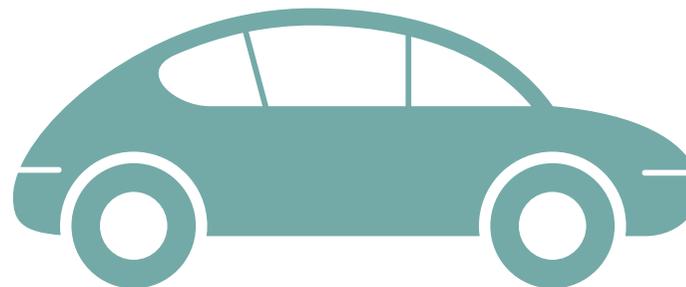
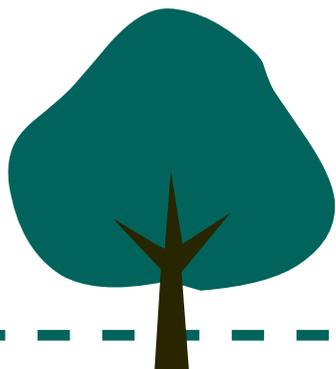


# Étude mobilité(s)

Communauté de communes  
Inter-Caux Vexin





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

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



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

La Communauté de communes Inter-Caux Vexin est un territoire périurbain marqué par l'expansion du modèle pavillonnaire depuis les années 1970 (d'abord en première couronne puis qui s'est diffusé par la suite en seconde couronne). En effet, son identité rurale, notamment caractérisée par une activité agricole significative et la présence de nombreuses zones boisées, lui confère un cadre de vie attractif pour les ménages. Malgré une croissance démographique soutenue et diffuse, son organisation territoriale repose sur des centralités telles que Montville, Buchy, Quincampoix ou Clères et constitue une armature équilibrée. Identifiées en ce sens

comme polarités dans le Schéma de Cohérence territoriale (SCoT) du Pays entre Seine et Bray, ces communes assurent les fonctions et services essentiels du territoire (commerces, emplois, études, etc.).

Sa localisation à l'interface de polarités d'emplois et de services, la présence de grandes infrastructures autoroutières ainsi que la disponibilité d'un foncier abordable ont été autant de facteurs d'attractivité résidentielle qui ont renforcé son profil périurbain. En effet, la Communauté de communes Inter-Caux Vexin s'inscrit dans un système territorial où s'exercent quotidiennement des flux d'échanges depuis et vers le territoire pour différents motifs (emplois, commerces, études, services, etc.). À titre d'exemple, sur les 24 280 actifs résidents de l'intercommunalité, 77 % travaillent à l'extérieur du territoire (dont 61 % au sein de la Métropole Rouen Normandie et 24 % pour la seule commune de Rouen). À l'inverse, la Communauté de communes Inter-Caux Vexin tend à capter des flux d'actifs en provenance des territoires limitrophes (5 770 actifs, dont 43 % en provenance de la Métropole Rouen Normandie), notamment dans le secteur du commerce et des transports.

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



# > sommaire

## **1 La C. C. Inter-Caux Vexin : un espace périurbain monopolarisé aux indicateurs territoriaux dynamiques**

- 1. Un espace périurbain attractif qui fait face aux enjeux démographiques p. 6
- 2. Un territoire polarisé par l'emploi, mais aux bassins de vie dynamiques p. 8
- 3. Un potentiel ferroviaire à exploiter pour réduire la dépendance à la voiture des ménages p. 11
- [Focus migrations résidentielles] p. 14

## **2 La C. C. Inter-Caux Vexin : un territoire qui génère majoritairement des flux pendulaires avec la Métropole Rouen Normandie**

- 1. Qu'est-ce que les flux pendulaires et quels intérêts à les analyser ? p. 18
- 2. Les flux domicile-travail où le reflet des effets d'attractivité économique des territoires p. 18
- 3. Les flux domicile-études liés à la localisation et au rayonnement géographique des établissements scolaires des territoires p. 27

## **3 La C. C. Inter-Caux Vexin : un fort usage de la voiture dans le cadre des déplacements quotidiens, mais concurrencé par la marche lors des mobilités de proximités**

- 1. Que recouvrent les pratiques de mobilités et quels sont les intérêts à les caractériser ? p. 30
- 2. Les déplacements d'échanges avec la C. C. Inter-Caux Vexin rythmés par un très fort usage de la voiture malgré les dessertes ferroviaires p. 31
- 3. La marche de plus en plus plébiscitée pour les courtes distances dans le cadre des déplacements internes à la C. C. Inter-Caux Vexin p. 44

Synthèse des résultats et conclusion p. 52

Glossaire p. 54

## / La CC Inter-Caux Vexin : un espace périurbain monopolarisé aux indicateurs territoriaux dynamiques /

La C. C. Inter-Caux Vexin, créée au 1<sup>er</sup> janvier 2017, est composée de 64 communes issues de la fusion de trois anciennes communautés de communes<sup>1</sup> et de l'intégration de quatre communes auparavant membres de la communauté de communes du Bosc d'Eawy<sup>2</sup>. Situé entre le Pays de Caux, le Pays de Bray, le Vexin Normand et la vallée de Seine, le territoire présente des paysages de plateaux et de cuestas entrecoupés de vallées (Andelle, Cailly, Crevon, Héron, etc) où les espaces naturels et agricoles y sont omniprésents. La frange limitrophe de la Métropole Rouen Normandie est davantage urbanisée que le reste du territoire de tissus résidentiels souvent discontinus (sauf le long de certains axes routiers pénétrants comme la D155 à Montville ou la D928 à Quincampoix). Si sa superficie fait d'elle la quatrième intercommunalité la plus vaste du département (543 km<sup>2</sup>), sa densité de population est inférieure aux moyennes départementale et régionale avec 101,3 hab/km<sup>2</sup> en 2018<sup>3</sup> (contre respectivement 200,1 hab/km<sup>2</sup> et 111,3 hab/km<sup>2</sup>).

1 Communauté de communes des Portes Nord-Ouest de Rouen, communauté de communes du Moulin d'Ecalles et communauté de communes du Plateau de Martainville.

2 Les communes de Beaumont-le-Hareng, Bosc-le-Hard, Cottévrard et Grigneuseville.

3 Source : INSEE, RP 2018, exploitations principales.

Les enjeux environnementaux se confrontent aux réalités des flux de déplacements qui façonnent de manière directe ou indirecte les paysages du territoire. Dès lors, quelles sont les dynamiques démographique, résidentielle et socio-économique qui structurent le système territorial de la C. C. Inter-Caux Vexin et comment doivent-elles être prises en compte au sein de la gestion des mobilités dans un contexte de transition énergétique ?

### 1. Un espace périurbain attractif qui fait face aux enjeux démographiques

Le territoire de la C. C. Inter-Caux Vexin (55 020 habitants en 2018) présente un profil périurbain marqué par une croissance démographique soutenue depuis les années 1970. En effet, une hausse de 87 % de sa population est observée depuis 1968 avec +6,5 % durant la période 2008/2018 (soit un gain de 3 375 habitants). Une dizaine de communes comme Fontaine-le-Bourg, La Rue-Saint-Pierre ou encore Mesnil-Raoul enregistrent des croissances démographiques supérieures à 20 % sur cette même période. Cette hausse du nombre d'habitants s'est accompagnée d'un développement résidentiel soutenu qui a eu comme

conséquence une artificialisation des sols de 587 hectares d'espaces naturels, agricoles et forestiers entre 2009 et 2020<sup>4</sup> (même si une diminution de la taille moyenne des parcelles urbanisées est observée entre 2012 et 2017<sup>5</sup>). Entre 2000 et 2019, 93,5 % des nouveaux logements ont été des maisons (5 333 nouvelles maisons contre 370 nouveaux appartements).

Cette dynamique de construction de maisons individuelles (en continuité ou en discontinuité du tissu bâti plus ancien) s'inscrit au sein du phénomène de périurbanisation qui s'est diffusé à l'ensemble des agglomérations françaises. Elle s'explique à travers plusieurs facteurs socio-économiques comme la quête d'un foncier moins cher et abordable pour des classes sociales moyennes<sup>6</sup> (renvoyant au modèle d'Alonso et sa théorie de la baisse de la rente foncière du centre vers la périphérie<sup>7</sup>), des politiques publiques favorables à l'accession à la propriété<sup>8</sup>,

4 Source : Portail national de l'artificialisation.

5 Source : Bilan du SCoT du Pays entre Seine et Bray 2014-2020.

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

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

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

la « sacralisation » de la maison individuelle avec jardin<sup>9</sup> (prise des familles avec enfants) ou encore la volonté de fuir les nuisances urbaines (bruit, pollution, etc.) couplée parfois par un « désir de campagne<sup>10</sup> ». La réalisation d'axes routiers structurants desservant les pôles urbains, notamment les voies rapides et les autoroutes avec portions gratuites, a contribué au développement périurbain des espaces ruraux rapidement accessibles en voiture pour les actifs<sup>11</sup>.

Outre l'apport de nouveaux habitants (solde migratoire) dans sa croissance démographique, le territoire de la C. C. Inter-Caux Vexin bénéficie également d'un solde naturel positif. En effet, avec une variation annuelle de sa population de l'ordre de +0,6 % entre 2013 et 2018, le solde naturel représente environ la moitié de cette croissance<sup>12</sup> (+0,3 %). Néanmoins, la population connaît un vieillissement marqué, la part des

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

10 Source : D. Pinson et D. Thomann (2002). La maison en ses territoires : de la villa à la ville diffuse, Villes et Entreprises, L'Harmattan.

11 Source : S. Bonnin-Oliveira (2012). Intégration des espaces périurbains à la planification métropolitaine et recompositions territoriales : l'exemple toulousain, Thèse de Géographie soutenue à l'Université Toulouse Le Mirail.

12 Source : INSEE, RP 2013 et 2018, exploitations principales.

60 ans et plus passant de 18,8 % à 25,1 % entre 2008 et 2018 (soldes migratoire et naturel confondus), soit 4 131 personnes supplémentaires de cette tranche d'âge<sup>13</sup>. *A contrario*, les enfants de 0-14 sont moins nombreux en 2018 par rapport à 2008 (276 enfants en moins). Le territoire présente des indicateurs socio-économiques plutôt favorables, témoignant de sa vitalité et de son attractivité. Les taux de chômage (7,4 %) et de pauvreté (5,7 %) en 2018 sont parmi les plus bas du département<sup>14</sup> (respectivement 15,0 % et 14,9 % pour les moyennes départementale et régionale) et les revenus disponibles médians par unité de consommation en 2018 (24 260 euros) sont bien supérieurs aux moyennes départementale (21 140 euros) et régionale (21 200 euros)<sup>15</sup>. Cependant, si l'on regarde à l'échelle infra-territoriale, des disparités géographiques existent<sup>16</sup> (croissance démographique plus forte dans les parties nord et est du territoire, vieillissement qui s'intensifie dans la frange limitrophe de la Métropole Rouen Normandie, création d'emplois plus

soutenue dans la partie ouest, etc.).

Le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) du Pays entre Seine et Bray, approuvé en 2014 et qui couvre 60 communes du territoire intercommunal<sup>17</sup>, est un document de planification stratégique territoriale à long terme qui vise à mettre en cohérence l'ensemble des politiques sectorielles en matière d'habitat, d'environnement ou encore de mobilités. Afin de maîtriser son urbanisation croissante par l'afflux de ces nouveaux habitants pour notamment préserver son caractère rural, le SCoT a comme objectifs d'organiser et de structurer l'armature urbaine du territoire pour faciliter l'usage des mobilités peu ou pas carbonées (marche, vélo, train, etc.). 13 pôles ont été identifiés (4 pôles majeurs<sup>18</sup> et 9 pôles d'équilibre<sup>19</sup>) pour assurer les fonctions et services du territoire (commerces, emplois, offre médicale, etc.), mais également pour orienter le développement urbain à travers une offre de logements adaptés (répondant à des objectifs de densification et de renouvellement urbains). Si ces 13 communes

13 Source : INSEE, RP 2013 et 2018, exploitations principales.

14 Source : INSEE, RP 2018, exploitations principales.

15 Source : INSEE-DGFiP-CNAF-CNAV-CCMSA et FiLoSoFi, 2018.

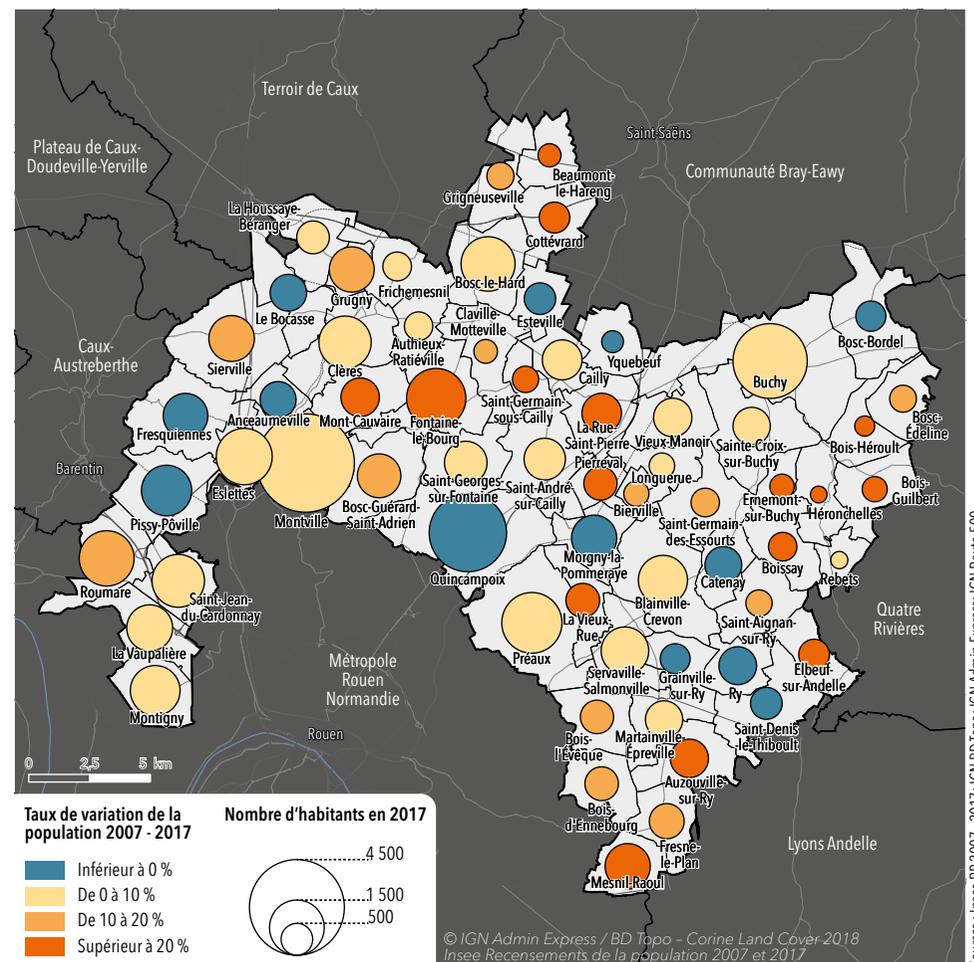
16 Source : Synthèse globale et territorialisée du rapport de présentation du SCoT du Pays entre Seine et Bray, 2014.

17 Les communes de Beaumont-le-Hareng, Bosc-le-Hard, Cottévrard et Grigneuseville ne sont pas couvertes par le SCoT.

18 Les communes Buchy, Clères, Montville et Quincampoix.

19 Les communes de Blainville-Crevon, Cailly, Eslettes, Fontaine-le-Bourg, Grugny, La Vaupalière, Préaux, Ry et Saint-Jean-du-Cardonnay.

## Évolution démographique des communes de la C. C. Inter-Caux Vexin entre 2007 et 2017



représentent environ 42 % de la population intercommunale (soit 23 240 habitants), elles n'ont accueilli que 36 % des nouveaux habitants du territoire (solde naturel et migratoire

compris) entre 2013 et 2018 (630 habitants en plus) au détriment des communes moins peuplées et au caractère plus rural (1 114 habitants en plus). Cette poursuite de l'étalement

urbain du territoire est néanmoins contrebalancée par une tendance à la densification urbaine des 4 pôles majeurs (Yvetot, Neufchâtel-en-Bray, etc.). D'ailleurs, l'indice de concentration de l'emploi de la C.C. Inter-Caux Vexin est de 0,5 (nombre d'emplois sur le territoire/nombre d'actifs occupés résidents sur le territoire), démontrant avant tout la fonction résidentielle du territoire<sup>23</sup>. Néanmoins, le territoire de la C.C. Inter-Caux Vexin connaît un dynamisme économique avec plus de 11 000 postes salariés (nombre en hausse de 6 % entre 2007 et 2017<sup>24</sup>) et attire des actifs en provenance d'autres territoires, notamment à destination des zones d'activités économiques.

