> Tracé de la proposition de retour du train . . . . .	122
<b>Fig.38:</b> Projet de Rail-Bike, concours UP . . . . .	126
<b>Fig.39:</b> Projet de réhabilitation des voies de chemin de fer, concours UP . . . . .	128
<b>Fig.40:</b> Itinéraire de la proposition du retour du train. . . . .	130
<b>Fig.41:</b> Horaires de la ligne St Valery-en-Caux - Motteville en semaine . . . . .	132
<b>Fig.42:</b> Horaires de la ligne St Valery-en-Caux - Motteville en week end . . . . .	132
<b>Fig.43:</b> Pourcentage d'intérêt porté au retour du train parmi les répondants du questionnaire . . . . .	134
<b>Fig.44:</b> Citylink de Stadler. . . . .	136
<b>Fig.45:</b> Caractéristiques d'un train léger régional . . . . .	136
<b>Fig.46:</b> Ligne T1 de Tram-bus de Bayonne. . . . .	138
<b>Fig.47:</b> Taxirail (anciennement Exid), train léger autonome, consulté le 20 septembre 2021. . . . .	138
<b>Fig.48:</b> Projet de réhabilitation de la gare de Saint-Valery-en-Caux du concours UP . . . . .	144
<b>Fig.49:</b> Vue aérienne de l'ancienne gare de Saint-Valery-en-Caux. . . . .	154
<b>Fig.50:</b> Vue aérienne de la gare de fret de Saint-Valery-en-Caux . . . . .	158
<b>Fig.51:</b> Vue actuelle de la gare de Saint-Vaast-Dieppedalle. . . . .	162
<b>Fig.52:</b> Exemple de multimodalités dans un projet du concours UP . . . . .	164

<b>Fig.53:</b> Tracé de la proposition de navette express . . . . .	168
<b>Fig.54:</b> Itinéraire de la proposition de navette express A . . . . .	172
<b>Fig.55:</b> Itinéraire de la proposition de navette express B. . . . .	174
<b>Fig.56:</b> Comparaison des temps de trajets actuels et prévisionnel sur les lignes 60, 61 et 6100 . . . . .	176
<b>Fig.57:</b> Intérêt des répondants du questionnaire pour une ligne directe reliant Fécamp à Dieppe . . . . .	178
<b>Fig.58:</b> Businova à Hydrogène de Safra . . . . .	180
<b>Fig.59:</b> Modèle K7 d'Olectra . . . . .	180
<b>Fig.60:</b> Fonctionnement des modèles Businova à Hydrogène de Safra. . . . .	182
<b>Fig.61:</b> Minibus électrique de Karsan . . . . .	184
<b>Fig.62:</b> Bluebus 6m de bluebus . . . . .	184
<b>Fig.63:</b> Coûts d'investissement et de fonctionnement de la navette express. . . . .	188
<b>Fig.64:</b> Tracé de la proposition de navette du Dun . . . . .	192
<b>Fig.65:</b> Trajet de la ligne de car du projet Navette du Dun. . . . .	196
<b>Fig.66:</b> Population desservie par la navette du Dun . . . . .	198
<b>Fig.67:</b> Coûts d'investissement et de fonctionnement de la navette du Dun . . . . .	200
<b>Fig.68:</b> Tracé de la proposition d'extension du Saint Val' Bus. . . . .	204
<b>Fig.69:</b> Ancien tracé du Saint Val' Bus . . . . .	208
<b>Fig.70:</b> Sites de proposition d'extension d'Albâtre Mobilités. . . . .	214
<b>Fig.71:</b> Les STP, des modes de transport à l'interface des modes individuels et collectifs. . . . .	216
<b>Fig.72:</b> Intérêts des répondants du questionnaire pour une application d'autopartage et de covoiturage . . . . .	226
<b>Fig.73:</b> Agences de taxi locales et zones de faible desserte dans la CCCA . . . . .	230
<b>Fig.74:</b> Parkings relais d'Iraty . . . . .	242
<b>Fig.75:</b> EPCI faisant partie du programme NOMAD Covoiturage . . . . .	248
<b>Fig.76:</b> Avantages présentés aux conducteurs et passagers du programme NOMAD Covoiturage . . . . .	248
<b>Fig.77:</b> Avis du vice-président en charge des transports à la Région Normandie sur l'entreprise Karos au sujet du covoiturage . . . . .	250
<b>Fig.78:</b> Tracés de la proposition de nouveaux cheminements de mobilités douces . . . . .	254
<b>Fig.79:</b> Axes et pôles stratégiques fortement ressortis lors des concertations . . . . .	258
<b>Fig.80:</b> Zoom sur le cheminement Paluel - Saint-Valery-en-Caux . . . . .	262

<b>Fig.81:</b> Zoom sur le cheminement Veules-les-Roses - Saint-Valery-en-Caux (scénario 1) .....	272
<b>Fig.82:</b> Zoom sur le cheminement Veules-les-Roses - Saint-Valery-en-Caux (scénario 2) .....	274
<b>Fig.83:</b> Zoom sur le cheminement Néville - Saint-Valery-en-Caux .....	284
<b>Fig.84:</b> Zoom sur le cheminement Ourville-en-Caux - Véloroute du Lin .....	290
<b>Fig.85:</b> Possession de vélo au sein des répondants du questionnaire .....	296
<b>Fig.86:</b> Espaces stratégiques pour l'implantation d'aménagements vélo .....	300
<b>Fig.87:</b> Satisfaction des parkings vélos au sein des répondants du questionnaire .....	306
<b>Fig.88:</b> Stationnement sécurisé composé de plusieurs module d'ALTAO Spacio Fermé. ....	308
<b>Fig.89:</b> Module d'ALTAO Spacio Fermé. ....	310
<b>Fig.90:</b> Racks Optima V7 .....	310
<b>Fig.91:</b> Une station de gonflage et une borne de réparation vélo à disposition des cyclistes. ....	310
<b>Fig.92:</b> Organisation du port de Saint-Valery-en-Caux .....	312
<b>Fig.93:</b> Fiche projet de l'Hippomobile. ....	315
<b>Fig.94:</b> Hippomobile touristique en CCCA en 2019 .....	316
<b>Fig.95:</b> Hippomobile scolaire en CCCA en 2019. ....	317
<b>Fig.96:</b> Zones tarifaires de connexités .....	319
<b>Fig.97:</b> Carte Atoumod .....	320
<b>Fig.98:</b> Exemples d'utilisation de la carte Atoumod sur plusieurs systèmes de transports. ....	320
<b>Fig.99:</b> Zones tarifaires de connexités (zoom sur la Seine Maritime). ....	321
<b>Fig.100:</b> Schéma de phasage des projets .....	323
<b>Fig.101:</b> Nombre de mobilités présentes par communes avant le projet de mobilités. ....	326
<b>Fig.102:</b> Nombre de mobilités projetées par communes après le projet de mobilités. ....	327

# CONTACTS

*Directeur scientifique*

**Franck Bodin**

**bodin.franck@gmail.com**

**+33 6 52 02 14 23**

*Coordinatrice - Cheffe de projet*

**Marie-Lavande Laidebeur**

**mls.laidebeur@gmail.com**

**+33 6 87 99 44 10**

*Chargés de mission*

**Emiliano Alberdi**

**emiliano.alberdi@gmail.com**

**+33 6 71 69 28 46**

**Frédéric Haudegond**

**frederic.haudegond@gmail.com**

**+33 6 47 80 06 15**

