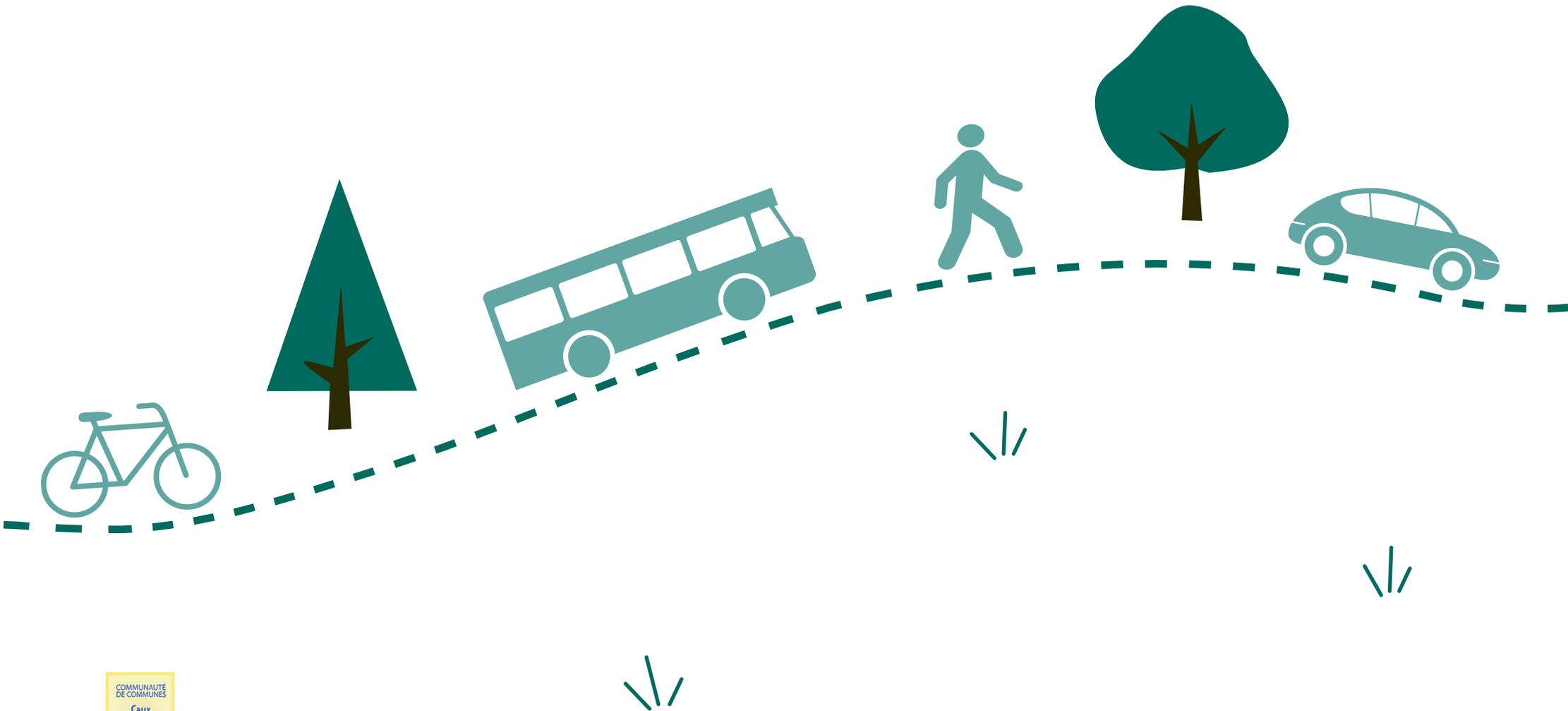


# Étude mobilité(s)

Communauté de communes  
Caux-Austreberthe





**L**a Communauté de Communes Caux-Austreberthe a adhéré à l'agence d'urbanisme de Rouen au 1<sup>er</sup> juillet 2020. Dans la perspective du PLUi-HD, de la prise de compétence Mobilité par l'intercommunalité et du travail de définition des bassins de mobilité piloté par la Région Normandie, le territoire a sollicité l'agence pour mener une étude sur les mobilités.

Actuellement sans document cadre de planification (SCoT, PLUi), la CCCA doit se doter d'outils lui permettant d'appréhender le développement de son territoire, d'anticiper les mutations sociétales, économiques, environnementales et de faire face aux nouveaux défis à relever en structurant ses politiques publiques.

La réflexion sur les mobilités lancée en novembre se place en préambule du cycle d'études à venir dans le cadre du PLUi-HD. La présente étude vise donc à apporter un cadre de connaissance aux élus sur les dynamiques du territoire en matière de mobilités.



L'Agence d'Urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure regroupe 6 EPCI (Métropole Rouen Normandie, Agglo Seine-Eure, Communauté de communes Caux - Austreberthe, Inter-Caux-Vexin, Lyons Andelle et Roumois Seine) formant une entité territoriale cohérente autour de la Métropole Rouen Normandie. Ces intercommunalités appartiennent à un système territorial dont les interactions transcendent les limites administratives. En effet, ce grand territoire est le lieu d'échanges, de flux (de biens et de personnes), de dépendances interterritoriales fonctionnelles, de continuité écologique, d'écosystèmes locaux, de liens, traduisant des mécanismes relationnels imbriqués et complexes.

La Communauté de Communes Caux - Austreberthe s'inscrit pleinement dans ce système d'interactions. Elle possède un profil de territoire atypique à la fois périurbain, du fait de sa localisation aux portes de la Métropole Rouen Normandie, des liens que ses territoires entretiennent et du développement urbain en périphérie des pôles sur les plateaux, mais également polarisant, avec l'ensemble urbain de la vallée de l'Austreberthe et la zone commerciale de Barentin.

Le développement du territoire au milieu du 19<sup>e</sup> siècle avec l'arrivée du chemin de fer et la gare de Barentin a permis l'essor des communes de la vallée de l'Austreberthe (Barentin, Pavilly, Villers-Ecalles) en accueillant de nombreuses industries notamment textiles. Le développement urbain d'après-guerre a fait émerger deux formes résidentielles distinctes : les grands ensembles et le tissu

pavillonnaire, lorsqu'en parallèle, le développement de la zone commerciale de Barentin sonne l'avènement du commerce de grandes surfaces. L'expansion du tissu pavillonnaire en périphérie s'accompagne d'une motorisation massive des ménages, qui libéralise l'ancrage territorial résidentiel. Ce modèle, toujours d'actualité, forge la morphologie urbaine du territoire et régit les pratiques de déplacements.

La CCCA fait donc partie intégrante du système territorial métropolitain où s'exerce quotidiennement des flux d'échanges depuis et vers le territoire pour différents motifs (emplois, commerces, études, services, etc...). Sur les 10 500 actifs résidents de la CCCA, 67 % travaillent à l'extérieur du territoire (dont 50% sur la MRN). A l'inverse, la CCCA tend à capter des flux d'actifs en provenance des territoires limitrophes (5 070 actifs). Enfin, malgré une tendance à l'évolution des pratiques d'achat, la zone commerciale de Barentin polarise et rayonne largement sur les territoires limitrophes, en captant des flux de déplacements exogènes important (16 700 déplacements d'échanges pour motif achat quotidien).

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



# > sommaire

## **1 Caux-Austreberthe : un territoire au développement séquencé, reflet des paradigmes urbains successifs**

1. Entre vallées et plateaux, une composition urbaine différenciée où s'entremêlent villes, villages et hameaux p. 6
2. Des moteurs de développement exogènes à l'origine d'une juxtaposition de tissus aux formes et enjeux urbains contrastés p. 8
3. Un triptyque urbain et de communes rurales qui prennent place au cœur d'un écrin agro-naturel p. 12

## **2 Caux-Austreberthe : un territoire face aux défis d'une attractivité retrouvée**

1. Une unité urbaine en perte d'attractivité au profit d'une campagne renouvelée p. 16  
[Focus migrations résidentielles] p. 24
2. Un tissu économique et un marché de l'emploi qui témoignent d'une certaine fragilité p. 28  
[Focus mobilités professionnelles] p. 32
3. Une offre territoriale qui oscille entre service de proximité et grand rayonnement p. 40

## **3 Caux-Austreberthe : un bassin de vie interconnecté aux dynamiques métropolitaines**

1. Analyse des pratiques de mobilités lors des déplacements internes au territoire p. 44  
[Focus zone commerciale de Barentin] p. 52
2. Analyse des pratiques de mobilités lors des déplacements d'échanges avec le territoire p. 56  
[Focus flux CCCA-MRN] p. 64

**Glossaire** p. 72

## / Caux-Austreberthe : un territoire au développement séquencé, reflet des paradigmes urbains successifs /

### 1. Entre vallées et plateaux, une composition urbaine différenciée où s'entremêlent villes, villages et hameaux

Articulé autour de l'Austreberthe, petite vallée affluente de la Seine qui prend sa source au centre de la commune de Sainte-Austreberthe, le territoire de Caux-Austreberthe se compose d'une variété d'ambiances paysagères qui oscillent entre plateau et vallée laissant ainsi transparente des atmosphères tantôt urbaines, tantôt agrestes.

Cette vallée profonde, qui forme l'interface entre le Pays de Caux et la vallée de la Seine, est rythmée par des séquences différenciées où les activités humaines, bien que majoritaires, cohabitent ponctuellement avec des espaces ouverts supports de richesses écologiques et agricoles.

En effet, véritable lieu stratégique profitant d'une force hydraulique propice au développement d'activités, la vallée de l'Austreberthe possède une tradition urbaine et industrielle forte qui s'est très largement accentuée avec l'arrivée du chemin de fer entraînant par la même occasion une urbanisation grandissante le long des voies de communication.

Si sur le tronçon aval de l'Austreberthe ce développement soutenu a

contribué considérablement à modifier le paysage du fond de vallée (émergence d'un continuum urbain entre Barentin et Pavilly, confidentialité de certaines sections de la rivière, fermeture progressive du paysage, etc.) sur le tronçon amont, a contrario, une persistance des paysages caractéristiques d'un fond de vallée humide est observée (prairies, ripisylves, etc.), opérant de véritables coupures vertes avec les bourgs et villages.

Cette vallée est encadrée par des coteaux relativement abrupts aux profils dissymétriques avec à l'ouest, des pentes plus douces et progressives et à l'est, une topographie plus accentuée. Ces derniers sont, pour la plupart, occupés par des boisements qui coiffent les lignes de crêtes et opèrent la transition avec le plateau. Si cette présence de boisement est bien souvent synonyme du recul progressif d'une agriculture de coteaux entraînant leur reconquête par les strates arborées et arbustives, ces derniers sont depuis la fin des années 70 le support d'une urbanisation nouvelle.

Effectivement l'avènement d'un nouveau modèle de développement, largement guidé par la recherche de l'accession individuelle à la propriété, a contribué à l'émergence d'un phénomène d'urbanisation des coteaux palliant ainsi à l'étroitesse

d'une vallée désormais très urbanisée. Cette logique de développement est à l'origine d'une certaine privatisation des ouvertures et vues sur la vallée et contribue à masquer, sous une urbanisation homogénéisante, les éléments forts du relief.

Enfin, dernière entité composite du territoire de Caux-Austreberthe, les plateaux, qui se présentent sous la forme de plaines agricoles cultivées, dessinent une mosaïque de champs consacrés à la production de blé tendre, de maïs, de pomme de terre ou encore de lin au sein desquels prend place le développement résidentiel. Ces derniers offrent, de par leurs légères ondulations, des horizons relativement proches grâce aux alignements d'arbres et autres bosquets qui viennent border les villages, hameaux et clos-masures et définissent ainsi un horizon visuel franc.

À l'instar de la vallée, les communes des plateaux ont également connu un développement récent impulsé, notamment, par un phénomène de dilatation/diffusion des aires de centralité qualifié de périurbanisation. Cette dynamique est à l'origine d'une évolution de la structure originelle des noyaux villageois (extension linéaire le long des axes de communication, développement périphérique sous forme de lotissements pavillonnaires ou de zones

d'activités, etc.) modifiant parfois profondément la physionomie du paysage.

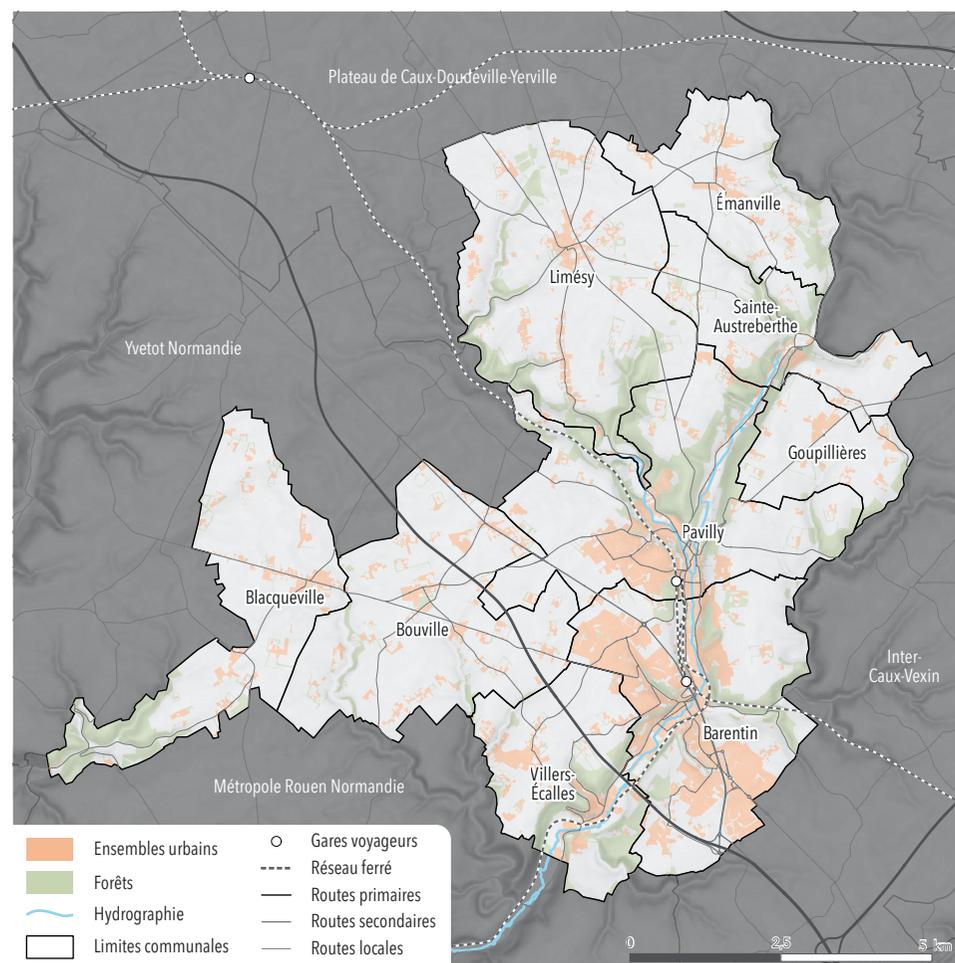
Dès lors cette composition territoriale, à la fois témoin d'une cohérence géographique et de réalités spatiales différenciées, a très largement orienté la manière dont cette étude a été construite. Ainsi, l'ensemble des analyses qui compose cette étude ont été pensées de manière multiscalaire en intégrant une entrée EPCI et une entrée secteurs géographiques avec :

- Un premier ensemble qui s'organise autour de Barentin, Pavilly et Villers-Escapes forme une unité dense et polarisante (identifié au sein de l'étude sous la dénomination « **unité urbaine** »).
- Un second ensemble comprenant les six autres communes du territoire qui présentent des similarités fortes tant sur le plan morphologique que de l'usage de l'espace (identifié au sein de l'étude sous la dénomination « **communes de plateau** »).

Si ce découpage vise à rendre compte plus finement de phénomènes support de mobilités, il permet également d'identifier certains facteurs explicatifs qui guident, orientent et conditionnent les choix des ménages en matière de mobilité.



Carte de situation de la Communauté de Communes Caux-Austreberthe



## 2. Des moteurs de développement exogènes à l'origine d'une juxtaposition de tissus aux formes et enjeux urbains contrastés

Si les paradigmes successifs qui ont rythmé le développement territorial de Caux-Austreberthe sont perceptibles à travers l'évolution du grand paysage, la juxtaposition de tissus bâtis contrastés en est également un excellent révélateur.

Ainsi, à l'instar de l'analyse paysagère, une distinction peut être faite entre les tissus bâtis présents sur l'unité urbaine (dont les formes et les fonctions sont davantage diversifiées) et ceux édifiés sur les communes du plateau (dont l'architecture et les paysages reflètent l'histoire d'un développement plus rural).

### Les tissus de l'unité urbaine

Avec l'arrivée du chemin de fer et des gares de Barentin et Pavilly au milieu du 19<sup>e</sup> siècle, la vallée de l'Austreberthe a connu un essor industriel important occasionnant l'arrivée d'une nouvelle main d'œuvre sur le territoire.

En réponse à un besoin croissant en logements et à une conception dite «paternaliste» du travail, une nouvelle forme urbaine est venue compléter le tissu de faubourg ancien pré-existant : l'habitat ouvrier.

Ce dernier, se définit le plus couramment par un ensemble de constructions implantées à l'alignement, mitoyennes les unes des autres et de type R+1 à R+1+C.

Leur édification, le long des voies de communication principales, prend place sur une trame parcellaire étroite qui facilite un rapport à la rue directe et permet parfois, l'accueil de petits jardins en fond de parcelles.



Sa vocation résidentielle est l'élément qui le distingue du tissu de faubourg ancien qui, bien qu'il présente un ordonnancement et des caractéristiques architecturales proches (hauteur, matériaux, rythme des façades, etc.), accueille en rez-de-chaussée ou en son sein une diversité de fonctions urbaines (commerces, équipements et services).



Il est à noter, sur l'unité urbaine, que ces tissus de faubourg anciens présentent parfois, sur l'axe principal, des décrochés de hauteurs occasionnés par le réinvestissement de certaines parcelles pour accueillir du petit collectif.

Enfin, la période des Trente Glorieuses a également marqué la physionomie bâtie de l'unité urbaine avec l'émergence d'opérations d'ensemble de types collectif ou pavillonnaire.

Les premières se caractérisent par de larges emprises foncières accueillant des formes géométriques aux gabarits imposants (R+4 à R+10). Ces ensembles résidentiels, bâtis sans rapport direct à la rue, bénéficient d'espaces libres conséquents le plus souvent traités en aires de stationnement, espaces verts ou encore en aires de jeux.

Présents exclusivement sur les communes de l'unité urbaine, ces grands ensembles collectifs ont été le plus souvent édifiés en vallée et plus ponctuellement à flanc de coteaux.



Le développement pavillonnaire d'après-guerre est présent, quant à lui, sous la forme de petites poches imbriquées dans le tissu de faubourg ancien.

Organisé autour d'une voirie secondaire et caractérisé par des parcelles de tailles moyennes et de formes homogènes, ce tissu résidentiel accueille des constructions de type R+1 à R+1+C, mitoyennes ou non.

Les styles architecturaux variés, témoignent de leur période d'édification : les pavillons des années 1950 - 1960, reconnaissables notamment par la présence d'un sous-sol semi-enterré, d'un balcon et d'une toiture à quatre pans tandis que ceux des années 1970 -1980 présentent plus couramment une toiture à deux pans.



### Les tissus de périphérie

Ces derniers opèrent la transition entre les communes de l'unité urbaine et celles du plateau. Ils sont le témoin d'un double phénomène : celui d'une urbanisation grandissante rythmée par la recherche d'accès à la propriété individuelle et celui de l'avènement de la société de consommation via la création de zones commerciales périphériques.

Les ensembles pavillonnaires récents, se distinguent de ceux édifiés après-guerre sous plusieurs aspects :

D'abord la localisation, plus excentrée du centre ancien et majoritairement sur le plateau y compris, plus récemment, sur les communes qui jouxtent l'unité urbaine.

Ensuite, la forme, réalisée le plus souvent dans le cadre de lotissements de grande ampleur comprenant ou non un phasage.



Enfin, les zones d'activités de grande ampleur, principalement commerciales, sont situées en entrée de ville.

Organisées selon un schéma d'ensemble qui rassemble un parcellaire lâche et protéiforme, elles sont destinées à accueillir des bâtiments de grande emprise, ainsi que de vastes parkings et espaces de livraisons.

L'implantation, les gabarits et l'aspect extérieur des constructions, assez hétérogènes, découlent du fonctionnement global de la zone et des objectifs de visibilité qui incombent à chaque enseigne.



D'autres espaces d'activités artisanales, moins conséquents, sont présents ponctuellement en périphérie de villes et villages. Davantage connecté à la voirie principale, ils bénéficient d'une visibilité directe depuis les entrées de villes et villages.

### Les tissus des communes du plateau

Les formes bâties présentes sur les communes du plateau renvoient majoritairement à un habitat ancien hérité d'un passé agricole saillant.

Selon les secteurs, ce semi à dominante résidentielle oscille entre un tissu de faubourg constitué et

relativement homogène en cœur de village et tissu plus éparé et hétérogène en frange de village ou sur les hameaux.

Ce tissu éparé, à la logique de développement plus spontanée, se compose de parcelles de tailles et formes variables accueillant des types architecturaux variés : du clos masure au pavillon récent en passant par la longère.



Plus récemment, l'arrivée de petits lotissements en entrée de village est venue renforcer l'offre de logement.

## 2. 1. Présentation du système de transport du territoire (infrastructures et offre en transports)

Le territoire de la C.C Caux-Austreberthe est maillé par plusieurs réseaux de transports structurants qui lui confèrent une bonne accessibilité routière et ferroviaire :

L'autoroute A150 traverse une partie ouest et sud du territoire et dessert la métropole rouennaise d'un côté et le pôle urbain d'Yvetot de l'autre via la sortie n° 2 (à hauteur de la zone commerciale de Barentin). Si cette autoroute fait la liaison avec le pôle urbain rouennais en 20 minutes environ (portion gratuite), elle est régulièrement embouteillée durant les heures de pointe du matin et du soir en approche de Rouen par les navetteurs de la CCCA et des territoires alentours qui travaillent<sup>1</sup> au sein du pôle urbain de Rouen. Parmi les solutions évoquées, l'aménagement d'une aire de covoiturage d'une capacité de 166 places de stationnement au niveau de la sortie n° 2 permettra de limiter l'autosolisme. L'A150 permet également de faire la jonction avec les autoroutes A151 (axe Rouen-Dieppe) et A29 (axe Le Havre-Amiens) et donc d'insérer le territoire de la CCCA au cœur de plusieurs axes autoroutiers inter-régionaux (la CCCA est un territoire

de transit pour les flux logistiques, mais également de destination avec notamment la présence de la zone commerciale de Barentin et l'usine Ferrero). Outre l'autoroute, plusieurs axes routiers desservent le territoire de la CCCA et permettent de relier les territoires limitrophes (Duclair, Yerville, Tôtes, etc.). Par ailleurs, onze bornes de recharge pour véhicules électriques<sup>2</sup> sont présentes sur le territoire (dont deux à Sainte-Austreberthe et Limésy) et contribuent à la mobilité décarbonée.

Les gares de Barentin et de Pavilly permettent au territoire d'être desservi par la ligne ferroviaire Le Havre-Rouen-Paris avec respectivement 47 et 43 trains TER<sup>3</sup> qui y font un arrêt (par jour ouvré et dans les deux sens). 15 minutes en moyenne seulement séparent ces deux gares et la gare de Rouen<sup>4</sup>. De ce fait, cette bonne accessibilité ferroviaire offre aux habitants du territoire une alternative à la voiture pour relier le pôle urbain rouennais, notamment pour des motifs contraints comme le travail ou les études. De plus, la présence de parkings (30 places pour chacune des gares) et d'arceaux à vélos (abrités) facilite les pratiques intermodales (voiture/train, vélo/train voire trottinette/train). Néanmoins, l'absence de desserte actuelle de ces deux gares par le bus et les problèmes d'accès routiers à ces deux sites ne

favorisent pas actuellement une pratique plus large de l'intermodalité<sup>5</sup>.



La ligne de bus 26Y dessert le territoire et le relie à la métropole rouennaise d'un côté et au pôle urbain d'Yvetot ainsi que la commune de Yerville de l'autre via un réseau dit en «Y» (avec la station de bus «mairie de Pavilly» comme noeud du réseau). Environ 20 arrêts de bus du territoire de la CCCA sont desservis par cette ligne de bus régionale exploitée par le transporteur VTNI. La moitié de ces arrêts sont situés sur le plateau périurbain et permettent à ses habitants de bénéficier d'une alternative à la voiture voire d'être désenclavés pour ceux qui ne sont pas motorisés. Par ailleurs, plusieurs lignes de bus scolaires desservent les établissements scolaires du territoire, dont

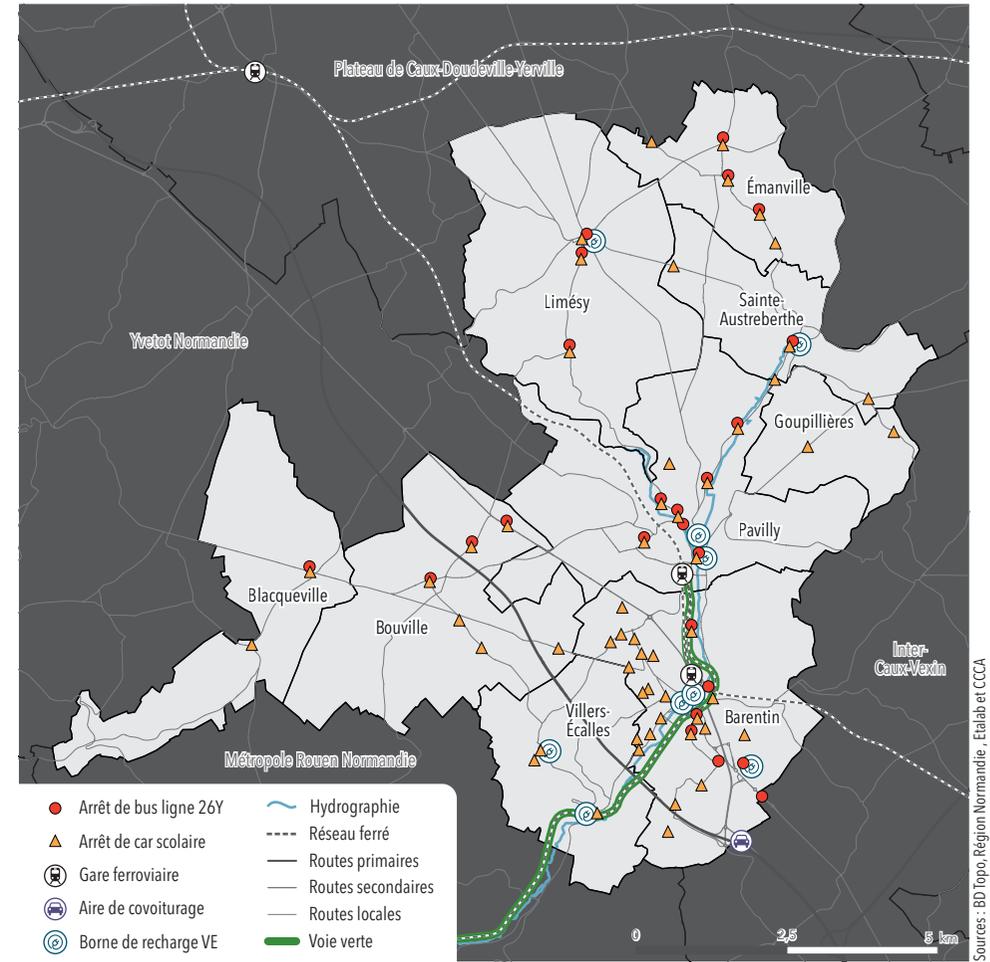
certaines en provenance d'intercommunalités limitrophes (Terroir de Caux, Caux Seine-Agglomération, etc.). En plus, les communes de Barentin et de Villers-Ecalles sont chacune A.O.T. (Autorité Organisatrice de Transports) sur leur ligne scolaire infra-communale desservant leurs établissements scolaires (les collèges et lycées de Barentin et le groupe scolaire de Villers-Ecalles).

Si peu de pistes cyclables sont présentes sur le territoire, l'aménagement de la voie verte (Voie Claude Lemesle) permet la pratique du vélo et plus généralement des mobilités douces. Cette voie qui recouvre l'ancienne voie ferrée Caudebec-en-Caux/Barentin est longue d'environ 6 kilomètres et parcourt la vallée urbaine, de Villers-Ecalles à Pavilly via Barentin. Néanmoins, peu de pistes cyclables sont aménagées sur le territoire de la CCCA et les dénivelés importants entre la vallée et le plateau ne favorisent pas la pratique du vélo. Les récentes aides instaurées par la CCCA en faveur de l'acquisition de vélos électriques pour les habitants du territoire sont destinées à encourager la pratique des mobilités douces et notamment de s'affranchir des contraintes topographiques.



1. Un projet de BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) sur la voie centrale de l'autoroute A15 a été évoqué par la CCCA et la Métropole Rouen Normandie afin de réduire les embouteillages à l'approche des deux zones d'emplois, mais aussi améliorer la qualité de l'air (source : <https://www.paris-normandie.fr/id149399/article/2020-12-17/autoroute-a150-les-maires-de-rouen-et-barentin-ont-une-idee-pour-faire-sauter>).
2. Statistiques au 1<sup>er</sup> janvier 2021 (source : ChargeMap). Huit d'entre elles ont été installées par le Syndicat Départemental d'Énergie 76, deux par la Métropole Rouen Normandie (centre commercial Mesnil-Roux) et une disponible au concessionnaire Renault de Barentin.
3. Source : OMMer (chiffres clés 2019).
4. Le projet d'un RER métropolitain (aussi appelé « tram-train ») viendrait renforcer la desserte ferroviaire du territoire de la CCCA avec la métropole rouennaise avec l'augmentation de la fréquence des trains entre Rouen et Barentin.
5. Le projet d'une nouvelle gare intercommunale (localisation prévue entre le complexe aquatique de l'Atréaumont et le Lycée Thomas Corneille) qui est actuellement en phase d'étude intègre le scénario de la création d'un pôle d'échange multimodal.

## Réseaux et offres de transports sur le territoire de la CCCA



/ Caux-Austreberthe : un territoire au développement séquencé, reflet des paradigmes urbains successifs /

### 3. Un triptyque urbain et de communes rurales qui prennent place au cœur d'un écrin agro-naturel

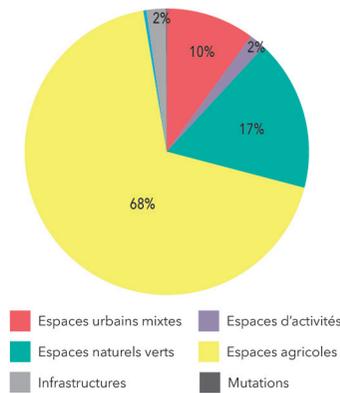
L'agence d'urbanisme de Rouen propose à ses adhérents un référentiel (Mode d'Usage de l'Espace ou MUE) afin d'observer les phénomènes d'artificialisation, de production foncière, de renaturation via une nomenclature en 18 postes. Est défini comme mutation d'usage un changement observé entre deux millésimes du MUE, ici 2009 et 2019.

Le volume de mutations d'usages du sol observé sur cette période correspond à 110 hectares. Une exploitation plus poussée des données issues du référentiel permettra de comparer le territoire à l'ensemble des intercommunalités membres de l'agence d'urbanisme, de positionner la CCCA dans le paysage du système territorial rouennais et ainsi d'apprécier les dynamiques de consommation et de production propre à l'intercommunalité.

La répartition des usages de l'espace entre 2009 et 2019 évolue peu. 85 % du territoire se composent d'espaces naturels, agricoles et forestiers, lorsque 15 % du territoire sont artificialisés (espaces résidentiels, économiques et infrastructurels).

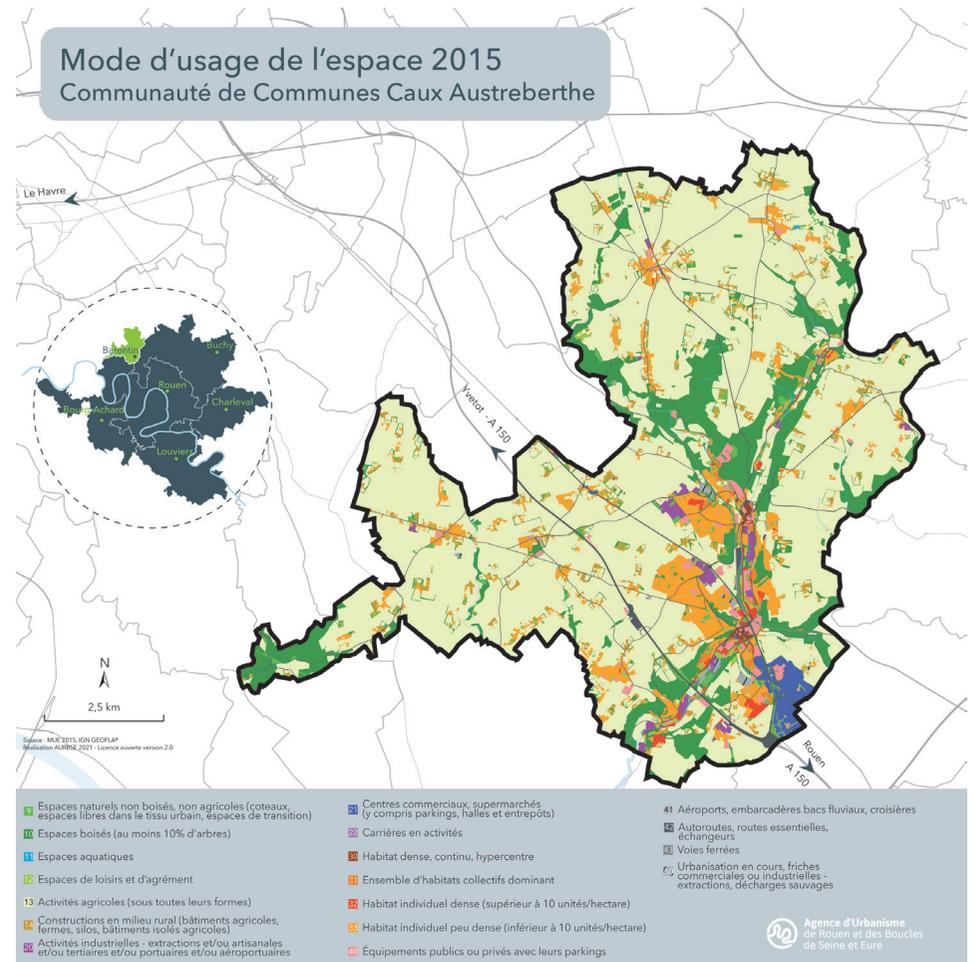
Cette répartition traduit bien la géographie du territoire composée de vallées urbanisées et de grands plateaux agricoles.

#### Répartition des usages de l'espace en 2019



Sources : AURBSE 2021

#### Cartographie du mode d'usage de l'espace 2015

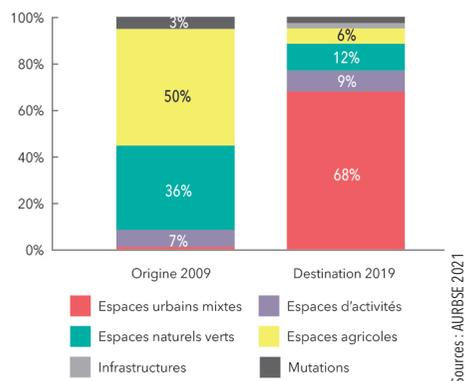


Sources : AURBSE 2021

Le graphique ci-contre illustre le volume des mutations d'usage 2009 (origine) au regard de l'usage 2019 produit (destination). De par son caractère agricole marqué, les mutations observées trouvent leurs origines sur ces espaces (50 %) mais également sur les espaces naturels verts (près, dents creuses). Parmi les nouveaux usages du sol recensés en 2015, les espaces urbains mixtes concentrent 68 % des mutations et correspondent majoritairement à la production résidentielle d'habitat individuel (60 ha). Les équipements publics sont inclus au sein des espaces urbains mixtes et comptent ainsi pour 10 % de ces mutations (à l'image de la construction du complexe aquatique intercommunal).

Avec 10 % des mutations, la production d'espaces d'activités reste plus mesurée à l'échelle du territoire et se concentre sur la zone commerciale de Barentin ainsi que sur les zones d'activités artisanales à l'image du village d'entreprises de la Rouge Grange à Pavilly.

### Mutations d'usages de l'espace entre 2009 et 2019





## > conclusion

Empreints de réalités sociales et économiques plurielles, les villes et villages de la Communauté de Communes Caux Austreberthe témoignent de logiques d'organisation et de développement différenciées qui impactent, de manière substantielle, les pratiques de mobilités.