## 2. Un territoire polarisé par l'emploi, mais aux bassins de vie dynamiques

La C. C. Inter-Caux Vexin est un territoire périurbain qui est polarisé économiquement par le pôle urbain de Rouen où nombre de ses actifs travaillent (déplacements pendulaires). En effet, l'intégralité de son territoire est couverte par l'aire d'attraction de Rouen (qui se base sur l'intensité des déplacements domicile-travail<sup>21</sup>) et est exclusivement compris dans le bassin d'emploi de Rouen<sup>22</sup> même

20 Source : Bilan du SCoT du Pays entre Seine et Bray 2014-2020.

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

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

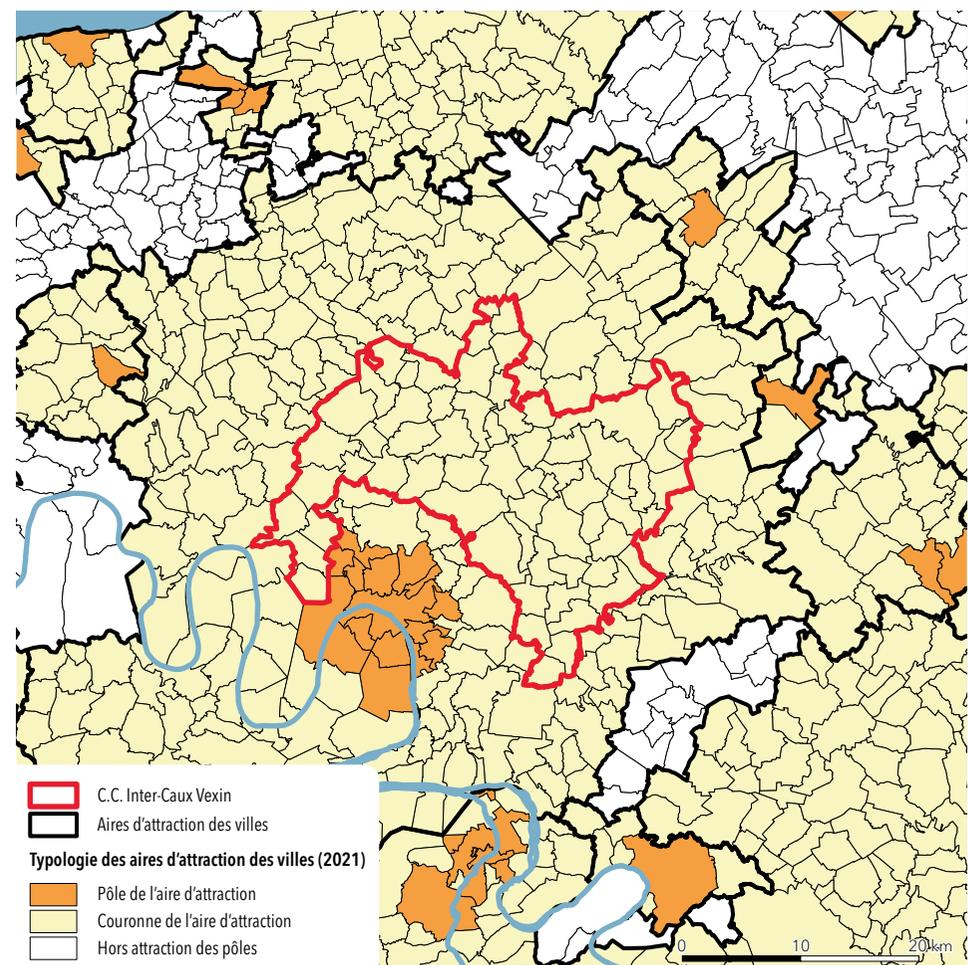
si une partie de ses actifs travaillent au sein d'autres bassins d'emplois (Yvetot, Neufchâtel-en-Bray, etc.). D'ailleurs, l'indice de concentration de l'emploi de la C.C. Inter-Caux Vexin est de 0,5 (nombre d'emplois sur le territoire/nombre d'actifs occupés résidents sur le territoire), démontrant avant tout la fonction résidentielle du territoire<sup>23</sup>. Néanmoins, le territoire de la C.C. Inter-Caux Vexin connaît un dynamisme économique avec plus de 11 000 postes salariés (nombre en hausse de 6 % entre 2007 et 2017<sup>24</sup>) et attire des actifs en provenance d'autres territoires, notamment à destination des zones d'activités économiques.

Le territoire de la C. C. Inter-Caux Vexin est également polarisé par les équipements et services de gamme supérieure qui sont absents du territoire (lycée/université, cinéma, musée, etc.). De ce fait, les déplacements pour accéder à ce type d'équipements et services dépassent les dix kilomètres pour une majorité des communes du territoire (Rouen et Barentin sont les principales polarités de destination).

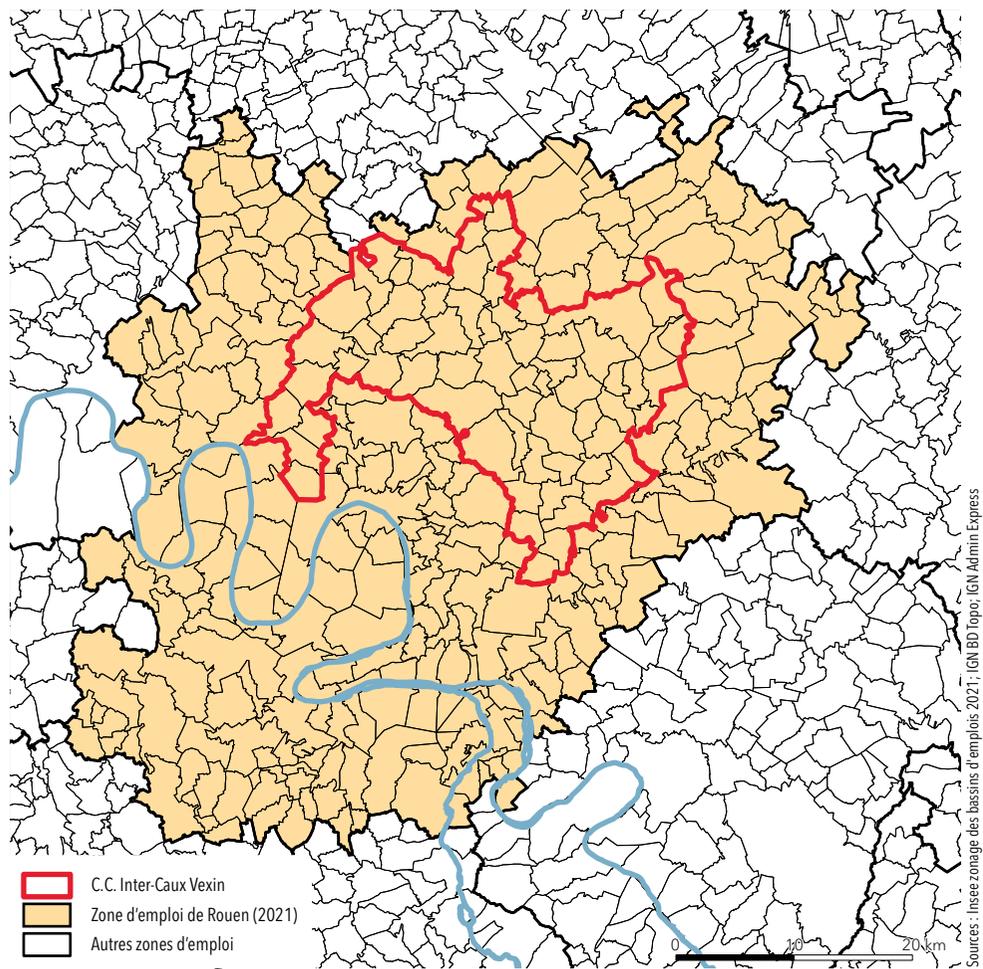
23 Source : AURBSE (2021). Repères 2020 Inter-Caux Vexin.

24 Source : AURBSE (2021). Repères 2020 Inter-Caux Vexin.

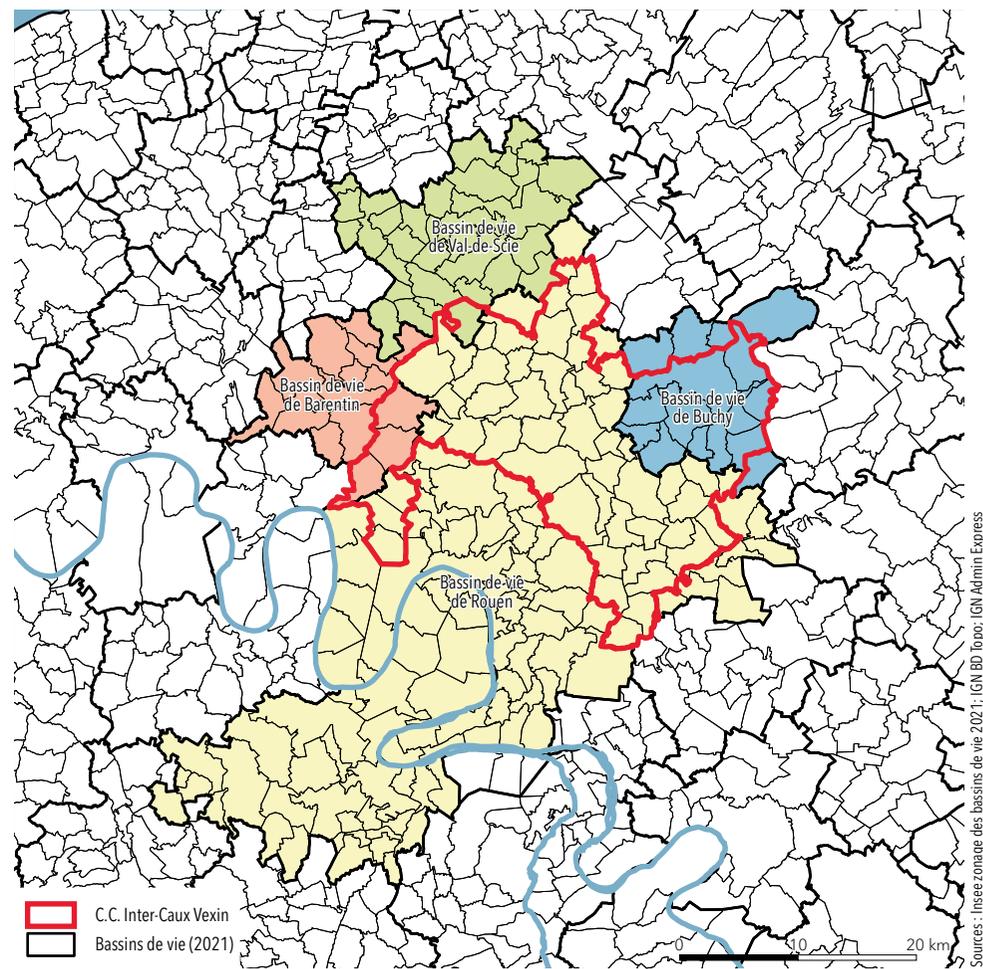
### Aires d'attraction de Rouen exercée sur le territoire de la C. C. Inter-Caux Vexin



Bassins d'emploi de Rouen recouvrant le territoire de la C. C. Inter-Caux Vexin



Bassins de vie recouvrant le territoire de la C. C. Inter-Caux Vexin



Concernant les équipements et services de gamme intermédiaire (collège, supermarché, hôpital, gendarmerie, etc.), la plupart sont présents au sein des communes de Buchy et de Montville qui forment les deux principales polarités du territoire (même si seul Buchy constitue un bassin de vie<sup>25</sup> à part entière contrairement à Montville qui est intégré au bassin de vie de Rouen). Outre les

<sup>25</sup> Le bassin de vie est le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès aux équipements et services les plus courants (source : INSEE).

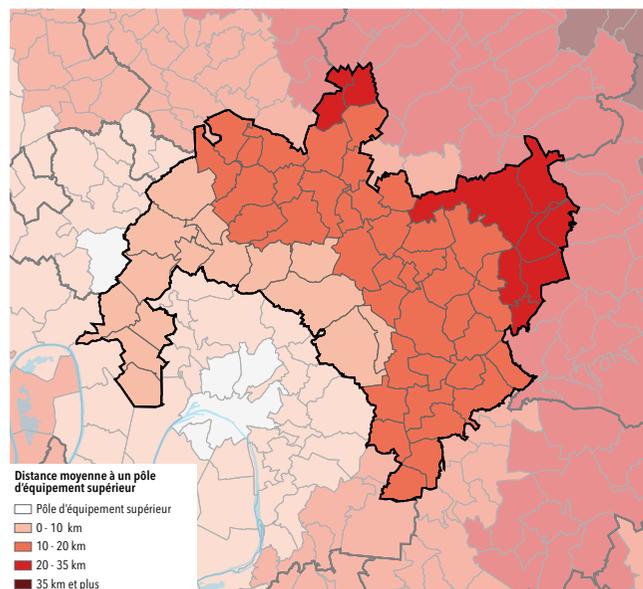
bassins de vie de Buchy et de Rouen (respectivement 11 et 49 communes du territoire intercommunales sont couvertes), Barentin et Tôtes étendent leur influence sur quelques communes de l'extrême ouest et nord. Cependant, 14 communes du territoire possèdent des équipements et services de proximité (école, supérette, boulangerie, etc.) et permettent à la grande majorité des habitants du territoire intercommunal d'être située en moyenne à moins de 5 kilomètres de ces centralités locales qui forment un réseau de

bourgs structurant. D'ailleurs, ces 14 communes sont les principaux pôles générateurs de déplacements du territoire intercommunal et la large majorité d'entre elles est identifiée dans le SCoT comme pôles majeurs ou pôles d'équilibre<sup>26</sup> afin d'assurer

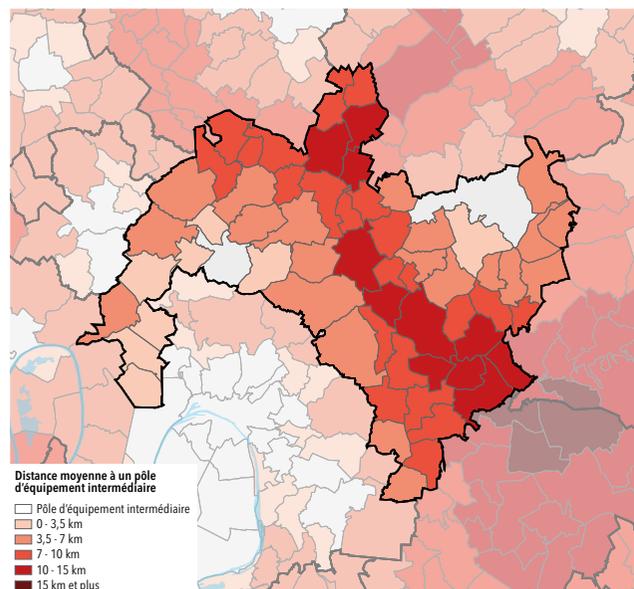
<sup>26</sup> Les communes de Roumare et de Bosc-le-Hard (hors SCoT) ne sont pas identifiées dans le SCoT comme pôles majeurs ou pôles d'équilibre alors qu'elles concentrent un ou plusieurs équipements et services de proximité ; alors que la commune de Grugny identifiée comme un pôle d'équilibre aux fonctions économiques « dominantes » dans le SCoT ne possède pas d'équipements et services de proximité.

les fonctions et services du territoire (enjeux de mise en cohérence entre urbanisation et mobilité durable à l'échelle communale, mais aussi de facilitation des déplacements sur le réseau routier intercommunal).

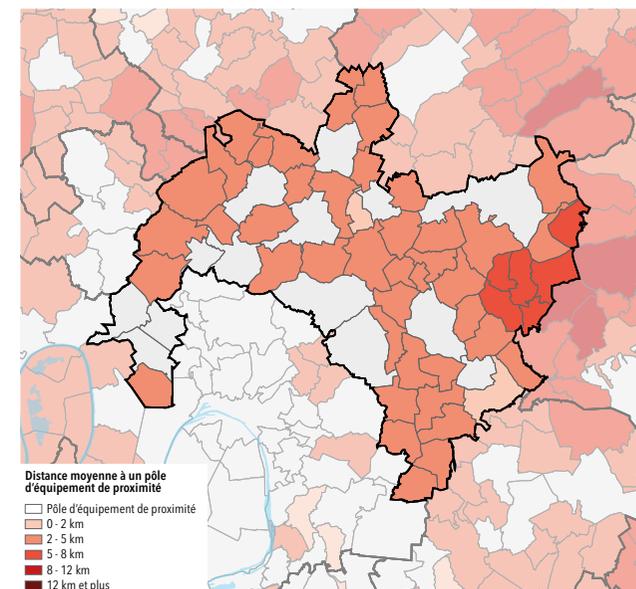
Distance moyenne des communes de la C. C. Inter-Caux Vexin à un pôle d'équipement supérieur



Distance moyenne des communes de la C. C. Inter-Caux Vexin à un pôle d'équipement intermédiaire



Distance moyenne des communes de la C. C. Inter-Caux Vexin à un pôle d'équipement de proximité



Sources : Base Permanente des Equipements 2019 ; IGB BD Topo ; IGN Admin Express

### 3. Un potentiel ferroviaire à exploiter pour réduire la dépendance à la voiture des ménages

Le territoire de la C.C. Inter-Caux Vexin est desservi par trois axes autoroutiers, à savoir l'A150/A151 (axe Rouen/Dieppe), l'A28 (axe Rouen/Abbeville) et l'A29 (axe Rouen/Amiens). Traversé également par plusieurs axes routiers interurbains (desservant les pôles de Barentin, Gournay-en-Bray ou encore Neufchâtel-en-Bray), le territoire bénéficie d'une connectivité routière qui contribue à sa croissance périurbaine et permet l'alimentation de son système territorial (accessibilité autoroutière, proximité géographique avec plusieurs pôles urbains, etc.). Le développement de plusieurs zones d'activités économiques à proximité d'échangeurs autoroutiers (les ZAE d'Eslettes avec l'A151, le Parc d'Activités du Moulin d'Écalles avec l'A28 et les ZAE des Portes de l'Ouest avec l'A150) témoigne de ce dynamisme économique local favorisé par ces dessertes autoroutières. Par ailleurs, le taux de motorisation des ménages est passé de 93,4 % à 94,2 % entre 2008 et 2018 avec notamment une hausse de la possession d'au moins deux voitures par foyer<sup>27</sup> (de 55 %

27 Source : INSEE, RP 2008 et 2018, exploitations

à 57 % de multimotorisés durant cette même période). Ces taux sont largement supérieurs aux moyennes départementales et régionales qui sont respectivement de 80,3 % et 84,5 % pour les motorisés ainsi que respectivement 33,3 % et 37,8 % pour les multimotorisés<sup>28</sup>. Ils traduisent une forte dépendance à la voiture des habitants et exposent des fragilités socio-économiques (les Français dépensent en moyenne 6 000 euros par an dans leur voiture en tenant compte du budget carburant, assurance, entretien, etc.)<sup>29</sup> alors que les voitures restent immobiles 95 % du temps<sup>30</sup>.

Le territoire bénéficie également d'une desserte ferroviaire avec ses 4 gares<sup>31</sup> (la ligne Rouen/Dieppe avec les gares de Montville et de Clères; la ligne Rouen/Amiens avec les gares de Morgny-la-Pommeraye et de Longuerue-Vieux-Manoir). Malgré son impact limité sur les flux de déplacements d'échanges avec le pôle urbain rouennais, le potentiel ferroviaire du territoire est loin d'être négligeable puisque les gares

principales.

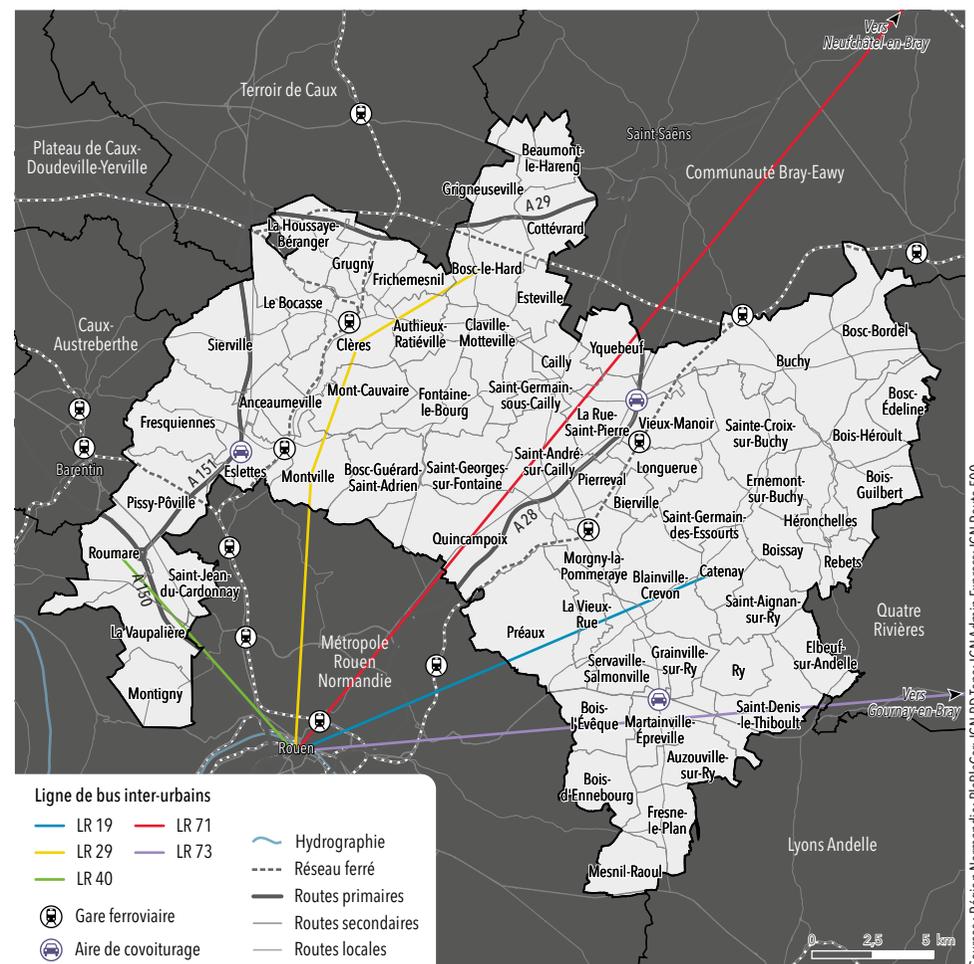
28 Source : INSEE, RP 2007 et 2017, exploitations principales.

29 D'après une étude de l'Automobile Association Club en 2017.

30 Source : CERTU.

31 La gare de Montérolier-Buchy est située sur le territoire de la communauté de communes Communauté Bray Eawy.

### Réseaux et offres de transports sur le territoire de la C. C. Inter-Caux Vexin



Sources : Région Normandie; BlabiaCar; IGN BD Topo; IGN Admin Express; IGN Route 500

les plus proches sont en moyenne à 15 minutes de train de la gare de Rouen, soit des temps de trajet inférieurs à la voiture lors des heures de pointe. Plusieurs lignes de bus interurbains permettent également au territoire d'être relié avec les pôles urbains limitrophes (Rouen, Neufchâtel-en-Bray, Gournay-en-Bray, etc.), mais leurs impacts sur les flux de déplacements sont limités (hormis les lignes scolaires). Par conséquent, le développement des transports collectifs (offre, fréquence, cadencement) permettrait de réduire cette dépendance à la voiture. Par ailleurs, pour répondre à la problématique de l'autosolisme dans le cadre des déplacements domicile-travail, 3 aires de covoiturages sont présentes sur le territoire intercommunal (Eslettes, Vieux-Manoir et Martainville-Epreville) pour un total de 149 places de stationnement.

À la lumière des dynamiques socio-économiques et démographiques qui animent le territoire de la C.C. Inter-Caux Vexin, cette présente étude s'attache à caractériser les déplacements rythmant les mobilités du territoire. L'accent est mis sur les flux interterritoriaux, notamment dans le cadre de déplacements pendulaires (travail et études) à destination de la Métropole Rouen Normandie, ainsi que sur l'évolution des pratiques de mobilités des habitants (déplacements internes et d'échanges) avec un focus spécifique consacré aux plus de 65 ans. Une distinction particulière est d'ailleurs effectuée entre les résidents de la C.C. Inter-Caux Vexin et les résidents extérieurs au territoire afin d'appréhender leurs pratiques de mobilités lors des déplacements d'échanges qui peuvent répondre à des logiques différentes. Les enjeux

de mobilités soulevés en conclusion au regard des différentes analyses effectuées serviront à éclairer les décisions publiques dans le cadre de la prise de compétences mobilités par les intercommunalités, instaurées par la Loi d'Orientation des Mobilités de 2020 (LOM).



## FOCUS sur les migrations résidentielles

La C. C. Inter-Caux Vexin est un territoire qui connaît une croissance démographique marquée depuis les années 1970. Entre 2008 et 2018, une hausse de 6,5 % de sa population est observée (soit environ 3 375 habitants supplémentaires), le poids des migrations résidentielles étant équivalent au poids du solde naturel durant la période 2013-2018 (croissance de 0,3 % par an en moyenne).

Afin d'alimenter les réflexions autour des besoins en termes d'offres de mobilités, la caractérisation de ces nouveaux habitants (arrivants) peut permettre d'appréhender leurs pratiques/expériences de déplacements au regard de leur profil. Par conséquent :

- Dans quels territoires et dans quel type de communes résidaient auparavant la majorité de ces nouveaux habitants ? (urbain ? périurbain ? rural ?)

- Dans quel type de communes se sont-ils installés majoritairement ? (polarités du territoire ? communes peu peuplées ?)

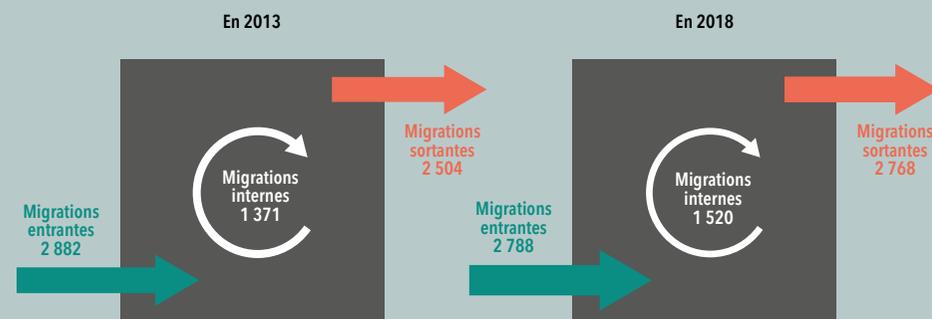
- Quels sont les profils socio-professionnels majoritaires parmi ces nouveaux habitants ? (âge ? nombre de personnes par ménages ? occupation principale ?).

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

années précédentes se basaient sur le lieu de résidence cinq ans auparavant.

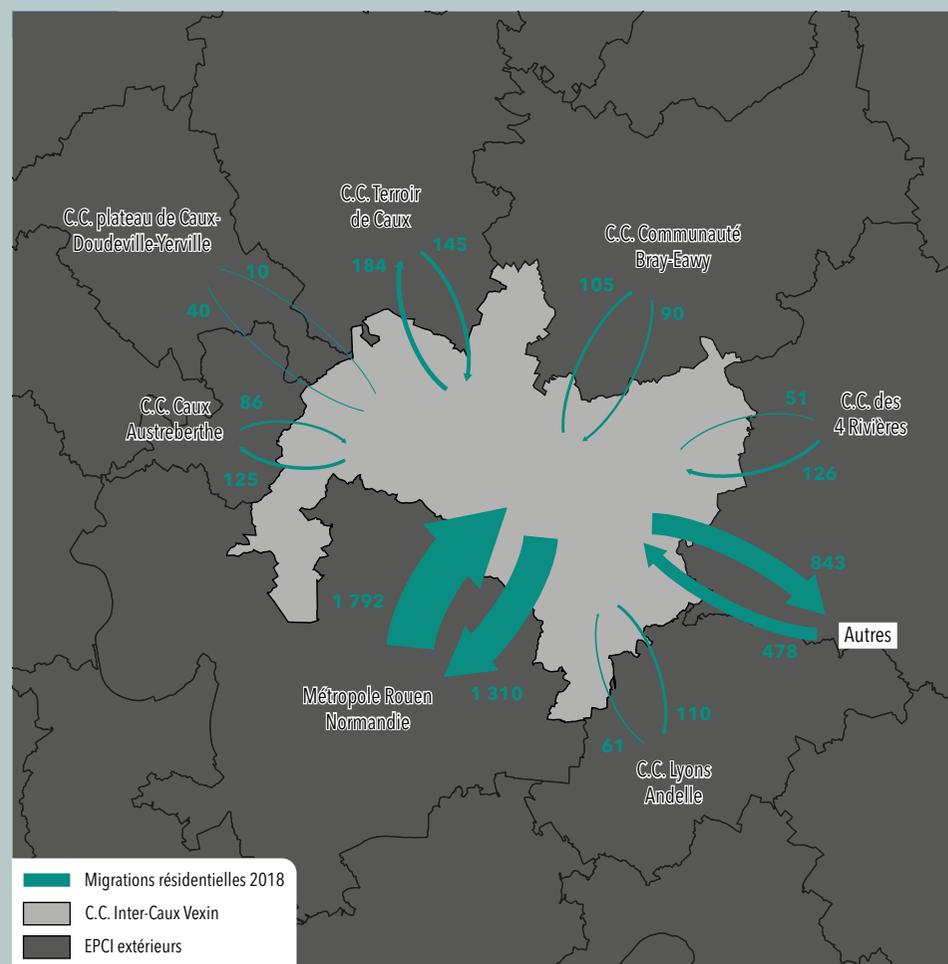
L'analyse des flux migratoires en lien avec la C. C. Inter-Caux Vexin met en lumière une dynamique résidentielle importante. En effet, entre 2013 et

### Évolution des migrations résidentielles de la C. C. Inter-Caux Vexin entre 2013 et 2018 (par nombre de personnes)



Sources : Insee RP 2013 - 2017 fichiers détaillés

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



Sources : Insee RP 2017 fichiers détaillés; IGN BD Topo

2018, les migrations entrantes (nouveaux habitants du territoire qui auparavant résidaient à l'extérieur), sortantes (personnes qui quittent le territoire pour s'installer à l'extérieur) et internes (habitants qui déménagent au sein du territoire) ont progressé d'environ 5 %. Si le territoire de la C. C. Inter-Caux Vexin jouit d'une balance migratoire positive en 2018 (2788 personnes sont venues s'installer sur le territoire contre 2768 qui l'ont quitté), le gain de nouveaux résidents a diminué de façon substantielle depuis 2013 (+20 habitants en 2018 contre +378 habitants en 2013).

En distinguant l'origine résidentielle des nouveaux résidents de la C. C. Inter-Caux Vexin en 2018, la majorité d'entre eux proviennent d'un territoire limitrophe (83 % des nouveaux résidents). Le premier territoire d'origine de ces nouveaux arrivants est la Métropole Rouen Normandie avec 1792 personnes en 2018 (contre 1310 personnes de la C. C. Inter-Caux Vexin qui quittent leur territoire pour résider au sein de la Métropole Rouen Normandie). Ce territoire représente environ 64 % des nouveaux habitants de la C. C. Inter-Caux Vexin en 2018 et la tendance est à la hausse depuis 2013 (part de 57 % des nouveaux habitants). La part de

nouveaux arrivants ne provenant pas de territoires limitrophes à la C. C. Inter-Caux Vexin est en nette progression entre 2013 et 2018 où ils représentent 17 % des nouveaux arrivants en 2018.