Ainsi, la lecture paysagère, l'étude de la morphologie urbaine et l'analyse de leurs dynamiques d'évolution, proposées dans ce premier chapitre, ont constitué une étape essentielle à la compréhension du fonctionnement territorial et aux dynamiques qui en découlent.

En effet, en l'espace de plus de quarante ans, le territoire de Caux Austreberthe a connu des mutations profondes portées en premier lieu par un développement urbain en périphérie des centralités. À la fois espaces privilégiés pour l'accueil de constructions individuelles de type pavillonnaire et d'activités tertiaires, ces secteurs sont révélateurs d'un urbanisme dit « fonctionnel » où l'usage de la voiture occupe une place prépondérante pour ne pas dire indispensable.

Dès lors, si ce modèle de développement rompt avec les morphologies et les modes d'occupation historiques du territoire en engageant un processus d'uniformisation, il est également vecteur d'un nouveau rapport à la mobilité en guidant, orientant et conditionnant les choix des ménages en matière de déplacements.

Cette segmentation des espaces, au sein desquels le système de mobilité assure le liant, soulève des questionnements multiples quant aux effets induits par une dépendance plus ou moins avérée à la voiture selon les secteurs du territoire :

- Gestion des flux internes et des flux de transit
- Articulation/coordination de l'offre et services en matière de transports
- Optimisation des porosités au sein des espaces périphériques (accroches, venelles, etc.)
- Montée en compétitivité des offres alternatives à la voiture individuelle
- Prise en compte de la montée des situations de précarité en matière de déplacement

### 1. Une unité urbaine en perte d'attractivité au profit d'une campagne renouvelée

Avec 24 846 habitants au 1<sup>er</sup> janvier 2017, le territoire de la Communauté de Commune de Caux-Austreberthe a connu, sur le temps long, une croissance lente et mesurée de sa population laissant progressivement place, depuis la fin des années 2000, à un processus de stabilisation.

Si de prime abord une certaine linéarité démographique tend à se dessiner, celle-ci peut être contestée sous deux aspects : celui de la temporalité et celui de la spatialité.

Ainsi, à l'échelle de la CCCA, l'analyse des rythmes de croissance permet de distinguer nettement quatre périodes :

**1968-1982** : Une période de croissance relativement soutenue (1,5 %/an) qui s'explique principalement par la combinaison positive des mécanismes induits par la première vague de périurbanisation (la combinaison d'un solde naturel et migratoire excédentaire);

**1982-1999** : Une période de croissance modérée (0,4 %/an) entraînée par un fort repli de l'attractivité (le solde migratoire devient négatif pour la première fois) qui n'est qu'en partie compensé par un solde naturel fort;

**1999-2007** : Une période de repli de la croissance (-0,2 %/an) qui repose sur les mêmes facteurs explicatifs que sur la période antérieure exception faite, cette fois-ci, où les naissances sont en forte baisse et compensent donc, dans une moindre mesure, les départs;

**2007-2017** : Une période de stabilisation de la croissance (0,1 %/an) qui reflète un certain équilibre entre les dynamiques endogènes et exogènes responsables de la croissance.

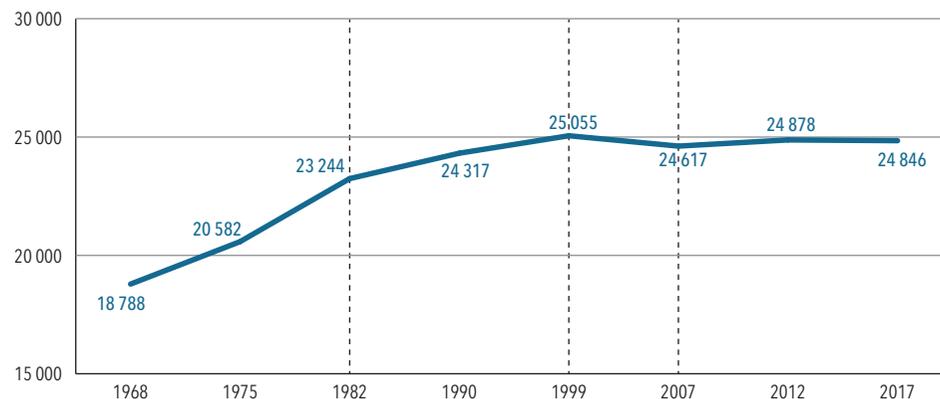
La question de la spatialité vient, dans un second temps, étayer cette analyse en révélant une dichotomie entre les tendances impulsées à l'échelle des trois communes qui composent l'unité urbaine (Barentin, Pavilly et Villers-Écalles) et celles portées par les communes des plateaux (Blacqueville, Bouville, Émanville, Goupillères, Limésy et Sainte-Austreberthe).

Dès lors, à mesure que l'unité urbaine peine à maintenir et renouveler sa population, les communes des plateaux connaissent, quant à elles, une croissance démographique soutenue et régulière.

Ainsi sur les cinq dernières années, ce phénomène de « diffusion » de la croissance, qui témoigne des difficultés actuelles rencontrées par les centralités pour maintenir leur attractivité, s'illustre sur le territoire de l'intercommunalité par :

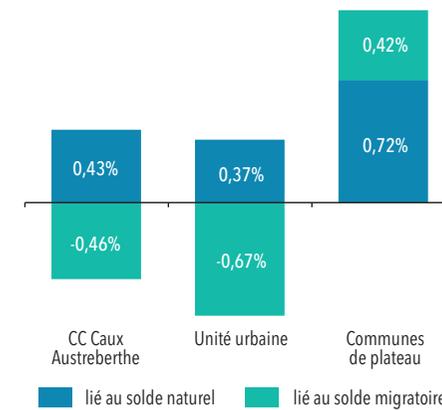
- Un solde migratoire négatif et en baisse (-0,67 %/an) sur le dernier recensement pour l'unité urbaine tandis qu'il est positif et en hausse (0,42 %/an) sur les plateaux;
- Un solde naturel positif pour l'unité urbaine, mais près de deux fois inférieur à celui enregistré sur les plateaux (respectivement 0,37 %/an contre 0,72 %/an).

Évolution de la population depuis 1968 sur la CC de Caux-Austreberthe



Sources : INSEE, Série historique

Moteurs de la croissance démographique



Sources : INSEE, RP 2017

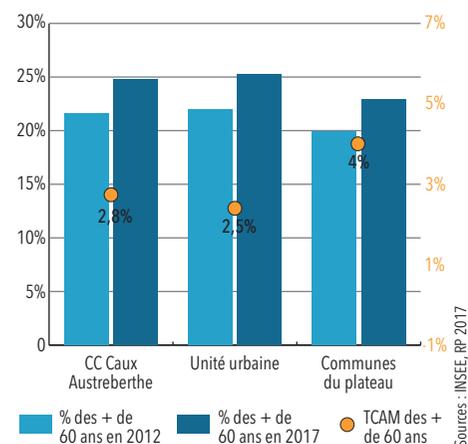
L'analyse de la structure de la population et de son évolution au fil des recensements corrobore avec ce constat de ralentissement de l'attractivité essuyé par l'intercommunalité depuis le milieu des années 80.

Force est de constater que le territoire intercommunal n'échappe pas aux mutations démographiques contemporaines que sont le vieillissement de la population et la diminution de la taille moyenne des ménages. La première se veut être le reflet de l'allongement de l'espérance de vie combiné à une baisse progressive de la natalité et la deuxième, celle des décohabitations, fruit des structures familiales nouvelles, plus petites et à géométries variables.

Sur la Communauté de Communes de Caux-Austreberthe, les manifestations les plus prégnantes de ces évolutions sont, sans doute, dans un premier temps l'augmentation du poids des 60 ans et plus dans la population entre 2012 et 2017.

En effet, en l'espace de cinq ans, la représentativité de ces classes d'âge est passée de 21,6 % à 24,8 % soit une évolution annuelle moyenne de l'ordre de 2,8 % (+ 788 personnes).

### Évolution des 60 ans et plus



Par ailleurs, sur la même période, il convient de préciser que ce phénomène de vieillissement est accentué par un recul des jeunes adultes (15-29 ans) qui voient leur poids sensiblement diminuer : passant de 18,2 % en 2012 à 16,5 % en 2017 (soit une perte sèche de 436 personnes).

Dans un second temps, si la taille moyenne des ménages – qui est de 2,3 en 2017 – tend à peindre le portrait d'une intercommunalité relativement familiale, l'analyse de la composition et de l'évolution de la structure des ménages vient, quant à elle, nuancer le propos.

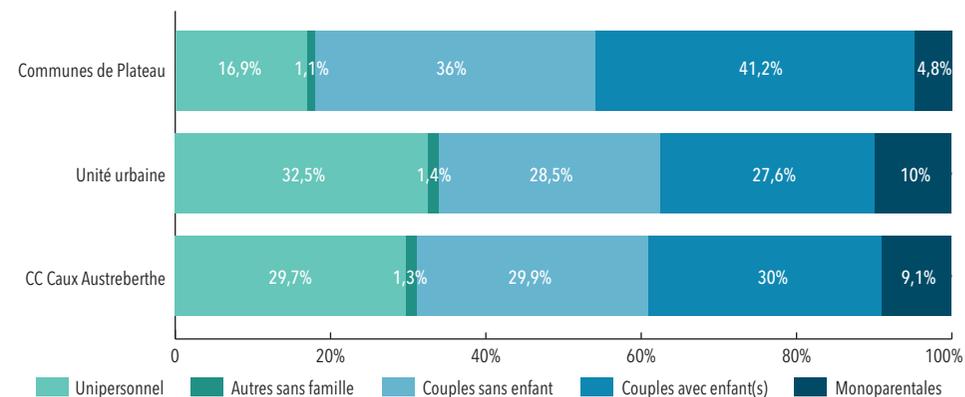
En effet, Caux-Austreberthe se caractérise par la présence d'une majorité de petites cellules de vie avec près de 60 % de ses ménages qui se composent d'une ou deux personne(s)

répartie, quasiment à parts égales, entre des ménages unipersonnels (29,7 %) et des couples sans enfant (29,9 %).

Cependant, à l'instar des dynamiques de croissance, la lecture de ces tendances à une échelle infra communautaire appuie une nouvelle fois l'existence de deux réalités territoriales contrastées :

- celle d'une unité urbaine où le vieillissement s'avère davantage marqué et où les familles se font plus discrètes
- celle d'une « campagne renouvelée » accueillant jeunes actifs avec ou sans enfant(s) attirés par un coût du foncier attractif et des produits immobiliers répondant à leurs aspirations.

### Composition des ménages en 2017

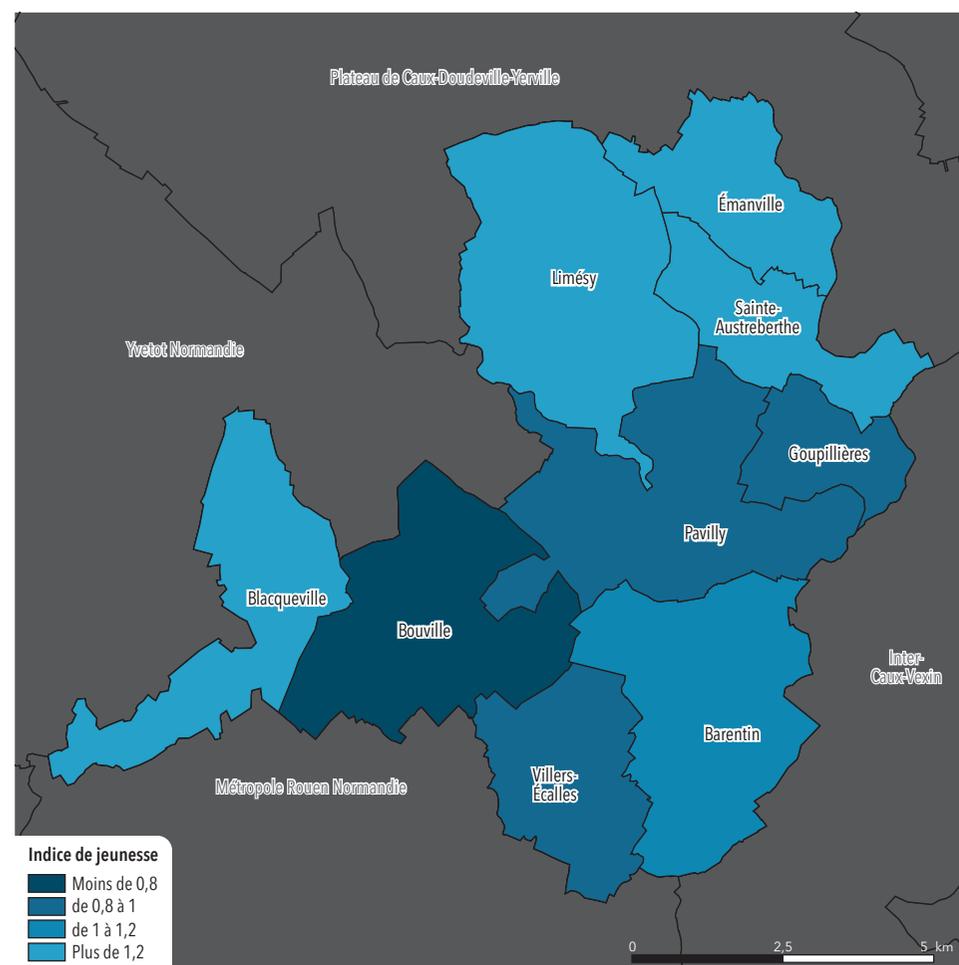


## / Caux-Austreberthe : un territoire face aux défis d'une attractivité retrouvée /

En témoigne l'indice de jeunesse de l'unité urbaine qui, pour la première fois en 2017 et contrairement à celui des communes des plateaux, passe sous le seuil de 1 indiquant une

prépondérance des plus de 60 ans sur les moins de 20 ans (dans le cas présent : 9,8 personnes de moins de 20 ans pour 10 personnes de plus de 60 ans).

### Indice de jeunesse en 2017



En outre, ce secteur de centralité connaît, comparativement aux communes des plateaux, une accentuation de ce phénomène induit par un vieillissement s'opérant « par le haut et le bas de la pyramide des âges ». Ces deux dynamiques reflètent l'hypothèse pressentie, sur ce secteur, d'un départ des familles et de l'arrivée d'ainés souhaitant bénéficier de la proximité des services et de logements davantage adaptés à leurs besoins.

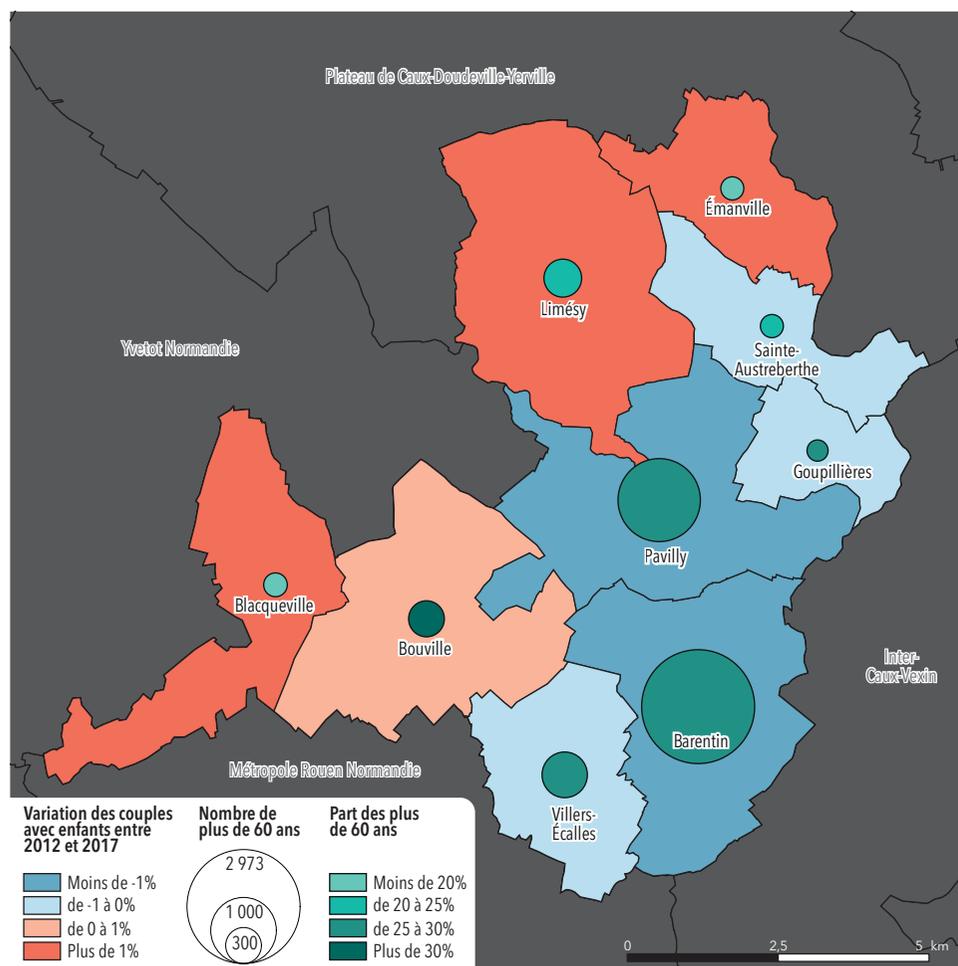
En effet, sur la dernière période intercensitaire l'unité urbaine a vu son nombre de couples avec enfant(s) diminuer de 2,4 %/an (soit une perte de près de 306 couples avec enfant(s)) et son nombre d'habitants âgés de plus de 60 ans augmenter de 2,51 %/an (soit près de 590 aînés en plus sur le secteur). (voir carte ci-contre)

A contrario, les communes des plateaux sont parvenues, au cours des cinq dernières années, à contenir la baisse de leur indice de jeunesse qui malgré un recul moyen de 0,2 point sur la période reste au-dessus de 1 (12 personnes de moins de 20 ans pour 10 personnes de plus de 60 ans en 2017).

Si globalement cette tendance permet de caractériser les communes des plateaux comme des secteurs « jeunes » il est toutefois à noter que :

- Deux des six communes subissent un vieillissement marqué caractérisé par un indice de jeunesse en baisse et inférieure à 1 (Bouville et Goupillères);
- La représentativité des plus de 60 ans est mesurée, mais, entre 2012 et 2017, elle varie plus rapidement que sur l'unité urbaine (respectivement +21,53 % contre +13,22 %).

### Variation des couples avec enfant(s) et des plus de 60 ans entre 2012 et 2017



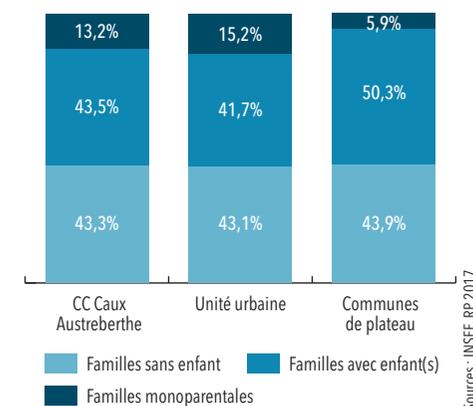
Parallèlement, quand la diminution du nombre de personnes par ménage se poursuit sur l'unité urbaine, les communes des plateaux, elles, affichent globalement une taille moyenne des ménages haute et stable (2,6 personnes par ménage depuis le début des années 2010).

Comme évoqué précédemment ce contraste s'explique principalement par une présence plus marquée de ménages familiaux sur les plateaux révélant un écart, avec l'unité urbaine, qui tend à se renforcer sur les dernières années.

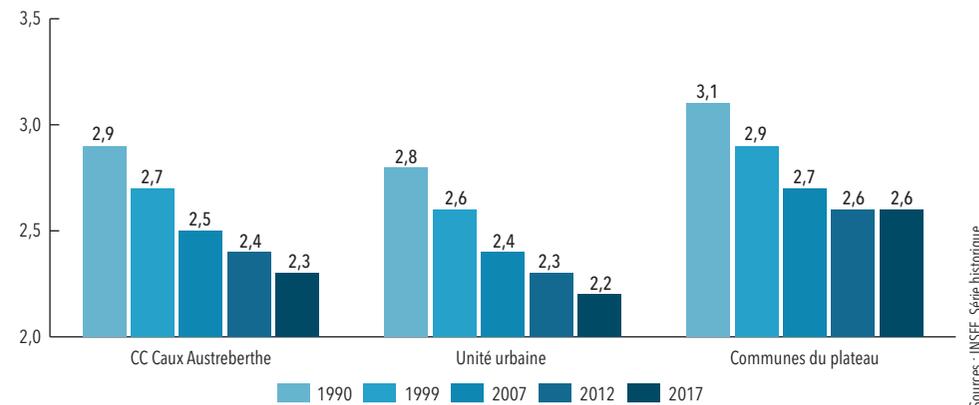
En effet, parmi les familles, 50,2 % de couples avec enfant(s) et 5,8 % de familles monoparentales résident sur les plateaux en 2017 (soit plus 83 couples avec enfants par rapport à

2012) contre respectivement seulement 41,7 % couples avec enfant(s) et 15,2 % de familles monoparentales sur l'unité urbaine.

### Composition des familles en 2017



### Évolution de la taille moyenne des ménages entre 1990 et 2017

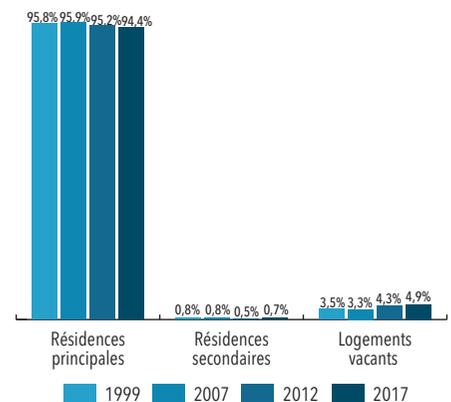


## / Caux-Austreberthe : un territoire face aux défis d'une attractivité retrouvée /

En 2017, le parc résidentiel de la Communauté de communes de Caux-Austreberthe dénombre près de 11300 logements dont l'inégale distribution spatiale renvoie, une nouvelle fois, à un phénomène de polarisation exercé par l'unité urbaine. Ainsi, à elle seule, cette dernière concentre près de 80 % de l'offre en logements sur seulement 38 % du territoire intercommunal. (voir carte ci-contre)

Sur le temps long, l'évolution du parc fait écho à celle des tendances démographiques évoquées précédemment laissant ainsi transparaître, une fois lissée, une croissance timide de l'ordre de 118 logements supplémentaires chaque année.

### Part des logements par catégorie depuis 99



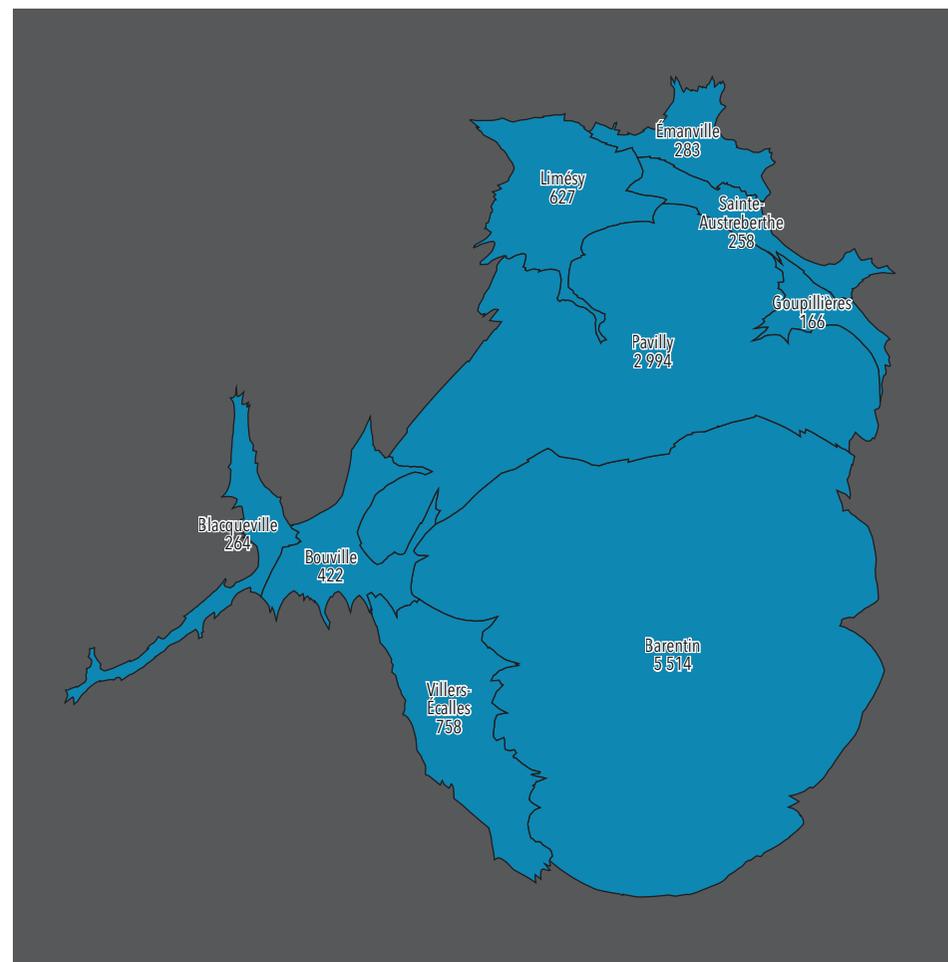
Avec plus de 94 % de logements occupés à titre de résidence principale en 2017, les résidences secondaires et les logements vacants ne représentent qu'une part infime du parc de l'intercommunalité (respectivement 0,7 % et 4,9 %).

Toutefois, il est à noter depuis 2007 que la part des résidences principales est en léger recul en lien, notamment, avec une hausse progressive du parc vacant (+ 1,6 point sur les 10 dernières années, soit environ + 210 unités) reflétant une légère détente du marché.

À l'échelle infra territoriale, si la ventilation du parc par typologie de logements (RP, RS-LO et LV) ne révèle aucune différence notable entre l'unité urbaine et les plateaux, l'évolution de leur répartition spatiale illustre, quant à elle, un processus de diffusion qui s'exerce au profit des communes des plateaux.

Aussi, ce phénomène de desserrement des centralités résultant d'un attrait grandissant pour les communes dites périurbaines se traduit par une représentativité grandissante de l'offre en logements sur les communes des plateaux : en 2017, 22 % de l'offre intercommunale y était édifée contre 20 % en 2007.

### Distribution en anamorphose du parc de logements de la CC Caux-Austreberthe en 2017



Contrairement aux territoires présentant un profil à dominante périurbain, le parc de logements de la Communauté de Communes de Caux-Austreberthe dévoile, à cette échelle, une diversité de formes urbaines (63 % de logements individuels et 37 % de collectifs) et des statuts d'occupation davantage équilibrés (56,5 % de propriétaires occupants et 42,4 % de locataires).

Néanmoins, cette réalité est largement impactée par le poids de l'unité urbaine qui concentre, à elle seule, 4/5e de parc résidentiel ayant ainsi pour conséquence de masquer des situations locales très contrastées.

Ainsi si le parc collectif semble, de prime abord, constituer une véritable alternative d'habitation qui s'offre aux ménages, le parc individuel représente, quant à lui, la forme urbaine de référence avec un poids qui oscille, selon les communes, entre 57 % et 100 % de l'offre. Ce poids du logement individuel franchit même les 97 % pour les communes des plateaux. Il est à noter que la production de logements récente confirme cette tendance puisque près de 75 % des logements commencés depuis 2006 sont des maisons.

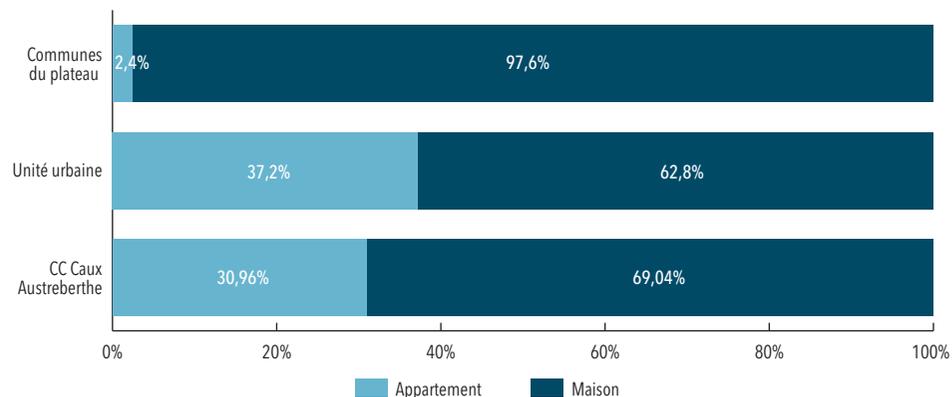
Ces formes urbaines, stables sur le temps long, impactent nécessairement d'une part, les typologies de logements disponibles à l'échelle de l'intercommunalité et d'autre part, les statuts d'occupation des résidences principales.

Le parc de très grands logements (T5 et +) est ainsi la typologie la plus représentée et cela, pour l'ensemble des neuf communes. Ils comptent pour près de 3/5e des logements sur les communes des plateaux et pour 40 % sur celles de l'unité urbaine. Le parc de petits et moyens logements est, lui, davantage développé sur l'unité urbaine qui compte environ 91 % des T1, T2 et T3 (soit 2580 logements sur les 2831 présents sur CCCA).

Enfin, l'analyse des statuts d'occupation des résidences principales par typologie de secteurs souligne une spécialisation des espaces avec :

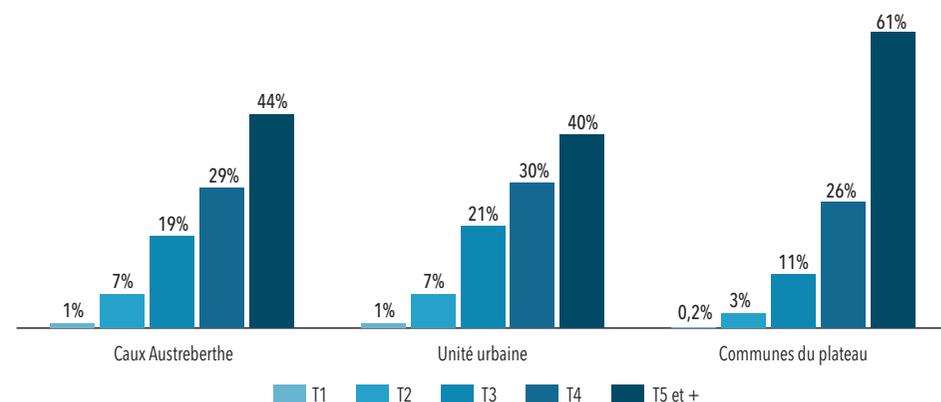
- Des plateaux largement tournés vers une accession à la propriété individuelle sur lesquels le parc locatif, qu'il soit privé ou public, est très peu présent ;
- Une unité urbaine disposant d'une offre équilibrée entre les biens à l'achat et ceux en location.

Répartition des logements par type en 2017



Sources : INSEE, RP 2017

Répartition des logements par typologie en 2017



Sources : INSEE, RP 2017

## / Caux-Austreberthe : un territoire face aux défis d'une attractivité retrouvée /

La base de données RPLS fait état, en 2020, de la présence de 3431 logements sociaux (soit 98 unités de moins qu'en 2012) sur la CCCA.

Cette offre est concentrée sur l'unité urbaine, avec près de 3323 logements, soit 97 % de l'offre sociale intercommunale.

Si le parc social est très largement orienté vers le collectif, qui représente 82 % de l'offre, des disparités demeurent entre les deux secteurs d'analyse :

Tandis que cette typologie ne représente, en moyenne, que 10 % du parc locatif des plateaux, elle peut atteindre 85 % sur l'unité urbaine.

Par ailleurs, types et typologies sont relativement liés puisque les communes qui accueillent

principalement des logements individuels proposent peu d'offre de type 1 et 2, mais disposent d'une part élevée de grands logements (entre 50 et 65 % de T4 et +).

Malgré les faibles niveaux de vacance (1 %, soit 32 unités au 1er janvier 2020) et de rotation au sein du parc social (entre 2,3 et 11,5 % selon les communes), il n'existe pas de réelle pression sur l'offre sociale.

En effet, au 31 décembre 2019, 651 demandes de logements sociaux sont exprimées sur le territoire. Parallèlement, ce sont 303 attributions qui ont été réalisées au cours de l'année 2019. Ainsi, une faible pression de la demande est observée avec deux demandes pour une attribution.

Après avoir connu une activité de la construction soutenue entre 1968 et 1990 (près de 40 % du parc de l'intercommunalité a été édifié sur cette période), Caux-Austreberthe subit depuis la fin des années 1980 un ralentissement drastique de la construction neuve.

En effet, au cours de la décennie passée, 74 logements ont été commencés chaque année sur l'intercommunalité. Deux périodes peuvent néanmoins être observées :

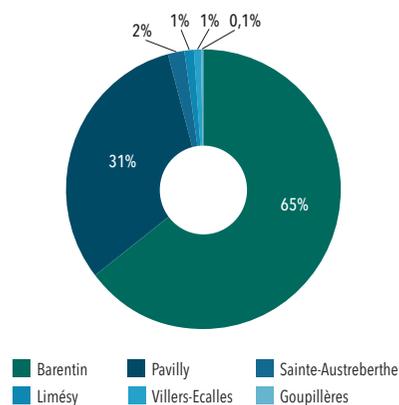
De 2007 à 2013, le rythme moyen de construction est de l'ordre de 138 logements par an avec, comparativement à la période suivante, un dynamisme marqué de la construction en collectif (plus de 40 % des édifications certaines années).

Il est à noter qu'au cours de l'année 2013, le nombre de logements commencés augmente de manière significative (+ 59 unités par rapport à 2012). Cet épiphénomène s'explique en grande partie par la réalisation d'opérations de logements de types « individuels groupés » et « collectifs » sur la commune de Pavilly.

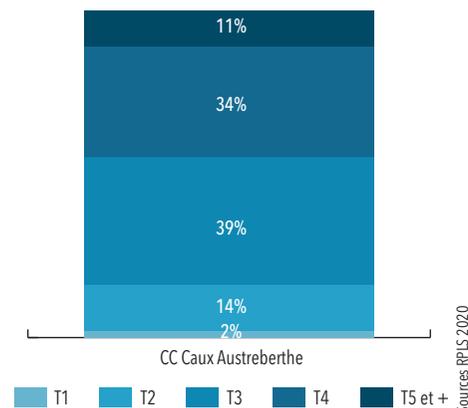
À partir de 2014, le rythme de construction baisse fortement, à 68 unités par an, du fait d'une activité de la construction à destination de logements collectifs quasi à l'arrêt (seulement 18 unités en 4 ans).

Ce ralentissement de la production concerne tant les communes de l'unité urbaine que celles situées sur les plateaux.

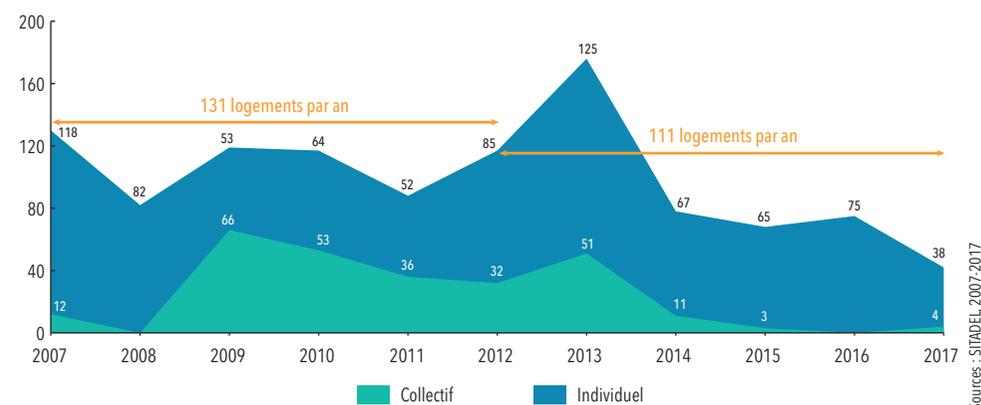
### Répartition du parc social



### Logements sociaux selon leur taille



### Nombre de logements commencés par an sur la CC Caux-Austreberthe



L'exploitation des données des demandes de valeurs foncières 2018 a permis de positionner le territoire au regard des EPCI limitrophes et jauger des dynamiques du marché immobilier local.