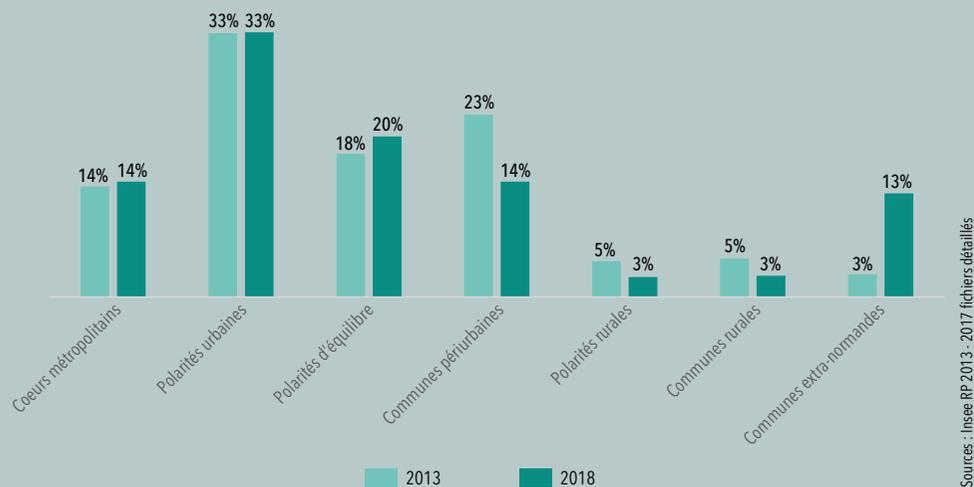
Concernant la typologie des communes d'origine résidentielle<sup>1</sup> des nouveaux habitants (en provenance uniquement de la région nor-

mande), elle montre que près de la moitié d'entre eux résidait au sein de territoires au profil urbain<sup>2</sup> (47 % en 2018). En rajoutant les polarités d'équilibre (dont une majorité de communes présente également un profil urbain), la part d'urbains parmi ces nouveaux arrivants atteint les 67 %. Par ailleurs, il est observé une baisse assez marquée d'arrivants en provenance de communes périurbaines (part de 14 % en 2018 contre 23 % en 2013). Néanmoins, cette tendance est à relativiser compte

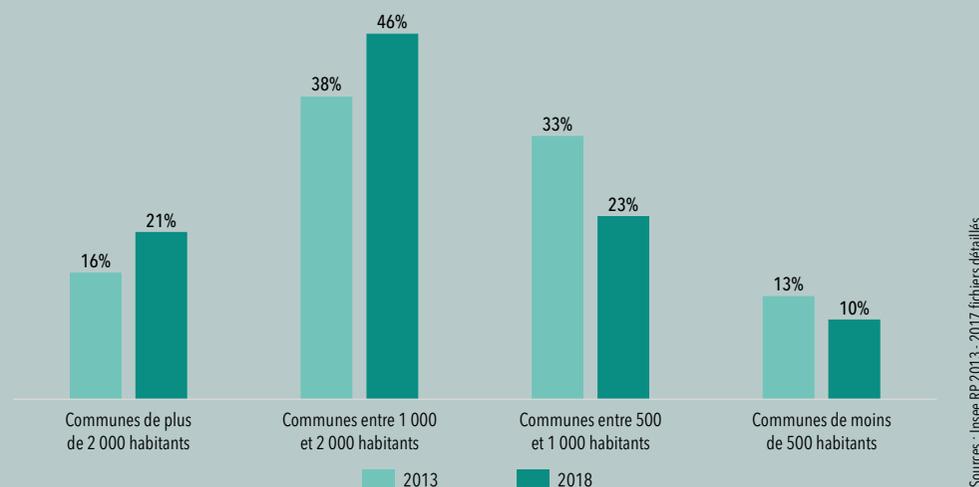
<sup>1</sup> Classification simplifiée à partir de la typologie des communes normandes réalisée par la DREAL et INSEE Normandie en fonction d'indicateurs liés à l'habitat et au cadre de vie (source : J. Brendler, L. Brunet, N. Mouchit, S. Comte, M. Dadone et E. Pouliquen (2018). « Les communes normandes sous l'angle de l'habitat et du cadre de vie », INSEE Analyses Normandie, n°52).

<sup>2</sup> En cumulant les communes des cœurs métropolitains (Rouen, Le Havre et Caen) et les polarités urbaines).

### Évolution de la typologie des communes d'origine des nouveaux habitants de la C.C. Inter-Caux Vexin en provenance de Normandie (2013/2018)



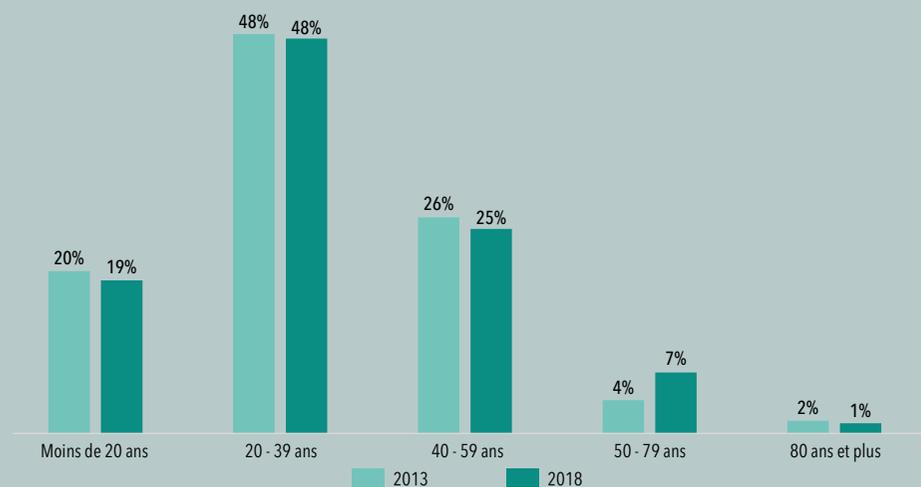
### Évolution de la typologie des communes accueillant les nouveaux habitants de la C. C. Inter-Caux Vexin (2013/2018)



tenu de la forte hausse dans le même temps de la part des communes extra-normandes qui n'ont pas pu être caractérisées. D'après la littérature scientifique, les aspirations qui participent à ce nouveau choix résidentiel des urbains pour les espaces périurbains et ruraux sont multiples (quête d'une maison avec jardin, proximité avec la nature, accessibilité routière vers les polarités urbaines, foncier moins cher, fuite des nuisances urbaines, etc.).

La majorité de ces nouveaux arrivants s'installent dans des communes de 1 000 à 2 000 habitants et cette tendance est à la hausse depuis 2013 (part qui passe de 38 % à 46 %). 20% de ces nouveaux habitants s'installent dans les communes de plus de 2 000 habitants du territoire (Montville, Quincampoix et Buchy), donc équipées en commerces et services de proximité. Ces trois communes sont d'ailleurs les principaux territoires d'accueil de ces nouveaux habitants de la C. C. Inter-Caux Vexin (224 arrivées à Montville, 144 à Buchy et 139 à Quincampoix).

Évolution de la classe d'âge des nouveaux habitants de la C. C. Inter-Caux Vexin (2013/2018)



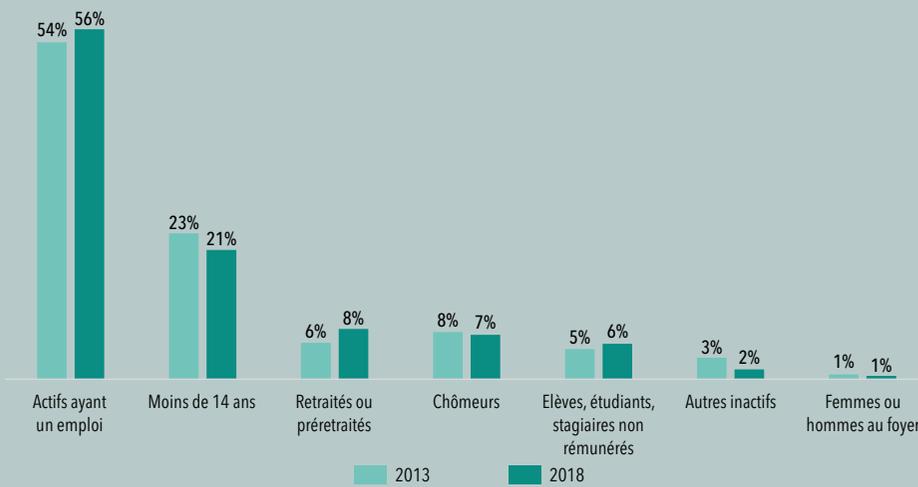
Sources : Insee RP 2013 - 2017 fichiers détaillés

Évolution du nombre de personnes par ménage des nouveaux habitants de la C. C. Inter-Caux Vexin (2013/2018)



Sources : Insee RP 2013 - 2017 fichiers détaillés

Évolution de l'activité principale des nouveaux habitants de la C. C. Inter-Caux Vexin (2013/2018)



Sources : Insee RP 2013 - 2017 fichiers détaillés

A contrario, les communes de moins de 1 000 habitants voient leur nombre de nouveaux résidents en provenance de l'extérieur du territoire intercommunal baisser entre 2013 et 2018 (de 46 % à 33 %).

Par conséquent, les données socio-professionnelles exploitables de la base « migrations résidentielles » permettent de déterminer un profil type des nouveaux habitants du territoire de la C. C. Inter-Caux Vexin :

- Ils sont plutôt jeunes avec les deux tiers d'entre eux qui ont moins de 40 ans en 2018 (tendance à peu près stable depuis 2013). La classe d'âge 20-39 ans représente d'ailleurs pratiquement la moitié de ces nouveaux habitants (48 %).

- Ils résident au sein de ménages de 2, 3 ou 4 personnes (couples avec ou sans enfant, famille monoparentale,

etc.) pour 78 % d'entre eux en 2018 (tendance orientée à la hausse puisque la part des ménages de 2, 3 ou 4 personnes était de 71 % en 2013). Les personnes seules ou les familles nombreuses sont peu nombreuses à emménager sur le territoire.

- Ils sont actifs avec un emploi pour plus de la moitié d'entre eux (56 % en 2018, en légère hausse depuis 2013). Si 21 % des nouveaux arrivants sont des enfants/adolescents de moins de 15 ans, les préretraités ou retraités ne représentent que 8 % de ces personnes.

Le territoire de la C. C. Inter-Caux Vexin attire donc de jeunes ménages salariés, résidant auparavant dans une commune urbaine et avec ou sans enfants (à la recherche par exemple d'un logement plus grand qui dispose de pièces

supplémentaires pour accueillir un ou plusieurs enfants). Compte tenu de leurs expériences voire pratiques (régulières ou non) des mobilités urbaines, ces ménages néo-périurbains sont donc potentiellement enclins à accepter la décarbonation de leurs déplacements (covoiturage, train, vélo, marche, etc.). Néanmoins, leurs emplois du temps souvent contraints qui se traduisent par la réalisation de plusieurs déplacements secondaires (exemple : déposer son enfant à l'école avant d'aller sur son lieu de travail ou réaliser des achats avant le retour à la maison) doivent être pris en compte dans les réflexions autour des besoins de mobilités du territoire.

## / La CC Inter-Caux Vexin : un territoire qui génère majoritairement des flux pendulaires avec la Métropole Rouen Normandie /

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

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

L'analyse des flux pendulaires permet de mettre en exergue les relations

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

Il est proposé dans le cadre de cette étude de caractériser ces flux pendulaires à partir des données des fichiers détails INSEE « Mobilités professionnelles » et « Mobilités scolaires ». En effet, l'exploitation de ces données permet d'analyser les mobilités domicile-travail et domicile-études à partir d'un ensemble d'indicateurs concernant, d'une part, les individus actifs de 15 ans et plus ayant un emploi et, d'autre part, les individus étudiants ou scolaires (de 2 ans et plus) :

Géographique (commune de résidence de la personne, commune du lieu de travail habituel/lieu d'étude habituel<sup>2</sup>)

Professionnel (catégorie socio-professionnelle, type d'activité professionnelle, temps de travail)

Socio-démographique (classe d'âge, mode de transport principal le plus souvent utilisé pour se rendre sur son lieu de travail).

Néanmoins, il n'est pas possible de déterminer la fréquence de ces mobilités pendulaires (quotidienne ? hebdomadaire ? une à deux fois par mois ? etc) et donc de leur régularité. Autre point de vigilance, comme ces données proviennent des enquêtes issues de l'exploitation complémentaire de l'INSEE, un redressement statistique est appliqué à l'aide de coefficients de pondération attribués pour chaque déplacement. Par conséquent, il est conseillé d'exploiter avec précaution les effectifs inférieurs à 200 individus afin d'éviter de trop grandes imprécisions statistiques (écart entre la théorie et la réalité). En parallèle, l'INSEE préconise de regarder les évolutions de données sur une période minimale

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

de cinq ans pour les communes de moins de 10 000 habitants (ce qui est le cas pour l'ensemble des communes de la C.C. Inter-Caux Vexin) étant donné que leur méthode de recensement est basée sur des cycles de collecte de cinq ans contrairement aux communes de plus de 10 000 habitants (enquête annualisée par sondage)<sup>3</sup>. En outre, il est précisé que les déplacements secondaires effectués lors des trajets « domicile-travail » et « domicile-études » (accompagner son enfant à l'école, acheter sa baguette de pain, etc) ne seront pas traités ici mais dans la partie dédiée à l'analyse des pratiques de mobilités (à partir de la base de l'Enquête Ménages Déplacements).

### 2. Les flux domicile-travail où le reflet des effets d'attractivité économique des territoires

Les données millésimées de la base MOBPRO permettent un travail d'évolution diachronique des flux domicile-travail pour un jour normal de semaine. Dans le cadre de cette

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

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

étude, il a été choisi de traiter les données des années 2008 et 2018 dans le but d'analyser l'évolution des mobilités entre les lieux de résidence et de travail sur une période de dix ans.

### Les 3/4 des actifs de la C.C. Inter-Caux Vexin travaillent à l'extérieur malgré une hausse de l'attractivité économique de leur territoire

En 2018, sur les 24 283 actifs ayant en emploi qui résident sur le territoire de la C.C. Inter-Caux Vexin, 23,4 % d'entre eux travaillent au sein de leur territoire (soit environ 5 680 personnes) contre 76,6 % qui travaillent dans un autre territoire (près de 17 250 personnes). S'il est observé depuis 2008 une baisse des actifs de la C.C. Inter-Caux Vexin dont leur lieu de travail est situé sur leur territoire (-12,6 % soit environ 820 actifs en moins), c'est la tendance inverse pour ceux dont le lieu de travail est l'extérieur avec une hausse de 7,9 % (soit environ plus de 1 350 actifs). Concernant les actifs qui résident à l'extérieur et qui viennent travailler au sein du territoire de la C.C. Inter-Caux Vexin, ils sont légèrement plus nombreux que les actifs de la C.C. Inter-Caux Vexin qui travaillent au sein de leur propre territoire (5 770 personnes contre environ 5 680 personnes) et cette dynamique tend

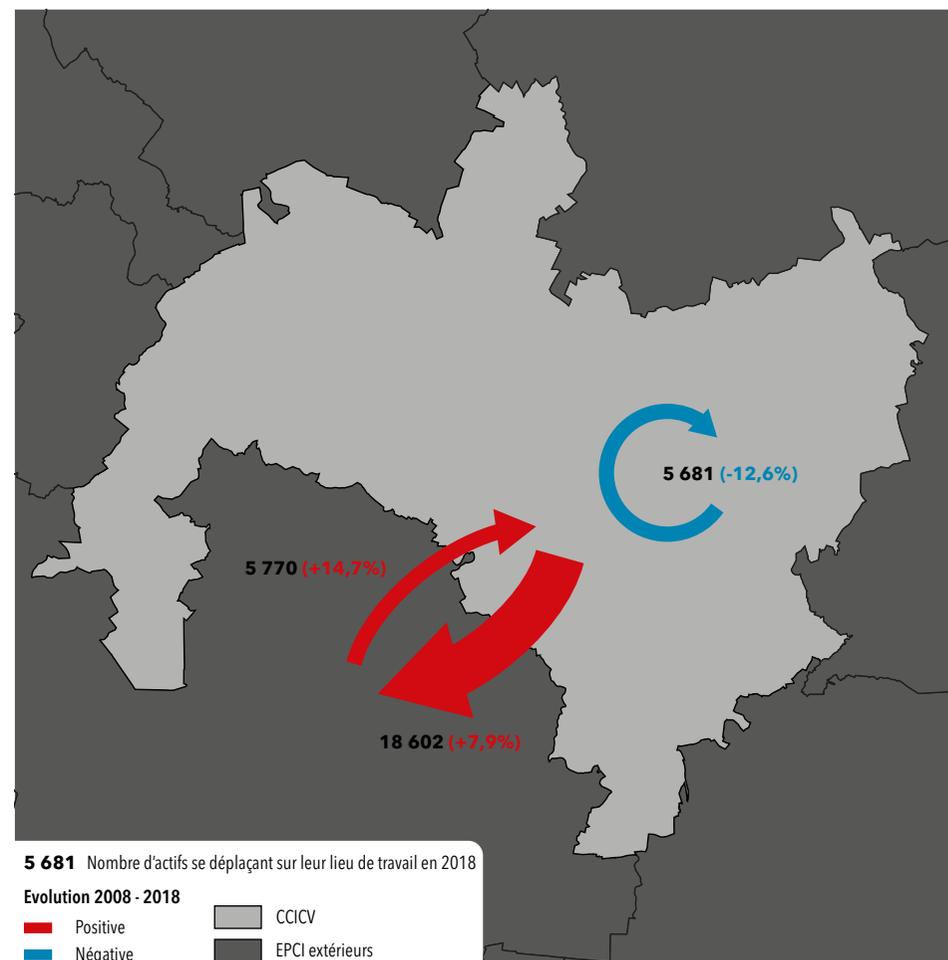
à s'accroître depuis 2008 (+ 14,7 % soit 740 actifs supplémentaires).

Par conséquent, ces observations viennent souligner le caractère résidentiel de la C.C. Inter-Caux Vexin pour ses actifs qui sont de plus en plus nombreux à travailler hors de leur territoire. Néanmoins, le territoire intercommunal attire dans le même temps un nombre croissant d'actifs résidant à l'extérieur par ses récentes créations d'emplois (+ 6 % de postes salariés entre 2007 et 2017), posant alors la question du découplage progressif observé entre ses fonctions résidentielle et économique (enjeux de renforcement de l'attractivité économique auprès de ses actifs).