L'analyse s'est concentrée sur les produits immobiliers les plus représentatifs du parc de logement à savoir :

- Les logements individuels de grande taille (4-5 pièces sur un terrain compris entre 500 et 1 000 m<sup>2</sup>)
- Les logements individuels de taille moyenne (3-4 pièces sur un terrain inférieur à 500 m<sup>2</sup>)
- Les terrains à bâtir
- Les appartements toutes typologies confondues (bien que minoritaires dans la composition du parc de logement)

L'analyse révèle que le marché immobilier est sur certains segments du parc au-dessus des moyennes constatées à l'échelle du territoire de comparaison, notamment en matière de maisons de grande taille et sur les terrains à bâtir. Le territoire reste néanmoins attractif au regard des EPCI de première couronne métropolitaine à l'image de l'intercommunalité Inter-Caux-Vexin.

### Exploitation des demandes de valeurs foncières 2018

	Maison 4-5 pièces (terrain entre 500 et 1 000 m <sup>2</sup> )	Maison 3-4 pièces (terrain inférieur à 500 m <sup>2</sup> )	Terrain à bâtir (prix médian m <sup>2</sup> )	Appartement (prix médian m <sup>2</sup> toutes typologies)
CC CAUX AUSTREBERTHE	176 000 €	112 000 €	81 €	1 523 €
CC PLATEAU DE CAUX-DOUDEVILLE-YERVILLE	130 000 €	99 050 €	35 €	1 932 €
CC TERROIR DE CAUX	144 500 €	90 000 €	39 €	1 439 €
CA CAUX SEINE AGGLO	150 000 €	100 160 €	60 €	1 321 €
CC YVETOT NORMANDIE	165 000 €	119 720 €	87 €	1 822 €
CC INTER-CAUX-VEXIN	190 000 €	125 000 €	81 €	1 677 €
METROPOLE ROUEN NORMANDIE	204 300 €	140 000 €	118 €	2 111 €
MOYENNE	165 686 €	112 276 €	71 €	1 689 €

Source : DVF 2018

Les données du fichier détail INSEE «Migrations résidentielles» permettent de reconstituer les migrations entre le lieu de résidence actuel et le lieu de résidence antérieure à travers un ensemble d'indicateurs. Si les données sont millésimées (basées sur le lieu de résidence un an auparavant), la comparaison diachronique n'est possible qu'à partir de l'année 2013, étant donné que les années précédentes ont été basées sur le lieu de résidence cinq ans auparavant. Ces données, issues de l'exploitation complémentaire, renseignent sur les migrations résidentielles des individus de plus 5 ans (rattachés au ménage).

En 2017, ce sont au total un peu plus de 1430 ménages qui ont effectué une migration résidentielle en lien avec le territoire de Caux-Austreberthe. Si 45 % d'entre eux (soit 638 ménages) quittent le territoire cette année-là, 568 ménages viennent, quant à eux, s'y installer et 226 ménages résidents déménagent au sein d'un autre logement de l'intercommunalité.

Ainsi, le cumul des migrations résidentielles internes et entrantes (794 mouvements) témoigne de la capacité du territoire à attirer et maintenir des ménages dans la mesure où ces derniers restent supérieurs aux migrations résidentielles sortantes.

Par ailleurs depuis 2013, une augmentation des migrations de l'ordre de 12 % sur le territoire est observée (soit environ 153 ménages supplémentaires).

Cette dynamique implique, entre ces deux dates, un renouvellement plus important de la population. Ainsi, quand en 2013 les départs et les arrivées représentaient respectivement 2,1 % et 2,3 % de la population intercommunale, ils comptent désormais pour 2,3 % et 2,6 % en 2017.

Toutefois, il convient de nuancer quelque peu ce propos en précisant que si la mobilité résidentielle en lien avec le territoire de Caux-Austreberthe a augmenté ces 4 dernières années, l'attractivité effective du territoire sur les ménages résidents et nouveaux s'est, quant à elle, infléchi de 0,4 point sur la période.

Enfin, l'analyse de l'origine/destination de ces migrations résidentielles révèle des interactions privilégiées avec les EPCI limitrophes de la CCCA :

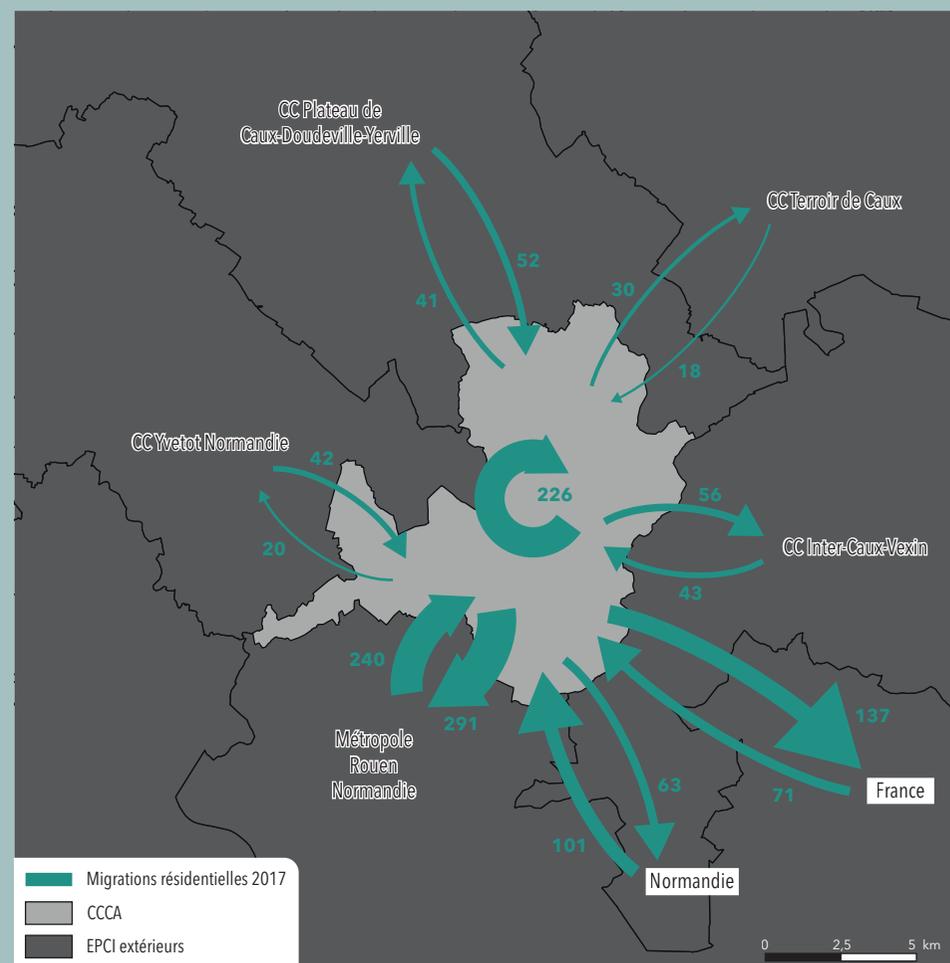
- Plus de 7 ménages sur 10 nouvellement arrivés sur la CCCA sont originaires d'un EPCI limitrophe ;
- Près de 7 ménages sur 10 quittant la CCCA s'installent dans un EPCI limitrophe ;

Afin de compléter ce portrait et permettre une mise en évidence de

certains phénomènes structurels, il est proposé, ci-dessous, une analyse croisée des profils socio-démographiques (CSP, âges, type d'activité, statut d'occupation) par types de

migrations (internes, entrantes et sortantes) et secteurs géographiques (communes de l'unité urbaine versus communes des plateaux).

Migrations résidentielles d'échanges entre la CCCA et les territoires limitrophes durant l'année 2017 (par nombre de ménages)



Sources : INSEE, RP fichiers détaillés 2017 et IGN, BD TOPO

### Migrations résidentielles internes

Au cours de l'année 2017, près de 230 ménages résidants de la CCCA ont procédé à un changement de résidence en direction d'une autre commune de cette même intercommunalité.

Si l'analyse des mouvements résidentiels internes confirme le rôle prégnant de l'unité urbaine dans l'organisation des parcours résidentiels, elle permet aussi d'illustrer l'attractivité grandissante des communes des plateaux vis-à-vis de la population locale.

En effet, dans près de 60 % des cas, les ménages originaires de l'unité urbaine effectuent un changement de résidence au sein de cette aire de centralité occasionnant, pour les 40 % restant, une migration en direction des plateaux.

Comparativement à l'année 2013, ce phénomène de « détente » de l'aire de centralité s'est accentué avec, pour explications, une propension plus forte de ménages qui quittent l'unité urbaine pour s'installer sur les plateaux (+11 points) couplée à une attractivité moindre de l'unité urbaine (baisse significative des flux résidentiels au sein et en direction de ce secteur).

Ces dynamiques, comparables à d'autres secteurs en France, sont les témoins de stratégies résidentielles

dont les motivations restent largement orientées par l'adéquation entre trajectoires de vie, aspirations et réalités de l'offre en logements.

Ainsi, l'analyse du profil de ces ménages permet de distinguer de logiques d'implantation résidentielles différenciées que l'on soit, actif ou retraité, propriétaire ou locataire de son bien.

Dès lors, en 2017, si les mouvements résidentiels des retraités s'effectuent exclusivement au sein et en direction de l'unité urbaine, et ce, principalement vers le parc locatif (84 % des ménages retraités ayant changé de logement l'ont fait en direction du parc locatif de l'unité urbaine), ceux des actifs présentent des logiques d'implantation plus diversifiées :

- Sur les 175 ménages actifs ayant changé de résidence, 49 % ont fait le choix de rester sur l'unité urbaine, 13,5 % de venir s'y installer et 37,5 % de la quitter pour s'installer sur les plateaux.
- À l'échelle de la CCCA, ces mouvements s'opèrent majoritairement en direction du parc locatif (59 % des emménagements contre 39 % en propriété).

Toutefois, la part des emménagements en propriété devient plus importante lorsque les ménages actifs s'installent sur les plateaux,

un phénomène à mettre en lien avec les caractéristiques du parc de logements présents sur ces secteurs (47 % des ménages actifs

emménageant sur une commune des plateaux sont propriétaires contre 33 % des ménages actifs pour l'unité urbaine).

Migrations résidentielles internes à la CCCA durant l'année 2017 (par nombre de ménages)



Sources : INSEE, RP fichiers détaillés 2017 et IGN, BD TOPO

### Migrations résidentielles entrantes

Au cours de l'année 2017, près de 570 nouveaux ménages sont venus s'installer sur la Communauté de Communes de Caux-Austreberthe (soit environ 70 ménages supplémentaires par rapport à 2013).

Il existe, en matière d'attractivité résidentielle, de réelles disparités entre les communes de l'unité urbaine et celles des plateaux.

En effet, en captant près de 87 % des ménages nouvellement arrivés sur le territoire de la CCCA, les trois communes de l'unité urbaine constituent le principal point d'entrée de l'intercommunalité. Il est à noter que 65 % de ces ménages entrants s'installent sur la commune de Barentin.

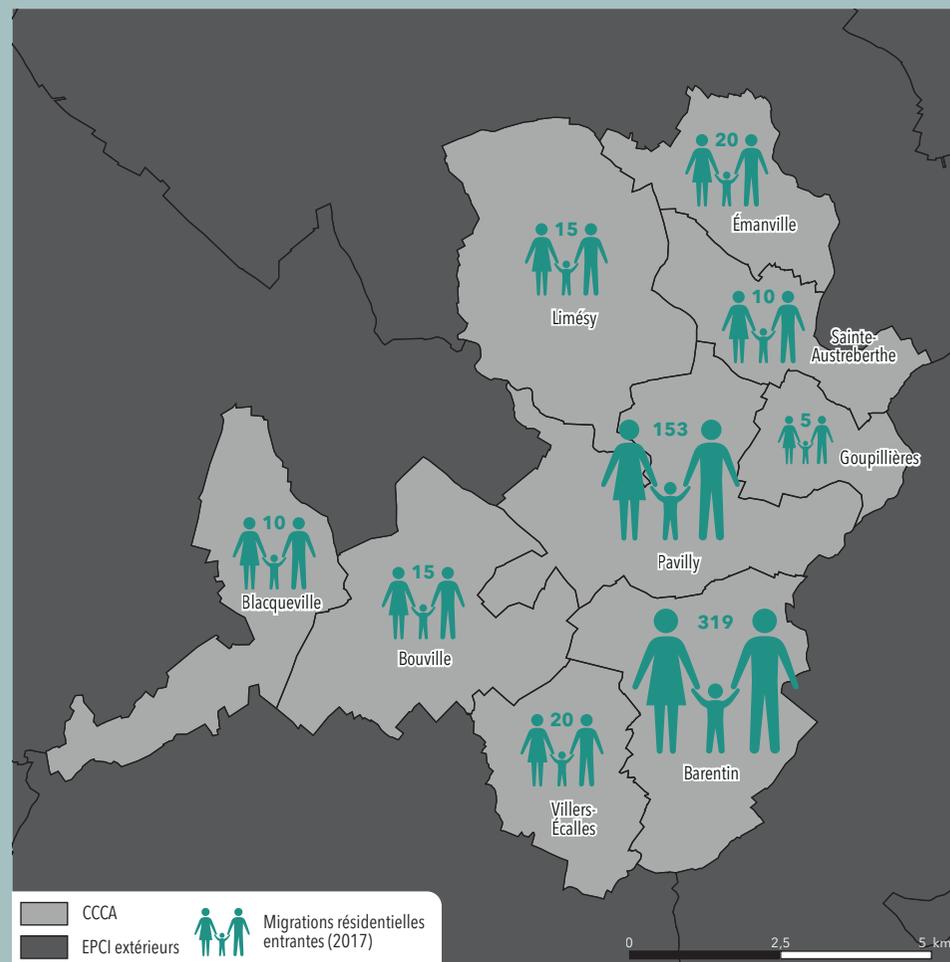
Les communes des plateaux, quant à elles, ne captent que 13,3 % des ménages arrivant sur l'intercommunalité. Ces derniers se distribuent de manière relativement homogène sur les 6 communes des plateaux.

L'analyse du profil de ces nouveaux ménages permet de mettre en évidence les éléments suivants :

- Le territoire de Caux-Austreberthe attire principalement des actifs (70 % des ménages arrivants), puis de manière quasi équivalente des chômeurs et des retraités (respectivement 15 % et 13 % des ménages arrivants).

- Tandis que les chômeurs et les retraités nouvellement arrivés sur la CCCA s'installent quasi exclusivement sur une commune de l'unité urbaine (97 % d'entre eux) les actifs, quant à eux, présentent des logiques d'implantation plus variées (18 % des emménagements ayant eu lieu sur les communes des plateaux).
- En 2017, 7 ménages sur 10 nouvellement arrivés ont emménagé au sein du parc locatif (dont 45 % au sein du parc locatif social) contre un peu plus de 1 ménage sur 4 sur le parc en propriété.
- Cette distinction vis-à-vis du statut d'occupation va de pair avec l'âge du ménage arrivant. Ainsi, l'arrivée en propriété sur le territoire de Caux-Austreberthe est plus marquée chez les 60 ans et plus (60 % des ménages arrivant pour les sexagénaires et plus) que chez les ménages de moins de 35 ans (23 %) et de 35 ans à 59 ans (24 %).

### Migrations résidentielles entrantes de la CCCA durant l'année 2017 (par nombre de ménages)



### Migrations résidentielles sortantes

Au cours de l'année 2017, près de 640 ménages résidants de la CCCA ont quitté l'intercommunalité pour s'installer sur un autre territoire (soit environ une perte supplémentaire de 70 ménages par rapport à 2013).

À l'instar des flux résidentiels entrants, ces départs ne touchent pas de manière uniforme l'ensemble des communes de l'intercommunalité.

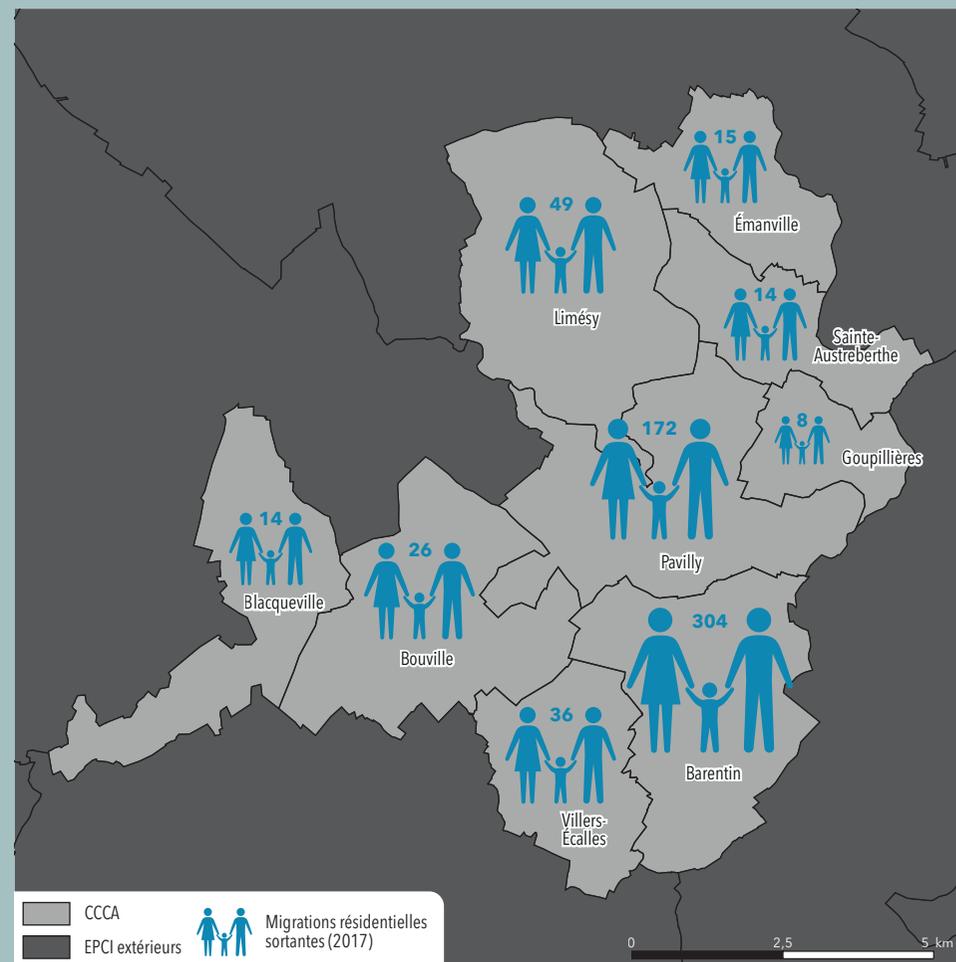
Ainsi, si de prime abord l'unité urbaine apparaît comme le secteur ayant enregistré le plus de départs au cours de l'année 2017 (80 % des ménages résidants quittant le territoire étaient originaires de cette centralité), une fois rapporté à la population effective, il s'avère que certaines communes des plateaux présentent un taux de mobilité supérieure.

C'est le cas notamment de Limésy qui, en 2017, dénombre 49 ménages ayant effectué un déménagement en direction d'une commune non comprise dans le périmètre de la CCCA (soit 3,2 % de sa population contre 2,6 % en moyenne pour les communes de l'unité urbaine).

L'analyse du profil des ménages quittant le territoire de la CCCA permet de mettre en évidence les éléments suivants :

- Le territoire de Caux-Austreberthe perd principalement des actifs (79 % des ménages sortants), puis de manière quasi équivalente des retraités et des chômeurs (respectivement 9 % et 7 % des ménages sortants).
- Près de 4 ménages actifs sur 5 quittant la CCCA ont moins de 35 ans. Il est à noter que, rapporté à la population des 15-29 ans, le départ des jeunes actifs est davantage marqué sur les communes des plateaux.
- En 2017, sur l'ensemble des ménages ayant quitté le territoire de Caux-Austreberthe 72 % ont emménagé au sein du parc locatif (dont 52,5 % au sein du parc locatif des EPCI limitrophes) contre un peu plus 24 % sur le parc en propriété (dont 75 % au sein du parc en propriété des EPCI limitrophes).

### Migrations résidentielles sortantes de la CCCA durant l'année 2017 (par nombre de ménages)



Sources : INSEE, RP fichiers détaillés 2017 et IGN, BD TOPO

## 2. Un tissu économique et un marché de l'emploi qui témoignent d'une certaine fragilité

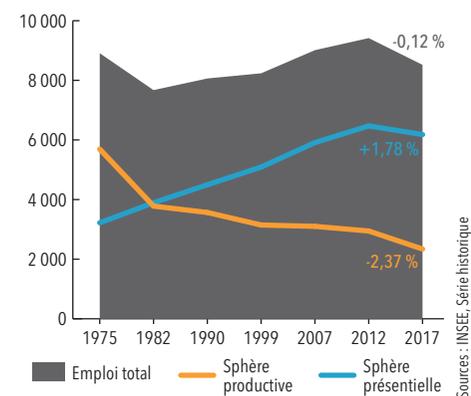
Inscrit au cœur de la zone emploi de Rouen, le territoire de la Communauté de Communes de Caux-Austreberthe représente, en 2017, un bassin économique de près de 8750 emplois et 1585 établissements.

À l'échelle de l'intercommunalité, la distribution des emplois au lieu de travail suit la même logique que celle de la population en dessinant un axe économique au cœur de la vallée de l'Austreberthe. Ainsi, en concentrant près de 93 % des emplois du territoire (dont 66 % sur la seule commune de Barentin), l'unité urbaine apparaît comme le poumon économique de la CCCA autour duquel s'organise un tissu d'emplois plus diffus sur les plateaux.

L'analyse de l'indice de concentration de l'emploi vient appuyer ce constat de polarisation de l'appareil économique avec, sur l'année 2017 en moyenne : 10 emplois pour 10 actifs occupés résidant sur la zone de l'unité urbaine contre 2,8 emplois pour 10 actifs occupés résidant sur les communes des plateaux confirmant ainsi, pour ces dernières, leur caractère résidentiel dominant.

Au cours des cinq dernières années, l'intercommunalité a connu une perte d'emploi de l'ordre de - 6,4 % (soit une perte sèche de près de 600 emplois) ramenant ainsi l'emploi à un niveau légèrement en deçà de celui observable en 2007. Bien que cette « contraction » de l'emploi concerne, à hauteur de 89 % ceux présents sur l'unité urbaine, elle apparaît proportionnellement plus forte pour les communes des plateaux qui, par rapport au volume d'emplois existants en 2012, enregistrent une destruction de l'ordre de 10 % contre 6 % pour les communes de l'unité urbaine.

### Évolution de l'emploi par sphère depuis 1975

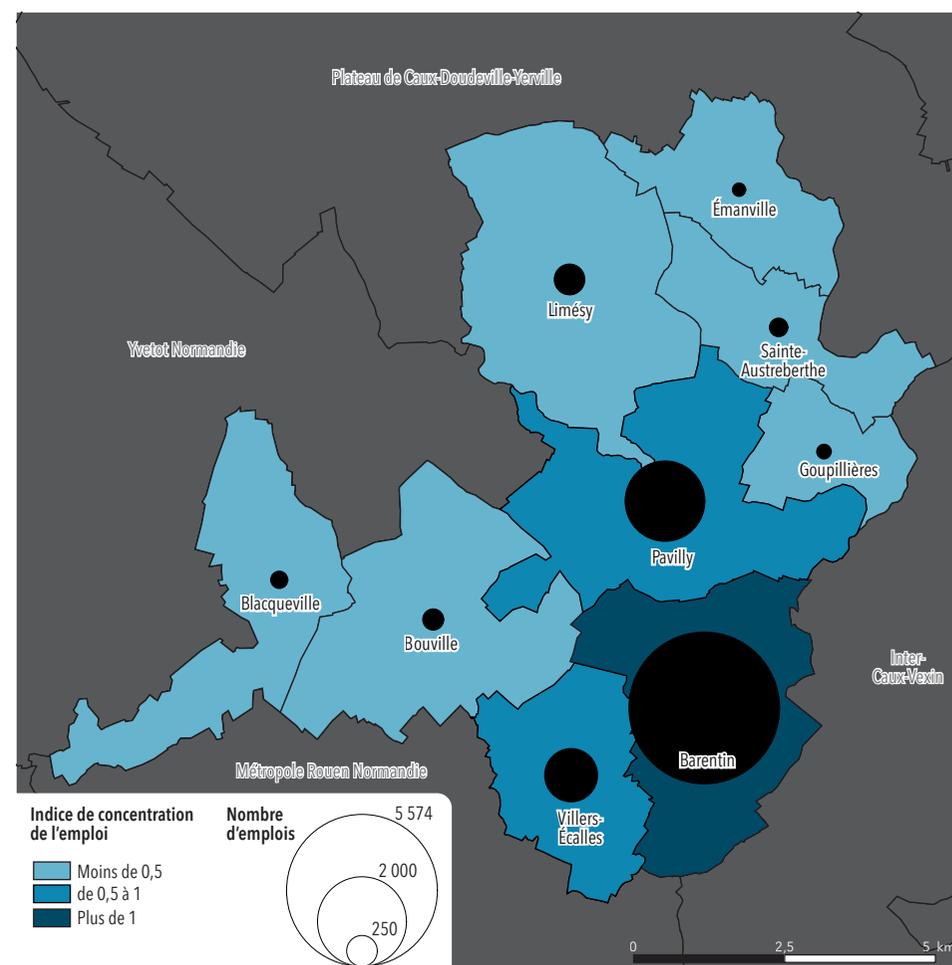


En outre, si l'analyse comparée de l'évolution des emplois par sphères économiques illustre sans conteste un processus de tertiarisation à l'œuvre depuis la fin des années 60,

elle permet également de mettre en lumière le recul, récent et inédit, des emplois présentsiels (- 291 emplois soit une inflexion de l'ordre de 4,5 % sur la période 2012-2017) sur l'intercommunalité.

Un phénomène qui, cumulé à la baisse progressive et linéaire des emplois productifs, explique l'inversion récente de la courbe de croissance de l'emploi.

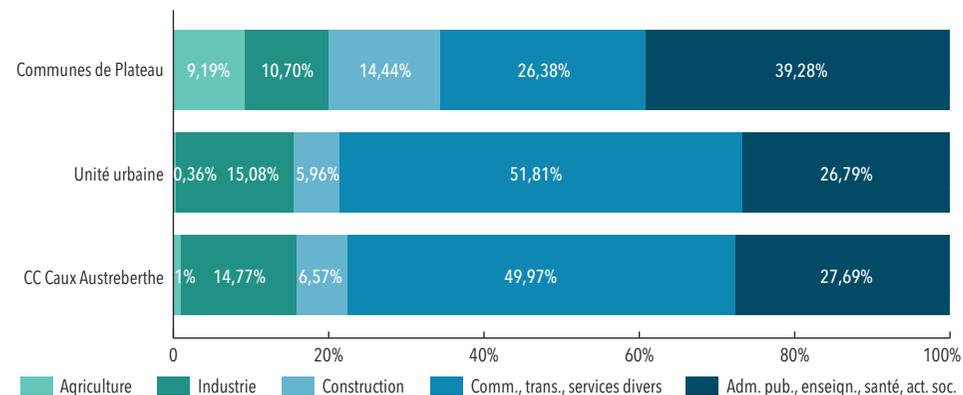
### Indice de concentration de l'emploi et nombre d'emploi au lieu de travail en 2017



En peignant le portrait d'un territoire dont l'économie locale est très largement tournée vers la satisfaction des besoins liés au fonctionnement du territoire – en 2017, les secteurs d'activités du commerce, des services divers, du tertiaire marchand et non marchand rassemblent plus de 77 % des emplois – l'approche sectorielle de l'emploi permet de nuancer ce constat en esquisant quelques distinctions locales telles que :

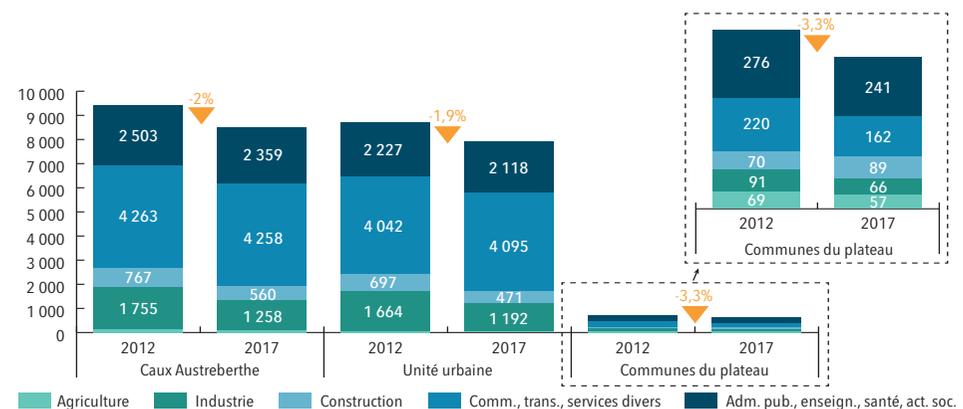
- En fond de vallée, une concentration plus importante des emplois industriels est observée (15 % contre 10,7 % sur les plateaux) et tertiaires (78,6 % contre 65,6 % sur les plateaux). Une réalité qui traduit d'une part, la persistance d'un tissu industriel historique en mutation et d'autre part, le poids grandissant des fonctions administratives et commerciales accueillies
- Sur les communes des plateaux, une distinction est observée entre un profil agricole plus marqué (9 % des emplois contre 0,4 % sur l'unité urbaine) et une filière de la construction plus affirmée (14,4 % contre 6 % sur l'unité urbaine)

### Répartition des emplois par grands secteurs d'activités en 2017



Sources : INSEE, RP 2017

### Évolution de l'emploi par grands secteurs d'activités et variation annuelle entre 2012 et 2017



Sources : INSEE, RP 2017

L'analyse fonctionnelle de l'emploi propose, quant à elle, des regroupements de professions dans le but de faire apparaître des grandes fonctions transversales.

Elle démontre qu'il existe à l'échelle de la Communauté de Communes de Caux-Austreberthe, une certaine spécialisation de l'emploi autour des secteurs de la distribution (1600 emplois soit 19 % des emplois du territoire) et des services de proximité (1162 emplois soit 14 % des emplois du territoire).

Néanmoins, seule la première des deux fonctions transversales peut être considérée comme une spécificité de Caux-Austreberthe dans la mesure où, à l'échelle du grand territoire (AURBSE), la fonction de distribution ne représente que 7 % des emplois soit 16 points de moins que sur la CCCA.

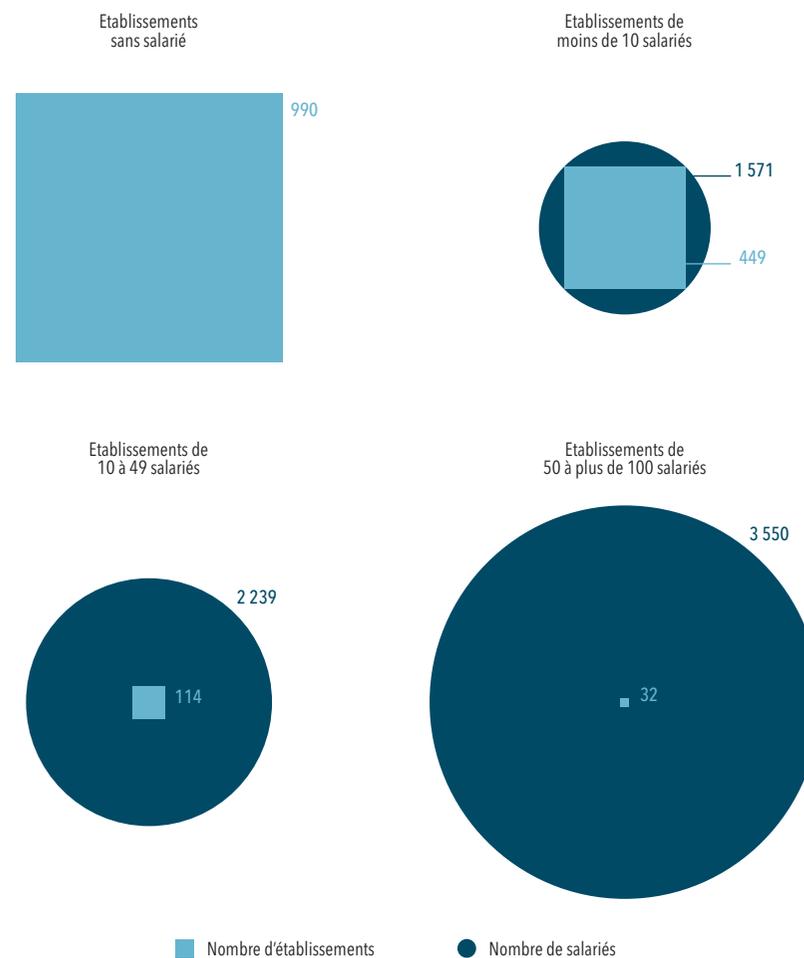
Enfin, le tissu économique de la Communauté de Communes de Caux-Austreberthe regroupe, au 31 décembre 2015, 1585 établissements actifs et se caractérise par une très forte densité d'entreprises de petite taille (unipersonnel ou moins de 10 salariés). Ainsi, sur l'ensemble des établissements, les entités de moins de 10 salariés représentent 91 % des structures actives et regroupent 1571 emplois salariés (soit 21 % des postes).

Toutefois, le tissu d'établissements comprenant entre 50 et 100 salariés s'impose comme le plus condensé et celui qui pourvoit le plus d'emplois sur l'intercommunalité. En effet, au 31 décembre 2015, si les grands établissements ne représentent que 2 % des établissements actifs du territoire ils concentrent, pour autant, près de la moitié des effectifs salariés du territoire (3 550 salariés soit 48 % des effectifs salariés du territoire).

Dès lors, cette situation soulève deux principaux constats :

- Le poids de grandes entreprises du territoire qui occupent une place stratégique sur le marché de l'emploi local.
- L'existence d'une faible dispersion des effectifs salariés sur le territoire pouvant induire, de manière plus ou moins prononcée selon le secteur d'activité concerné, des situations de forte dépendance.

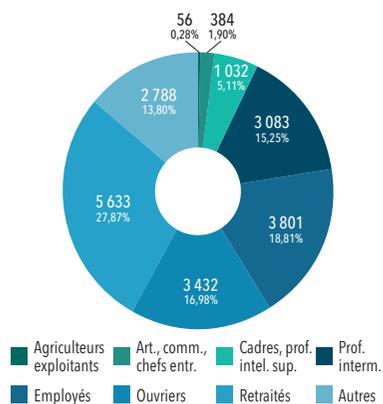
### Répartition des établissements selon leur effectifs salariés en 2017



La population active de la CCCA représente en, 2017, 11 824 personnes, soit environ 48 % de la population résidente du territoire, tout âge compris, et 76 % de la population en âge de travailler (15-64 ans). Les inactifs comptent, quant à eux, pour 24 % des 15-64 ans, avec 37 % de retraités et 34 % d'étudiants.

Parallèlement à la baisse de la population observée ces cinq dernières années (-0,1 %), la population active a, elle aussi, connu une diminution significative de l'ordre de -2,8 % sur la période, soit l'équivalent d'une perte de 340 actifs.

### Population 15 ans et + par PCS en 2017



Sources : INSEE, RP 2017

Dans les faits, ce recul se traduit par une perte simultanée d'actifs occupés (- 325 personnes entre 2012 et 2017) et de retraités (-226 personnes), reflétant ainsi un repli de l'attractivité économique et dans une moindre mesure, résidentielle, de Caux-Austreberthe.

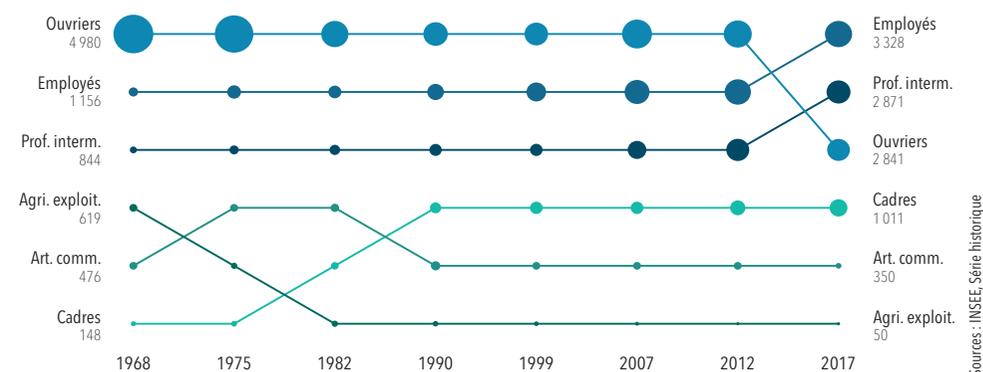
Par ailleurs, la baisse sensible du nombre d'actifs résidents et ayant un emploi sur le territoire (- 348 entre les deux derniers recensements), moins importante que le nombre d'emplois ayant été détruit sur la période (-596 emplois), illustre sans conteste les effets de la périurbanisation dans un contexte d'influences métropolitaines grandissantes : l'affirmation d'une fonction résidentielle au détriment de la fonction économique.