### Des flux domicile-travail soutenus entre la C. C. Inter-Caux Vexin et la Métropole Rouen Normandie

La Métropole Rouen Normandie est la principale destination professionnelle des actifs de la C. C. Inter-Caux Vexin en attirant 61 % d'entre eux (environ 14 850 personnes). Ce territoire de près de 220 000 emplois<sup>4</sup> attire 80 % des actifs de la C. C. Inter-Caux Vexin qui travaillent à l'extérieur. Entre 2008 et 2018, il est observé une hausse de ces actifs résidant sur le territoire intercommunal qui

### Évolution du nombre d'actifs se déplaçant sur leur lieu de travail en lien avec la C. C. Inter-Caux Vexin Seine entre 2008 et 2018



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

## / La CC Inter-Caux Vexin : un territoire qui génère majoritairement des flux pendulaires avec la Métropole Rouen Normandie /

travaillent au sein de la Métropole Rouen Normandie (environ 785 personnes supplémentaires soit une hausse de 5,6 %) et, par conséquent, cette tendance témoigne de la forte attractivité économique exercée sur les actifs de la C. C. Inter-Caux Vexin. Autre territoire qui attire un nombre non négligeable d'actifs de la C. C. Inter-Caux Vexin (mais de manière beaucoup plus modeste que la Métropole Rouen Normandie), il s'agit de la C. C. Caux-Austreberthe (bassin d'environ 7 800 emplois). Environ 675 personnes de la C. C. Inter-Caux Vexin travaillent au sein de ce territoire (2,8 % des actifs) et la tendance est orientée à la hausse entre 2008 et 2018 (+ 18,8 %). Aucun autre territoire limitrophe n'accueille plus de 500 actifs de la C. C. Inter-Caux Vexin (environ 383 pour la C.C. des 4 Rivières, 297 pour la C. C. Communauté Bray-Eawy, 246 pour la C. C. Terroir de Caux, etc.). Concernant les polarités urbaines départementales plus éloignées, elles n'accueillent que peu d'actifs du territoire intercommunal (221 pour la C.A. de la région Dieppoise, 145 pour la C. C. Yvetot Normandie, etc.).

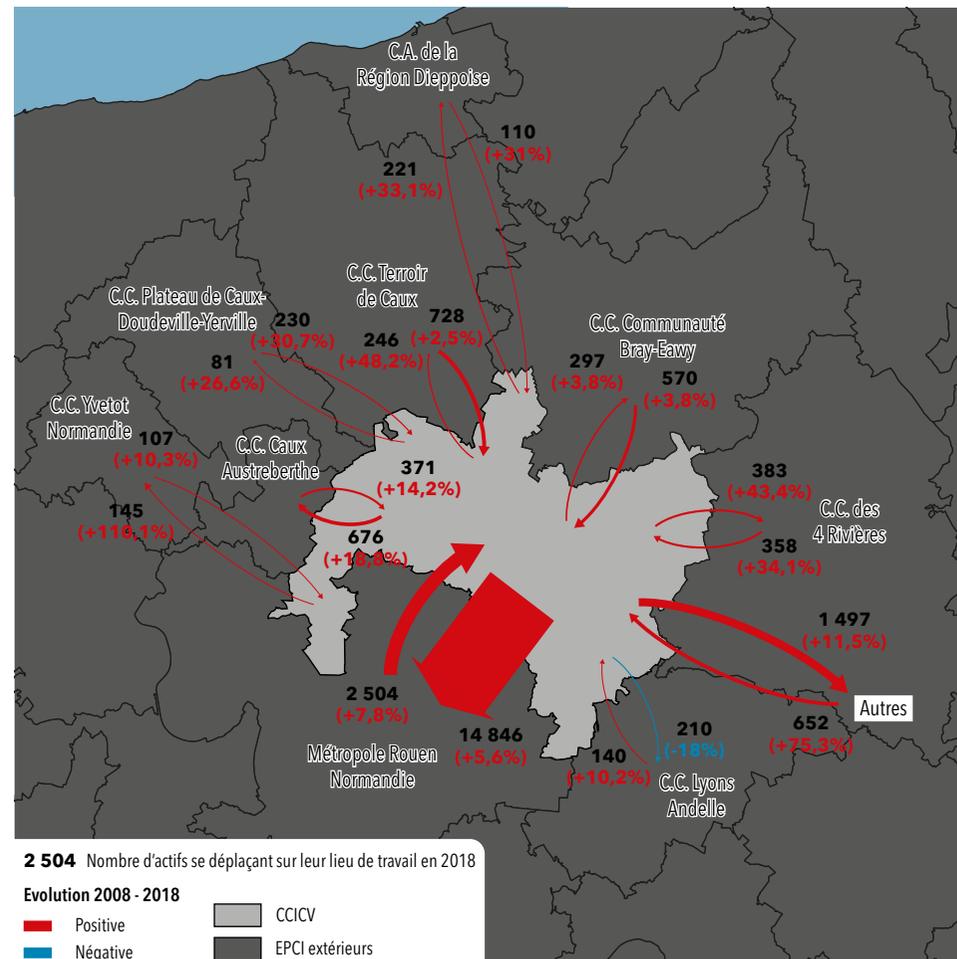
Parmi les 5 770 actifs extérieurs qui viennent travailler sur le territoire de la C. C. Inter-Caux Vexin, 43 % sont originaires de la Métropole Rouen Normandie (environ 2 500 personnes). D'ailleurs, entre 2008 et 2018, le nombre d'actifs en provenance du

territoire métropolitain a augmenté de 7,8 %, illustrant l'intensité des flux domicile-travail entre ces deux territoires. De manière plus modeste, suivent les actifs des territoires de la C. C. Terroir de Caux (728 personnes, +2,5 % entre 2008 et 2018), C. C. Communauté Bray-Eawy (570 personnes, +3,8 % entre 2008 et 2018) et C. C. Caux Austreberthe (371 personnes, +14,2 % entre 2008 et 2018).

### Des pôles d'emplois de la C. C. Inter-Caux Vexin qui connaissent des dynamiques différenciées

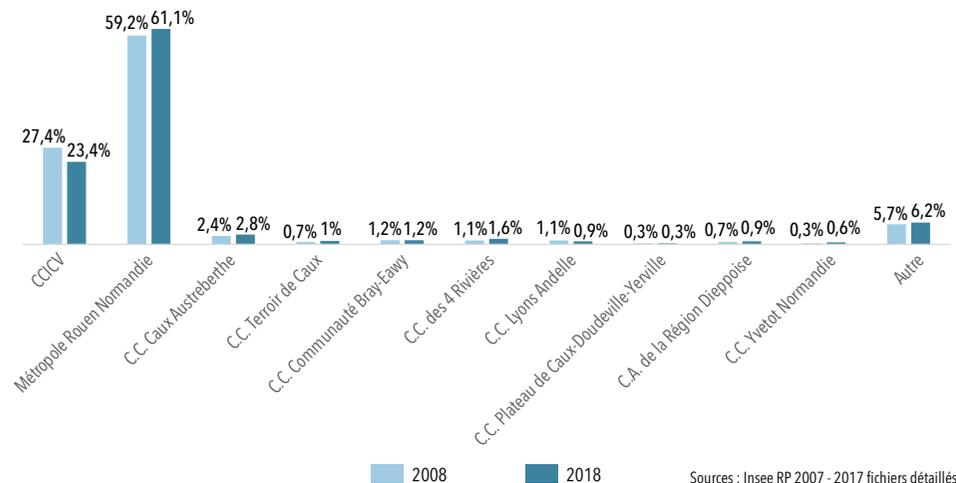
Les plus importants pôles d'emploi de la C. C. Inter-Caux Vexin en 2018 sont situés dans les centralités urbaines du territoire qui concentrent les commerces et les services publics (1260 emplois à Montville, 1152 à Buchy, 542 à Quincampoix et 354 à Clères) ainsi que dans les communes où sont localisées les zones d'activités économiques (1531 emplois sur les communes de Saint-Jean-du-Cardonnay et de la Vaupalière avec la Z.A.E. des Portes de l'Ouest, 408 emplois sur la commune d'Eslettes avec la Z.A.E. du Polen, etc.). Avec la présence d'un établissement médico-social public départemental, la commune de Grugny constitue également un pôle d'emploi d'importance (près de 500 salariés). En analysant l'origine résidentielle des salariés de ces pôles d'emplois,

### Évolution du nombre d'actifs se déplaçant sur leur lieu de travail entre la C. C. Inter-Caux Vexin et les territoires limitrophes (2008/2018)



Sources : Insee RP 2007 - 2017 fichiers détaillés; IGN Admin Express

## Évolution de la répartition des lieux de travail des actifs de la C. C. Inter-Caux Vexin entre 2008 et 2018



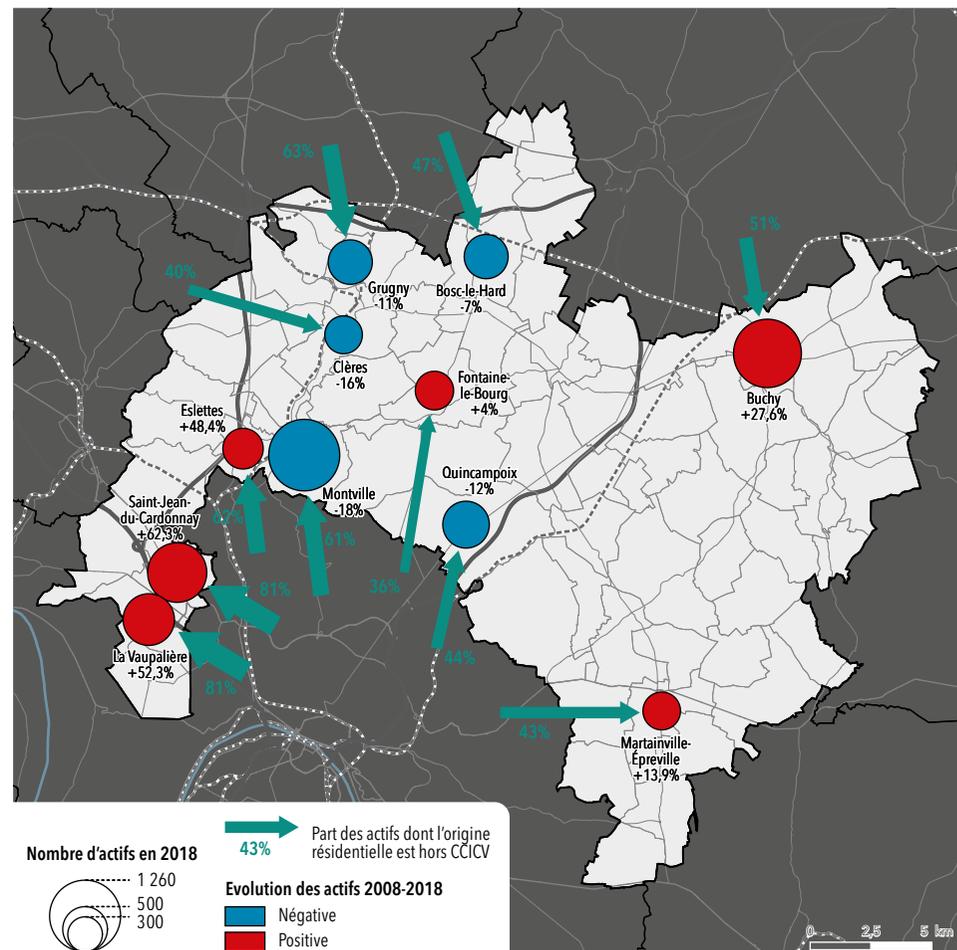
deux dynamiques sont observées en termes de flux professionnels :

- Les zones d'activités économiques qui attirent majoritairement des actifs en provenance de l'extérieur du territoire (81 % des emplois des communes de Saint-Jean-du-Cardonnay et de la Vaupalière sont pourvus par des actifs qui résident à l'extérieur de la C. C. Inter-Caux Vexin, 62 % à Eslettes) et qui connaissent une croissance d'emplois en hausse depuis 2008 (jusqu'à +62 % pour Saint-Jean-du-Cardonnay)

- Les centralités urbaines qui attirent majoritairement les actifs qui résident sur le territoire intercommunal (64 % des emplois de la commune de Fontaine-le-Bourg sont pourvus par

des actifs qui résident sur le territoire intercommunal, 60 % à Clères, 56 % à Quincampoix) et qui enregistrent un nombre d'emplois plutôt orienté à la baisse depuis 2008. Néanmoins, les communes de Buchy (qui elle connaît une dynamique économique) et de Montville, à savoir les deux principales polarités urbaines du territoire, attirent proportionnellement plus d'actifs extérieurs au territoire intercommunal (51 % pour Buchy et 61 % pour Montville). La typologie de certains emplois (cadre d'entreprise, métier spécialisé), mais aussi l'accessibilité routière de ces communes (desserte directe avec les territoires limitrophes) peuvent constituer des pistes d'explications.

## Évolution du nombre d'emplois dans les principales polarités économiques de la C. C. Inter-Caux Vexin (2008-2018)



/ La CC Inter-Caux Vexin : un territoire qui génère majoritairement des flux pendulaires avec la Métropole Rouen Normandie /

### Rouen et les franges nord et est de la Métropole Rouen Normandie comme principaux pôles d'emplois des actifs de la C. C. Inter-Caux Vexin

Si la Métropole Rouen Normandie capte environ 61 % des actifs de la C. C. Inter-Caux Vexin, des disparités sont observées entre secteurs géographiques. À partir du zonage des secteurs de concertation du SCoT de la Métropole Rouen Normandie, les flux domicile-travail ont été détaillés afin de mettre en exergue les effets de polarisation économique sur les actifs :

- Principal pôle d'emplois au sein de la Métropole Rouen Normandie (CHU, Cité administrative, etc.), la commune de Rouen attire environ 5 775 actifs de la C. C. Inter-Caux Vexin, soit légèrement plus que la C. C. Inter-Caux Vexin elle-même (environ 5 680). La tendance est à la hausse entre 2008 et 2018 (+6,7 %) et vient interroger les pratiques de mobilités de ces actifs à destination de la centralité métropolitaine (quel usage des mobilités alternatives à la voiture ? du covoiturage ?).

- Par effet de proximité géographique, les secteurs du Plateau Nord (environ 2 910 actifs), Vallée du Cailly (environ 1 700 actifs) et le Plateau Est (environ 1 330 actifs) accueillent environ 1/4 de l'ensemble des actifs de

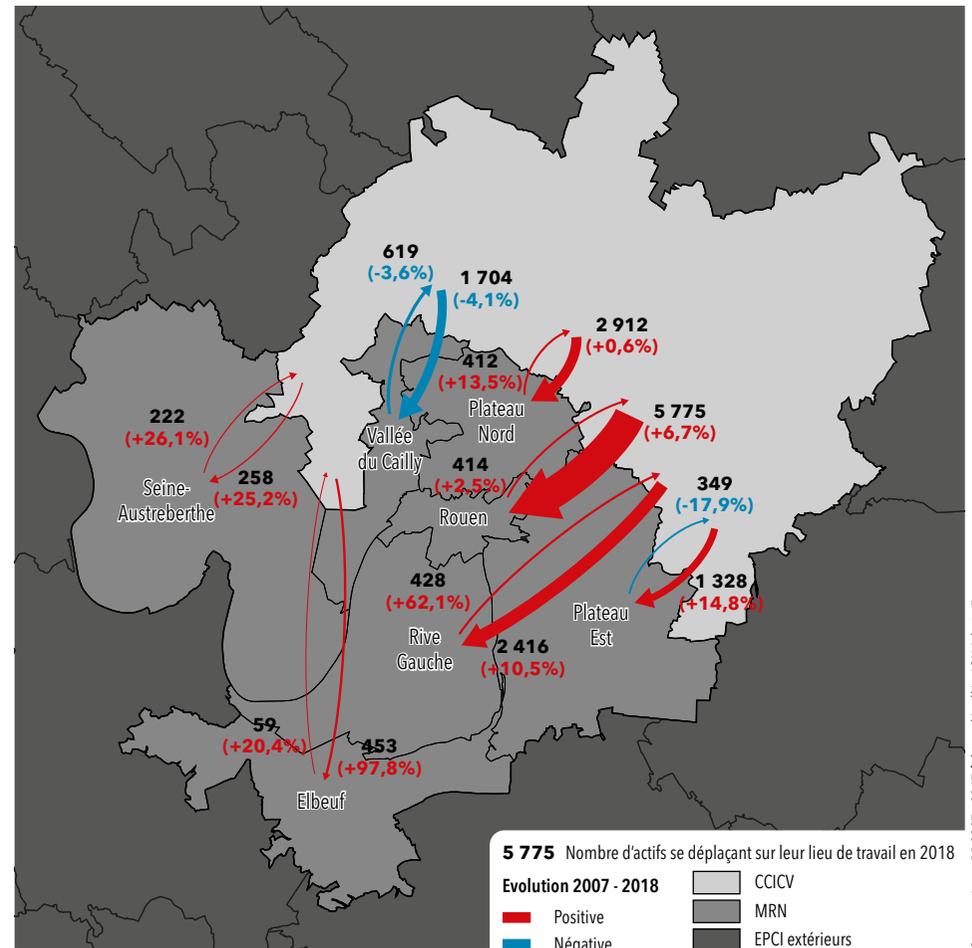
la C. C. Inter-Caux Vexin (+2 % entre 2008 et 2018). De nombreuses entreprises et industries sont présentes sur ces secteurs géographiques (zones d'activités de La Vatine et la Plaine de la Ronce sur le Plateau Nord ; Aspen Vallourec dans la Vallée du Cailly ; Thales sur le Plateau Est) et captent une partie de ces actifs du territoire intercommunal.