On retrouve sur le territoire de la Communauté de Communes de Caux-Austreberthe en 2017, l'héritage caractéristique d'un territoire industriel avec un poids important des emplois ouvriers (26,8 %), employés (38,2 %) et autres professions intermédiaires (20,6 %).

Si, sur le temps long, l'analyse de la structure socio-professionnelle confirme une certaine prégnance et régularité de ces CSP, elle illustre également les mutations à l'œuvre sur le territoire avec, un poids des ouvriers et agriculteurs en constante baisse (respectivement -33,4 points

et 7 points depuis 1968) tandis que les employés et professions intermédiaires et les cadres sont en constante augmentation.

### Evolution du profil de la population active occupée par PCS depuis 1968



Sources : INSEE, Série historique

L'exploitation de la base de données MOBPRO de l'INSEE (fichiers détails) permet de caractériser spécifiquement les flux de déplacements domicile-travail<sup>1</sup> à travers un ensemble d'indicateurs géographique (commune de résidence, commune du lieu de travail, etc.), professionnel (temps de travail, statut professionnel, etc.) et socio-démographique (âge, nombre de personnes du ménage, etc.) de la personne enquêtée (individus actifs de 15 ans et plus ayant un emploi).

Comme les données sont issues d'enquêtes, un redressement statistique a été appliqué à l'aide de coefficients de pondération. De ce fait, il est conseillé d'exploiter avec précaution les effectifs inférieurs à 200 individus afin d'éviter une trop grande imprécision statistique (écart avec la réalité).

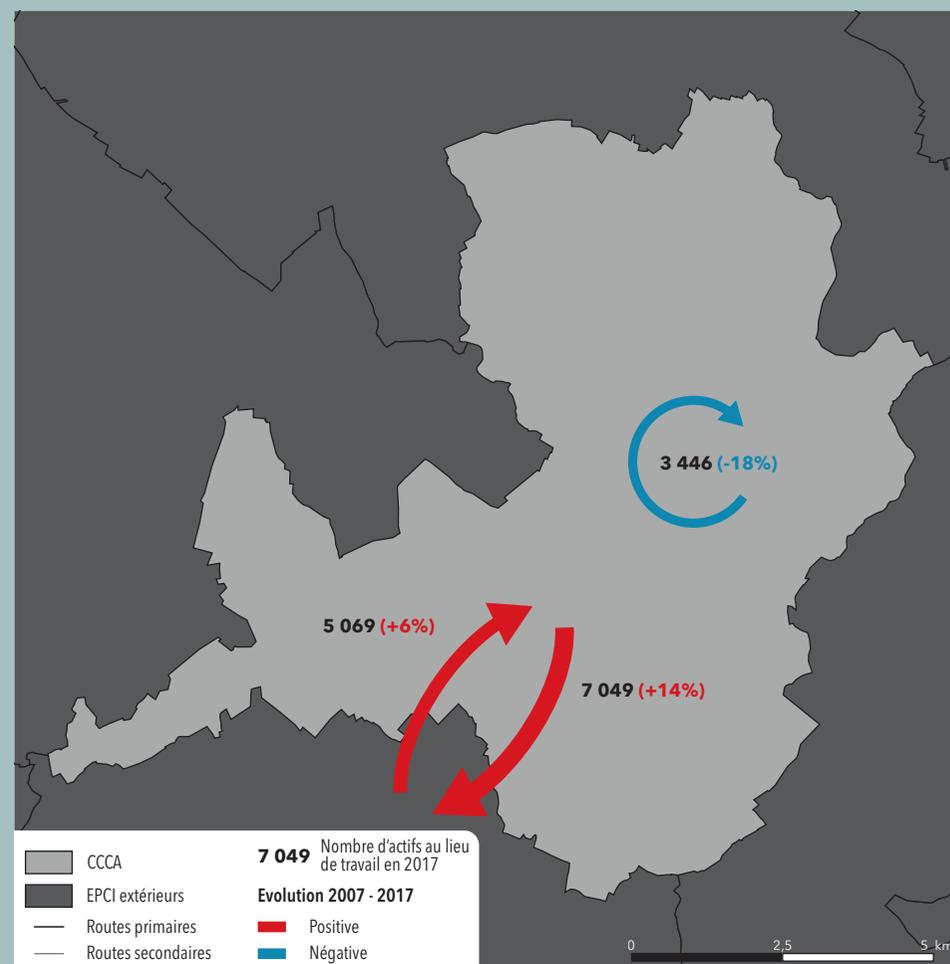
L'annualisation des données MOBPRO permet le travail de comparaison sur une période de plusieurs années. Le choix a été fait de traiter les données de 2007, 2012 et 2017 afin de pouvoir analyser l'évolution des flux professionnels durant les périodes pré- et post- crise économique mondiale qui a débuté en 2008 en France. Elle a eu comme conséquence la destruction de nombreux emplois et une hausse continue du chômage jusqu'à début 2015 (de 6,8 % au premier trimestre 2008 à

10,2 % au deuxième trimestre 2015) avant une baisse jusqu'à début 2020<sup>2</sup> (7,0 % au deuxième trimestre).

En 2017, 7 049 personnes de la CCCA qui travaillent à l'extérieur de leur territoire. Ces flux professionnels sortants ont connu une forte progression entre 2007 et 2017 (+14,1 %) même si un fléchissement dans la dynamique depuis 2012 est constaté (+ 2,9 % entre 2012 et 2017 contre + 10,8 % entre 2007 et 2012).

Les flux professionnels sortants sont deux fois plus nombreux que les flux professionnels internes (3445). Les flux professionnels entrants représentent 5070 déplacements en 2017, mais avec une dynamique différenciée qui s'exprime par une hausse entre 2007 et 2017 (+ 6,3 %), et une baisse entre 2012 et 2017 (- 2,9 %). Enfin, les flux professionnels internes avec 3445 déplacements en 2017 ont quant à eux connu une dynamique négative entre 2007 et 2017 avec -17,9 % (dont - 15,0 % entre 2012 et 2017). Par conséquent, de plus en plus de résidents actifs de la CCCA travaillent à l'extérieur alors que le territoire de la CCCA voit ces flux professionnels (internes et entrants) diminuer depuis 2012 qui s'explique par une perte sèche de 600 emplois durant cette même période (léger repli de l'activité économique).

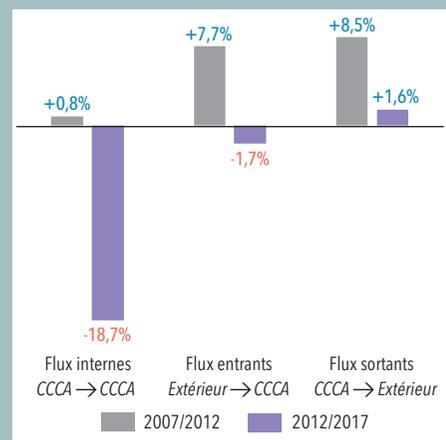
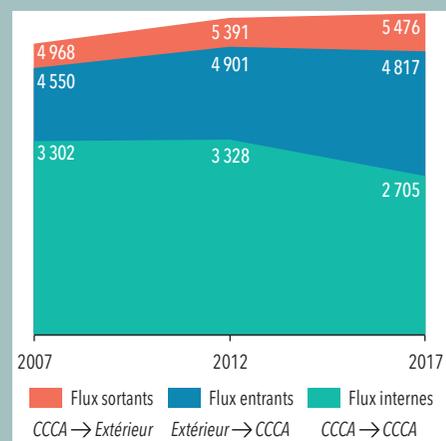
Évolution du nombre d'actifs se déplaçant sur leur lieu de travail en lien avec la CCCA (entre 2007 et 2017)



1. La fréquence des déplacements n'est pas renseignée (quotidienne, bi-hebdomadaire, etc.)  
2. Source : INSEE, enquête emploi

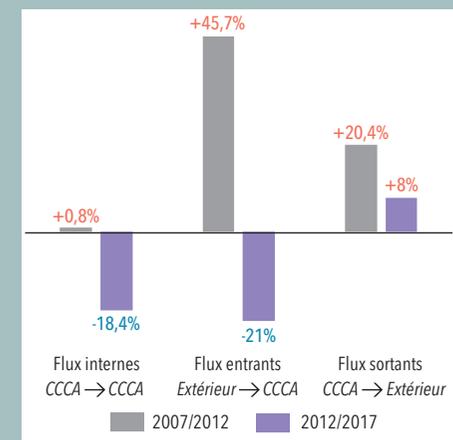
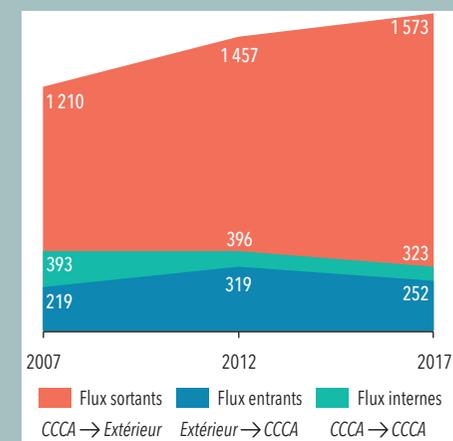
L'unité urbaine de la CCCA, qui comprend les communes de Barentin, de Pavilly et de Villers-Ecalles, représente environ 85 % de la totalité des flux professionnels en lien avec le territoire, soit environ 13 000 actifs occupés (hors mobilités professionnelles entre l'unité urbaine et le plateau). Sa dynamique est à peu près la même qu'à l'échelle de l'ensemble de l'intercommunalité avec une hausse des flux professionnels sortants (+ 10,2 % soit une hausse moins prononcée que sur l'ensemble du territoire) et entrants (+ 5,9 %), ainsi qu'une baisse des flux professionnels internes (- 18,1 %). Seuls les flux professionnels internes entre 2007 et 2012 ont connu une très légère hausse (+ 0,8 % alors que l'on constate une baisse de - 3,5 % à l'échelle de la CCCA).

### Évolution du nombre d'actifs se déplaçant sur leur lieu de travail en lien avec l'unité urbaine de la CCCA (entre 2007 et 2017)



Quant au plateau de la CCCA (composé des communes de Blacqueville, Bouville, Emanville, Goupillières, Limésy et Sainte-Austreberthe), il représente environ 12 % de l'ensemble des flux professionnels en lien avec le territoire intercommunal, soit 2 150 actifs occupés (hors mobilités professionnelles entre le plateau et l'unité urbaine). Si la dynamique des flux professionnels internes reste la même que pour l'unité urbaine (- 17,8 % entre 2007 et 2017), les flux professionnels entrants et sortants ont connu une plus forte hausse (respectivement + 15,1 % et + 30,0 %) avec des variations plus sensibles durant les périodes 2007-2012 et 2012-2017. Néanmoins, il convient d'être vigilant quant à l'interprétation de ces données du fait du faible échantillon statistique qui implique une marge d'erreur non négligeable (s'expliquant notamment par un petit nombre d'emplois sur ces communes qui s'élève à 7 % de l'ensemble des emplois présent sur le territoire intercommunal).

### Évolution du nombre d'actifs se déplaçant sur leur lieu de travail en lien avec le plateau de la CCCA (entre 2007 et 2017)

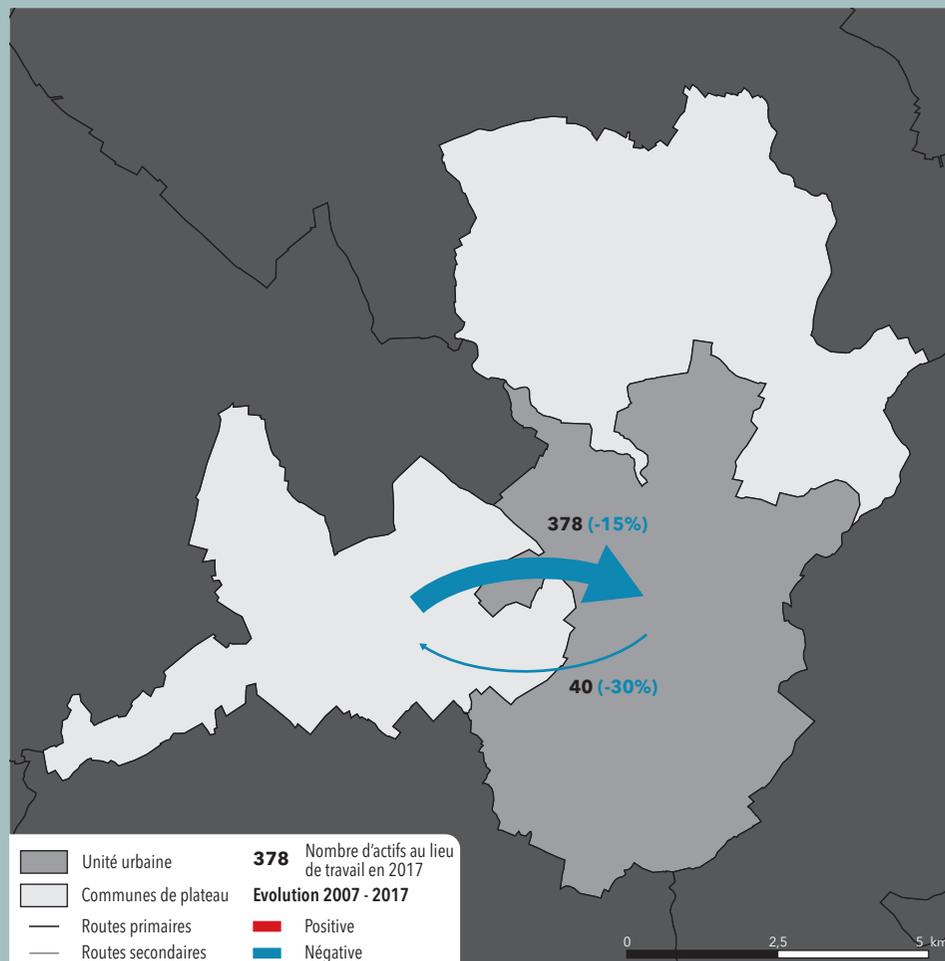


Les flux professionnels entre l'unité urbaine et le plateau de la CCCA sont effectués en 2017 par environ 440 actifs. Ces flux professionnels ont connu une baisse entre 2007 et 2017 dans les deux sens (- 15 % du plateau vers l'unité urbaine et - 30 % de l'unité urbaine vers le plateau).

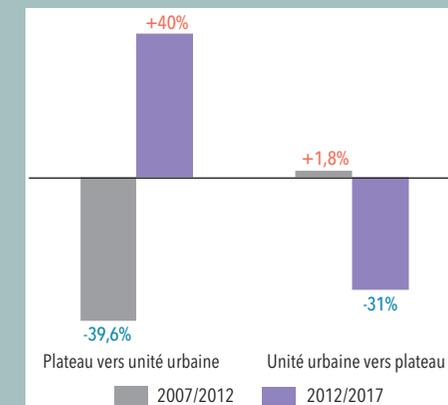
Cependant, les dynamiques sont différentes selon les périodes avec une tendance à la hausse des flux professionnels du plateau vers l'unité urbaine (+ 40 % entre 2012 et 2017) contre une tendance à la baisse de l'unité urbaine vers le plateau (- 31 % entre 2012 et 2017).

Par conséquent, si l'unité urbaine de la CCCA voit une baisse des flux professionnels vers son territoire à partir des autres intercommunalités, il continue d'exercer une attraction économique auprès des communes périurbaines du plateau.

### Évolution du nombre d'actifs de déplaçant sur leur lieu de travail entre l'unité urbaine et le plateau de la CCCA (entre 2007 et 2017)



### Évolution de la dynamique des actifs se déplaçant entre l'unité urbaine et le plateau de la CCCA (entre 2007 et 2017)



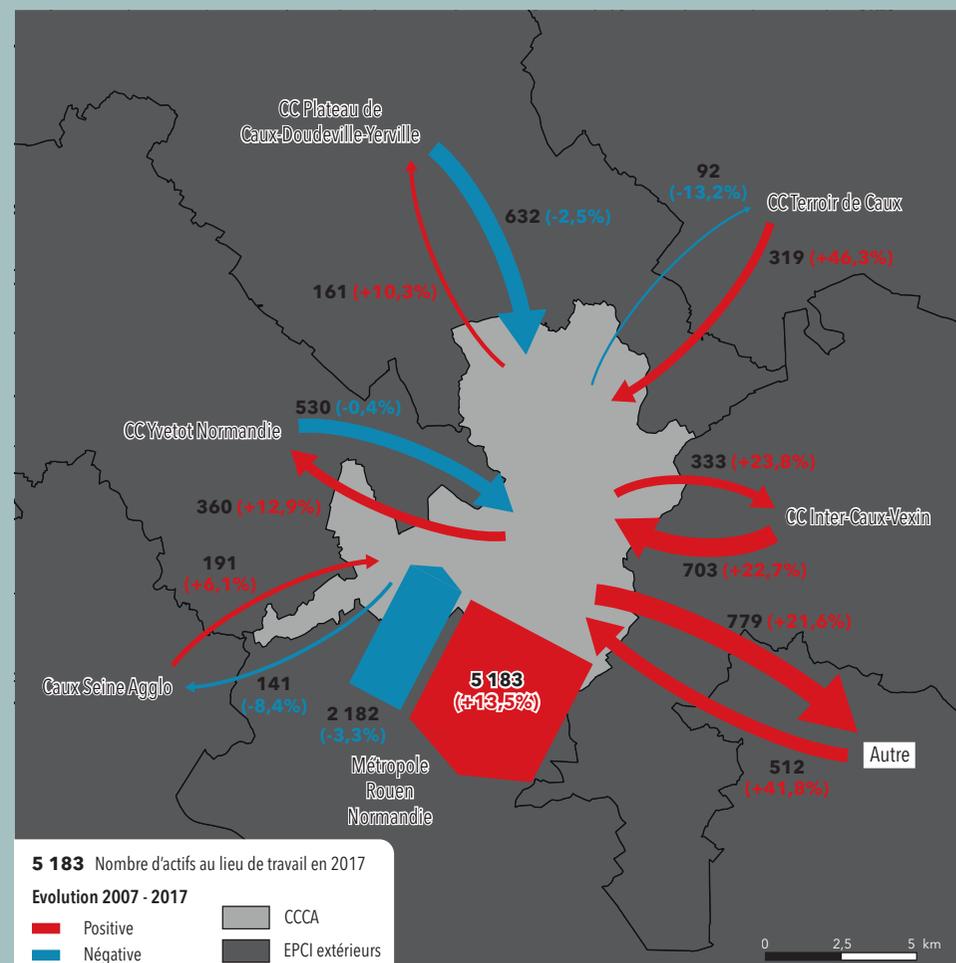
En identifiant l'origine et la destination des flux professionnels en lien avec les territoires extérieurs (les intercommunalités limitrophes ainsi que les agglomérations havraise et dieppoise), ce sont les flux professionnels d'échanges avec la Métropole Rouen Normandie qui sont les plus nombreux (environ 7360 actifs en 2017). 70 % de ces flux professionnels d'échanges sont réalisés par des actifs de la CCCA qui travaillent au sein de la métropole rouennaise (près de 5200 actifs), ce qui représente environ 74 % de la totalité des flux sortants des actifs de la CCCA.

D'ailleurs, depuis 2007, ces déplacements professionnels vers la Métropole Rouen Normandie ont progressé de 13,4 %, confirmant la polarisation économique exercée par la métropole rouennaise sur le territoire de la CCCA.

Néanmoins, il est constaté que le territoire de la CCCA capte près de 2200 actifs en provenance de la métropole de Rouen en 2017 (- 3 % depuis 2007).

Concernant les territoires limitrophes de la CCCA et les autres pôles urbains du département (Le Havre et Dieppe), les flux professionnels entrants sont 2,2 fois plus nombreux que les flux professionnels sortants (2375 contre 1090 actifs). Par conséquent, le territoire de la CCCA exerce une attractivité économique à l'échelle locale au regard du sens et de l'intensité des flux professionnels domicile-travail (700 actifs en provenance de la CC Inter-Caux-Vexin, 630 de la CC Plateau de Caux-Doudeville-Yerville ou encore 530 de la CC Yvetot Normandie).

### Évolution du nombre d'actifs se déplaçant sur leur lieu de travail entre la CCCA et les territoires extérieurs (entre 2007 et 2017)

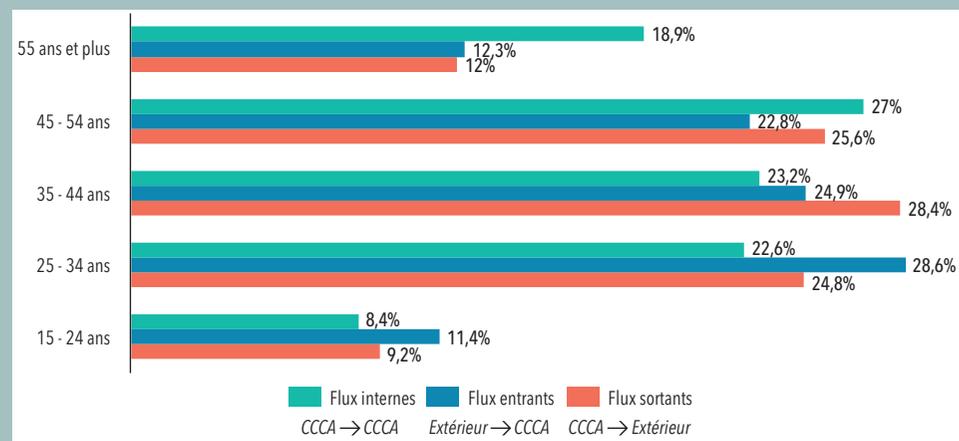


La caractérisation des types de flux professionnels par classe d'âge (en 2017) permet de constater :

- que les flux professionnels internes à la CCCA sont réalisés par des actifs plutôt âgés (46 % ont plus de 45 ans contre moins de 38 % pour les autres types de flux);
- que les flux professionnels entrants sont effectués par des actifs plutôt jeunes (40 % ont moins de 35 ans contre moins de 35 % pour les autres types de flux);
- que les flux sortants sont surtout réalisés par des actifs de la tranche 25-54 ans (jusqu'à plus de 28 % pour la tranche 35-44 ans contre moins de 25 % pour les autres flux).

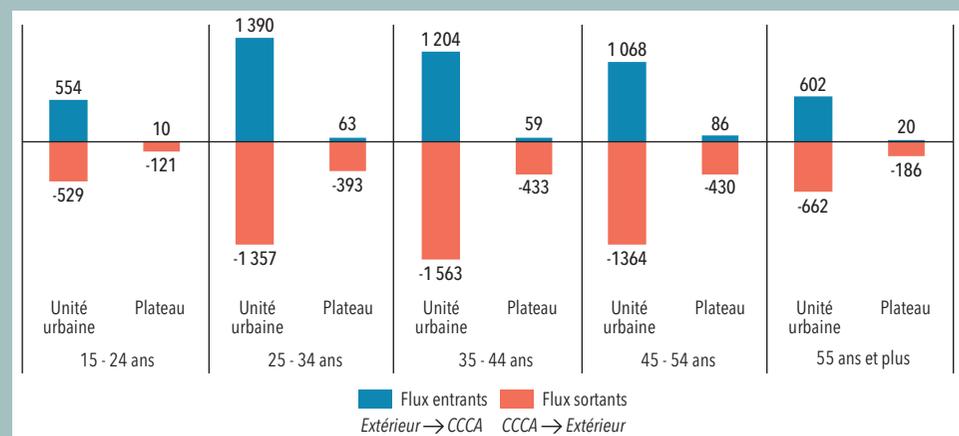
En analysant les flux entrants et sortants du territoire selon l'unité urbaine et le plateau, seuls les 15-34 ans sont plus nombreux à venir travailler au sein de l'unité urbaine que le contraire en 2017 (1 945 actifs de l'extérieur vers la CCCA contre 1 885 actifs de la CCCA vers l'extérieur). Ces chiffres témoignent de l'attractivité économique de certains types d'emplois auprès de jeunes actifs.

**Part des actifs se déplaçant sur leur lieu de travail en lien avec la CCCA selon la classe d'âge (2017)**



Sources : INSEE Mobpro 2017

**Nombre d'actifs se déplaçant sur leur lieu de travail entre l'unité urbaine et le plateau de la CCCA selon la classe d'âge (2017)**



Sources : INSEE Mobpro 2017

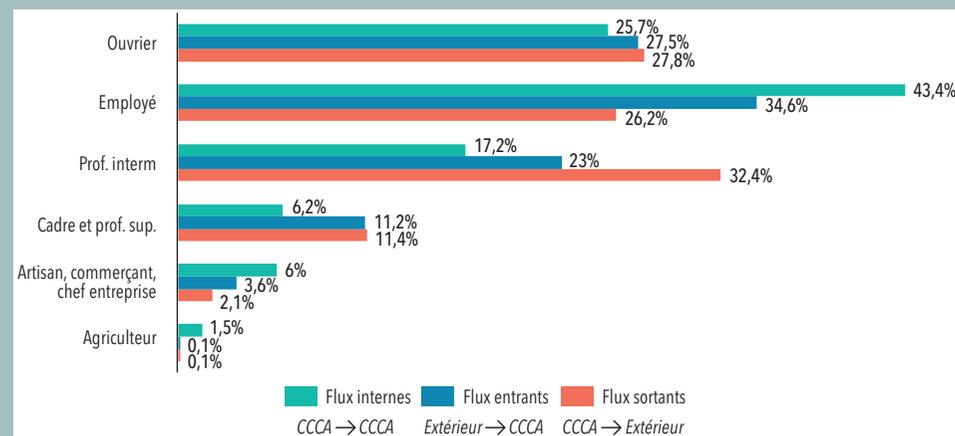
La caractérisation par CSP (Catégorie Socio-Professionnelle) permet de mettre en exergue la dynamique des flux professionnels selon le type d'emplois. En 2017, près de la moitié des flux professionnels internes à la CCCA sont réalisés par des employés (43 % contre moins de 35 % pour les autres types de flux). Concernant les flux sortants, ce sont les profils intermédiaires<sup>1</sup> qui étaient les plus nombreux à se déplacer de la CCCA vers l'extérieur (plus de 32 % contre moins de 23 % pour les autres flux) alors que les employés sont majoritaires parmi les actifs d'autres territoires venant travailler au sein de la CCCA (près de 35 %).

À noter que la part des ouvriers est à peu près la même selon le type de flux (soit entre 26 et 28 % pour les flux internes et entrants en lien avec la présence de plusieurs industries sur le territoire de la CCCA comme Ferrero) et que la part des artisans, commerçants et chefs d'entreprises est plus importante au sein des flux internes à la CCCA (6 % contre moins de 4 % pour les autres flux), soit au même niveau que la part des cadres et professions supérieures (catégorie la plus représentée au sein des flux d'échanges).

L'unité urbaine de la CCCA capte plus de flux d'employés en provenance d'autres territoires que le contraire en 2017 (1 716 actifs de

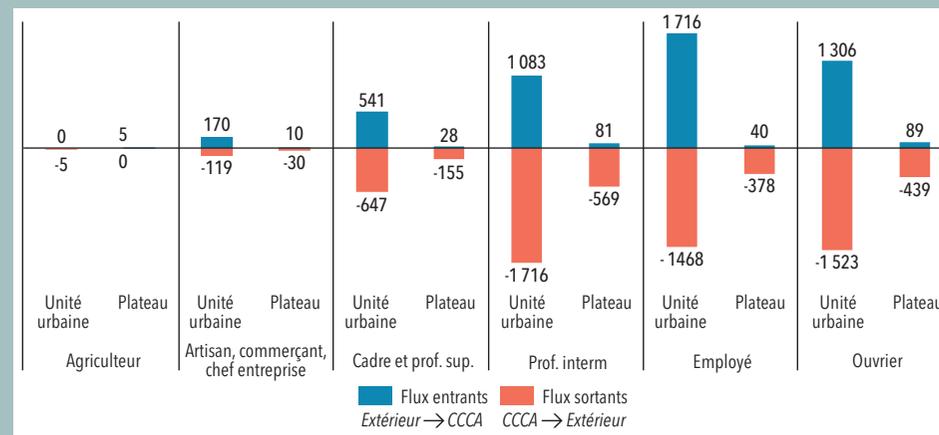
l'extérieur vers la CCCA contre 1 470 actifs de la CCCA vers l'extérieur).

### Part des actifs se déplaçant sur leur lieu de travail en lien avec la CCCA selon la CSP (2017)



Sources : INSEE Mobpro 2017

### Nombre d'actifs se déplaçant sur leur lieu de travail entre l'unité urbaine et le plateau de la CCCA selon la CSP (2017)



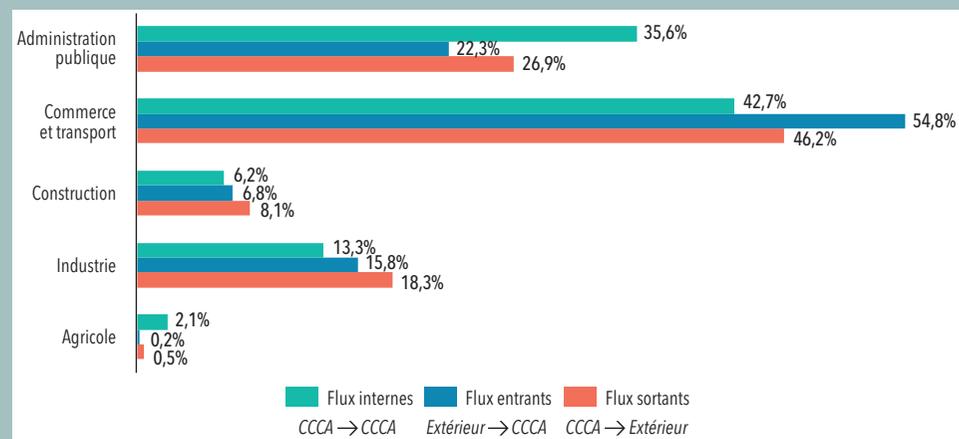
Sources : INSEE Mobpro 2017

1. Cette catégorie regroupe essentiellement des salariés du public, mais aussi du privé et ne compte que quelques indépendants : patrons de petites écoles privées de niveau instituteur, professeur à leur compte, etc.» (source : INSEE)

Outre le type d'emplois, il est intéressant également d'analyser ces différents flux professionnels à la lumière des secteurs d'activités (occupation principale). Les emplois dans le secteur du commerce et du transport sont les plus nombreux et sont majoritaires dans chaque type de flux professionnels en 2017 (part variant de 43 % pour les flux internes à près de 55 % pour les flux entrants en 2017). Près de 36 % des actifs de la CCCA travaillant au sein de leur territoire ont un emploi dans l'administration publique (contre moins de 27 % pour les autres types de flux) alors que les actifs de la CCCA travaillant à l'extérieur sont environ 18 % à travailler dans le secteur de l'industrie (contre moins de 16 % pour les autres flux).

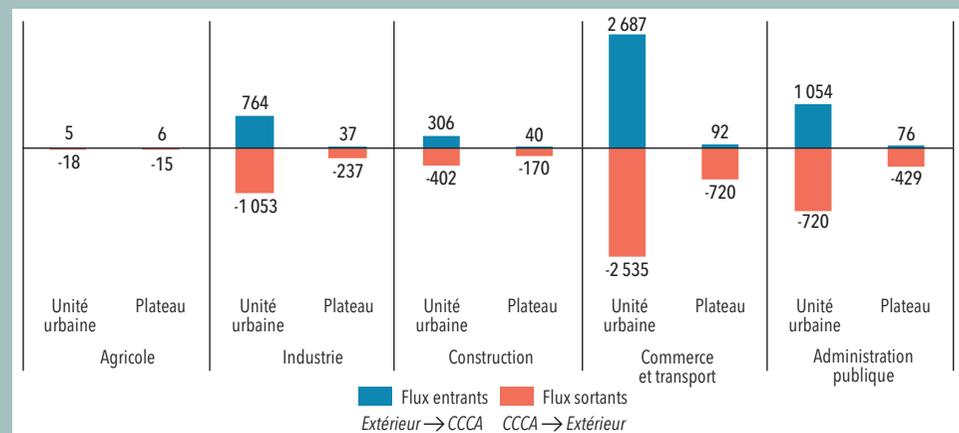
En caractérisant les flux d'échanges selon l'unité urbaine et le plateau de la CCCA, seuls les actifs travaillant dans le secteur du commerce et du transport sont plus nombreux à venir travailler au sein de l'unité urbaine que le contraire en 2017 (2 685 actifs de l'extérieur vers la CCCA contre 2 535 actifs de la CCCA vers l'extérieur).

### Part des actifs se déplaçant sur leur lieu de travail en lien avec la CCCA selon l'occupation principale (2017)



Sources : INSEE Mobpro 2017

### Nombre d'actifs se déplaçant sur leur lieu de travail entre l'unité urbaine et le plateau de la CCCA selon l'occupation principale (2017)

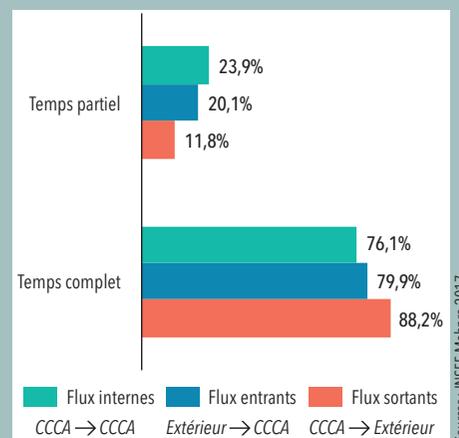


Sources : INSEE Mobpro 2017

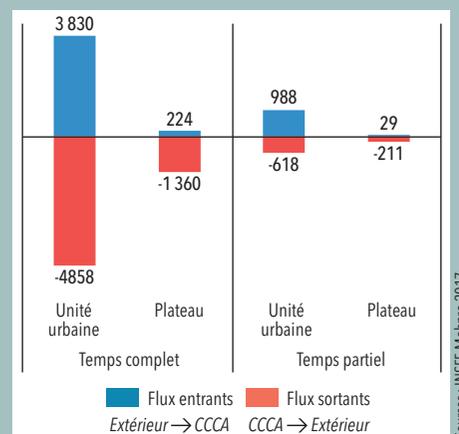
Cette attractivité économique du territoire de la CCCA exercée sur les territoires alentour – à travers les emplois dans le secteur du commerce et du transport – s’explique en grande partie par la présence de la zone commerciale de Barentin qui emploie environ 2 500 personnes (où se concentrent de nombreux postes d’employés comme ceux de vendeur, de caissier, etc.). D’ailleurs, la part des emplois à temps partiel (plutôt fréquent dans le secteur du commerce) dépasse les 20 % pour les flux professionnels internes et en provenance des territoires extérieurs (flux professionnels entrants) contre seulement 12 % pour les flux professionnels sortants (qui s’expliquent par la forte représentativité de professions intermédiaires et ouvrières).

À l’échelle de l’unité urbaine de la CCCA, les flux professionnels sur des postes à temps partiel en provenance d’autres territoires sont plus nombreux que l’inverse (990 de l’extérieur vers la CCCA contre 620 de la CCCA vers l’extérieur).

### Part des actifs se déplaçant sur leur lieu de travail en lien avec la CCCA selon le temps de travail (2017)



### Nombre d'actifs se déplaçant sur leur lieu de travail entre l'unité urbaine et le plateau de la CCCA selon le temps de travail (2017)



### 3. Une offre territoriale qui oscille entre service de proximité et grand rayonnement

L'attractivité démographique et économique d'un territoire est également conditionnée par sa capacité à répondre aux besoins d'une population résidente et captive en disposant d'une offre en équipements, commerces et services à la fois, bien représentée et diversifiée.

Sur ce point l'exploitation statistique de la Base Permanente des Équipements (2019) permet d'évaluer, selon une entrée quantitative et qualitative, les caractéristiques de la couverture en équipements d'un territoire et ainsi, estimer le niveau de services pouvant être satisfaits localement ou nécessitant le recours à une offre extérieure.

Dès lors, avec 95 types d'équipements sur les 111 recensés en 2019 au sein de la BPE (toutes natures et gammes confondues), la Communauté de Communes de Caux-Austreberthe dispose d'une offre diversifiée lui assurant, de ce point de vue, une certaine indépendance vis-à-vis des territoires limitrophes.

À cette échelle, l'analyse de la représentativité de ces types d'équipements par gamme et par domaine

démontre que si l'intercommunalité dispose de la quasi-intégralité des équipements dit «de proximité et intermédiaire», ceux de la gamme supérieure lui font davantage défaut notamment dans les domaines de la santé (18 types d'équipements présents du CCCA sur les 30 recensés par la BPE) et de la culture (2 types d'équipements présents sur la CCCA sur les 4 proposés par la BPE).