- Avec près de 2 420 personnes en provenance de la C. C. Inter-Caux Vexin, le secteur de la Rive-Gauche de Rouen constitue le troisième pôle d'emplois à l'échelle de la Métropole Rouen Normandie pour ces actifs malgré son éloignement géographique au regard d'autres secteurs métropolitains et de la barrière naturelle que peut constituer la Seine en termes de flux de déplacements. D'ailleurs, depuis 2008, la tendance est orientée à la hausse (+ 10,5 %).

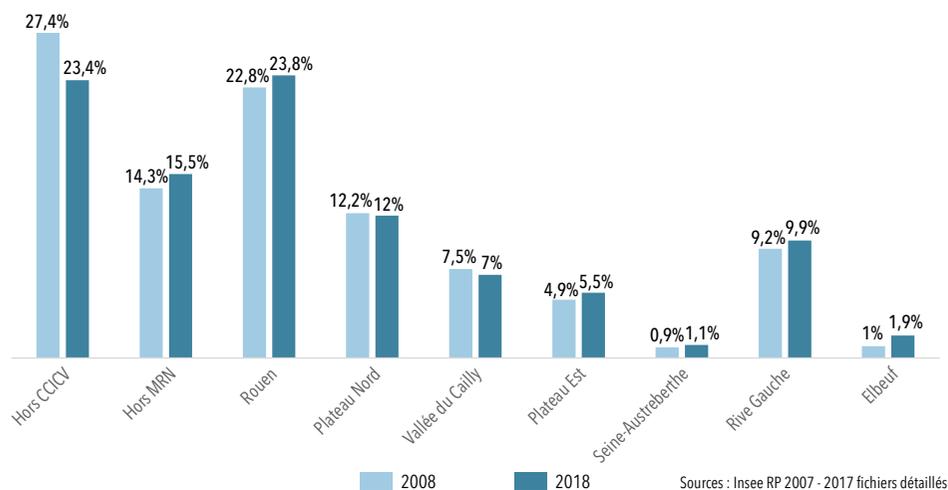
- Les secteurs d'Elbeuf et de Seine-Austreberthe accueillent un nombre plus marginal d'actifs originaires de la C. C. Inter-Caux Vexin.

Concernant les actifs qui résident au sein de ces secteurs géographiques de la Métropole Rouen Normandie et qui viennent travailler dans la C. C. Inter-Caux Vexin, ils proviennent majoritairement de la Vallée du Cailly (près de 620 personnes soit environ 1/4 de l'ensemble des actifs de ce territoire qui travaille au sein de la

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



## Évolution de la répartition des lieux de travail au sein des secteurs de la Métropole Rouen Normandie des actifs de la C. C. Inter-Caux Vexin entre 2008 et 2018



C. C. Inter-Caux Vexin). Néanmoins, la tendance est orientée à la baisse depuis 2008 concernant ces flux domicile-travail (-3,6 %). Plus surprenant, la Rive-Gauche de Rouen arrive en deuxième position avec 428 actifs, soit une hausse de 62,1 % depuis 2008 (264 actifs à l'époque). Viennent respectivement ensuite Rouen (414 actifs, +2,5 % depuis 2008) et le Plateau Nord (412 actifs, +13,5 % depuis 2008).

### L'accessibilité autoroutière et les effets de proximités comme principaux facteurs des flux domicile-travail des secteurs de la C. C. Inter-Caux Vexin

Afin d'affiner la caractérisation des flux domicile-travail des actifs de la C. C. Inter-Caux Vexin, notamment avec les secteurs de la Métropole Rouen Normandie, trois secteurs géographiques du territoire intercommunal ont été définis sur la base des proximités spatiales avec les principaux axes routiers et ferroviaires qui desservent le pôle urbain de Rouen (l'A150, l'A151 et la ligne ferroviaire Rouen/Dieppe pour les communes du secteur Ouest; l'A28

et la ligne ferroviaire Rouen/Amiens pour le secteur Centre; la N31 pour le secteur Est) :

- Les actifs résidant dans le secteur Ouest de la C. C. Inter-Caux Vexin travaillent majoritairement au sein de la ville de Rouen (2 145 personnes soit 22 % des actifs du secteur) et sont de plus en plus nombreux depuis 2008 (+5,8 %). Ils sont également nombreux à travailler au sein de leur propre secteur géographique<sup>5</sup> (leur deuxième pôle d'emploi après Rouen avec près de 2 000 personnes) même si une baisse marquée est observée depuis 2008 (-20 %). A contrario, ils sont très peu nombreux à travailler au sein des autres secteurs de leur territoire intercommunal (environ 175 personnes). Les secteurs de la Métropole Rouen Normandie limitrophes du secteur Ouest de la C. C. Inter-Caux Vexin (Vallée du Cailly et Plateau Nord) constituent les troisième et quatrième pôles d'emplois pour ces actifs (respectivement 1 208 et 1 140 personnes avec une tendance orientée à la baisse depuis 2008). A contrario, le secteur Seine-Austreberthe n'accueille que 214 actifs (secteur qui présente un caractère résidentiel très marqué en comparaison des activités économiques

<sup>5</sup> Plusieurs zones d'activités économiques sont localisées au sein de ce secteur, à savoir les Portes de l'Ouest, le Polen et les Cambres ; ainsi que l'Établissement Public Départemental de Grugny (près de 500 salariés).

présentes). Le secteur de la Rive Gauche constitue également un important pôle d'emplois pour ces actifs (1 090 personnes) où l'ouverture du Pont Flaubert a probablement joué un rôle important sur la forte croissance de ces flux observée depuis 2008 (+ 24,9 %). Concernant les autres territoires (hors Métropole Rouen Normandie et C. C. Inter-Caux Vexin), la C. C. Caux-Austreberthe capte environ 530 actifs de ce secteur de la C. C. Inter-Caux Vexin.

- Les actifs résidant dans le secteur Centre de la C. C. Inter-Caux Vexin travaillent également majoritairement au sein de la ville de Rouen et de leur propre secteur géographique<sup>6</sup> (respectivement 2 350 et 1 976 personnes soit 25 % et 21 % de l'ensemble des actifs de ce secteur). Si le nombre d'actifs qui résident et travaillent au sein de ce secteur est en légère baisse depuis 2008 (-2,9 %), ils sont de plus en plus nombreux à travailler à Rouen (+ 14,6 %) qui est directement desservie par l'A28 et la ligne ferroviaire Rouen/Amiens. Les secteurs de la Métropole Rouen Normandie limitrophes du secteur Centre de la C. C. Inter-Caux Vexin connaissent des dynamiques divergentes (1 330 actifs travaillent sur le Plateau Nord contre environ 430 sur le Plateau Est qui

<sup>6</sup> Où se situe notamment la ZAE du Moulin d'Ecalles.

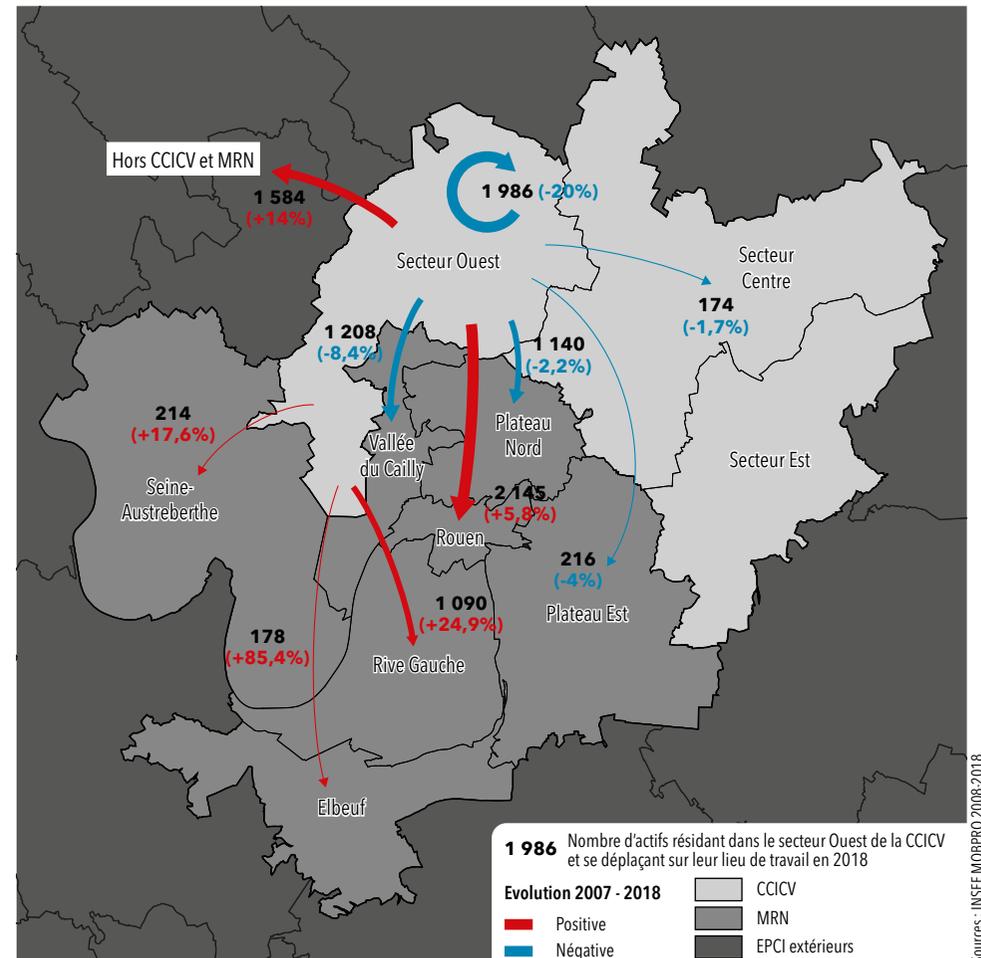
/ La CC Inter-Caux Vexin : un territoire qui génère majoritairement des flux pendulaires avec la Métropole Rouen Normandie /

est moins accessible par le réseau viaire). Environ 860 actifs travaillent au sein du secteur de la Rive Gauche où le Pont Mathilde constitue le principal point de franchissement de la Seine à partir de la RN28 (+ 13,9 % depuis 2008). Contrairement aux actifs du secteur Ouest, ceux du secteur Centre sont plus nombreux à travailler au sein des deux autres secteurs du territoire intercommunal (315 personnes dans le secteur Ouest et 133 personnes dans le secteur Est). Concernant les autres territoires (hors Métropole Rouen Normandie et C. C. Inter-Caux Vexin), la C. C. Communauté Bray-Eawy et la C. C. des 4 Rivières attirent respectivement 257 et 237 actifs de ce secteur (accessibilité autoroutière).

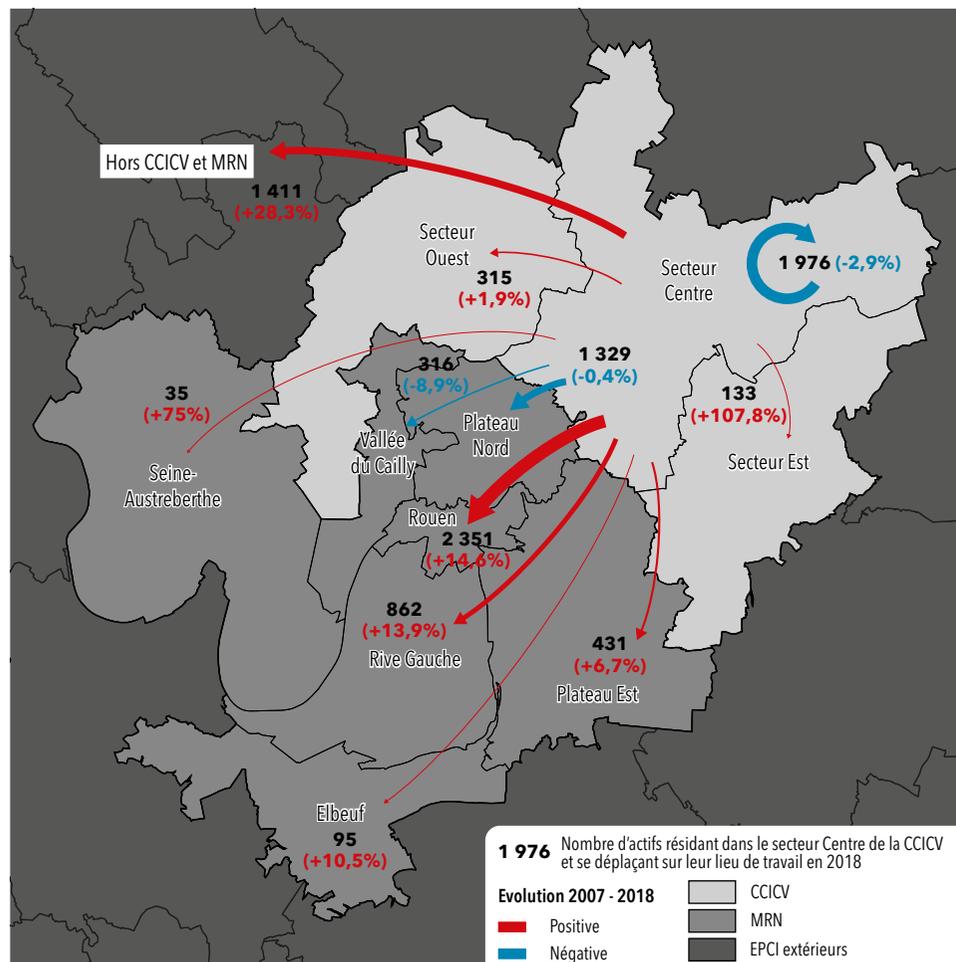
- Les principaux lieux de travail des actifs résidant dans le secteur Est de la C. C. Inter-Caux Vexin se situent aussi majoritairement dans la ville de Rouen (près de 1 280 personnes, -4,1 % depuis 2008). Près de 920

actifs résident et travaillent au sein de leur secteur géographique (- 4,2 % depuis 2008) où se situe notamment la ZAE de Martainville. Suivent dans l'ordre d'importance les secteurs du Plateau Est (environ 680 actifs, +29 % depuis 2008), la Rive Gauche (465 actifs, -16,4 % depuis 2008) et le Plateau Nord (443 actifs, +12,7 % depuis 2008). À noter que les actifs de ce secteur qui travaillent dans celui d'Elbeuf ont très fortement augmenté depuis 2008 (de 48 personnes en 2008 à 180 personnes en 2018 soit une hausse de 275 %), plus particulièrement à l'usine Renault de Cléon. Concernant les autres territoires (hors Métropole Rouen Normandie et C. C. Inter-Caux Vexin), la C. C. Lyons Andelle capte environ 150 actifs de ce secteur de la C. C. Inter-Caux Vexin (qui sont par ailleurs peu nombreux à travailler dans les secteurs Ouest et Centre de leur territoire).