Enfin, force est de constater que l'analyse de la représentativité de l'offre sous l'angle de sa distribution spatiale dessine, une nouvelle fois, un phénomène de polarisation autour de l'unité urbaine qui dispose d'une plus grande diversité et densité d'équipements, commerces et services que les communes des plateaux. Ainsi, en 2019 et selon la BPE :

- L'unité urbaine dénombre, 95 types d'équipements différents rassemblant au total 690 équipements, commerces, et services (soit 87 % de l'offre de la CCCA);
- Les communes des plateaux, quant à elles, disposent de 27 types d'équipements différents rassemblant au total 101 équipements, commerces et services (soit 13 % de l'offre de la CCCA).

Par ailleurs, sur les 791 équipements recensés sur le territoire intercommunal, l'offre de proximité est la plus développée sur le territoire (62 % de

l'offre), vient ensuite l'offre intermédiaire (31 %) et dans une moindre mesure l'offre supérieure (8 %). Il est à noter que ces taux varient sensiblement que l'on se trouve sur l'unité urbaine ou sur les plateaux.

Si de prime abord, ce maillage semble cohérent avec la répartition de la population, la question de l'accès à ces services, selon leur nature et fréquence d'apparition sur le territoire, traduit une réalité plus complexe, en témoigne les ratios d'équipements pour 1 000 habitants dans le tableau ci-dessous.

Ces disparités, auxquelles s'ajoutent celles entraînées par une plus grande hétérogénéité de l'offre sur l'unité urbaine (offre davantage variée et représentée), dessinent un maillage hiérarchisé de l'offre basé sur un principe de complémentarité.

Si ce dernier est à l'origine de nombreux mouvements internes et externes autour desquels se construit la capacité d'attractivité du territoire, il peut également être le reflet de situations d'exclusion/de dépendances localisées liées à l'absence ou à la faible représentativité d'une offre.

Ratio nombre d'équipement par type de gamme pour 1000 habitants

	Proximité	Intermédiaire	Supérieur	TOTAL
CC CAUX AUSTREBERTHE	19,7	9,7	2,4	31,8
UNITE URBAINE	19,9	11,9	3,0	34,7
COMMUNES DES PLATEAUX	19,0	1,2	0,2	20,4

Source : BPE 2019

Ratio nombre d'équipement par typologie pour 1000 habitants

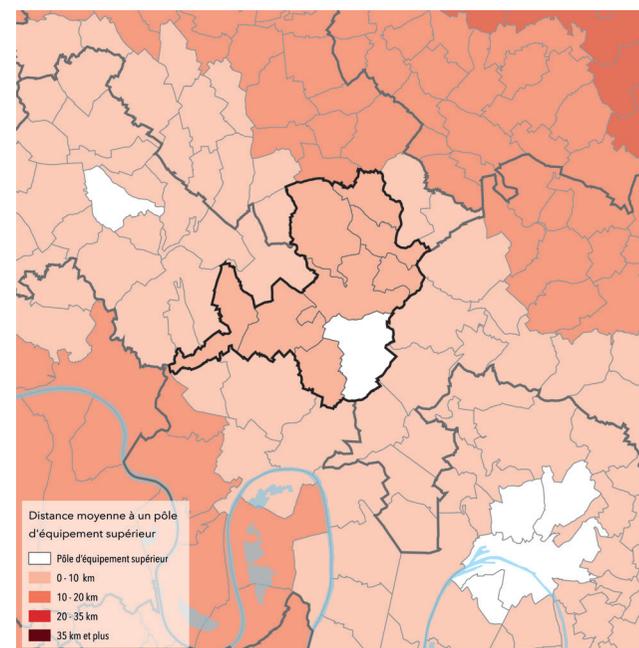
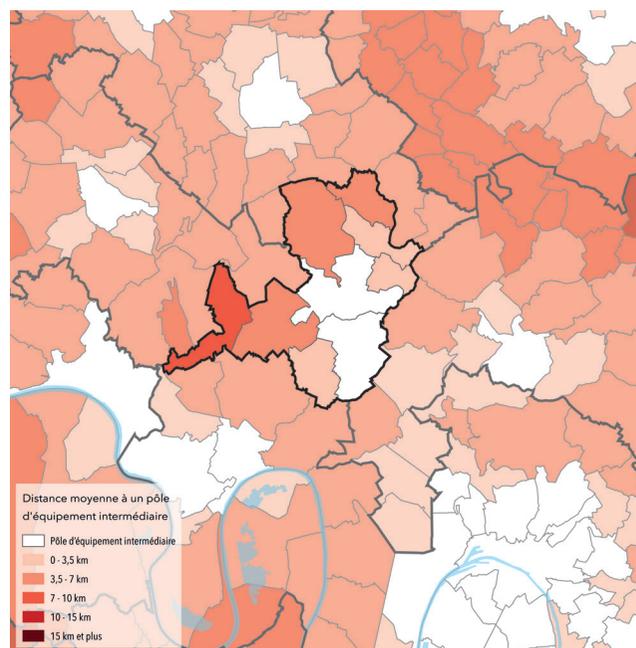
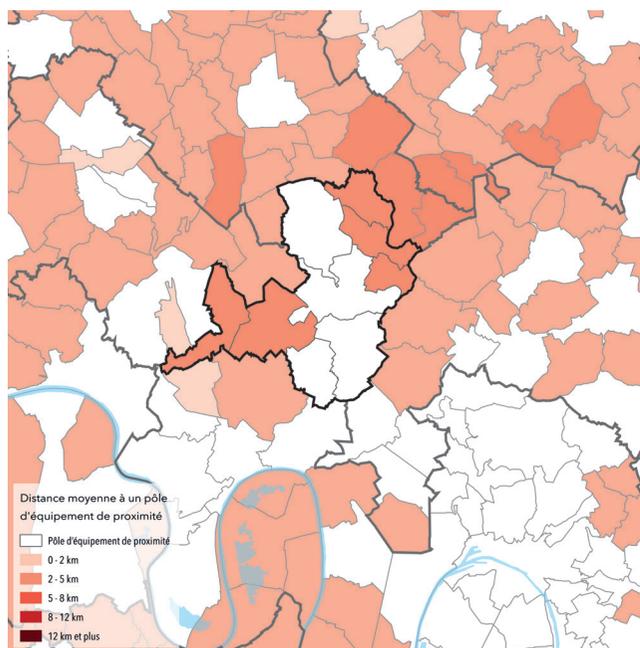
	Services aux particuliers	Commerces	Enseignement	Santé	Transports & déplacements	Sports, loisirs et culture	TOTAL
CC CAUX AUSTREBERTHE	14,2	7,2	1,2	6,1	0,3	2,9	31,8
UNITE URBAINE	14,4	8,6	1,2	7,5	0,4	2,6	34,7
COMMUNES DES PLATEAUX	13,1	1,6	1,4	0,4	0,0	3,8	20,4

L'analyse de l'accessibilité aux différents pôles d'équipements de la CCCA confirme la bonne couverture du territoire :

En moyenne, seulement 14% de la population de Caux-Austreberthe se situe à plus de 2 kilomètres d'un pôle d'équipements de proximité.

Concernant l'accessibilité aux pôles d'équipements intermédiaires et supérieurs, leurs distances moyennes d'accessibilité pour un habitant est respectivement de 3,3 et 5,1 kilomètres.

### Accessibilité théorique aux polarités d'équipements



Sources : BPE 2019

Si à l'échelle de Caux-Austreberthe le commerce remplit une fonction économique majeure (activités, emplois) il joue également une fonction urbaine non négligeable et ce, qu'il soit de centre-ville, de centre-bourg ou encore de périphérie.

À la fois témoin de mutations (essor des grandes surfaces commerciales, du e-commerce, élan d'un retour au local, etc.) et révélateur des dynamiques urbaines (déprise et vacance commerciale, banalisation des formes urbaines, multiplication des flux, etc.) le commerce, par la complexité des liens qu'il entretient avec le territoire, tient une place centrale dans la compréhension du fonctionnement de ce dernier.

Afin de caractériser au mieux l'appareil commercial de l'intercommunalité il est proposé, à partir de la base commerce de la BPE 2019 une analyse de l'offre qui s'appuie sur une distinction en trois catégories :

- Les commerces du quotidien, lieux fréquentés quotidiennement de manière organisée ou imprévue, ils assurent un service de proximité auprès des populations avoisinantes (Boucherie-charcuterie, boulangerie, épicerie, librairie-papeterie-journaux, poissonnerie, supérette...)
- Les commerces occasionnels, lieux fréquentés de façon épisodique

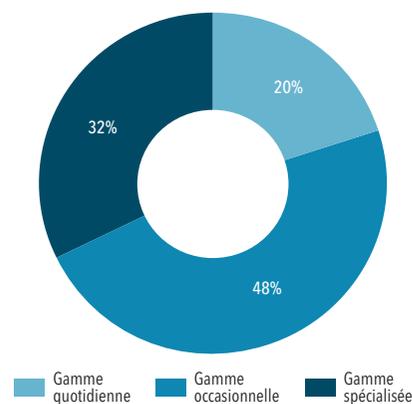
parfois même de manière spontanée pour le plaisir. Ils assurent majoritairement une réponse à un besoin d'agrément, mais regroupent également les supermarchés et hypermarchés dont la fréquentation s'organise le plus souvent selon un rythme hebdomadaire ou mensuel. En ce sens, les commerces occasionnels disposent d'une aire de chalandise plus large (Droguerie-quincaillerie-bricolage, fleuriste-animallerie-jardinerie, horlogerie-bijouterie, hypermarché, magasin de chaussures, magasin d'optique, magasins de vêtements, parfumerie-cosmétique, produits surgelés, station-service, supermarché...)

- Les commerces spécialisés, lieux où s'effectue la vente de biens durables achetés en réponse à un besoin singulier. Fréquentés de manière ponctuelle ces derniers disposent d'une très large aire de chalandise (grande surface de bricolage, magasin d'articles de sports et de loisirs, magasin d'électroménager et de matériel d'audio-vidéo, magasin d'équipement du foyer, magasin de matériel médical et orthopédique, magasin de meubles, magasin de revêtement mûr et sols...)

Dès lors, en 2019, le territoire de Caux-Austreberthe recense 185 unités commerciales dont une très large

majorité relève de la gamme des commerces occasionnels et spécialisés (respectivement 48 % et 32 % de l'offre) et dans une moindre mesure de la gamme quotidienne (20 % de l'offre).

Offre commerciale en 2019



Sources : INSEE, BPE 2019

Ce premier trait caractéristique, qui esquisse le portrait d'une offre commerciale d'intérêt et de rayonnement supra-territoriale, est à mettre en perspective avec d'une part, la nature des biens vendus et d'autre part, avec les formes urbaines et de modes de consommation spécifiques induites.

Ainsi, 77 % des commerces existants concernent des biens spécialisés non alimentaires (soit 5,8 commerces de ce type pour 1000 habitants), 18 % des biens alimentaires (soit 1,3 commerce de ce type

pour 1000 habitants) et 5 % des grandes surfaces aux biens diversifiés (soit 0,4 commerce de ce type pour 1000 habitants).

Si la représentativité, plus marquée, des biens spécialisés non alimentaires corrobore l'argument d'un appareil commercial dont la zone de chalandise couvre un large périmètre, il confirme également la spécificité même du tissu commercial intercommunal.

En effet, ce dernier prend majoritairement la forme d'un commerce dit de « périphérie » organisé, au sein d'un système urbain spécifique, sur de larges emprises foncières de types protéiformes, où s'entremêlent des enseignes de grande distribution et spécialisée, le tout ponctué de larges espaces de stationnement.



## > conclusion

Leitmotiv de ce second chapitre la question de l'attractivité est, elle aussi, centrale dans la compréhension des flux qui parcourent et structurent le territoire de la Communauté de Communes Caux-Austreberthe. Qu'elles soient d'ordre démographique, économique ou résidentiel, les analyses en matière d'attractivité territoriale ont démontré de fortes disparités à l'échelle du territoire intercommunal.

Ces disparités séquencées entre les communes de l'unité urbaine et celles des plateaux sont également perceptibles dans les logiques d'installation des ménages en 2017. Ainsi, l'étude des mobilités résidentielles a révélé :

- La capacité d'attraction résidentielle du territoire avec un nombre d'emménagements internes et entrants supérieur aux déménagements en direction d'un autre territoire ;
- Un rôle de l'unité urbaine dans l'organisation des parcours résidentiels et une attractivité grandissante des communes des plateaux vis-à-vis de la population locale ;
- Des logiques d'implantation résidentielles différenciées que l'on soit, actif ou retraité, propriétaire ou locataire de son bien.

Il semble donc important d'engager une réflexion visant la diversification du parc de logement en vue d'anticiper les évolutions démographiques et sociétales.

La caractérisation des flux professionnels, quant à elle, a permis de constater que 2/3 des actifs de la CCCA travaillent à l'extérieur de leur territoire, une tendance à la hausse depuis 2007. La Métropole Rouen Normandie concentre à elle seule  $\frac{3}{4}$  d'entre eux et confirme son attractivité économique exercée sur le territoire. Néanmoins, le territoire de la CCCA exerce lui-même un rayonnement économique auprès des intercommunalités limitrophes (hors Métropole Rouen Normandie), avec 2,2 fois plus de flux professionnels entrants que de flux professionnels sortants.

En analysant ces emplois en fonction de leur localisation géographique, des profils hétérogènes selon les flux sont observés. La relative précarité des emplois présents au sein de la CCCA (particulièrement sensibles aux fluctuations économiques comme les métiers liés au commerce et à la vente) fragilise l'attractivité économique du territoire, que ce soit auprès de ses habitants ou de ceux résidant dans les territoires limitrophes. De ce fait, de plus en plus d'actifs de la CCCA se tournent vers l'extérieur (très majoritairement la Métropole Rouen Normandie) pour exercer un emploi à temps plein et dans la catégorie des professions intermédiaires.

## / Caux-Austreberthe : un bassin de vie interconnecté aux dynamiques métropolitaines /

### 1. Analyse des pratiques de mobilités lors des déplacements internes au territoire

Les déplacements internes à la Communauté de Communes Caux-Austreberthe concernent l'ensemble des déplacements dont l'origine et la destination sont localisées au sein du territoire. L'intérêt d'analyser ces déplacements internes est de mettre en lumière les pratiques de mobilités :

- des habitants de la CCCA ;
- des personnes résidant à l'extérieur du territoire, mais se déplaçant au sein de la CCCA dans le cadre de déplacements dits « secondaires » (sans lien avec le domicile).

Environ 10 000 personnes du périmètre d'étude (échelle de l'EMD) ont été enquêtées à leur domicile sur l'ensemble des déplacements réalisés la veille (durant un jour ouvré de semaine et en période de plein fonctionnement du territoire). Si plusieurs personnes peuvent réaliser un même déplacement ensemble (exemple : accompagner son enfant à son cours de musique depuis le domicile), un déplacement sera comptabilisé pour chacune des personnes (1 pour le parent et 1 pour l'enfant). Ces résultats ont été pondérés afin qu'ils soient représentatifs

de la totalité des déplacements du territoire d'enquête.

Les données de l'Enquête Ménage Déplacements (EMD) de l'aire urbaine de Rouen et de l'Agglo Seine permettent de caractériser l'évolution de ces pratiques de mobilités sur une période de dix ans (2007-2017). Néanmoins, comme les zones d'enquête<sup>1</sup> ont évolué entre les deux EMD, la comparaison ne sera possible que pour les communes qui ont vu leurs zonages (secteurs de tirage et zones fines) rester inchangés entre les deux enquêtes, à savoir Barentin, Goupillières, Limésy, Pavilly, Sainte-Austreberthe et Villers-Ecalles (les communes de Blacqueville, Bouville et Emanville qui sont toutes situées sur le plateau périurbain ne seront donc pas incluses dans l'analyse diachronique). Ces six communes rassemblent environ 90 % des habitants de la CCCA (soit 22 500 personnes sur les 24 800 que compte le territoire de la CCCA en 2017), rendant donc une comparaison diachronique possible à l'échelle du territoire sans perdre les principales réalités locales en termes de pratiques de mobilités.

De ce fait, les données de 2017 sur l'ensemble du territoire de la CCCA (9 communes) ne seront pas exactement les mêmes que les données de 2017 sur les 6 communes de la CCCA utilisées lors des analyses diachroniques (2007-2017).

Cependant, les différences en termes de pourcentages entre les deux périmètres sont globalement minimales avec 1 à 2 points de différentiel en moyenne (sauf exception comme les parts modales qui sont plus sensibles au contexte urbain/périurbain).

Quand c'est nécessaire, une caractérisation des déplacements internes à l'unité urbaine de la CCCA (composée des communes de Barentin, Pavilly et de Villers-Ecalles) sera effectuée. Il aurait été intéressant d'analyser également les déplacements internes au sein de la zone périurbaine de la CCCA, mais l'échantillon des déplacements enquêtés avant redressement statistique (47) étant trop faible et aurait impliqué une marge d'erreur beaucoup trop importante pour pouvoir engager des traitements spécifiques à ces secteurs.

Par ailleurs, des comparaisons statistiques avec d'autres EPCI de l'aire urbaine de Rouen (couvertes également par l'EMD) permettent de

mettre en perspective les convergences et divergences en termes de pratiques de mobilité.

Deux territoires seront privilégiés : la Métropole Rouen Normandie (cœur de l'aire urbaine de Rouen et territoire de référence pour la CCCA) et l'Agglo Seine Eure (profil territorial présentant de nombreuses similarités urbaines avec celui de la CCCA).

L'ensemble des déplacements internes au territoire de la CCCA en 2017 représentent environ 55 600 déplacements. À l'échelle des 6 communes de la CCCA, ces déplacements sont au nombre de 50 200 environ, soit 90 % de l'ensemble des déplacements internes du territoire. Entre 2007 et 2017, une légère diminution de ces déplacements internes a été observée (-1,2 %). Cette même tendance se retrouve au sein du pôle urbain de Rouen<sup>2</sup> et plus généralement au sein des pôles urbains français enquêtés par l'EMD.

**Tableau 1. Nombre de déplacements quotidiens internes à la CCCA**

	2017	2007	Evolution 2007-2017
CCCA 9 communes	55 627	-	-
CCCA 6 communes*	50 243	50 864	-1,2%
% CCCA 6 communes*	90%	-	-

1. Les zones d'enquête appelées secteurs de tirage sont définies à partir d'un regroupement de zones IRIS de l'INSEE (seuil statistique de 160 personnes et 70 ménages pour chaque IRIS) et permettent d'être traitées de manière indépendante via un tirage au sort de l'échantillon enquêté (source : CEREMA).

2. Source : CEREMA (2018), Enquête Ménages Déplacements de l'aire urbaine de Rouen et Agglo Seine Eure, Principaux Résultats.

\* Barentin, Pavilly, Villers-Ecalles, Goupillières, Limésy, Sainte-Austreberthe

La mobilité globale des habitants de la CCCA en 2017 était de 2,31 déplacements par personne et par jour en moyenne (tous modes de transport), en tenant compte uniquement des déplacements internes. Pour comparaison avec d'autres territoires, c'est beaucoup moins que les habitants de la Métropole Rouen Normandie (3,67), mais également ceux de l'Agglo Seine Eure (2,97). Néanmoins, il faut être prudent avec ces éléments de comparaison, car l'Agglo Seine Eure et surtout la Métropole de Rouen sont des territoires beaucoup plus grands en termes de superficie (respectivement quatre et sept fois la taille de la CCCA) avec une polarisation économique plus forte exercée sur ses habitants.

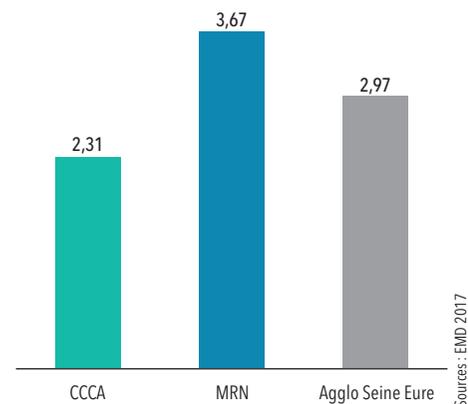
Entre 2007 et 2017, la mobilité globale des habitants de la CCCA a baissé de près de 0,04 déplacement, rejoignant la tendance observée à l'échelle nationale au sein des principales agglomérations (moyenne en baisse de 0,10 déplacement entre les milieux des années 2000 et 2010<sup>3</sup>).

**Tableau 1. Nombre de déplacements quotidiens moyens internes à la CCCA**

	2017	2007	Evolution 2007-2017
CCCA 9 communes	2,31	-	-
CCCA 6 communes*	2,32	2,35	-0,036

Plusieurs facteurs sont avancés pour mieux appréhender cette baisse du nombre de déplacements comme le vieillissement de la population (population moins mobile), l'accessibilité numérique (permettant d'effectuer des démarches et achats en ligne), etc.

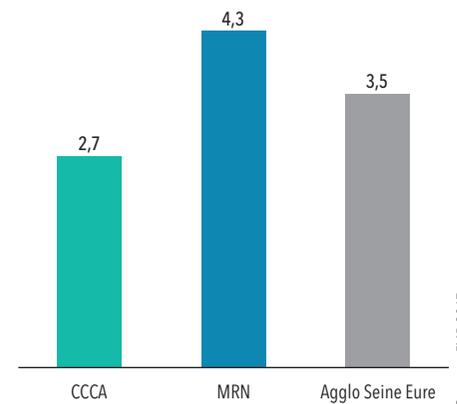
**Comparaison territoriale de la mobilité globale (2017)**



En 2017, la distance moyenne d'un déplacement interne au territoire de la CCCA était de 2,7 kilomètres (tous modes de transport) alors qu'elle est de 4,3 kilomètres au sein de la Métropole Rouen Normandie (mais sur un territoire sept fois plus grand que celui de la CCCA) et de 3,5 kilomètres au sein de l'Agglo Seine Eure<sup>4</sup> (territoire quatre fois plus grand que celui de la CCCA).

Cette distance moyenne est légèrement plus élevée pour les habitants de la CCCA (2,9 kilomètres) que pour les résidents extérieurs au territoire (2,1 kilomètres) qui se déplacent presque exclusivement au sein de l'unité urbaine (Barentin, Pavilly et Villers-Ecalles).

**Comparaison territoriale de la distance moyenne des déplacements internes (2017)**



**Tableau 2. Distance moyenne des déplacements internes à la CCCA**

	2017
Distance moyenne des déplacements internes à la CCCA	2,7
Distance moyenne des déplacements internes des habitants de la CCCA	2,9
Distance moyenne des déplacements internes à la CCCA par résidents extérieurs	2,1

3. Source : AUA/T (2017), Mieux comprendre la baisse de la mobilité. Les déplacements dans la Grande Agglomération Toulousaine, Exploitation de l'EMD 2013

4. Avant la fusion avec l'ex C.C. Eure Madrie Seine en 2019.

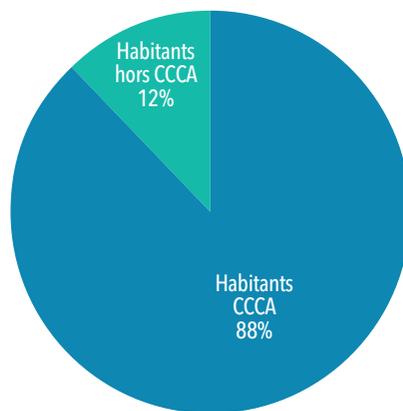
## / Caux-Austreberthe : un bassin de vie interconnecté aux dynamiques métropolitaines /

En 2017, 12 % des déplacements internes de la CCCA sont réalisés par des individus ne résidant pas au sein du territoire (soit environ 6 400 déplacements). Entre 2007 et 2017, la part des déplacements internes réalisés par des résidents extérieurs à la CCCA a augmenté de deux points, pour passer de 11 % à 13 %. Cette évolution témoigne d'une augmentation de l'attractivité du territoire de la CCCA qui s'est légèrement renforcée depuis 2007.

Ces données sont à mettre au regard de l'évolution des motifs de déplacements réalisés par les résidents extérieurs à la CCCA (déplacements internes et d'échanges avec le territoire de la CCCA).

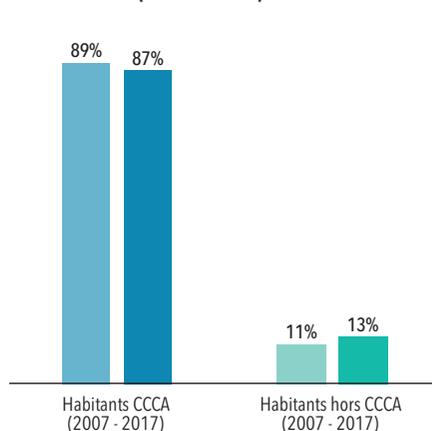
En 2017, 72 % des déplacements internes de la CCCA sont réalisés en voiture (environ 40 000), 23 % par la marche à pied (12 900), 3 % en transports collectifs (1 750) et 2 % via d'autres modes de transports (vélo, deux roues motorisés, soit 900 déplacements). Néanmoins, entre 2007 et 2017, la part modale de la voiture a diminué de 6 points alors que celle de la marche (+6 points) et, dans une moindre mesure, celle des transports collectifs (+ 1 point) ont augmenté.

**Part des déplacements internes de la CCCA selon l'origine résidentielle (2017)**



Sources : EMD 2017

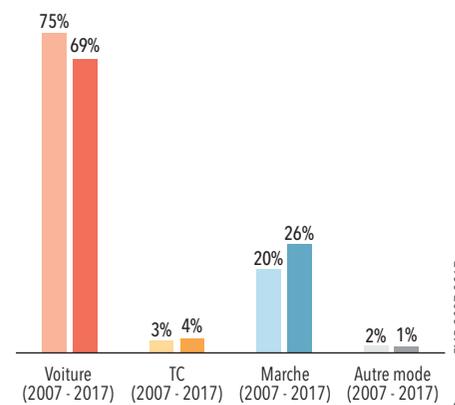
**Évolution des parts de déplacements internes de la CCCA selon l'origine résidentielle (2007-2017)**



Sources : EMD 2007-2017

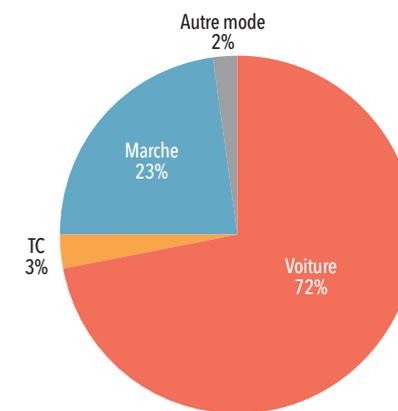
Cette part modale de la voiture est légèrement moindre (69 %) concernant les déplacements internes à l'unité urbaine (composée des communes de Barentin, Pavilly et Villers-Ecalles) au profit de la marche (26 %). En effet, les urbains ont tendance à se déplacer moins souvent en voiture que les périurbains (densité et mixité fonctionnelles qui favorisent les déplacements à pied) et cela s'observe notamment à travers l'équipement automobile des ménages (par exemple 85 % des Barentinois possèdent une voiture contre 94 % des émanvillais!).

**Évolution des parts modales des déplacements internes de la CCCA (2007-2017)**



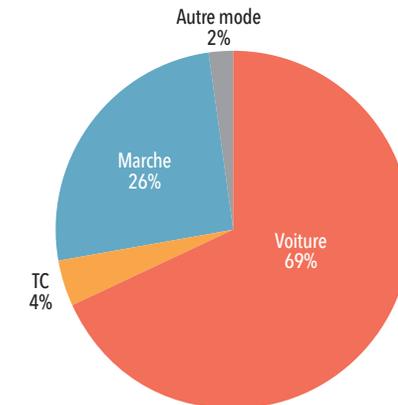
Sources : EMD 2007-2017

**Part modale des déplacements internes de la CCCA (2017)**



Sources : EMD 2017

**Part modale des déplacements internes à l'unité urbaine de la CCCA (2017)**



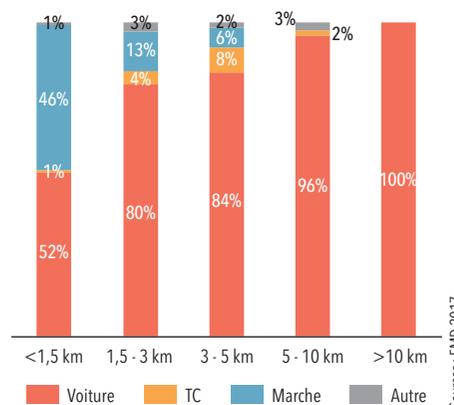
Sources : EMD 2017

En caractérisant la part modale selon la distance cumulée (2017), une concurrence de modes entre la voiture et la marche pour les déplacements de moins de 1 500 mètres est constatée (respectivement 52 % et 46 %). Si la part modale de la marche décroît fortement avec l'augmentation de la longueur du déplacement, l'effet inverse est observé pour la voiture qui augmente sa part au fur et à mesure que le déplacement s'allonge. Concernant les transports collectifs, sa part modale la plus élevée est comprise entre 3 et 5 kilomètres (8 %).

En comparant les données de 2017 avec celles de 2007, une forte diminution des déplacements de moins de 1,5 kilomètre en voiture entre 2007 et 2017 est observée (plus de 7 000 déplacements en moins). Comme les déplacements à pied (environ 10 600) sont pratiquement aussi nombreux que ceux réalisés en voiture (environ 11 800) en 2017, de probables reports modaux de la voiture vers la marche à pied<sup>2</sup> (qui trouve sa pertinence pour les courts déplacements) ont dû se réaliser.

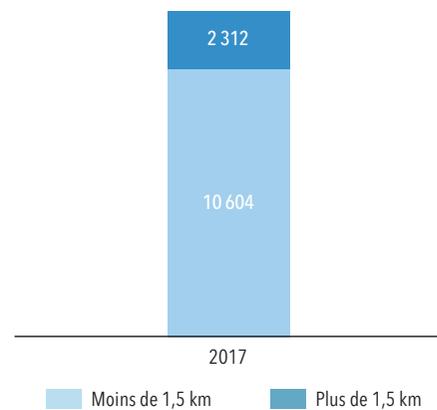
Concernant les transports collectifs, si les déplacements de courtes distances étaient majoritaires en 2007, ils sont devenus largement minoritaires en 2017 au détriment des déplacements supérieurs à 1,5 kilomètre (de près de 500 à plus de 1 600 déplacements).

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



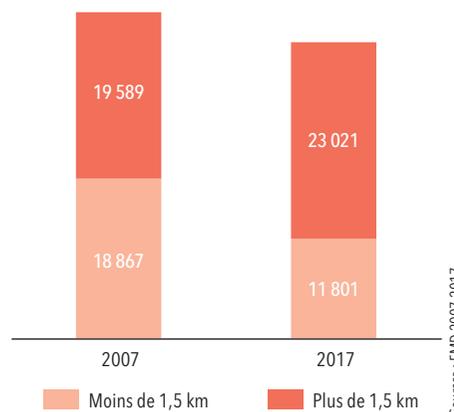
Sources : EMD 2017

**Nombre de déplacements quotidiens internes de la CCCA réalisés à pied selon la distance (2017)**



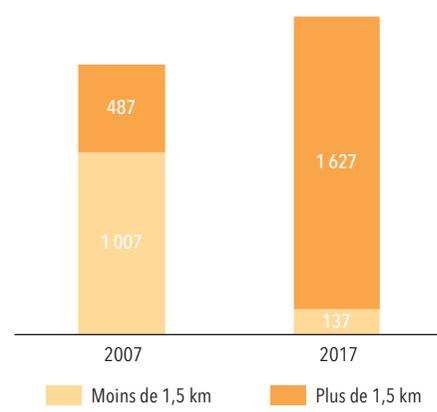
Sources : EMD 2017

**Évolution du nombre de déplacements quotidiens internes de la CCCA réalisés en voiture selon la distance (2007-2017)**



Sources : EMD 2007-2017

**Évolution du nombre de déplacements quotidiens internes de la CCCA réalisés en transports collectifs selon la distance (2007-2017)**



Sources : EMD 2007-2017

Même si une tendance à la baisse de la part modale de la voiture est observée, il convient d'être prudent dans l'interprétation de l'intensité de cette baisse étant donné que la comparaison diachronique s'effectue sur un territoire réduit à 6 communes excluant trois communes périurbaines que sont Blacqueville, Bouville et Émanville (où leurs habitants se déplacent un peu plus en voiture en moyenne que les habitants des communes urbaines).

1. Source : INSEE, RP 2017.  
2. La longueur des déplacements à pied n'est pas renseignée dans l'EMD 2007 contrairement à l'édition de 2017.

## / Caux-Austreberthe : un bassin de vie interconnecté aux dynamiques métropolitaines /

Les principaux motifs combinés<sup>1</sup> des déplacements internes à la CCCA en 2017, sont les achats (19 %, 10800 déplacements) et la catégorie « autre<sup>2</sup> » (19 %, 10700 déplacements). Les déplacements contraints (liés au lieu de travail habituel et aux études) ne représentent que 18 % de l'ensemble des déplacements, soit à peine plus que les déplacements liés à l'accompagnement d'une personne (14 %). Concernant les déplacements secondaires (il s'agit des déplacements qui n'ont aucun lien avec le domicile<sup>3</sup>), ils sont au nombre de 14 500, soit 26 % de la totalité des déplacements internes.

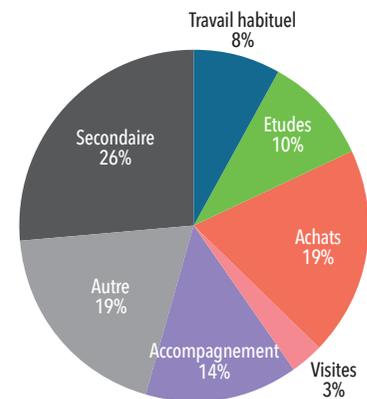
Au sein de l'unité urbaine de la CCCA (Barentin, Pavilly et Villers-Ecalles), la part des déplacements liés au travail habituel est moindre qu'à l'échelle du territoire dans sa totalité (5 %) et s'explique notamment par une plus forte densité d'activités et fonctions urbaines (commerce, service public, équipement sportif, etc.) qui génèrent d'autres motifs de déplacements. D'ailleurs, des déplacements secondaires plus élevés y sont observés (28 %), témoins de déplacements en boucles (sans lien avec le domicile).

Entre 2007 et 2017, les déplacements contraints (travail habituel et études) sont devenus moins nombreux (environ 4600 déplacements cumulés en moins) et cette tendance

peut s'expliquer notamment par les baisses du nombre d'emplois (-600 entre 2012 et 2017) sur le territoire de la CCCA. A contrario, les déplacements « secondaires » ont fortement augmenté (+ environ 3500), passant de 20 % à 27 % de l'ensemble des déplacements. Dans une moindre mesure, les déplacements « autre » (21 % en 2017 contre 16 % en 2007) et « achats » (21 % en 2017 contre 19 % en 2007) ont connu également des hausses.

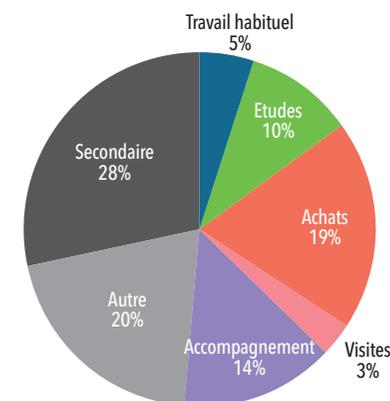
1. Sans tenir compte de l'ordre du motif de déplacement principal (ex : domicile-travail et travail-domicile).
2. Cette catégorie regroupe les déplacements liés aux loisirs, aux promenades, RDV médicaux, etc.
3. Exemple : se rendre au travail après avoir accompagné son enfant à l'école.

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



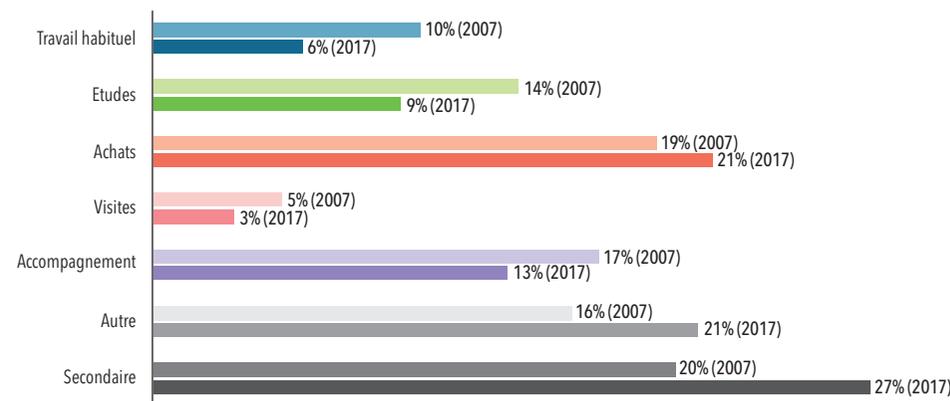
Sources : EMD 2017

Part des déplacements internes de l'unité urbaine de la CCCA selon le motif combiné (2017)



Sources : EMD 2017

Évolution des parts de déplacements internes de la CCCA selon le motif combiné (2007-2017)



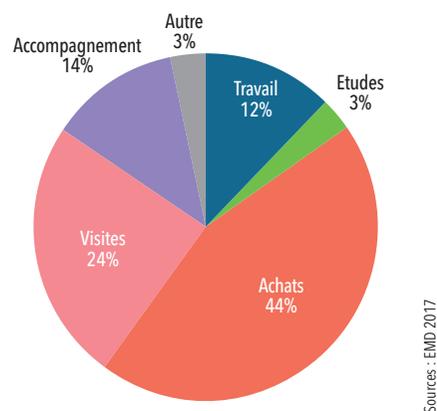
Sources : EMD 2007-2017

Il est possible de caractériser les déplacements «secondaires» sur la base des motifs à destination (dont l'origine du déplacement n'est pas le domicile). Néanmoins, il est nécessaire d'être prudent sur l'interprétation des résultats compte tenu du faible échantillon enquêté avant redressement statistique (192 déplacements). En 2017, près de la moitié de ces déplacements sont réalisés pour des motifs liés aux achats (environ 44 %) et environ le quart pour des motifs «visites».

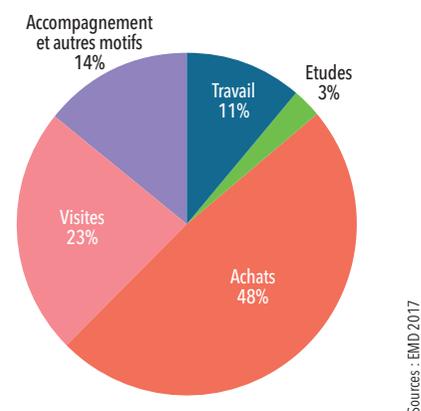
Cependant, si les déplacements liés aux visites ont baissé entre 2007 et 2017 (de 31 % à 24 %), ils ont fortement augmenté dans le même temps pour les déplacements liés aux achats (de 37 % à 48 %). Cette part des motifs liés aux achats approche également les 50 % pour les déplacements internes à l'unité urbaine (Barentin, Pavilly et Villers-Ecalles).

De ce fait, l'analyse des déplacements vers le centre commercial Mesnil Roux dans ce rapport permettra d'observer si ce lieu a bénéficié ou non de cette hausse des déplacements et de quelle manière.

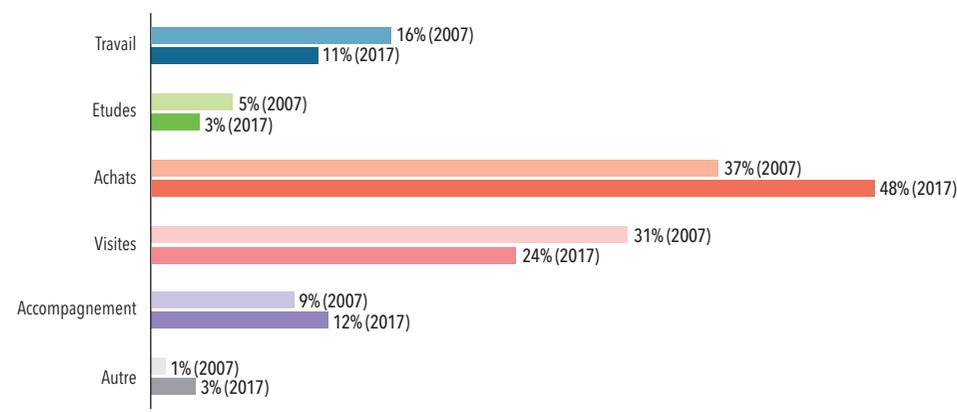
**Part des déplacements secondaires internes de la CCCA selon le motif à destination (2017)**



**Part des déplacements secondaires internes de l'unité urbaine de la CCCA selon le motif à destination (2017)**



**Évolution des parts de déplacements secondaires internes de la CCCA selon le motif à destination (2007-2017)**

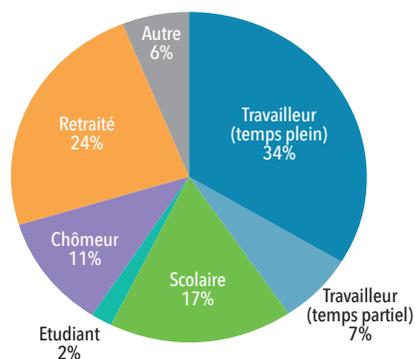


## / Caux-Austreberthe : un bassin de vie interconnecté aux dynamiques métropolitaines /

En caractérisant les déplacements internes selon l'occupation principale des individus, un tiers d'entre eux sont réalisés par des actifs à temps plein (19000 déplacements), suivi des retraités (24 %, 13250 déplacements) et des scolaires (17 %, 9350 déplacements) en 2017. Il est néanmoins intéressant d'observer entre 2007 et 2017 une forte augmentation des déplacements internes réalisés par les retraités qui voient leur part passer de 15 % à 25 %.

Cette tendance s'explique principalement par le vieillissement de la population du territoire où la part des 60 ans et plus est passée de

**Part des déplacements internes de la CCCA selon l'occupation principale (2017)**



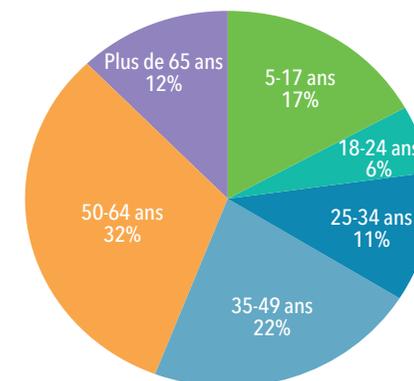
Sources : EMD 2017

19 % à 25 % entre 2007 et 2017<sup>1</sup>. Dans une moindre mesure, les chômeurs voient également leur part de déplacements internes augmenter (de 6 % à 12 %) alors que celle des actifs (temps plein et temps partiel) décroît, en lien avec la baisse du nombre d'emplois au sein du territoire.

La caractérisation par classe d'âge confirme la tendance du vieillissement des individus réalisant des déplacements internes au territoire de la CCCA, notamment entre 50 et 64 ans qui sont les plus nombreux en 2017 (part qui passe de 20 % en 2007 à 34 % en 2017). Dans une moindre mesure, la part des plus de 65 ans a également augmenté entre 2007 et 2017 (de 8 % à 13 %) alors

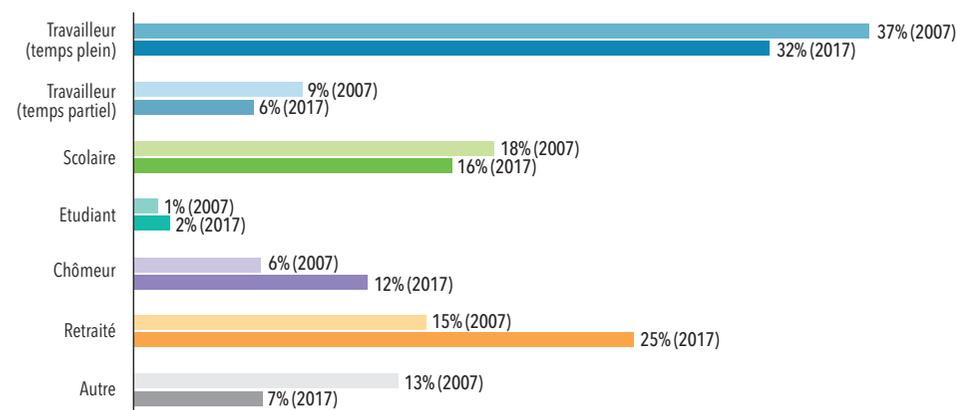
que les parts en dessous de 50 ans ont toutes baissé (notamment les 25-34 ans avec une perte de 10 points de pourcentage).

**Part des déplacements internes de la CCCA selon la classe d'âge (2017)**



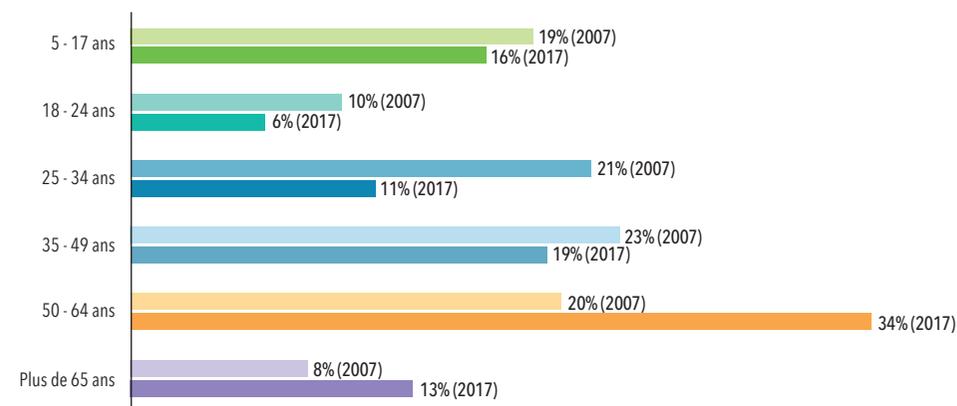
Sources : EMD 2017

**Évolution des parts de déplacements internes de la CCCA selon l'occupation principale (2007-2017)**



Sources : EMD 2007-2017

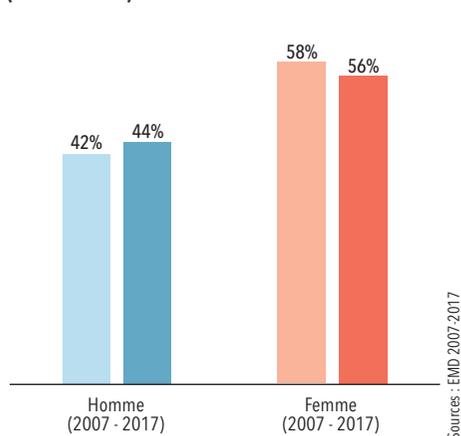
**Évolution des parts de déplacements internes de la CCCA selon la classe d'âge (2007-2017)**



Sources : EMD 2007-2017

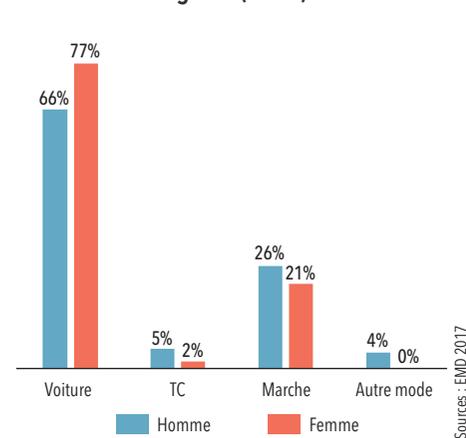
Selon le genre, ce sont les femmes qui sont les plus nombreuses à se déplacer en 2017 (56 % de l'ensemble des déplacements internes contre 44 % pour les hommes, soit respectivement 31300 et 24300 déplacements). Pour comparaison, les femmes représentent 52 % de la population du territoire de la CCCA<sup>2</sup>. Néanmoins, les femmes ont réalisé un peu moins de déplacements par rapport à 2007 (environ 1600 déplacements en moins, soit une part qui passe de 58 % à 56 %) contrairement aux hommes qui voient leur nombre de déplacements augmenter durant cette période (950 déplacements en plus, soit une part qui passe de 42 % à 44 %).

### Evolution des parts de déplacements internes de la CCCA selon le genre (2007-2017)



En caractérisant la part modale selon le genre, les femmes (77 %, soit 24 100 déplacements) ont davantage recours à la voiture que les hommes (66 %, 15 950 déplacements) dans le cadre de déplacements internes à la CCCA, alors que les hommes utilisent un peu plus les autres modes de déplacements que les femmes (transports en commun, marche à pied et deux-roues motorisés).

### Part modale des déplacements internes de la CCCA selon le genre (2017)



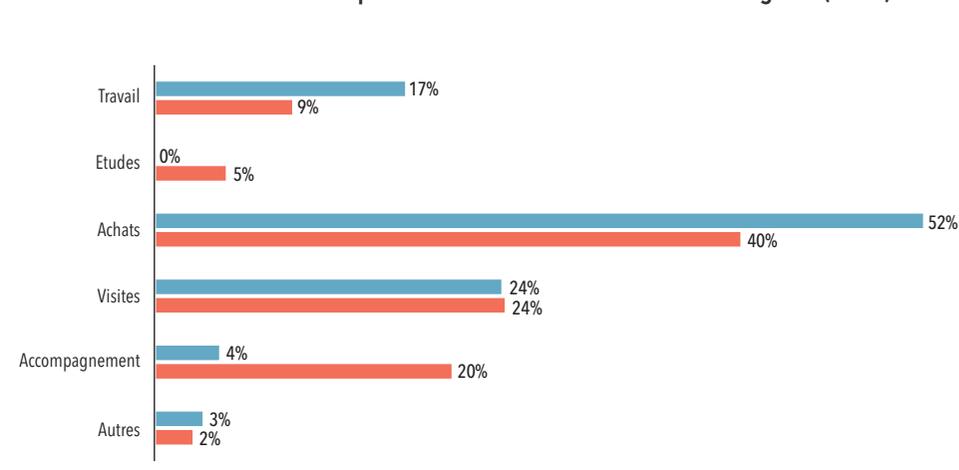
En termes de motifs combinés, la part des déplacements dans le cadre d'accompagnement est plus élevée chez les femmes que chez les hommes (respectivement 16 % et 12 %). C'est le cas également pour les déplacements secondaires (29 % pour les femmes contre 22 % pour les hommes) qui témoignent d'une rationalisation des déplacements au sein de boucles (enchaînement de plusieurs déplacements entre le départ et le retour au domicile).

A contrario, la part des déplacements pour des motifs liés aux achats et aux études est plus élevée chez les hommes que chez les femmes (respectivement 22 % et 12 % chez les hommes contre 17 % et 8 % chez les femmes).

Dans le cadre des déplacements secondaires, 20 % d'entre eux chez les femmes ont comme motif l'accompagnement (déposer son enfant à l'école, au cours de musique, le récupérer à la station de bus, etc.) contre seulement 4 % chez les hommes. Le plus fort usage de la voiture chez les femmes que chez les hommes s'explique notamment par le motif d'accompagnement qui s'insère dans une logique de chaînage des déplacements. Pour les motifs « achats » et « travail », ces déplacements sont plus nombreux chez les hommes que chez les femmes.

1. Source : INSEE, RP (2007, 2017).  
2. Source : INSEE, fichier détail (2017).

### Part des motifs secondaires des déplacements internes de la CCCA selon le genre (2017)



## / Caux-Austreberthe : un bassin de vie interconnecté aux dynamiques métropolitaines /

La zone commerciale de Barentin est située à l'extrême sud du territoire de la CC Caux-Austreberthe au sein de la Z.A.C. du Mesnil-Roux. L'ensemble de la zone contient plus de 200 entreprises et emploie environ 2 500 personnes (soit le principal pôle commercial et économique du territoire). En outre, il s'agit de l'un des deux plus grands centres commerciaux du bassin de vie rouennais (avec celui de Tourville-la-Rivière).

Elle est directement desservie par l'Autoroute A150 via la sortie n° 3 et la D6015 qui permet de la relier au reste du territoire de la CCCA. Comme la plupart des centres commerciaux construits en périphérie des moyennes et grandes agglomérations françaises, la zone commerciale de Barentin a été aménagée pour la voiture avec de nombreux petits axes routiers qui irriguent les différents secteurs ainsi que de nombreux parkings, dont quelques-uns de grande taille (plus de 2 000 places pour celui situé face à l'hypermarché Carrefour). Néanmoins, des alternatives à la voiture existent pour rejoindre la zone commerciale avec la ligne de bus 26 Y qui relie Pavilly à Rouen et qui dessert la zone commerciale via deux arrêts («Centre Commercial» et «La Malzaize») ou encore la présence de contre-allées au sud de la zone permettant la pratique de mobilités douces.

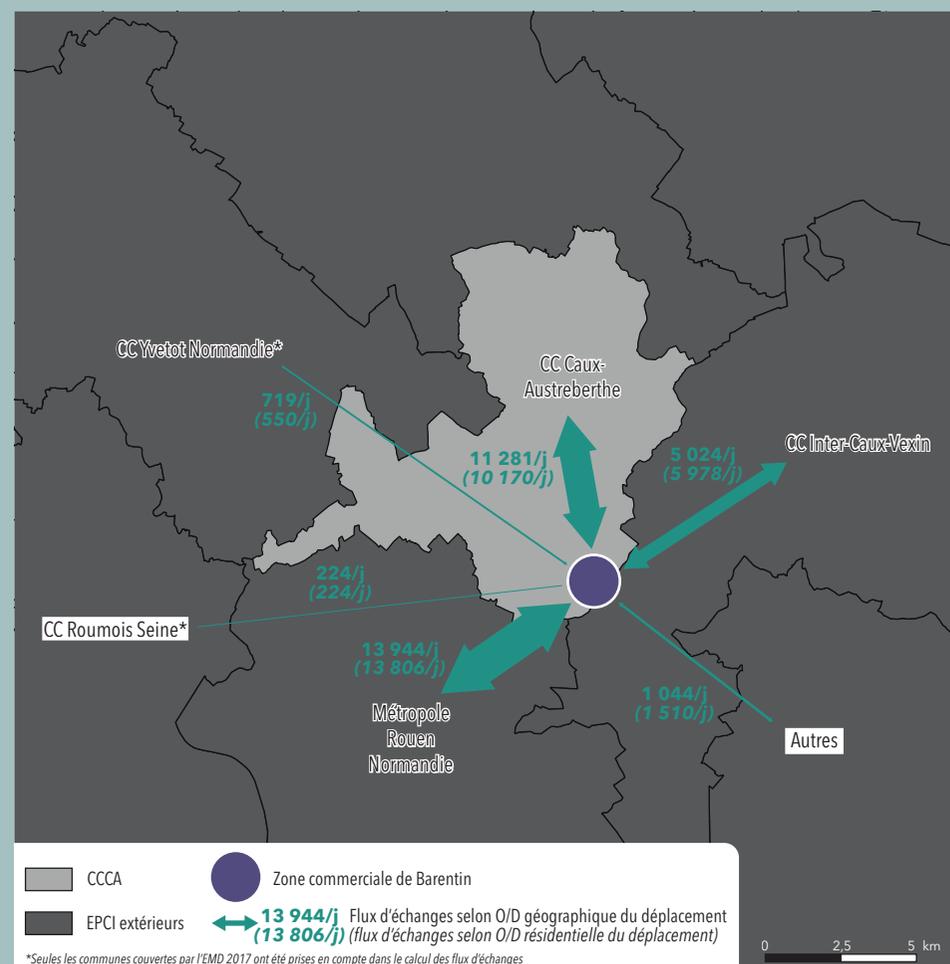
L'EMD 2017 permet la caractérisation des déplacements d'échanges avec la zone commerciale de Barentin. En effet, elle constitue une des nombreuses «zones fines» qui composent les territoires de l'aire d'enquête (échelon territorial le plus fin). De plus, elle est considérée comme un «Pôle Générateur de Trafics» (PGT), car c'est un lieu qui capte de nombreux flux au même titre que les hyper et supermarchés, les zones d'emplois, les hôpitaux, les établissements scolaires, etc. En outre, il s'agit d'un des trois lieux qui génèrent le plus de déplacements au sein de l'EMD avec le campus universitaire de Mont-Saint-Aignan et le centre commercial de Tourville-la-Rivière<sup>1</sup>. Par ailleurs, le périmètre de cette zone était sensiblement différent dans l'EMD 2007 et rend donc impossible le travail d'évolution temporelle.

En 2017, plus de 32 000 déplacements quotidiens d'échanges (hors week-end) avec la zone commerciale de Barentin sont observés. Parmi eux, plus des deux tiers sont réalisés par des habitants extérieurs à la CCCA (environ 22 000 déplacements) contre 32 % pour les habitants de la CCCA (environ 10 000 déplacements). Ces données viennent confirmer l'attractivité commerciale de cette zone au-delà du territoire de la CCCA. En caractérisant par territoire

d'origine et de destination de ces déplacements<sup>2</sup>, il est observé que les flux d'échanges de la zone commerciale avec la Métropole Rouen

Normandie sont plus nombreux que ceux avec la CCCA (peu importe l'origine résidentielle de l'individu) avec respectivement 14 000 et 11 300

### Nombre de déplacements quotidiens d'échanges entre la zone commerciale de Barentin et l'extérieur selon l'origine géographique et résidentielle de la personne (2017)

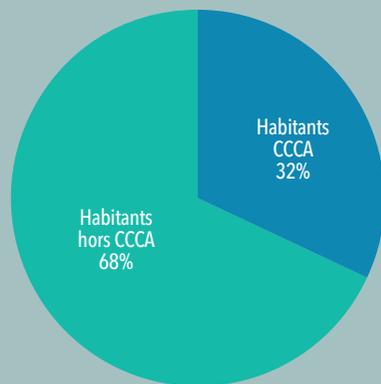


déplacements. C'est également le cas pour les habitants de la Métropole Rouen Normandie qui sont plus nombreux que les habitants de la CCCA à réaliser des déplacements d'échanges avec la zone commerciale de Barentin (peu importe l'origine géographique du déplacement) avec 13800 déplacements (contre 10200 déplacements pour la CCCA). En analysant les communes résidentielles de ces personnes, ce sont majoritairement des habitants de la partie ouest et nord de la Métropole de Barentin (par exemple 40 % des déplacements d'habitants du secteur Le Trait/Duclair<sup>3</sup> vers la CCCA ont comme motifs les achats). Outre la Métropole Rouen Normandie, des flux d'échanges non négligeables sont aussi observés avec la CC Inter-Caux Vexin (près de 6000 réalisés par les habitants de cette intercommunalité).

La très large majorité de ces déplacements d'échanges avec la zone commerciale de la CCCA en 2017 se sont effectués en voiture (94 % de part modale, 3300 déplacements) contre seulement 6 % pour l'ensemble des autres modes (transports en commun, marche, deux roues motorisés, etc.). Ces observations confirment la dépendance à la voiture des clients et employés de la zone commerciale qui ne possèdent que peu de solutions

alternatives. De plus, le modèle du centre commercial est centré sur la réalisation de plusieurs types d'achats parfois volumineux qui nécessitent

### Part des déplacements d'échanges avec la zone commerciale de Barentin selon l'origine résidentielle (2017)



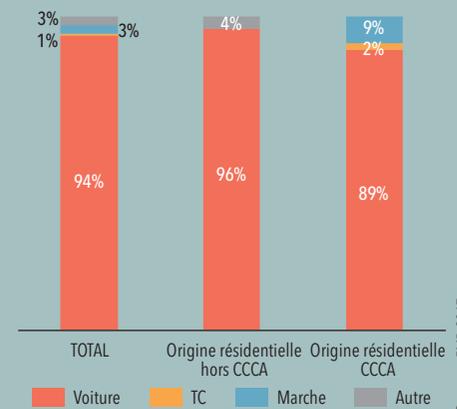
Sources : EMD 2017

l'usage d'un véhicule avec coffre.

Les habitants de la CCCA prennent moins leur voiture que les habitants extérieurs au territoire (89 % contre 96 %), mais près d'un déplacement sur 10 est réalisé à pied<sup>4</sup> et seulement 2 % en transports en commun (contre moins de 1 % pour les habitants extérieurs à la CCCA). En regardant la fréquentation en 2018 des deux arrêts de bus de la ligne 26Y situés au sein de la zone commerciale, les habitants de la CCCA ne représentent que 15 % de la fréquentation

des arrêts de la ligne 26Y au sein de la CCCA et près de 8 % de la totalité des arrêts de la ligne 26Y du réseau (1030 montées cumulées sur les deux arrêts en moyenne par mois). Par rapport aux autres arrêts

### Part modale des déplacements d'échanges avec la zone commerciale de Barentin (2017)

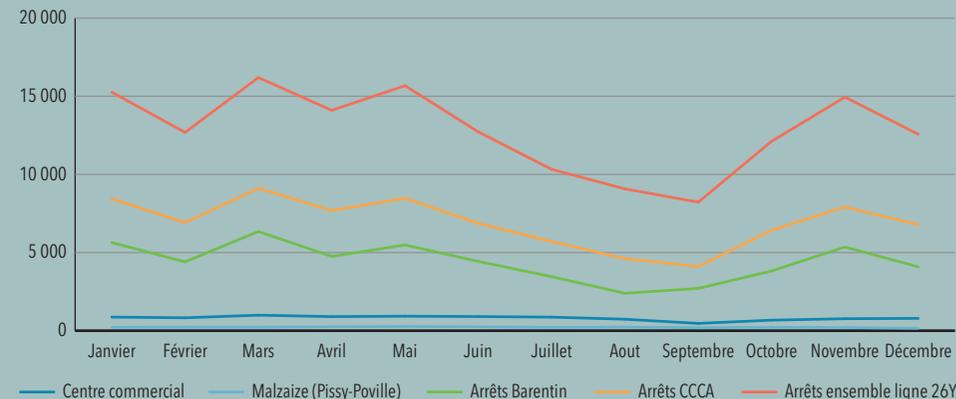


Sources : EMD 2017

du réseau, leurs fréquentations sont caractérisées par une régularité saisonnière<sup>5</sup>, notamment en été (21 % de l'ensemble de la fréquentation de la ligne 26Y au sein de la CCCA).

1. Source : CEREMA (2018), Enquete Ménages Déplacements 2017 de l'aire urbaine de Rouen et Agglo Seine Eure, Principaux Résultats.
2. Seules les communes couvertes par l'EMD 2017 ont été prises en compte dans le calcul des flux d'échanges pour la C.C. Yvetot-Normandie et la C.C. Roumois-Seine.
3. Secteur composé de communes situées dans la partie ouest de la Métropole Rouen Normandie (voire la composition des communes dans le focus sur les déplacements entre la CCCA et la MRN).
4. La marche en tant que mode de déplacement principal est souvent combiné avec le bus (mode secondaire) dans le cadre d'un déplacement intermodal.
5. Les faibles chiffres observés en septembre et octobre sur l'ensemble du réseau sont imputables à un retard du renouvellement des cartes d'abonnement lors de la rentrée scolaire 2018

### Fréquentation mensuelle des stations de bus de la ligne 26Y situées au sein de la zone commerciale de Barentin (2018)

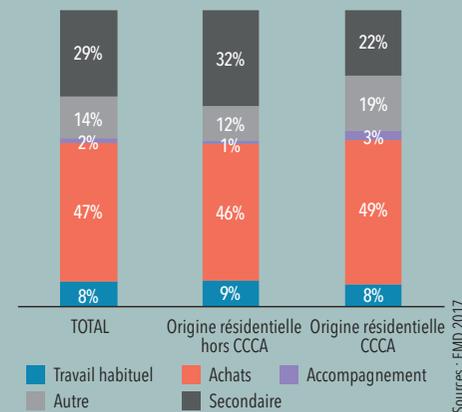


Sources : Région Normandie

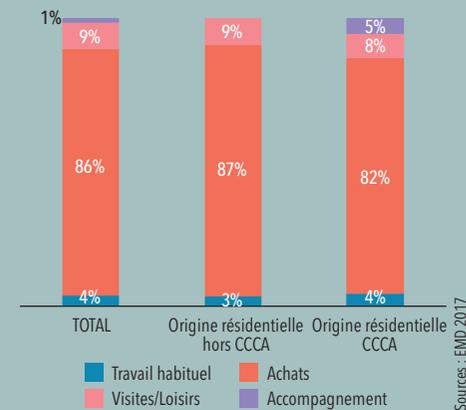
L'analyse des motifs combinés (domicile-motif ou motif-domicile) des déplacements d'échanges avec la zone commerciale de Barentin montre que les achats ne représentent que 47 % d'entre eux (soit 15 100 déplacements) alors que la part des motifs secondaires (déplacements sans lien avec le domicile) atteint les 29 % (soit 9 400 déplacements). Si la tendance est la même entre les habitants de la CCCA et les habitants extérieurs au territoire pour le motif «achats», une part des déplacements secondaires plus importante est néanmoins observée chez les personnes non résidentes de la CCCA (32 % contre 22 % pour les habitants de la CCCA), répondant à une logique de rationalisation des déplacements (durant la pause méridienne, après le travail ou une visite, etc.)» D'ailleurs, 86 % de ces déplacements secondaires<sup>1</sup> ont comme motifs les achats avec un taux un peu moins élevé pour les habitants de la CCCA par rapport aux résidents extérieurs (82 % contre 87 %). Le motif «autre» (loisirs, visites, etc.) est a contrario plus élevé chez les habitants de la CCCA (19 % contre 12 % pour les habitants extérieurs à la CCCA) alors que le motif «travail» est à peu près similaire selon la localisation résidentielle (entre 8 et 9 %). En s'intéressant maintenant aux motifs à destination du déplacement vers la zone commerciale (déplacements secondaires compris), les achats représentent finalement environ 3/4 de

l'ensemble des motifs (76 %, 12 250 déplacements) et confirment l'attrait commercial de cette zone (73 % des motifs d'achats concernent le centre commercial Carrefour et sa galerie marchande). Néanmoins, il est intéressant d'observer que les motifs «travail» (1 700 déplacements) ainsi que «visites et loisirs» (1 550 déplacements) représentent à eux deux environ 21 % des motifs (avec très peu de différences entre les habitants de la CCCA et les résidents extérieurs). En effet, la zone commerciale de Barentin est aussi une zone d'emploi d'importance (environ 2 500 emplois), mais également de restauration (intégrée dans le motif «loisirs-visites») qui attire de nombreux flux, comme les enseignes de fast food.

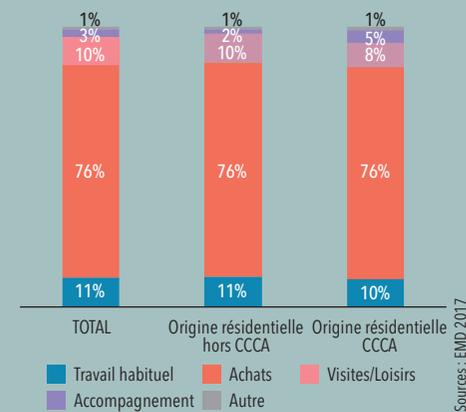
### Part des motifs combinés des déplacements d'échanges avec la zone commerciale de Barentin (2017)



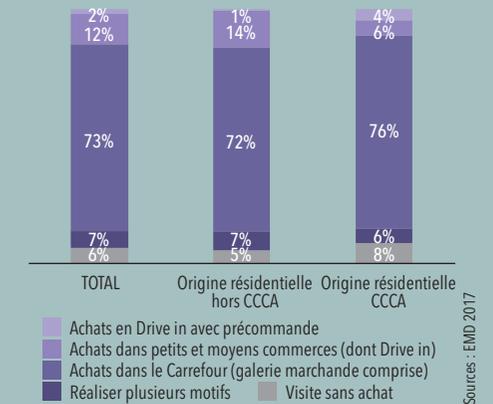
### Part des motifs de déplacements secondaires à destination de la zone commerciale de Barentin (2017)



### Part des motifs de déplacements à destination de la zone commerciale de Barentin (2017)



### Part des motifs achats à destination de la zone commerciale de Barentin (2017)



Près des deux tiers des déplacements avec comme destination la zone commerciale de Barentin ont comme origine le domicile (10 300 déplacements). Si ce taux monte à 68 % pour les habitants de la CCCA, il grimpe tout de même à 62 % pour les résidents extérieurs de la CCCA (donc des déplacements domicile-zone commerciale de Barentin). Il est intéressant de constater que les déplacements travail-zone commerciale de Barentin (peu importe la localisation résidentielle des individus) représentent une part de 10 % et que l'on trouve également des taux à peu près similaires pour les déplacements ayant comme origines les visites/loisirs (principalement restauration) ainsi que le motif accompagnement (9 % chacun).

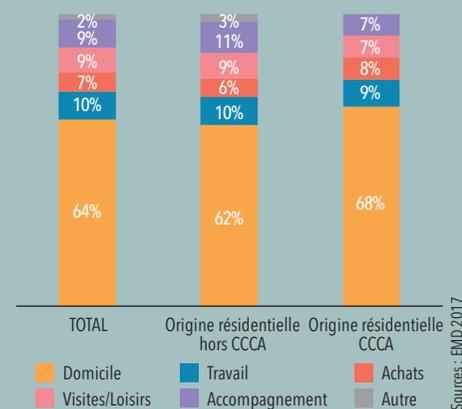
1. Il faut être néanmoins prudent avec ces résultats compte tenu du faible échantillon d'individus enquêtés (moins de 100).

Concernant les motifs de déplacement à partir cette fois-ci de la zone commerciale de Barentin, 78 % de ces déplacements ont comme destination le domicile (12 500 déplacements), mais ce taux monte à 87 % pour les habitants de la CCCA (contre 73 % pour les résidents extérieurs). Par ailleurs, si 6 % de ces déplacements réalisés par les résidents extérieurs à la CCCA ont comme motif de destination le travail, c'est seulement le cas de moins de 1 % pour les habitants de la CCCA. Par conséquent, ces résultats mettent en lumière deux tendances : D'une part, que la zone commerciale de Barentin capte près d'un tiers de déplacements secondaires (donc inclus dans une logique de chaînage des déplacements) et, d'autre part, que ce sont les résidents extérieurs à la CCCA qui sont plus nombreux à réaliser ce type de déplacement (notamment après le travail avant le retour au domicile) avec plusieurs facteurs explicatifs qui peuvent être avancés (éloignement résidentiel qui favorise ce type de déplacement, absence de zone commerciale similaire proche de leur domicile, etc.).

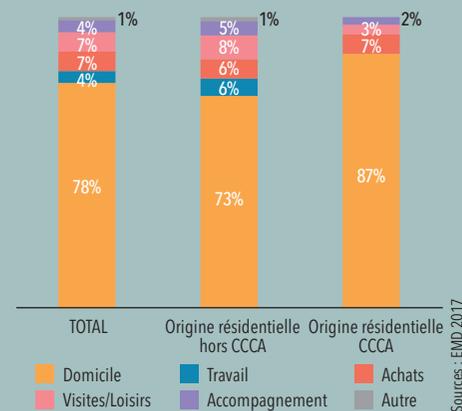
Le profil des individus qui réalisent ces déplacements d'échanges avec la zone commerciale de Barentin varie selon la localisation résidentielle. Si le tiers des habitants de la CCCA sont des actifs à temps plein (34 %), ce taux grimpe à 46 % chez les résidents

extérieurs à la CCCA (profil de personnes réalisant des déplacements

### Part des motifs à l'origine des déplacements qui ont comme destination la zone commerciale de Barentin (2017)

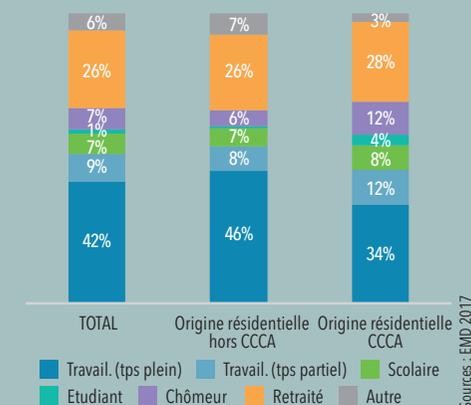


### Part des motifs à destination des déplacements qui ont comme origine la zone commerciale de Barentin (2017)

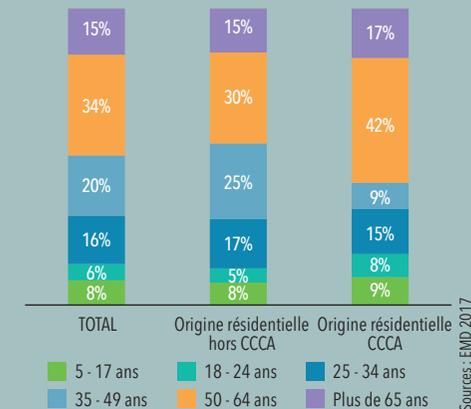


secondaires). A contrario, les chômeurs et les étudiants sont plus représentés chez les habitants de la CCCA que les résidents extérieurs (respectivement 12 % contre 6 % et 4 % contre moins de 1 %). Outre les actifs, les retraités représentent la deuxième catégorie la plus présente avec une moyenne de 26 % (ce taux varie peu selon la localisation résidentielle). L'analyse par classe d'âge montre que les plus de 50 ans représentent la moitié des personnes réalisant ces déplacements d'échanges avec la zone commerciale (soit 15 900 déplacements). Néanmoins, des différences parfois marquées sont observées selon la localisation résidentielle avec une plus forte représentativité des plus de 50 ans chez les habitants de la CCCA (59 % contre 45 % pour les résidents extérieurs) et des 35-49 ans chez les résidents extérieurs de la CCCA (25 % contre 9 % pour les habitants de la CCCA). Pour synthétiser, le profil des individus habitant la CCCA est composé de personnes plutôt âgées (6 personnes sur 10 ont plus de 50 ans), de travailleurs (dont le tiers à temps partiel), de retraités et dans une moindre mesure des chômeurs ; alors que le profil de ceux résidant à l'extérieur de la CCCA est plutôt moyennement âgé (55 % ont entre 35 et 65 ans dont 25 % entre 35 et 49 ans), composé de travailleurs à temps plein et de retraités.