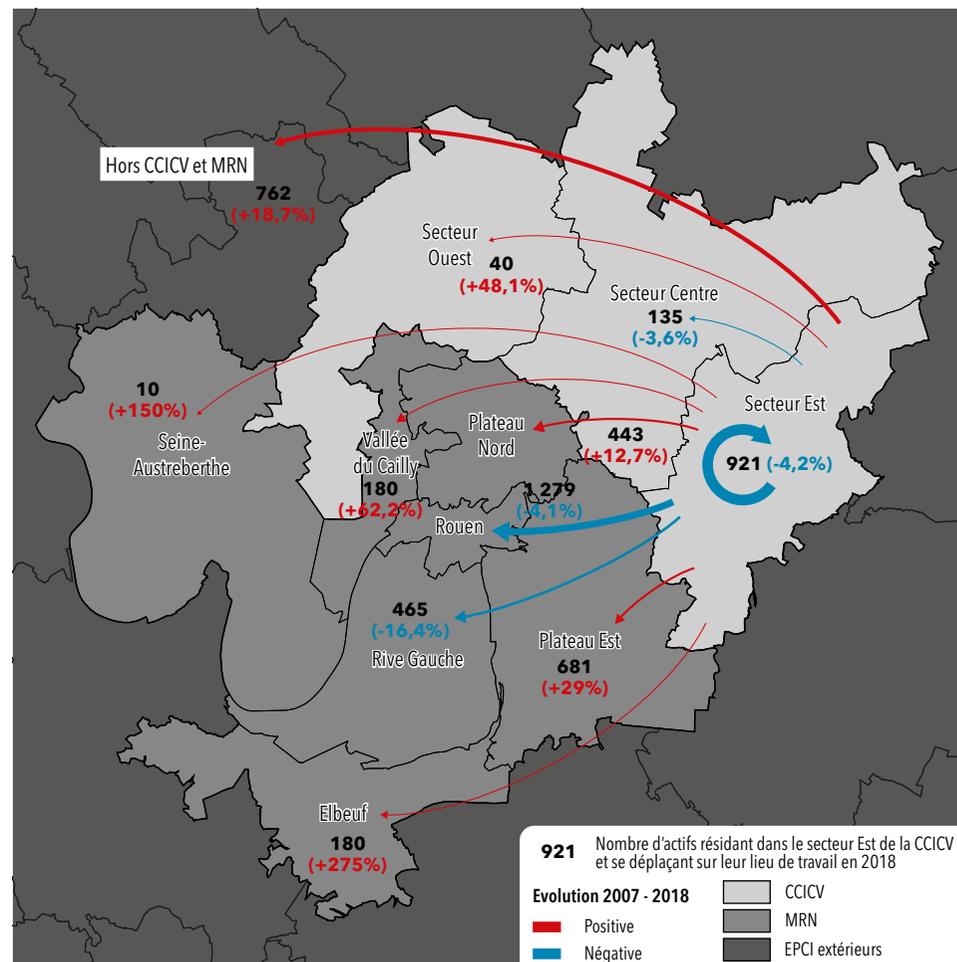
Évolution du nombre d'actifs résidant dans le secteur Ouest de la C. C. Inter-Caux Vexin et se déplaçant sur leur lieu de travail (2008/2018)



Évolution du nombre d'actifs résidant dans le secteur Centre de la C. C. Inter-Caux Vexin et se déplaçant sur leur lieu de travail (2008/2018)



Évolution du nombre d'actifs résidant dans le secteur Est de la C. C. Inter-Caux Vexin et se déplaçant sur leur lieu de travail (2008/2018)



### Des profils socio-professionnels d'actifs qui diffèrent notamment selon la spécificité des emplois des territoires

Les actifs de la C.C. Inter-Caux Vexin qui travaillent à l'extérieur de leur territoire présentent des profils qui divergent selon les principaux secteurs de destination (ville de Rouen, Plateau Nord, Vallée du Cailly, Plateau Est, Rive Gauche, C. C. Caux-Austreberthe) :

- Si la très large majorité de ces personnes utilise fréquemment leur voiture pour se déplacer sur leur lieu de travail (jusqu'à 99 % d'entre elles à destination du Plateau Nord et de la C. C. Caux-Austreberthe), elles sont légèrement moins nombreuses à l'utiliser pour se rendre au sein des secteurs desservis par un réseau de transports en commun structurant (plus particulièrement à destination de la ville de Rouen).

- La tranche d'âge 35-44 ans est la plus représentée parmi ces actifs qui travaillent à l'extérieur (jusqu'à 36 % de ceux qui ont comme secteur de travail la Vallée du Cailly), hormis ceux qui travaillent à destination du plateau Nord de Rouen (les 35-44 ans sont majoritaires). Néanmoins, en distinguant par grande tranche d'âge (moins de 30 ans, 30-50 ans, plus de 50 ans), la part des moins de 30 ans est surreprésentée parmi

les actifs qui travaillent au sein de la C. C. Caux-Austreberthe et du secteur Vallée du Cailly (respectivement 17 % et 18 %) alors que celle des 30-50 ans est surreprésentée pour les secteurs du Plateau Nord et Est (58 %). Pour les plus de 50 ans, ce sont ceux qui travaillent à Rouen et dans la Vallée du Cailly qui présentent les parts les plus élevées proportionnellement (respectivement 32 % et 33 %).

- Les activités et secteurs professionnels de ces actifs varient selon le profil et la spécificité des emplois des territoires. Si la majorité des actifs travaillent dans le secteur du commerce et des transports (jusqu'à 56 % dans la C.C. Caux Austreberthe avec notamment la présence de la zone commerciale du Mesnil-Roux), 42 % de ceux qui travaillent dans la ville de Rouen ont un emploi dans le secteur public (administration, enseignement, santé...) et 21 % travaillent dans le secteur industriel dans la Vallée du Cailly. Les professions intermédiaires<sup>7</sup> sont légèrement surreprésentées (sauf ceux qui travaillent sur le Plateau Nord et la C. C. Caux-Austreberthe où les employés sont majoritaires). À noter que la part des emplois à temps partiel dépasse

<sup>7</sup> Cette catégorie regroupe essentiellement des salariés du public, mais aussi aussi du privé et ne compte que quelques indépendants : patrons de petites écoles privées de niveau instituteur, professeur à leur compte, etc... (source : INSEE).

les 15 % pour ceux qui travaillent dans la ville de Rouen, la C. C. Caux Austreberthe ou encore le Plateau Nord (vente, restauration, etc.).

Concernant les actifs qui viennent travailler au sein des secteurs de la C. C. Inter-Caux Vexin (y compris les résidents du territoire intercommunal), les profils divergent moins. En effet, la majorité d'entre eux ont entre 45 et 54 ans, se déplacent en voiture (une petite minorité travaille néanmoins à domicile ou à proximité et donc se déplace à pied) et travaillent dans le secteur du commerce et transport en tant qu'employés. Néanmoins, les actifs qui travaillent au sein du secteur Est sont un peu plus âgés que dans les autres secteurs (37 % ont plus de 50 ans contre moins de 32 % pour les deux autres secteurs). Alors que ceux qui travaillent au sein du secteur Ouest sont proportionnellement plus nombreux à travailler dans le secteur du commerce et des transports qu'ailleurs (40 % contre 35 % dans les deux autres secteurs) en tant que professions intermédiaires (24 % contre 20 % dans les deux autres secteurs). À noter qu'environ 10 % des personnes travaillent dans l'agriculture au sein des secteurs géographiques Centre et Est (contre 3 % dans le secteur Ouest).

Quant aux actifs de la C. C. Inter-Caux Vexin qui travaillent au sein de

leur territoire, 29 % ne se déplacent pas en voiture sur leur lieu de travail, 32 % ont entre 45 et 54 ans et 36 % ont un emploi dans le secteur public (soit proportionnellement plus par rapport aux actifs en provenance de l'extérieur qui eux travaillent majoritairement dans le secteur du commerce et des transports).

Par conséquent, les profils des actifs selon leur territoire de résidence ou de destination professionnelle répondent à des logiques géographiques (part des déplacements non motorisés plus importante chez les actifs de la C. C. Inter-Caux Vexin qui ont leur lieu de travail au sein de leur territoire) et économique (spécificité des emplois selon les territoires). Elles ont un impact direct sur les pratiques de mobilités de ces actifs (efficacité et coût des offres de transports à disposition au regard des revenus disponibles, emplois du temps contraints qui influent sur les choix modaux, etc.).

**Profil socio-professionnel majoritaire des actifs de la C.C. Inter-Caux Vexin travaillant à l'extérieur de leur territoire (2018)**

	Mode de déplacement majoritaire	Classe d'âge majoritaire	Temps de travail majoritaire	Activité pro. majoritaire	CSP majoritaire
Ville de Rouen	voiture (89 %)	45-54 ans (29 %)	temps plein (82 %)	commerce, transports (48 %)	prof. intermédiaires (34 %)
Plateau Nord de Rouen	voiture (99 %)	35-44 ans (29 %)	temps plein (83 %)	commerce, transports (55 %)	employés (36 %)
Vallée du Cailly	voiture (95 %)	45-54 ans (36 %)	temps plein (91 %)	commerce, transports (39 %)	prof. intermédiaires (31 %)
Plateau Est de Rouen	voiture (98 %)	45-54 ans (30 %)	temps plein (91 %)	commerce, transports (51 %)	prof. intermédiaires (31 %)
Rive gauche de Rouen	voiture (96 %)	45-54 ans (28 %)	temps plein (90 %)	commerce, transports (39 %)	prof. intermédiaires (33 %)
C.C Caux Austreberthe	voiture (99 %)	45-54 ans (32 %)	temps plein (82 %)	commerce, transports (56 %)	employés (31 %)

**Profil socio-professionnel majoritaire des actifs (toute origine résidentielle) travaillant au sein des secteurs de la C.C. Inter-Caux Vexin (2018)**

	Mode de déplacement majoritaire	Classe d'âge majoritaire	Temps de travail majoritaire	Activité pro. majoritaire	CSP majoritaire
Secteur Ouest CCICV	voiture (84 %)	45-54 ans (28 %)	temps plein (81 %)	commerce, transports (40 %)	employés (34 %)
Secteur Centre CCICV	voiture (82 %)	45-54 ans (30 %)	temps plein (82 %)	commerce, transports (35 %)	employés (32 %)
Secteur Est CCICV	voiture (81 %)	45-54 ans (27 %)	temps plein (76 %)	commerce, transports (35 %)	employés (27 %)

**Profil socio-professionnel majoritaire des actifs de la C.C. Inter-Caux Vexin travaillant au sein de leur territoire (2018)**

Mode de déplacement majoritaire	Classe d'âge majoritaire	Temps de travail majoritaire	Activité pro. majoritaire	CSP majoritaire
voiture (71 %)	45-54 ans (32 %)	temps plein (79 %)	secteur public (36 %)	employés (34 %)

**3. Les flux domicile-études liés à la localisation et au rayonnement géographique des établissements scolaires des territoires**

Les données millésimées de la base MOBSCO permettent un travail d'évolution diachronique des flux domicile-études pour un jour normal de semaine. Dans le cadre de cette étude, il a été choisi de traiter les données des années 2008 et 2018 dans le but d'analyser l'évolution des mobilités à destination des établissements scolaires et universitaires sur une période de dix ans (de la maternelle à l'Université).

**Les scolaires et étudiants de la CCICV fréquentent autant un établissement à l'extérieur qu'à l'intérieur de leur territoire**

En 2018, près de 7260 enfants/adolescents sont scolarisés sur le territoire de la C.C. Inter-Caux Vexin qui concentre trois collèges (Buchy, Clères et Montville), un centre de formation continue (MFR-CFA à Saint-Georges-sur-Fontaine qui accueille des élèves de 16 à 29 ans) et de multiples écoles élémentaires :

- Une large majorité d'entre eux

résident sur le territoire de la C. C. Inter-Caux Vexin (environ 6290 scolaires en 2018). Ils représentent 87 % de l'ensemble des scolaires qui étudient sur le territoire inter-communal et 75 % d'entre eux ont moins de 11 ans (école élémentaire). Il est néanmoins observé une diminution du nombre de ces scolaires originaires de la C. C. Inter-Caux Vexin depuis 2008 (-7,7 %) qui s'explique notamment par une croissance démographique en baisse des enfants sur le territoire entre 2018 et 2018 d'après les chiffres de l'INSEE (276 enfants de 0-14 ans en moins).

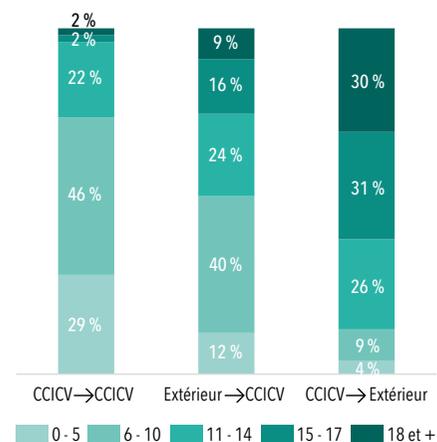
- La C. C. Inter-Caux Vexin attire près de 970 scolaires qui résident à l'extérieur (soit 13 % de la totalité des enfants/adolescents scolarisés sur le territoire). Près de la moitié d'entre eux ont 11 ans et plus (collégiens, apprentis du CFA) et le nombre de ces scolaires en provenance de l'extérieur est en légère hausse depuis 2008 (+4,2 %).

Les scolaires et étudiants résidant au sein de C. C. Inter-Caux Vexin sont environ 6280 à étudier à l'extérieur de leur territoire (tendance en légère baisse depuis 2008 avec -1,6 %). Ils sont donc quasiment aussi nombreux que ceux qui sont scolarisés au sein de leur propre territoire (environ 6290).

/ La CC Inter-Caux Vexin : un territoire qui génère majoritairement des flux pendulaires avec la Métropole Rouen Normandie /

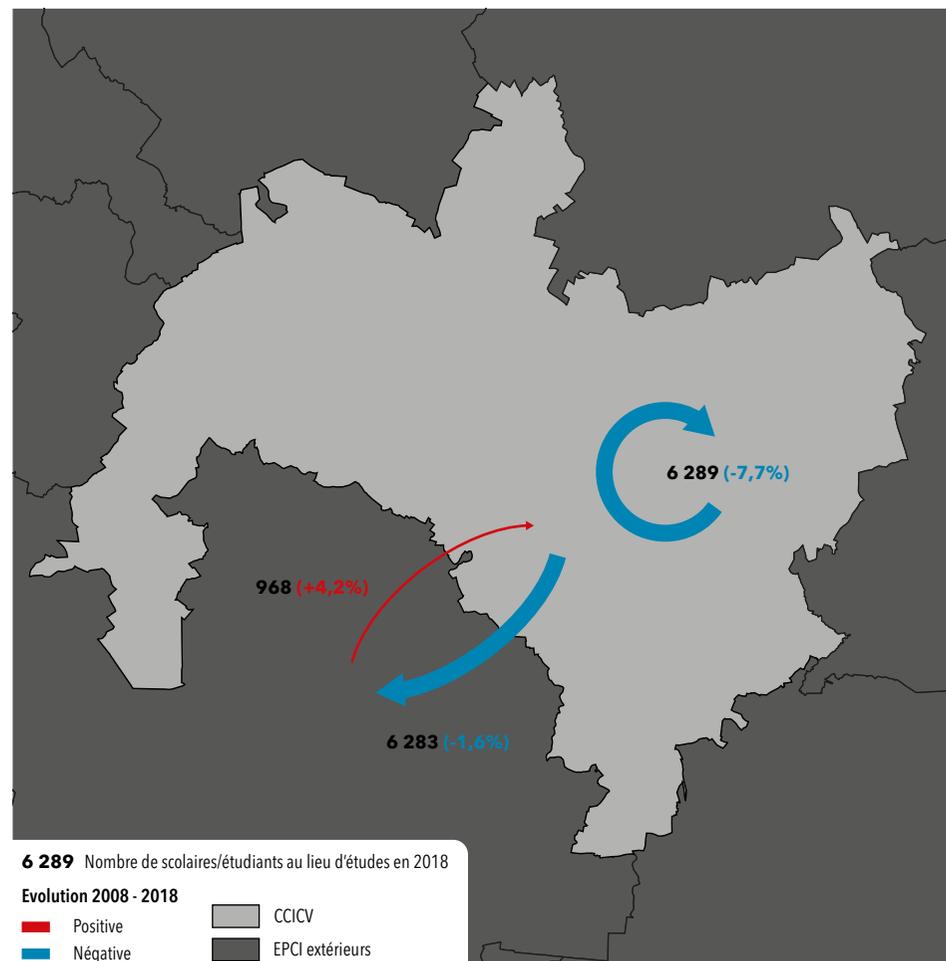
L'absence de lycée sur le territoire intercommunal ainsi que la carte scolaire des collèges (plusieurs communes du territoire sont couvertes par le collège de Darnétal ou celui d'Isneauville) participent à l'importance de ces flux scolaires en direction des autres territoires (61 % ont 15 ans et plus).

**Part des classes d'âge parmi les différents types de flux scolaires en lien avec la C.C. Inter-Caux Vexin en 2018**



Sources : Insee RP 2017 fichiers détaillés

**Évolution du nombre de scolaires/étudiants se déplaçant sur leur lieu d'études en lien avec la C. C. Inter-Caux Vexin entre 2008 et 2018**



Sources : Insee RP 2017 - 2018 fichiers détaillés; IGN Admin Express

**Près de 4 élèves/étudiants sur 10 de la C. C. Inter-Caux Vexin sont scolarisés ou étudient au sein de la Métropole Rouen Normandie**

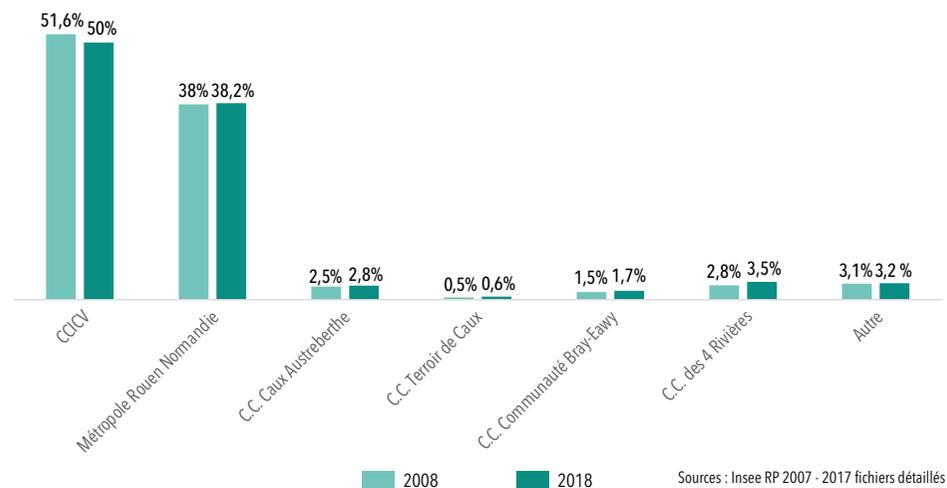
La caractérisation des mobilités scolaires entre la C. C. Inter-Caux Vexin et les territoires situés à proximité permet de mettre en exergue les établissements scolaires et universitaires qui accueillent la majorité des scolaires et étudiants.