### Part des occupations principales des déplacements d'échanges avec la zone commerciale de Barentin (2017)



### Part des classes d'âge à destination des déplacements qui ont comme origine la zone commerciale de Barentin (2017)



## 2. Analyse des pratiques de mobilités lors des déplacements d'échanges avec le territoire

Les déplacements d'échanges avec la Communauté de Communes Caux-Austreberthe concernent l'ensemble des déplacements dont l'origine ou la destination sont localisées à l'extérieur du territoire. L'intérêt d'analyser ces déplacements d'échanges est de mettre en lumière les pratiques de mobilités :

- des habitants de la CCCA qui se déplacent vers d'autres territoires (notamment dans le cadre de déplacements pendulaires comme le travail ou les études);
- des personnes résidant à l'extérieur du territoire qui se déplacent vers celui de la CCCA.

Comme pour les déplacements internes, les données de l'Enquête Ménage Déplacements (EMD) de l'aire urbaine de Rouen et de l'Agglo Seine permettent de caractériser l'évolution des pratiques de mobilités lors des déplacements d'échanges avec plusieurs territoires couverts par cette EMD sur une période de dix ans (2007 - 2017). De même, la comparaison temporelle ne sera possible que pour six des neuf communes qui composent le territoire de la CCCA (Barentin, Goupillières,

Limésy, Pavilly, Sainte-Austreberthe et Villers-Ecalles). Quand c'est nécessaire, une caractérisation des déplacements d'échanges avec l'unité urbaine de la CCCA (composée des communes de Barentin, Pavilly et de Villers-Ecalles) sera également effectuée.

L'ensemble des déplacements quotidiens d'échanges avec le territoire de la CCCA en 2017 représente environ 58 500 déplacements. À l'échelle des 6 communes de la CCCA, ces déplacements sont au nombre de 56 000 environ, soit 96 % de l'ensemble des déplacements d'échanges avec le territoire. Entre 2007 et 2017, une légère augmentation de ces déplacements d'échanges est observée (+1,9 %) contrairement aux déplacements internes qui sont en diminution (- 1,2 %).

En 2017, la distance moyenne d'un déplacement d'échanges avec le territoire de la CCCA est de 18,4 kilomètres (tous modes de transport confondus). Cette distance moyenne est sensiblement plus élevée pour les habitants de la CCCA (27,2 kilomètres) que pour les résidents extérieurs au territoire (15,5 kilomètres) qui se déplacent vers la CCCA. Par conséquent, si les 27,2 kilomètres réalisés en moyenne par les habitants de la CCCA correspondent grosso modo au pôle urbain de Rouen, les 15,5 kilomètres réalisés par les

résidents extérieurs vers la CCCA proviennent donc de communes plus proches.

**Tableau 1. Nombre de déplacements quotidiens d'échanges avec la CCCA**

	2017	2007	Evolution 2007-2017
CCCA 9 communes	58 501	-	-
CCCA 6 communes*	56 011	54 972	1,9%
% CCCA 6 communes*	96%	-	-

**Tableau 2. Distance moyenne des déplacements d'échanges avec la CCCA**

	2017
Distance moyenne des déplacements d'échanges avec la CCCA	18,4
Distance moyenne des déplacements d'échanges des habitants de la CCCA avec l'extérieur	27,2
Distance moyenne des déplacements d'échanges des habitants extérieurs avec la CCCA	15,5

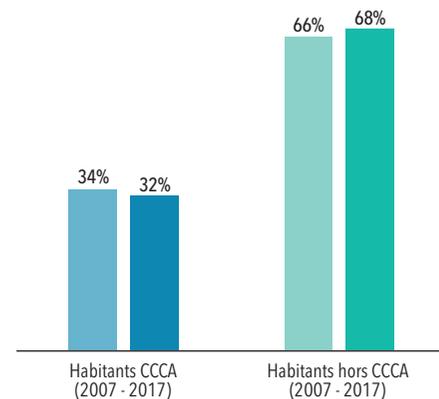
En 2017, deux tiers des déplacements d'échanges avec la CCCA sont réalisés par des individus ne résidant pas au sein du territoire (soit environ 38 600 déplacements). Entre 2007 et 2017, la part des déplacements d'échanges réalisés par des habitants extérieurs à la CCCA a augmenté de deux points, pour passer de 66 % à 68 %. A contrario, celle des habitants de la CCCA réalisant des déplacements avec d'autres territoires a baissé de deux points (de 34 % à 32 %). En résumé, les habitants extérieurs à la CCCA sont de plus en plus nombreux à réaliser des déplacements d'échanges avec la CCCA que les habitants de la CCCA avec les territoires extérieurs.

En 2017<sup>1</sup>, plus de 20 800 déplacements d'échanges entre la CCCA et la Métropole Rouen Normandie sont réalisés par des habitants de la métropole rouennaise contre environ 14 650 pour les habitants de la CCCA. Il est donc intéressant de constater que le territoire de la CCCA capte plus de flux en provenance de la Métropole de Rouen que cette dernière en capte en provenance de la CCCA. C'est particulièrement le cas de l'ouest de la Métropole de Rouen (secteur compris entre Le Trait, Duclair et Saint-Pierre-de-Varengeville) avec 5,5 fois plus d'habitants de ce secteur qui se déplacent au sein de la CCCA (6 530) que d'habitants de la CCCA se déplaçant dans ce secteur (1 160). La tendance est la

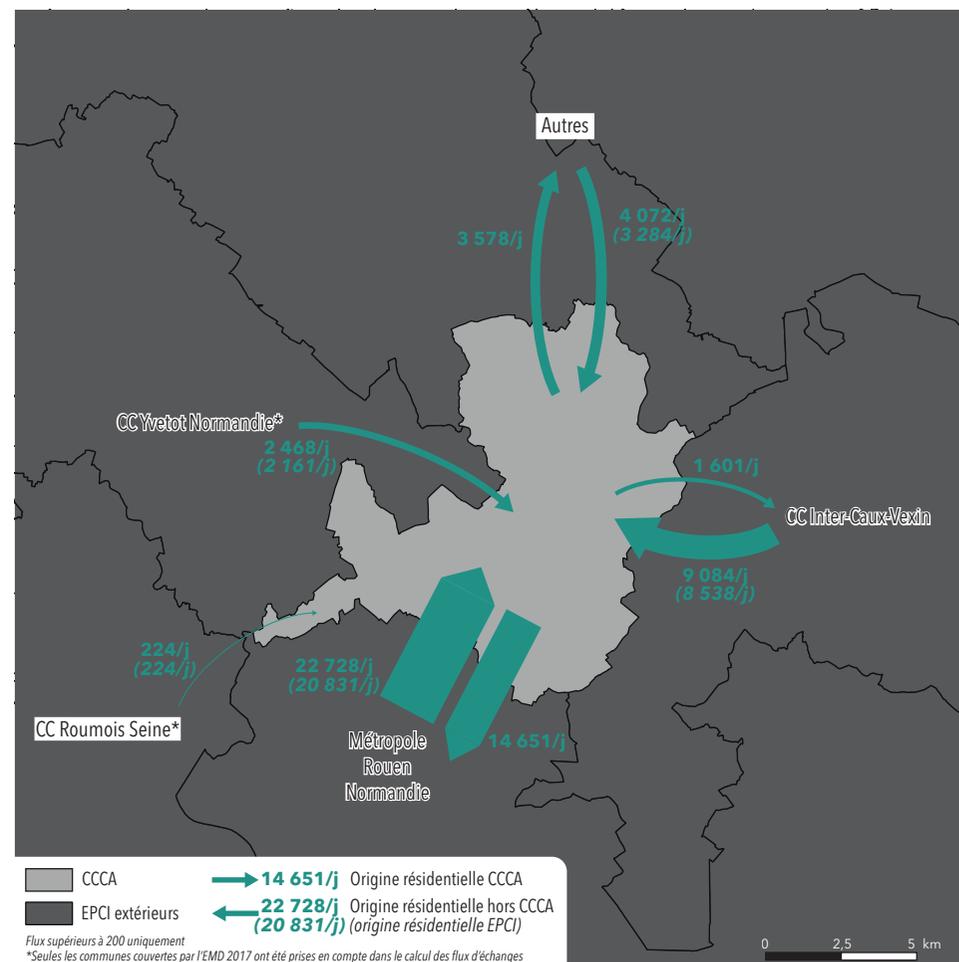
même pour les flux d'échanges entre la CCCA et les autres intercommunalités couvertes par l'EMD<sup>2</sup> (plus de 8 500 déplacements des habitants de la CC Inter-Caux Vexin contre 1 600 pour la CCCA, 2 160 déplacements des habitants de la CC Yvetot Normandie contre moins de 200 pour les habitants de la CCCA, etc.).

Au regard de la distance moyenne des déplacements d'échanges des habitants extérieurs vers la CCCA (15,5 km), le territoire de la CCCA exerce donc une forme de polarisation sur ces secteurs géographiques (eux-mêmes polarisés économiquement par le pôle urbain rouennais). La caractérisation des motifs de déplacements au cours de ce chapitre apportera un éclairage sur la nature de ces flux d'échanges.

### Évolution des parts de déplacements d'échanges avec la CCCA selon l'origine résidentielle (2007-2017)



### Nombre de déplacements d'échanges quotidiens entre la CCCA et les EPCI extérieurs selon l'origine résidentielle de la personne (2017)



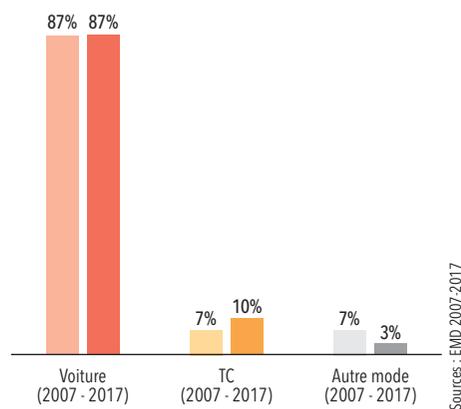
1. Le choix a été fait de ne pas effectuer de comparaison avec l'EMD 2007 car la majorité des EPCI concernés ont vu leur nombre de communes couvertes évoluer entre 2007 et 2017, posant des limites de traitements statistiques.
2. Seules les communes couvertes par l'EMD 2017 ont été prises en compte dans le calcul des flux d'échanges pour la C.C. Yvetot-Normandie et la C.C. Roumois-Seine.

## / Caux-Austreberthe : un bassin de vie interconnecté aux dynamiques métropolitaines /

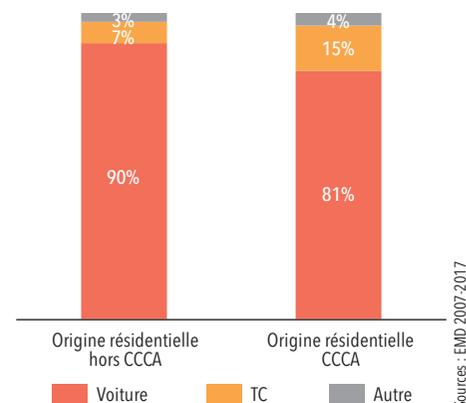
En 2017, 87 % des déplacements d'échanges avec la CCCA sont réalisés en voiture (51 000 déplacements quotidiens), 10 % en transports collectifs (5 600) et 3 % via d'autres modes de transports (vélo, deux roues motorisés, etc.). Les mêmes parts modales pour les déplacements d'échanges avec l'unité urbaine de la CCCA sont observées. Contrairement aux déplacements internes, il n'existe pas de différences de parts modales entre l'unité urbaine et les communes périurbaines. Si la part modale de la voiture a stagné entre 2007 et 2017, celle des transports en commun a gagné 3 points (de 7 % à 10 %), témoignant de possibles reprints modaux de la voiture vers le train ou bus. En caractérisant selon la localisation résidentielle en 2017, 15 % des déplacements d'échanges des habitants de la CCCA sont réalisés en transports en commun (soit 2 900 déplacements) contre 7 % pour les habitants résidant à l'extérieur du territoire (2 700) où 90 % de leurs déplacements sont réalisés en voiture. Par conséquent, les résidents extérieurs se rendant au sein de la CCCA se déplacent plus en voiture que les habitants de la CCCA se rendant vers l'extérieur (respectivement 34 800 et 16 200 déplacements). Néanmoins, une concurrence modale est observée entre la voiture (52 %) et les transports en commun (44 %)

uniquement pour les déplacements de 25 à 30 kilomètres, correspondant grosso modo à la distance entre la CCCA et le pôle urbain rouennais (desserte ferroviaire directe entre les deux territoires).

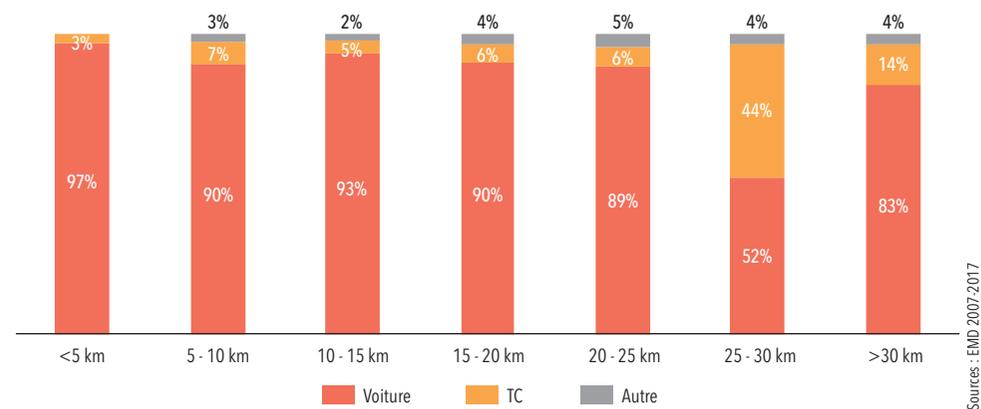
### Évolution des parts modales des déplacements d'échanges avec la CCCA (2007-2017)



### Part modale des déplacements d'échanges avec la CCCA selon l'origine résidentielle (2017)



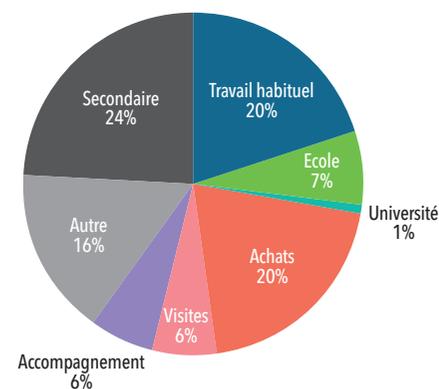
### Part modale des déplacements d'échanges avec la CCCA selon la distance cumulée (2017)



En 2017, les principaux motifs combinés des déplacements d'échanges avec la CCCA sont les achats et le travail au lieu habituel (20 % chacun soit respectivement 11 800 déplacements). En additionnant les études et le travail habituel (déplacements contraints), ces deux motifs représentent environ 27 % de l'ensemble des déplacements en 2017 (16 200 déplacements), soit beaucoup plus que la part modale observée pour les déplacements internes à la CCCA (16 %). Les déplacements secondaires (dont l'origine et la destination n'ont aucun lien avec le domicile) sont au nombre de 13 800, soit 24 % de la totalité des déplacements d'échanges. Entre 2007 et 2017, la part des différents motifs de déplacements est restée assez stable. En ciblant les déplacements

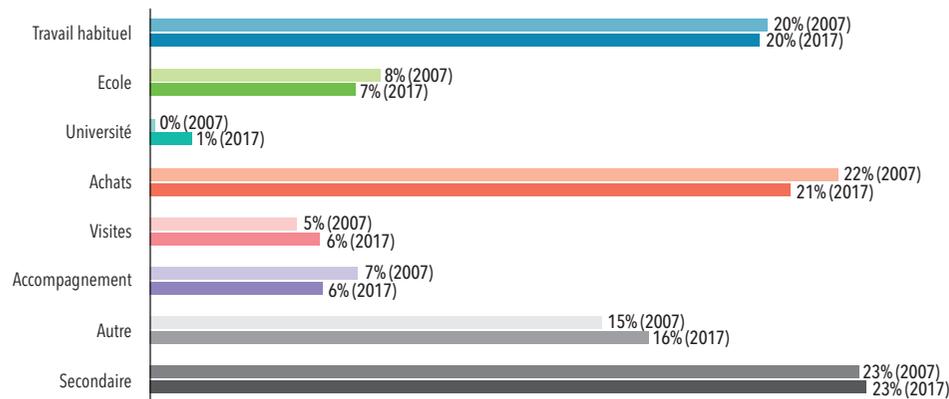
d'échanges avec l'unité urbaine de la CCCA (Barentin, Pavilly, Villers-Ecalles), la part des déplacements secondaires (26 %) est plus importante qu'à l'échelle du territoire de la CCCA,

**Part des déplacements d'échanges avec la CCCA selon le motif combiné (2017)**



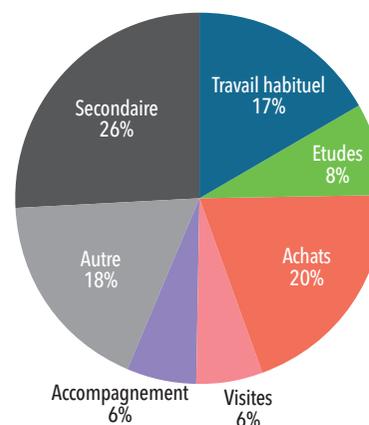
Sources : EMD 2017

**Evolution des part de déplacements d'échanges avec la CCCA selon le motif combiné (2007-2017)**



Sources : EMD 2007, 2017

**Part des déplacements d'échanges avec l'unité urbaine de la CCCA selon le motif combiné (2017)**



Sources : EMD 2017

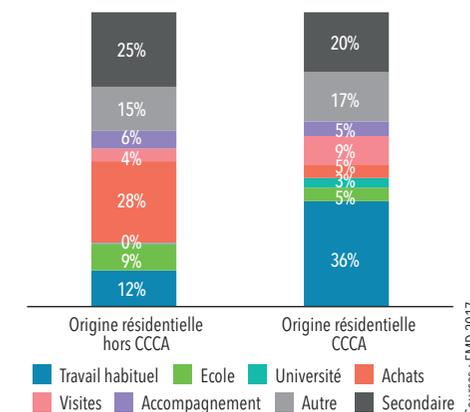
contrairement à celle du travail habituel qui voit sa part diminuer (17 %).

Comme pour les déplacements internes, cette hausse des déplacements secondaires couplée à une baisse de la part des déplacements professionnels à l'échelle de l'unité urbaine de la CCCA s'explique probablement par un plus grand nombre de déplacements en boucles (donc sans lien avec le domicile) générés par les activités et fonctions urbaines diverses (commerce, service public, etc.).

La caractérisation selon l'origine résidentielle en 2017 (CCCA et hors CCCA) montre des divergences (parfois sensibles) en termes de motifs. En effet, si 36 % des déplacements des

habitants de la CCCA vers l'extérieur ont pour motif le travail (lieu habituel), seulement 12 % des déplacements des habitants extérieurs vers la CCCA concernent ce motif. A contrario, la part des déplacements pour motifs «achats» grimpe à 28 % pour les habitants extérieurs en direction de la CCCA contre seulement 5 % dans le sens inverse. Ces statistiques viennent confirmer, d'une part, la polarisation économique exercée par la métropole rouennaise sur les actifs de la CCCA (51 % des actifs de la CCCA travaillent au sein de la Métropole Rouen Normandie contre 34 % au sein du territoire de la CCCA) et, d'autre part, que le territoire de la CCCA jouit d'une attractivité commerciale auprès des territoires alentours (notamment avec la zone commerciale de Barentin qui

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



Sources : EMD 2017

## / Caux-Austreberthe : un bassin de vie interconnecté aux dynamiques métropolitaines /

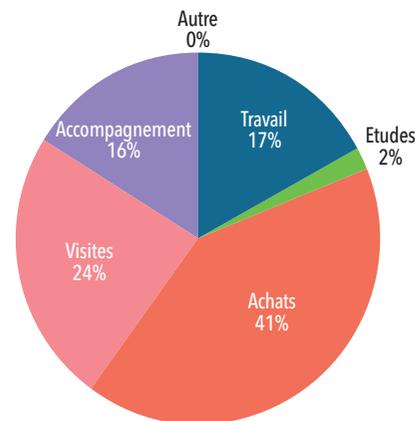
fait l'objet d'un focus analytique dans le chapitre suivant).

Autre dynamique divergente concernant les motifs, la part des déplacements liés aux études est plus forte pour les scolaires extérieurs au territoire se rendant dans un établissement de la CCCA que l'inverse (9 % contre 5 %). Deux facteurs explicatifs peuvent être avancés. D'une part, la présence de nombreux établissements scolaires de différents niveaux (de la maternelle au lycée) au sein de la CCCA qui limite l'effet de migration scolaire vers d'autres territoires. D'autre part, des lycées de la CCCA (filières générale, technologique et professionnelle) qui rayonnent géographiquement au-delà du territoire et captent donc de nombreux flux scolaires en provenance de l'extérieur.

En détaillant les déplacements d'échanges dits «secondaires» en 2017 (motifs à destination), 41 % sont effectués pour motif «achats» (5 700 déplacements), suivi des motifs «visites» (24 %, 3 250 déplacements) et travail (17 %, 2 350 déplacements). Cependant, si les déplacements liés aux visites et au travail ont baissé entre 2007 et 2017 (de 30 % à 24 % pour les visites et de 22 % à 14 % pour le travail), ils ont fortement augmenté dans le même temps pour les déplacements liés aux achats (de 31 % à 44 %), rejoignant la tendance

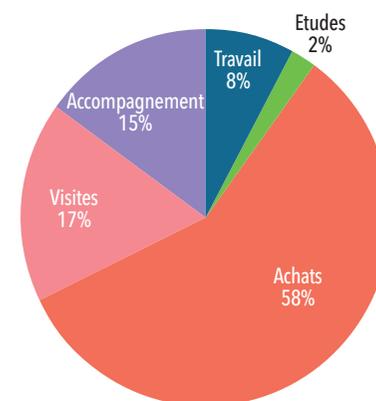
observée dans le cadre des déplacements secondaires internes à la CCCA. Cette part des motifs liés aux achats grimpe d'ailleurs à 58 % pour les déplacements d'échanges avec l'unité urbaine (Barentin, Pavilly et Villers-Ecalles), confirmant l'attractivité commerciale du territoire de la CCCA lors de déplacements en boucles (exemple : faire ses achats en sortant du travail sur la route du retour au domicile).

Part des déplacements secondaires d'échanges avec la CCCA selon le motif à destination (2017)



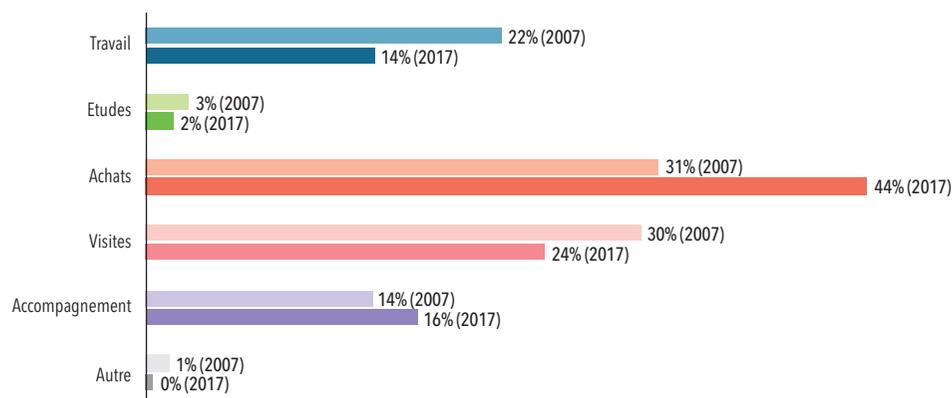
Sources : EMD 2017

Part des déplacements secondaires d'échanges avec l'unité urbaine de la CCCA selon le motif à destination (2017)



Sources : EMD 2017

Évolution des parts de déplacements secondaires avec la CCCA selon le motif à destination (2007-2017)

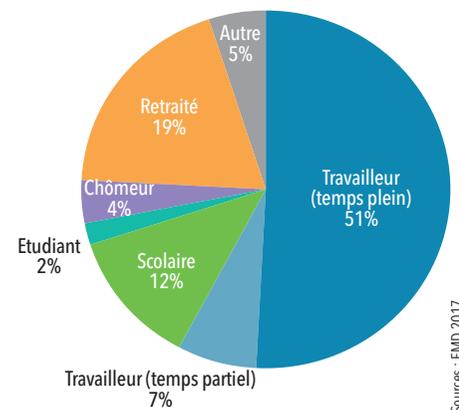


Sources : EMD 2007-2017

La caractérisation des déplacements d'échanges en 2017 selon l'occupation principale des individus montre qu'environ la moitié d'entre eux sont réalisés par des actifs à temps plein (51 %, soit 30 000 déplacements), suivi des retraités (19 %, 10 800 déplacements) et des scolaires (12 %, 6 800 déplacements). Cependant, entre 2007 et 2017, la part des actifs à plein temps a baissé de trois points alors que celle des retraités a augmenté dans le même temps de 8 points (de 11 % à 19 %). L'origine résidentielle de ces déplacements d'échanges montre que ces actifs à plein temps sont proportionnellement plus nombreux au sein de la CCCA que ceux venant de l'extérieur (respectivement 61 % et 46 %) alors que l'on observe la dynamique inverse concernant les retraités (21 % des déplacements d'habitants extérieurs contre 14 % des déplacements des habitants de la CCCA).

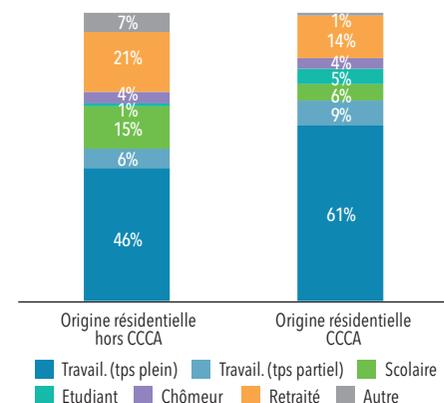
Les visites et surtout les achats sont les deux principaux motifs de leurs déplacements.

**Part des déplacements d'échanges avec la CCCA selon l'occupation principale (2017)**



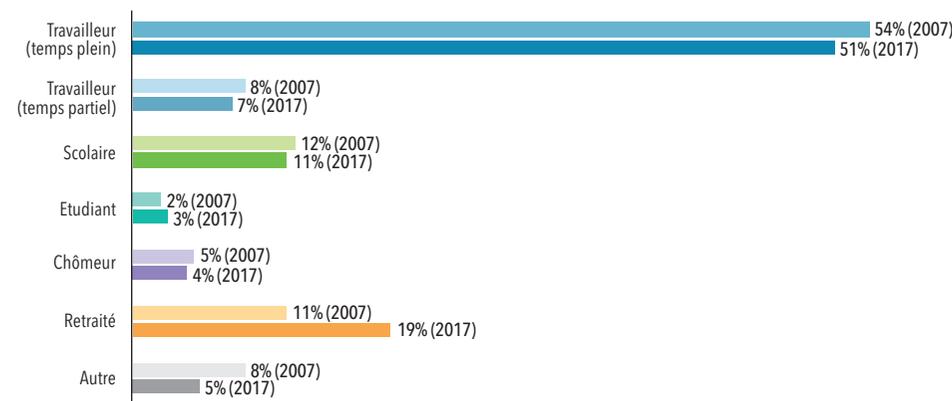
Sources : EMD 2017

**Part des déplacements d'échanges avec la CCCA selon l'occupation principale et l'origine résidentielle (2017)**



Sources : EMD 2017

**Évolution des parts de déplacements d'échanges avec la CCCA selon l'occupation principale (2007-2017)**



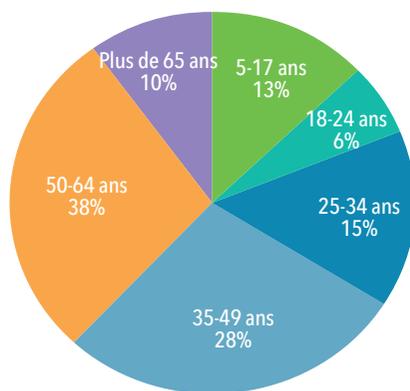
Sources : EMD 2007-2017

## / Caux-Austreberthe : un bassin de vie interconnecté aux dynamiques métropolitaines /

L'analyse par classe d'âge confirme la tendance du vieillissement des individus réalisant des déplacements d'échanges avec la CCCA. En effet, la part des 50 ans est passée de 30 % à 38 % entre 2007 et 2017 alors que les tranches d'âges 18-24 ans et 35-49 ans ont vu leurs déplacements baisser (de 9 % à 6 % pour les 18-24 ans et de 33 % à 29 %, pour les 35-49 ans). La part des plus de 50 ans (22 400 déplacements d'échanges) est d'ailleurs majoritaire parmi les déplacements d'échanges d'habitants extérieurs avec la CCCA (40 %) alors que ce sont les 35-49 ans (16 500 déplacements d'échanges) qui sont les plus nombreux parmi les habitants de la CCCA se déplaçant vers l'extérieur (36 %). Cette analyse par classes d'âge vient également confirmer la part non négligeable de

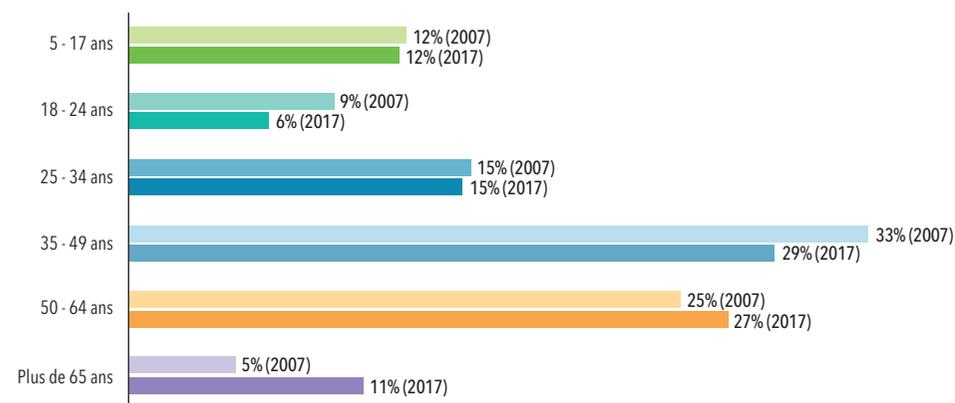
déplacements d'échanges réalisés par des habitants extérieurs mineurs (16 % contre 6 % pour les mineurs de la CCCA) dont une grande majorité est des scolaires.

**Part des déplacements d'échanges avec la CCCA selon la classe d'âge (2017)**



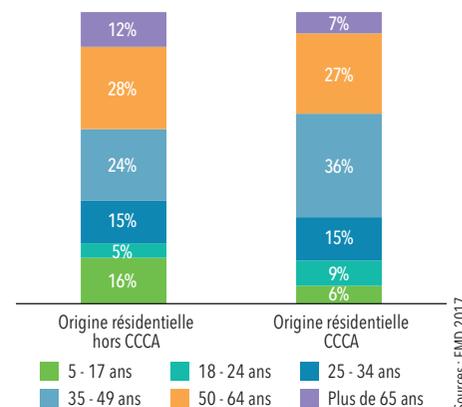
Sources : EMD 2017

**Évolution des parts de déplacements d'échanges avec la CCCA selon la classe d'âge (2007-2017)**



Sources : EMD 2007-2017

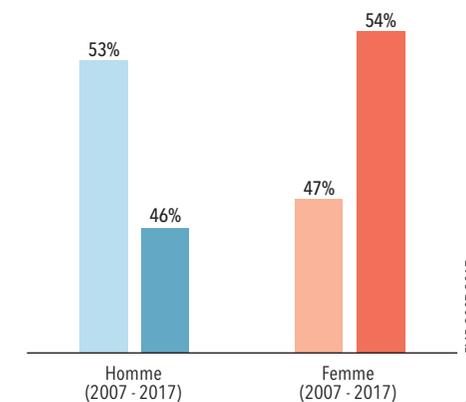
**Part des déplacements d'échanges avec la CCCA selon la classe d'âge et l'origine résidentielle (2017)**



Sources : EMD 2017

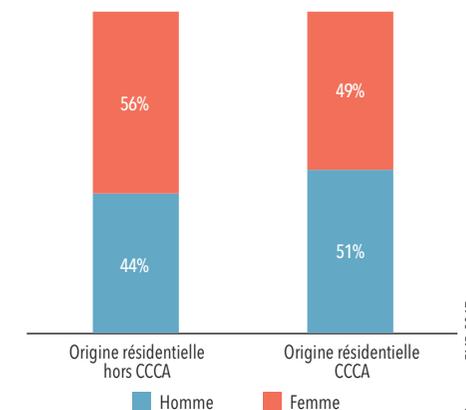
En caractérisant selon le genre, ce sont les femmes qui sont les plus nombreuses à se déplacer en 2017 (54 % de l'ensemble des déplacements d'échanges soit 31 600 déplacements contre 26 900 pour les hommes). D'ailleurs, la part des femmes a augmenté de 47 % à 54 % alors que celle des hommes est passée de 53 % à 46 %. Une des explications qui peut être avancée est la baisse du chômage des femmes depuis environ dix ans<sup>1</sup>. Par ailleurs, elles sont majoritaires parmi les déplacements réalisés par les habitants extérieurs vers la CCCA (56 % contre 44 % pour les hommes) alors que les déplacements réalisés par les hommes de la CCCA vers l'extérieur sont légèrement supérieurs aux femmes (51 % contre 49 %).

**Évolution des parts de déplacements d'échanges avec la CCCA selon le genre (2007-2017)**



Sources : EMD 2007-2017

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

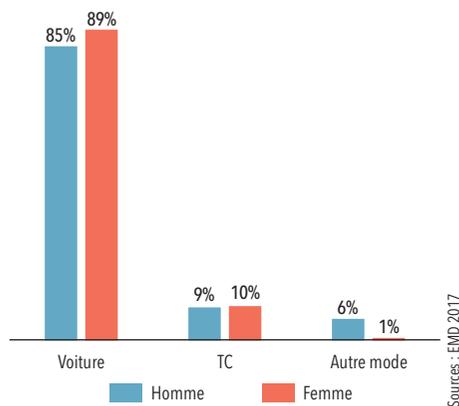


Sources : EMD 2017

1. La part des femmes parmi les chômeurs est passée de 56 % à 48 % sur le territoire de la CCCA entre 2007 et 2017 (source : INSEE, Fichier Détails).

En caractérisant la part modale selon le genre, il est constaté que les femmes ont davantage recours à la voiture que les hommes dans le cadre de déplacements d'échanges avec la CCCA (89 % contre 85 % soit respectivement 28 250 et 22 750 déplacements). Si la part modale des transports collectifs est à peu près semblable entre les hommes et les femmes (autour de 9 à 10 % soit respectivement 2 500 et 3 100 déplacements), les hommes utilisent beaucoup plus les autres modes de transports que les femmes pour réaliser ces déplacements d'échanges (principalement en deux roues motorisés qui présentent l'avantage de franchir les embouteillages en milieu urbain).

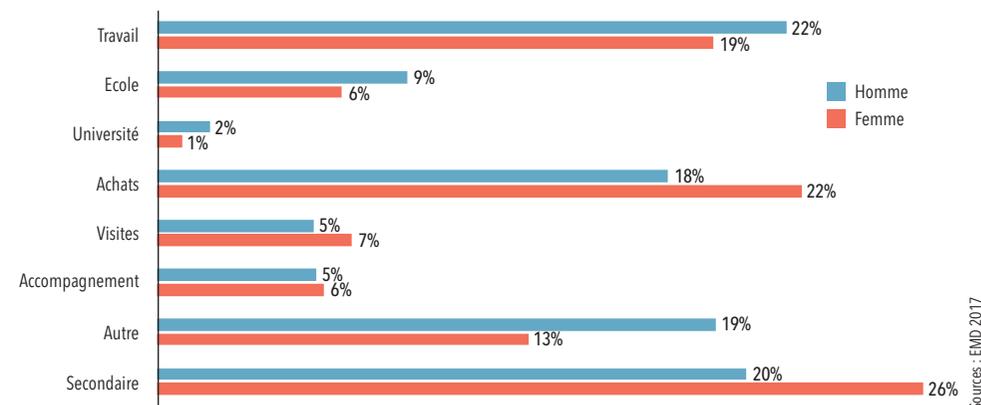
### Part modale des déplacements d'échanges avec la CCCA selon le genre (2017)



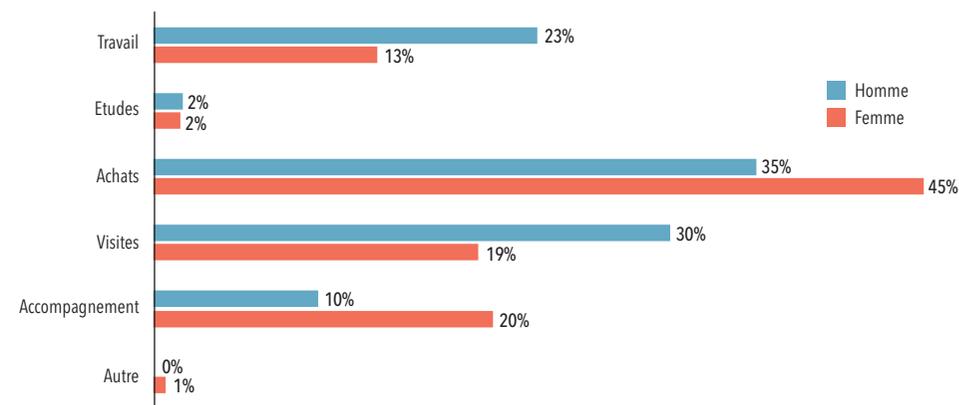
Concernant les motifs combinés, les hommes se déplacent plus que les femmes concernant les motifs «travail» (22 % contre 19 %), «études» (9 % contre 6 %) ou «autres» (19 % contre 13 %) alors que les femmes se déplacent plus que les hommes pour les motifs «achats» (22 % contre 18 %) et surtout «secondaires» (26 % contre 20 %). Néanmoins, dans le cadre des déplacements secondaires<sup>2</sup>, 20 % de ces déplacements chez les femmes ont comme motif l'accompagnement (déposer son enfant à l'école, au cours de musique, le récupérer à la station de bus, etc.) contre seulement 10 % chez les hommes, alors que les hommes sont plus nombreux à réaliser des déplacements ayant comme motif les visites. Les tendances observées concernant les déplacements pour motifs le travail et les achats (motifs combinés) se retrouvent également dans les déplacements secondaires (23 % des déplacements secondaires des hommes ont comme motif le travail contre 13 % pour les femmes ; 45 % des déplacements secondaires des femmes ont comme motif les achats contre 35 % pour les hommes).

2. Il faut être prudent avec ces résultats compte tenu du faible échantillon d'individus enquêtés (moins de 100).

### Part des motifs combinés des déplacements d'échanges avec la CCCA selon le genre (2017)



### Part des motifs secondaires des déplacements d'échanges avec la CCCA selon le genre (2017)



### Quelle(s) réalité(s) des flux entre le territoire de la CCCA et la Métropole Rouen Normandie, notamment les déplacements pendulaires ?

L'analyse des flux pendulaires entre la CCCA et la Métropole Rouen Normandie permet de mettre en lumière les effets de polarisation à travers les déplacements quotidiens ou réguliers (très souvent réalisés en semaine). Si le territoire de la CCCA fait partie de l'aire urbaine et du bassin d'emploi de Rouen (donc polarisé économiquement), il capte aussi des flux pendulaires en provenance de la métropole rouennaise par ses emplois (zone commerciale, usine Ferrero, etc.) et ses établissements scolaires (principalement les lycées). Ces déplacements d'échanges avec le domicile regroupent principalement deux types d'activités : le travail sur son lieu habituel (les « navetteurs<sup>1</sup> ») et les études (de l'école élémentaire à l'Université). D'autres motifs de déplacements peuvent être qualifiés de réguliers comme l'accompagnement (ex. : un enfant à l'école), certains types de visites (ex. : à une personne vulnérable) ou encore loisirs (ex. : salle de sport), mais ils ne seront pas pris en compte dans le cadre de cette analyse, car ils ne concernent qu'une petite minorité de la population ou ne rentrent pas dans le cadre de déplacements d'échanges entre ces deux territoires.

### La caractérisation des flux de déplacements pendulaires entre la CCCA et la Métropole Rouen Normandie

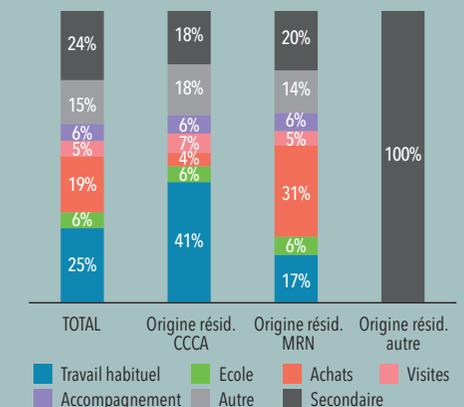
Sur les 37 300 déplacements quotidiens d'échanges recensés dans l'Enquête Ménages Déplacements 2017 entre la CCCA et la Métropole Rouen Normandie, 56 % sont réalisés par des habitants de la métropole rouennaise (environ 20 800 déplacements) contre 39 % pour les habitants de la CCCA (14 650 déplacements).

Néanmoins, en se focalisant uniquement sur les déplacements pendulaires (le travail habituel et les études) qui représentent 31 % de l'ensemble des flux entre les deux territoires (soit près de 11 600 déplacements), les habitants de la CCCA sont plus nombreux que ceux de la métropole rouennaise (59 % contre 41 % soit respectivement environ 6 900 et 4 700 déplacements). La part des déplacements ayant comme motif le travail atteint 41 % pour les habitants de la CCCA (soit environ 6 000 déplacements domicile-travail et travail-domicile) contre seulement 17 % pour les habitants de la Métropole Rouen Normandie (soit environ 3 400 déplacements domicile-travail et travail-domicile), confirmant la polarisation économique de la métropole rouennaise sur le territoire de la CCCA. La part des déplacements domicile-études atteint les 6 %,

pour les deux territoires, mais avec néanmoins des flux plus nombreux en valeur absolue pour les écoliers/étudiants de la métropole rouennaise vers la CCCA que l'inverse (environ 1 270 déplacements contre 850). Cette tendance s'explique par les flux scolaires captés des lycées barentinois sur la partie ouest de la Métropole Rouen Normandie (zone comprise entre Le Trait, Duclair et Saint-Pierre-de-Varengville).

A contrario, la majorité des résidents de la métropole rouennaise se déplacent vers la CCCA pour les achats (31 % soit environ 6 500 déplacements domicile-achats et achats-domicile) et vient conforter l'attractivité commerciale du territoire de la CCCA qui capte de nombreux flux, notamment en provenance de la métropole rouennaise. Il est observé également environ un quart de déplacements secondaires parmi ces flux d'échanges entre la CCCA et la Métropole Rouen Normandie (environ 8 800 déplacements) où en moyenne 17 % d'entre eux ont comme motifs à destination le travail ou les études (exemple : une habitante de Pavilly qui dépose son enfant à l'école avant de se rendre sur son lieu de travail situé au sein de la métropole rouennaise).

### Part des motifs combinés des déplacements d'échanges entre la CCCA et la Métropole Rouen Normandie (2017)



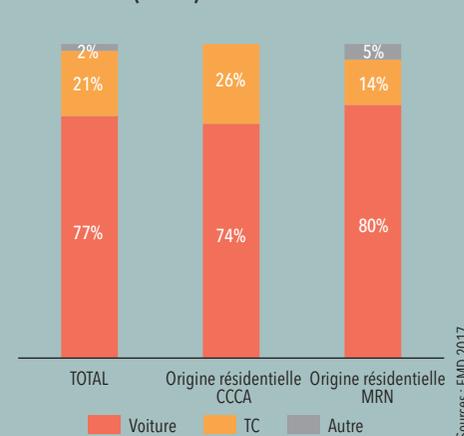
1. «Un navetteur est une personne en emploi travaillant en dehors de sa commune de résidence» (INSEE, 2016).

Les pratiques de mobilités lors des déplacements d'échanges entre la CCCA et la Métropole Rouen Normandie diffèrent également selon l'origine résidentielle. Si 92 % des résidents de la métropole rouennaise effectuent leurs déplacements en voiture (19 150 déplacements), ce taux baisse à 78 % pour les résidents de la CCCA (11 500 déplacements). L'explication tient du fait notamment que la très large majorité des déplacements pour motifs achats sont effectués en voiture (40 % des déplacements d'échanges des résidents de la métropole rouennaise pour rappel). Parallèlement, les habitants de la CCCA sont plus nombreux que les habitants de la métropole rouennaise à réaliser leurs déplacements d'échanges en transports collectifs avec 2 500 déplacements contre 750 (respectivement 17 % et 4 % de part modale).

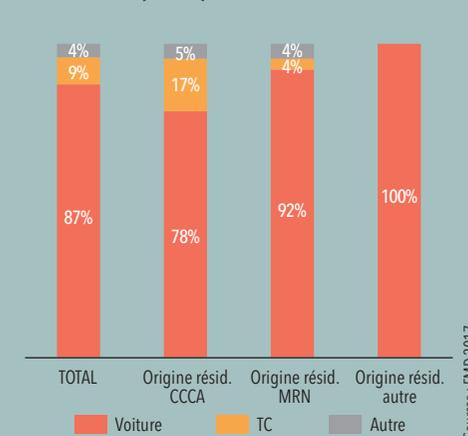
Concernant uniquement les déplacements pendulaires hors déplacements secondaires<sup>1</sup>, les différences de pratiques de mobilités entre les résidents de la CCCA (74 % de part modale de la voiture soit environ 5 100 déplacements) et de la Métropole Rouen Normandie (80 % de part modale de la voiture soit environ 3 800 déplacements) sont moindres. Il est intéressant de constater que les personnes se rendant sur le lieu de travail ou d'études

en transports en commun représentent en moyenne 21 % des déplacements pendulaires d'échanges entre la CCCA et la Métropole Rouen Normandie soit environ 2 450 déplacements. Néanmoins, si 26 % des déplacements des actifs/scolaires/étudiants de la CCCA sont réalisés en transport en commun, ce taux baisse à 14 % pour ceux de la métropole rouennaise. En caractérisant selon l'âge<sup>2</sup>, des pratiques de mobilités assez différentes entre ces deux territoires sont constatées. D'une part, il y a une surreprésentation des actifs de plus de 35 ans chez les habitants de la CCCA qui regroupent 71 % de leurs déplacements pendulaires (contre 44 % pour ceux des habitants de la métropole rouennaise) où le quart d'entre eux se déplacent en transports en commun (très majoritairement en train) contre moins de 1 % pour ceux de la métropole rouennaise. D'autre part, il y a une surreprésentation des scolaires/étudiants chez les habitants de la métropole rouennaise qui regroupent 30 % de leurs déplacements pendulaires (contre 15 % pour ceux des habitants de la CCCA) et où la quasi-totalité d'entre eux se déplacent en transports en commun (très majoritairement en car scolaire) contre environ 54 % pour ceux de la CCCA.

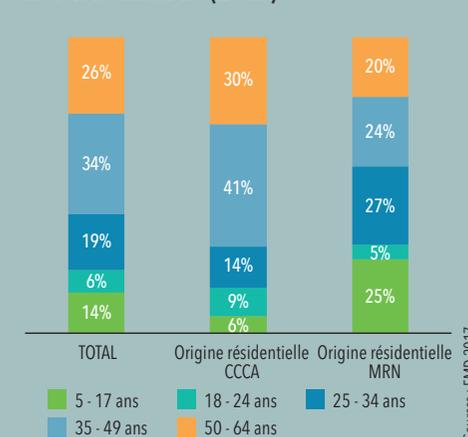
**Part modale des déplacements d'échanges pendulaires (travail habituel et études) entre la CCCA et la Métropole Rouen Normandie (2017)**



**Part modale des déplacements d'échanges entre la CCCA et la Métropole Rouen Normandie (2017)**



**Part des classes d'âge des déplacements d'échanges pendulaires (travail habituel et études) entre la CCCA et la Métropole Rouen Normandie (2017)**



- Le choix a été fait le choix de ne pas prendre en compte les déplacements secondaires dans cette partie de l'analyse car ils font appel à des logiques de mobilités qui leur sont propres avec notamment des activités à l'origine du déplacement secondaire vers le lieu de travail ou d'études qui peuvent varier d'un jour à un autre selon les personnes (exemple : récupérer un collègue en voiture les lundi et mardi matin, achats de viennoiserie le mercredi matin et aucun déplacement secondaire le jeudi et vendredi matin).
- Il faut être néanmoins prudent avec les statistiques avancées compte tenu du faible échantillon enquêté et donc de l'existence d'une marge d'erreur non négligeable.

### La caractérisation des flux de déplacements pendulaires entre la CCCA et le cœur métropolitain rouennais

Afin de caractériser plus précisément les pratiques de mobilité lors des déplacements pendulaires entre ces deux territoires, il convient de cibler l'analyse sur le cœur de la métropole rouennaise qui concentre la majorité des activités génératrices de flux de déplacements au sein de l'agglomération (entreprises, établissements scolaires/universitaires, commerces, etc.) et qui est directement reliée au territoire de la CCCA par les axes autoroutier (l'A150) et ferroviaire (TER). De ce fait, 14 communes<sup>1</sup> ont été identifiées (regroupant 317 000 habitants en 2017) au sein de ce que l'on appellera dans cette analyse le « cœur métropolitain rouennais ». Ce secteur constitue le centre de l'unité urbaine de Rouen où son emprise géographique aurait été top étendue pour cibler l'analyse<sup>2</sup>.

On observe 22 600 déplacements quotidiens d'échanges entre la CCCA et le cœur métropolitain rouennais, ce qui représente environ 60 % des flux entre la CCCA et la Métropole Rouen Normandie. Contrairement aux flux d'échanges avec l'ensemble du territoire institutionnel de la métropole rouennaise, les habitants de la CCCA sont plus nombreux (54 % soit près de 12 300

déplacements) que ceux du cœur métropolitain rouennais (40 % environ 9 050 déplacements) à réaliser ces flux d'échanges pour tous motifs. La caractérisation des motifs combinés des déplacements (en lien avec le domicile) montre que le travail (sur le lieu habituel) représente 31 % des déplacements d'échanges (soit environ 7 000 déplacements) et les études seulement 5 % (environ 1 000 déplacements).

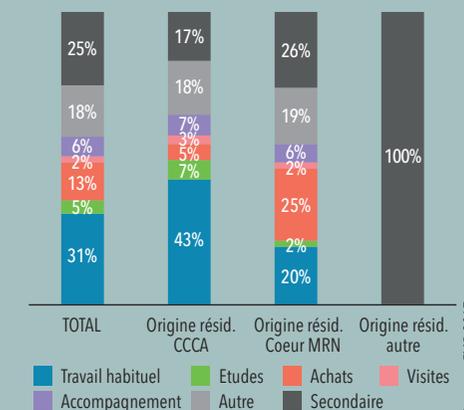
La part des déplacements liés aux achats est moindre par rapport à l'analyse sur l'ensemble de la Métropole Rouen Normandie (13 % contre 19 %) contrairement à celle du travail (31 % contre 25 %) mettant donc en exergue une plus forte représentation des flux pendulaires entre la CCCA et le cœur métropolitain rouennais. Néanmoins, si la moitié des déplacements d'échanges des résidents de la CCCA sont pendulaires (43 % pour le travail habituel soit à peu près 5 200 déplacements et 5 % pour les études soit 850 déplacements), ce taux chute à 22 % pour les résidents du cœur métropolitain rouennais qui se déplacent vers la CCCA (20 % pour le travail habituel soit environ 1 800 déplacements et 2 % pour les études soit 200 déplacements).

Par conséquent, le cœur métropolitain exerce une polarisation économique assez marquée auprès des

actifs de la CCCA au regard du sens des flux domicile-travail et de leur intensité (ces flux pendulaires vers le cœur métropolitain liés au travail et aux études représentent 87 % de l'ensemble des flux pendulaires de la CCCA vers la totalité de la Métropole Rouen Normandie). D'ailleurs, la commune qui capte la grande partie de ces flux domicile-travail (motif à destination du déplacement) est Rouen (près de 2 400 déplacements en provenance de la CCCA), suivi de Saint-Etienne-du-Rouvray, de Bois-Guillaume et Maromme (entre 250 et 350 déplacements).

Concernant les flux domicile-études, la polarisation est beaucoup plus modeste avec des flux captés par les campus universitaires (notamment celui de Mont-Saint-Aignan) et de quelques établissements scolaires situés proches de la gare de Rouen. À noter que les déplacements secondaires (donc sans lien avec le domicile) représentent 25 % des flux d'échanges entre les deux territoires (près de 5 700 déplacements) et que la part des déplacements ayant comme motifs à destination le travail et les études s'élèvent à 14 %, soit environ 800 déplacements.

Part des motifs combinés des déplacements d'échanges entre la CCCA et le cœur métropolitain rouennais (2017)



1. Outre la commune de Rouen, le pôle métropolitain est composé des communes de Bihorel, Bois-Guillaume, Bonsecours, Canteleu, Darnétal, Déville-lès-Rouen, Le Grand-Quevilly, Le Mesnil-Esnard, Le Petit-Quevilly, Maromme, Mont-Saint-Aignan, Saint-Etienne-du-Rouvray, Sotteville-lès-Rouen.

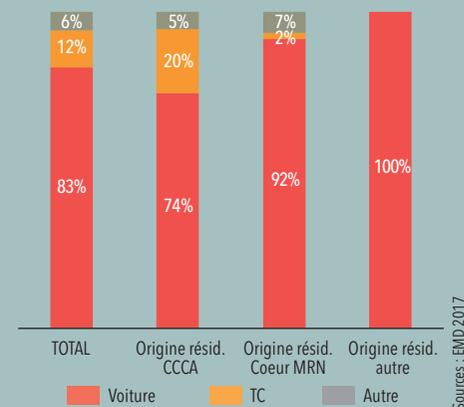
2. L'unité urbaine de Rouen est une zone de 50 communes où la continuité du bâti s'étend de Montville au nord jusqu'au Grand-Bourgtheroulde au sud-ouest et Alizay au sud-est

La part modale de la voiture est légèrement moindre vis-à-vis des flux d'échanges entre la CCCA et la Métropole Rouen Normandie avec 83 % (environ 18 700 déplacements) contre 87 %. A contrario, celle des transports collectifs (presque exclusivement le train) grimpe au détriment de la voiture à 12 % (2 650 déplacements) contre 9 % à l'échelle de la Métropole Rouen Normandie. Si la part modale du train n'est que de 2 % chez les résidents du pôle métropolitain (moins de 200 déplacements), elle atteint 20 % chez les habitants de la CCCA (soit environ 2 500 déplacements) où la desserte ferroviaire vers Rouen via les gares Barentin et de Pavilly exerce une forme de concurrence modale à la voiture. En se focalisant uniquement sur les déplacements pendulaires (travail habituel et études), la part des déplacements en train approche les 30 % chez les habitants de la CCCA (soit environ 1 750 déplacements) contre seulement 4 % pour les habitants du cœur métropolitain rouennais. Néanmoins, 71 % des déplacements pendulaires des résidents de la CCCA avec le cœur métropolitain rouennais sont effectués en voiture malgré la présence d'une alternative ferroviaire.

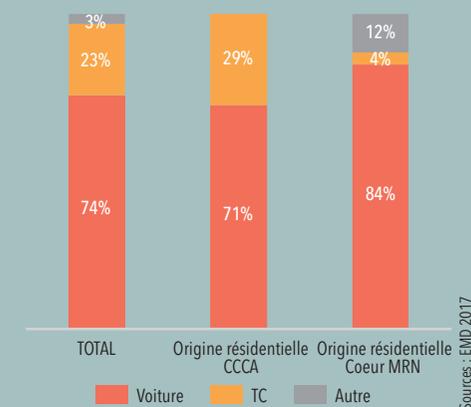
D'après nos estimations basées sur les données de l'EMD 2017 et à partir d'une démarche déductive, près

de 3 400 voitures originaires de la CCCA effectuent des déplacements d'échanges avec l'entrée de Rouen par l'A150 (soit pour rejoindre le centre-ville ou la rive gauche de la Seine via le Pont Flaubert), dont environ 3 400 conducteurs et 800 passagers (soit une moyenne de 1,19 personne par voiture). Concernant uniquement les motifs liés au travail habituel et aux études (déplacements pendulaires), le nombre de voitures est d'environ 1 950 (1 950 conducteurs et 450 passagers), soit 1,19 personne par véhicule. Par conséquent, à la lumière de ces statistiques, l'autosolisme des actifs de la CCCA empruntant l'A150 pour se rendre sur leur lieu de travail est une réalité et renvoie aux enjeux liés au déploiement du covoiturage (aménagement d'aires dédiées, dispositifs d'aides/compensations financières, etc.). Par ailleurs, avec la future mise en application de la Zone à Faible Émission (ZFE-m) au sein d'une dizaine de communes du cœur métropolitain rouennais à l'horizon 2023 pour les véhicules légers (critères 4, 5 et Hors-Catégorie), se posera également les enjeux autour de la voiture décarbonée ou peu émettrice de CO<sub>2</sub> comme les véhicules électriques (en complément des transports en commun afin de réduire la pratique de la voiture dans le cadre de ce type de déplacements).

**Part modale des déplacements d'échanges entre la CCCA et le cœur métropolitain rouennais (2017)**



**Part modale des déplacements d'échanges pendulaires (travail habituel et études) entre la CCCA et le cœur métropolitain rouennais (2017)**



**La fréquentation des deux  
principaux axes de transports  
qui relient la CCCA avec le cœur  
métropolitain rouennais : l'A150 et  
les gares ferroviaires de Barentin/  
Pavilly**

L'analyse des données du trafic routier de l'A150 (données de la DIRNO) et de la fréquentation ferroviaire entre Rouen et Yvetot (données de SNCF Gares & Connexions) permet de compléter l'analyse des pratiques de mobilités entre la CCCA et le cœur métropolitain rouennais, notamment dans une démarche de comparaison diachronique.

D'abord, il est observé que le trafic moyen journalier annuel de l'A150 (dans les deux sens cumulés hors poids lourd) entre la borne de comptage située au niveau des MIN de Rouen et celle située au niveau de la commune Saint-Jean-du-Cardonnay a légèrement progressé entre 2013 et 2018 (de + 0,4 % au niveau de Saint-Jean-du-Cardonnay à + 4,0 % au niveau de Canteleu). Néanmoins, une légère diminution du trafic entre 2017 et 2018 est constatée (de l'ordre de -1 % à -2 %), plus sensible pour celle située au niveau de Maromme avec une baisse de -6,5 %. Le pic de trafic est observé entre Canteleu et les MIN de Rouen avec environ 59 000 véhicules par jour ouvré dans les deux sens cumulés en 2018 (63 400 en tenant compte

des poids lourds). S'il n'existe pas de données connues du trafic autoroutier de l'A150 au niveau de la zone commerciale de Barentin, il est cependant possible de le déterminer en tenant compte des données de la borne située au niveau de Saint-Jean-du-Cardonnay et celle située au niveau de Pissy-Pôville sur l'A151 qui constituent respectivement la dernière borne de l'A150 et la première borne de l'A151 à partir de l'échangeur A150/A151 (réseau en forme d'Y). Comme la sortie qui dessert la zone commerciale de Barentin (numéro 3) est la première située après l'échangeur A150/A151 et qu'il n'existe aucune sortie d'autoroute entre les bornes de Pissy-Pôville et de Saint-Jean-du-Cardonnay, il suffit donc d'estimer le différentiel de trafic entre ces deux stations.

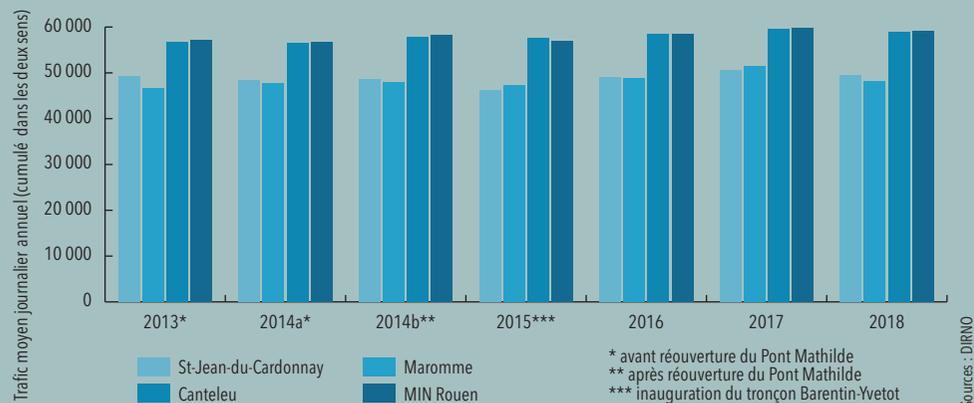
Après une baisse de -6,5 % entre 2013 et 2015, le trafic moyen journalier annuel entre la zone commerciale de Barentin et l'échangeur A150/A151 a augmenté d'environ 11 % entre 2015 et 2018 pour atteindre les 32 000 véhicules (34 000 en tenant compte des poids lourds) dans les deux sens cumulés. Comme pour les autres bornes de comptage, une très légère baisse de trafic est aussi observée entre 2017 et 2018 (-2 %) et il sera intéressant de constater si cette tendance à la baisse est durable ou non avec les données de

2019 (période avant Covid).

Ensuite, la fréquentation annuelle des gares de Barentin et de Pavilly (uniquement les voyageurs) a connu une baisse quasi continue entre 2015 et 2018. Si celle de Pavilly est de -7 % pour passer de 172 200 à 159 900 voyageurs, celle de Barentin accuse une chute de -21 % pour passer de 280 200 à 222 200 voyageurs (soit une perte sèche de 58 000 voyageurs).

Même sans les données qui permettraient de caractériser l'origine et la destination de ces voyages et donc de déterminer l'évolution de la fréquentation du TER entre la CCCA et Rouen, les résultats présentés mettent toutefois en lumière une perte d'attractivité du train à l'échelle du territoire de la CCCA. Cela confirme le potentiel de rabattement de la voiture vers le train concernant les nombreux navetteurs de la CCCA qui rejoignent le cœur métropolitain rouennais pour le travail ou les études.

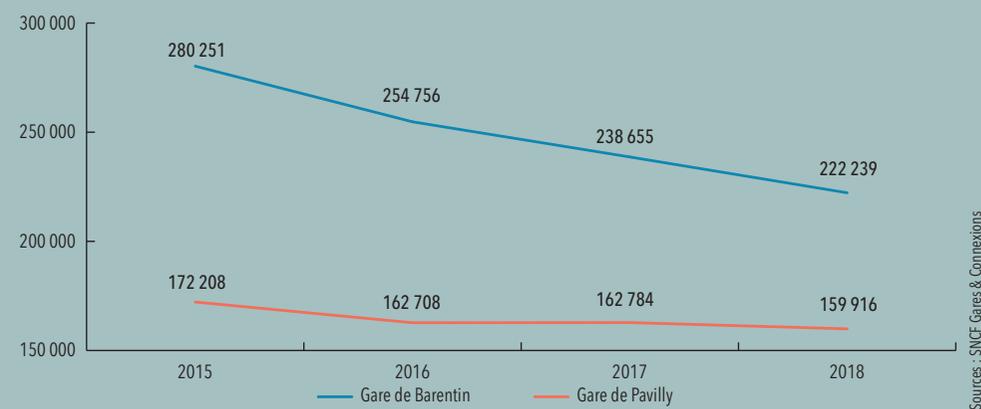
### Évolution du trafic routier de l'A150 entre Rouen et Saint-Jean-du-Cardonnay (hors poids lourd)



### Estimation de l'évolution du trafic routier de l'A150 entre la zone commerciale de Barentin et l'échangeur A150/A151



### Évolution de la fréquentation annuelle des gares de Barentin et de Pavilly (uniquement voyageurs)



### Quelle polarisation exercée par la CCCA sur la partie ouest de la Métropole Rouen Normandie ?

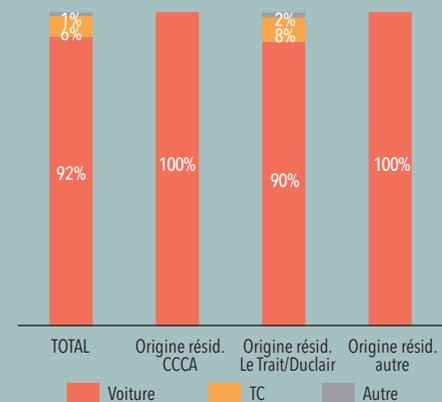
Si le territoire de la CCCA est polarisé économiquement par le cœur métropolitain rouennais, il capte de nombreux flux en provenance de l'ouest de la Métropole Rouen Normandie (environ 8050 déplacements quotidiens d'échanges entre la CCCA). En effet, les résidents du secteur géographique compris entre Le Trait et Saint-Pierre-de-Varengeville via Duclair<sup>1</sup> (soit une grande partie des communes de l'ex CC Seine-Austreberthe et la totalité de l'ex CC du Trait-Yainville) sont 5,6 fois plus nombreux à effectuer des déplacements d'échanges avec la CCCA que l'inverse, pour une population à peu près équivalente (24 800 habitants pour la CCCA et 22 500 pour l'ouest de la métropole<sup>2</sup>). En regardant la part des motifs combinés de ces déplacements, 40 % des déplacements d'échanges avec la CCCA effectués par les résidents de ce secteur de l'ouest de la Métropole sont réalisés dans le cadre d'achats (environ 2 600 déplacements) et que les déplacements pendulaires (travail habituel et études) représentent une part de 26 % (environ 1 750 déplacements). A contrario, la majorité des déplacements d'échanges des habitants de la CCCA avec la partie ouest de la Métropole Rouen Normandie ont

comme motifs les visites (52 %) et que les déplacements pendulaires (30 %) sont 5 fois moins nombreux que ceux réalisés par les habitants de ce secteur avec la CCCA (environ 350 contre 1750). Par conséquent le territoire de la CCCA exerce une polarisation marquée sur l'ouest de la métropole rouennaise concernant les achats (essentiellement la zone commerciale) et, dans une moindre mesure, le travail et les études (où 9 déplacements d'échanges sur 10 sont réalisés en voiture et près d'un déplacement sur 10 en car scolaire).

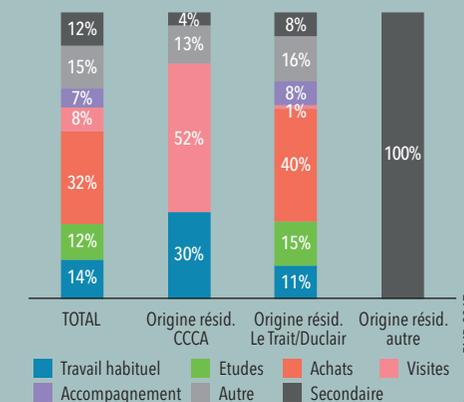
1. Composé des communes d'Anneville-Ambourville, Bardouville, Berville-sur-Seine, Duclair, Epinay-sur-Duclair, Hénouville, Jumièges, Le Mesnil-sous-Jumièges, Le Trait, Sainte-Marguerite-sur-Duclair, Saint-Paër, Saint-Pierre-de-Varengeville et Yainville. Les communes de Saint-Martin-de-Boscherville, de Quevillon et celle d'Yville-sur-Seine (faisant également partie de l'ex C.C Seine-Austreberthe) qui sont plus proches géographiquement du pôle métropolitain de Rouen que du territoire de la CCCA n'ont pas été prises en compte.

2. Source : INSEE RP (2017).

### Part modale des déplacements d'échanges entre la CCCA et l'ouest de la Métropole Rouen Normandie (2017)



### Part des motifs combinés des déplacements d'échanges entre la CCCA et l'ouest de la Métropole Rouen Normandie (2017)



## > conclusion

L'analyse des déplacements internes et d'échanges du territoire de la CCCA a permis de mettre en exergue plusieurs dynamiques en matière de flux, pratiques et comportements de mobilités.

Au regard des flux caractérisés entre la CCCA et les territoires limitrophes, deux formes de polarisation territoriale se sont révélées :

Une polarisation économique exercée par le pôle métropolitain rouennais sur le territoire de la CCCA qui met en lumière la gestion de ces nombreux flux pendulaires.

Une polarisation par les achats, exercée par le territoire de la CCCA (plus particulièrement la zone commerciale de Barentin) sur les territoires limitrophes, notamment la partie ouest de la Métropole Rouen Normandie.

Ensuite, le recours à la voiture est largement prédominant dans le cadre des déplacements internes et d'échanges avec le territoire de la CCCA même si ce mode de transport est parfois concurrencé par la marche à pied et les transports en commun selon la longueur du déplacement :

- Si 3/4 des déplacements internes à la CCCA sont effectués en voiture, la marche (et dans une moindre mesure les transports en commun) concurrence de plus en plus la voiture lors de déplacements de courtes distances au sein de l'unité urbaine.
- 90 % des déplacements d'échanges avec le territoire de la CCCA, effectués par des résidents extérieurs,

sont réalisés en voiture. L'implantation déconnectée des réseaux de transports en commun et les fonctions de la zone commerciale de Barentin favorisent de fait l'usage de la voiture et tendent à expliquer cette réalité.

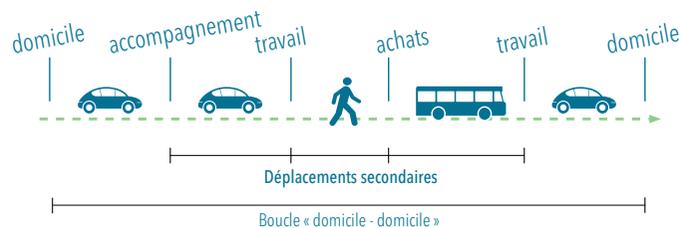
- 70 % des déplacements pendulaires des habitants de la CCCA vers le pôle métropolitain rouennais sont effectués en voiture et contribuent à la saturation de l'A150 durant les heures de pointe. Ce constat pose notamment des enjeux en matière de report modal de la voiture vers les transports en commun (train et bus) afin de viser la réduction de l'autosolisme (covoiturage).

Enfin, la tendance à la hausse des déplacements secondaires (sans lien avec le domicile) indique que la CCCA est un territoire qui attire de plus en plus des déplacements chainés, notamment pour réaliser des achats (sur la pause déjeuner, après une visite, après le travail, etc), et renvoie aux emplois du temps de plus en plus contraints des individus (déplacements dits « d'opportunité »).

Les mobilités ont néanmoins été chamboulées depuis le début de la crise sanitaire où les diverses restrictions sanitaire et sociale (distanciation sociale, recours au télétravail, etc.) ont actuellement un impact sur l'usage de certains modes de transports à l'échelle nationale. Si à l'heure actuelle, ces effets ne sont pas encore pleinement mesurables, ces nouvelles tendances devront être intégrées dans les réflexions menées en matière de mobilités.

## > glossaire

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



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

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

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

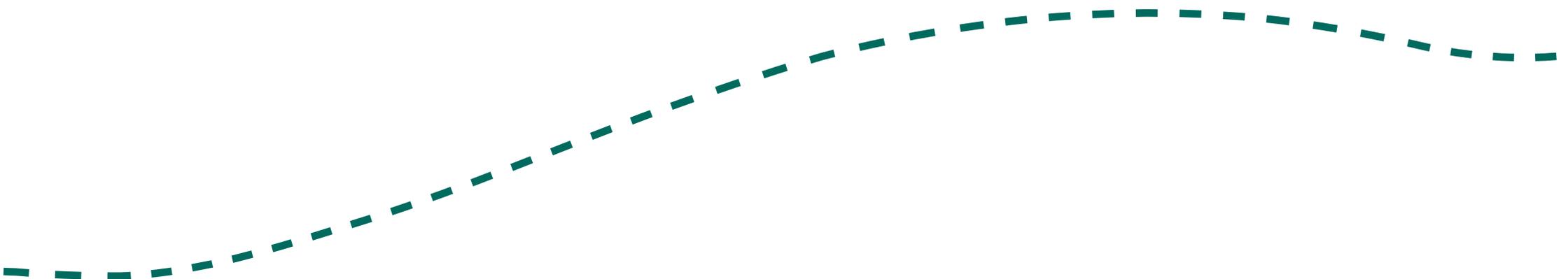
**Flux** : Mouvement de population d'un territoire à un autre (Région, Département, EPCI, commune, etc).

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

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

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





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