38 % des scolaires/étudiants de la C. C. Inter-Caux Vexin sont scolarisés ou étudient au sein de la Métropole Rouen Normandie (soit environ 4800 élèves) et représentent 76 % des flux scolaires vers l'extérieur du territoire. 63 % d'entre eux ont 15 ans et plus (environ 3000) et sont donc, par déduction, scolarisés dans des lycées (Rouen, Bois-Guillaume, Déville-lès-Rouen, etc.) ou étudient à l'Université (environ 1520 dans les campus situés à Rouen, près de 550 sur le campus de Mont-Saint-Aignan, etc.). Depuis 2008, le nombre de ces scolaires/étudiants dont leur établissement est situé au sein de la Métropole Rouen Normandie est en baisse de 4,2 %. Parmi les autres territoires de destination de ces scolaires, 437 d'entre eux vont dans un établissement de la C. C. des 4 Rivières (collège et lycée de Forges-les-Eaux, +17,5 % depuis 2008) et près de 350 sont scolarisés au sein d'un établissement de la

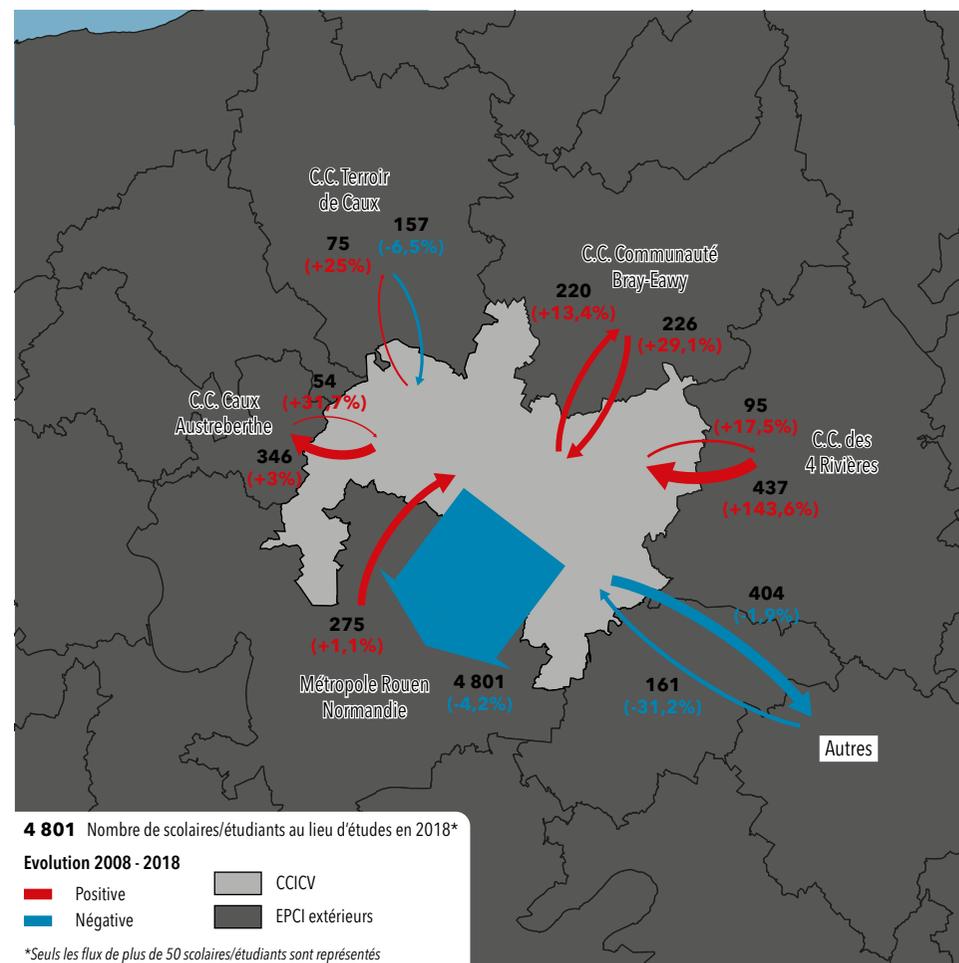
C. C. Caux-Austreberthe (+3 % depuis 2008). Concernant les scolaires en provenance de l'extérieur et se rendant dans un établissement scolaire de la C. C. Inter-Caux Vexin, ils

résident principalement au sein de la Métropole Rouen Normandie et de la C. C. Communauté Bray-Eawy avec respectivement 275 et 226 scolaires (tendance à la hausse).

Évolution de la répartition des lieux d'études des scolaires/étudiants de la C. C. Inter-Caux Vexin entre 2008 et 2018



Évolution du nombre de scolaires/étudiants se déplaçant sur leur lieu d'études entre la C. C. Inter-Caux Vexin et les territoires limitrophes entre 2008 et 2018



## / La C. C. Inter-Caux Vexin : un fort usage de la voiture dans le cadre des déplacements quotidiens, mais concurrencé par la marche lors des mobilités de proximités /

### 1. Que recouvrent les pratiques de mobilités et quels sont les intérêts à les caractériser ?

Les pratiques de mobilités renvoient aux différents modes de transports utilisés lors de la réalisation de déplacements. Les caractériser présente comme intérêt de mettre en lumière les dynamiques de pratiques qui animent un territoire. Dans le cadre de cette étude, deux échelles géographiques sont mobilisées pour leurs analyses :

- Les déplacements d'échanges entre le territoire et l'extérieur (à l'origine du territoire ou à destination du territoire)
- Les déplacements internes au territoire (origine et destination au sein du même territoire)

Les données de l'Enquête Ménage Déplacements (EMD) de l'aire urbaine de Rouen et de l'Agglo Seine Eure permettent de caractériser les pratiques de mobilités du territoire de la C.C. Inter-Caux Vexin pour l'année 2017 (dernière enquête en date) ainsi que leurs évolutions sur une période de dix ans avec l'enquête réalisée en 2007. Cependant, l'échelle territoriale des zones fines<sup>1</sup> a été mo-

<sup>1</sup> Les zones fines sont des subdivisions des secteurs de tirage de l'enquête (secteurs au sein desquelles ont été tirées au sort les personnes enquêtées avec un seuil de représentativité statistique) permettant

difiée entre ces deux enquêtes et ne permet pas la réalisation d'un travail de comparaison à périmètre constant (soit à l'échelle des 64 communes du territoire intercommunal). En effet, si la commune constitue l'échelle territoriale la plus petite des zones fines en 2017, ce n'est pas le cas en 2007 où une zone fine peut regrouper plusieurs communes à la fois. Par conséquent, en plus des zones fines exclusivement situées au sein du territoire de la C. C. Inter-Caux Vexin, le choix a été fait de prendre aussi en compte celles situées à cheval avec les intercommunalités limitrophes afin de conserver les principales réalités locales en termes de pratiques de mobilités. Au total, ce sont donc 83 communes qui sont prises en compte pour l'analyse de l'évolution des pratiques de mobilités entre 2007 et 2017 (à périmètre constant), soit 20 communes supplémentaires à la C. C. Inter-Caux Vexin<sup>2</sup> (elles sont situées dans 5 intercommunalités différentes<sup>3</sup> et regroupent environ 12 100 habitants périurbains ou ruraux). Point de

de décrire précisément les déplacements des personnes enquêtées sur la base de l'origine et destination.

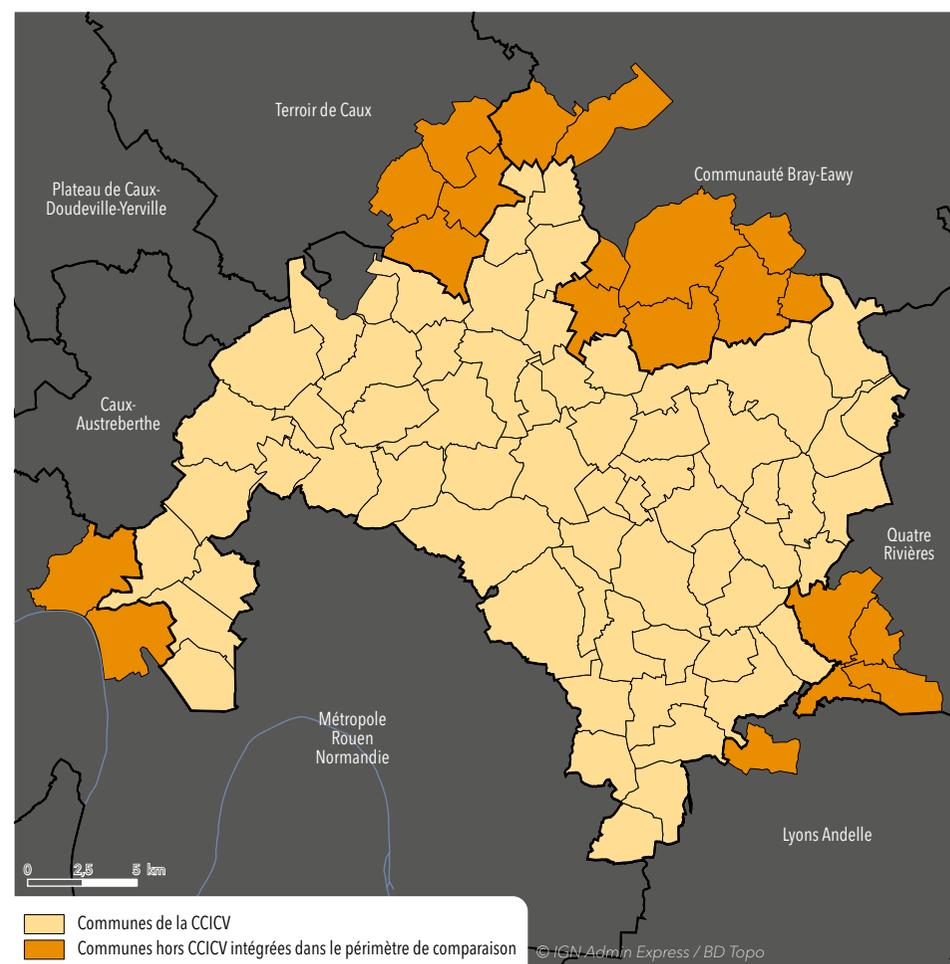
<sup>2</sup> La commune de la Houssaye-Béranger a été retirée du périmètre de comparaison, car isolée au sein d'une vaste zone fine qui ne comprend presque exclusivement que des communes de la C. C. Terroir de Caux.

<sup>3</sup> Métropole Rouen Normandie, C. C. Terroir de Caux, C. C. Communauté Bray-Eawy, C.C. des 4 Rivières et C. C. Lyons-Andelle.

de comparaison diachronique sont présentées sous forme d'évolution de parts des déplacements et non des

déplacements bruts (comme dans le cadre des données de 2017) afin d'exprimer des tendances.

### Périmètre d'étude de l'évolution des pratiques de mobilités de la C.C. Inter-Caux Vexin entre 2007 et 2017



À l'échelle du périmètre de l'EMD, environ 10 000 personnes (soit environ 5 000 ménages) 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 l'école 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. Outre les origines et destinations de l'ensemble des déplacements, les modes de transports, les motifs de déplacements ou encore le profil socio-professionnel des individus ont été renseignés et peuvent donc être caractérisés dans cette étude. Une distinction spécifique est effectuée entre les résidents de la C. C. Inter-Caux Vexin et les résidents extérieurs afin de permettre, d'une part, de comparer les divergences en termes de pratiques de mobilités dans le cadre des déplacements d'échanges et, d'autre part, d'appréhender les déplacements dits secondaires (sans lien avec le domicile) qui répondent bien souvent à des logiques de rationalisation d'emploi du temps. Un focus spécifique sur les pratiques de

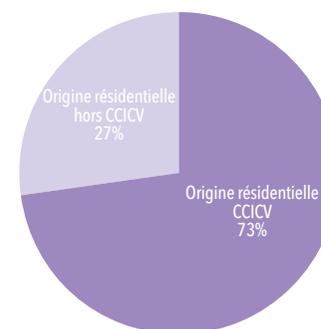
mobilités des plus de 65 ans a été effectué afin d'éclairer les enjeux autour du vieillissement de la population du territoire.

## 2. Les déplacements d'échanges avec la C. C. Inter-Caux Vexin rythmés par un très fort usage de la voiture malgré les dessertes ferroviaires

### Sept déplacements sur dix entre la C. C. Inter-Caux Vexin et l'extérieur se font avec la Métropole Rouen Normandie

En 2017, l'ensemble des déplacements d'échanges entre le territoire de la C. C. Inter-Caux Vexin et l'extérieur pour un jour ouvré de semaine est d'environ 108 840 (réalisés par près de 30 000 personnes). 73 % de ces déplacements sont réalisés par les habitants de la C. C. Inter-Caux Vexin contre 27 % pour les résidents extérieurs, soit respectivement 79 990 et 28 850 déplacements quotidiens. Néanmoins, la part des résidents extérieurs a augmenté entre 2007 et 2017 au détriment de celle des habitants de la C. C. Inter-Caux Vexin.

### Part des déplacements d'échanges entre la C. C. Inter-Caux Vexin et l'extérieur selon l'origine résidentielle de la personne (2017)



Sources : EMD 2017

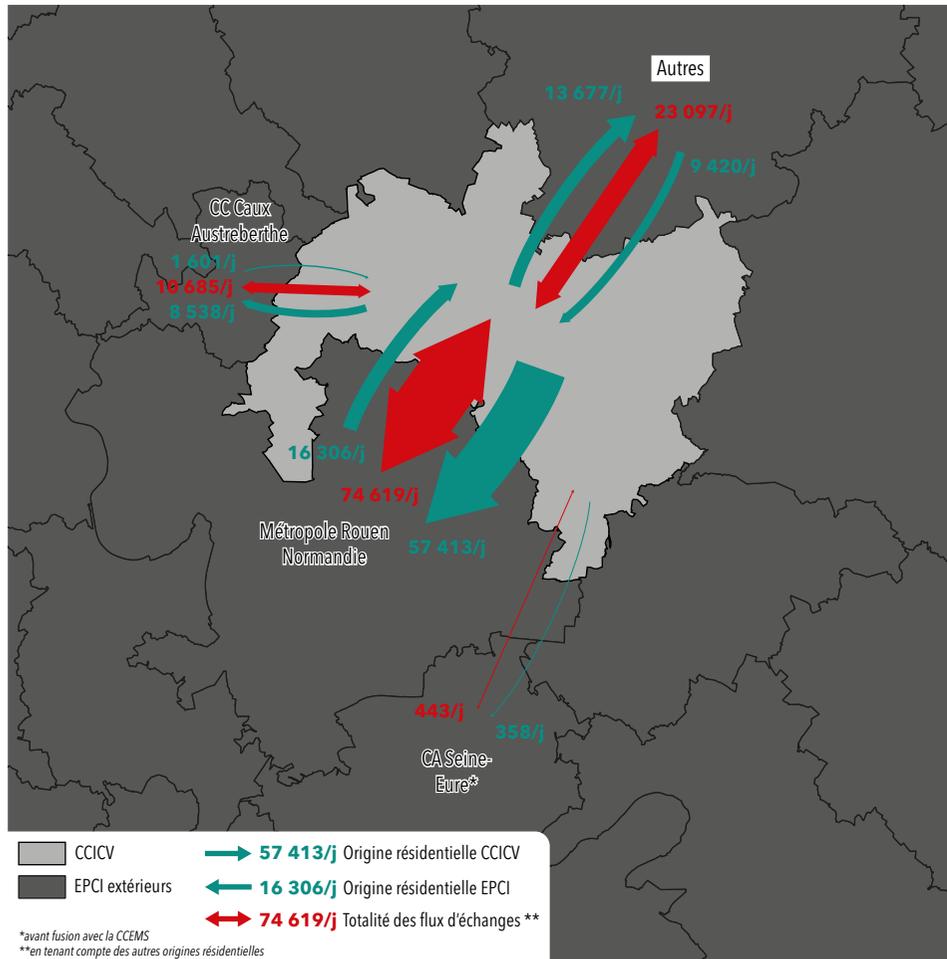
69 % des déplacements d'échanges de la C. C. Inter-Caux Vexin avec l'extérieur le sont avec la Métropole Rouen Normandie (soit environ 74 620 déplacements quotidiens). La grande majorité des personnes qui réalisent ces déplacements entre les deux territoires résident au sein de la C. C. Inter-Caux Vexin (77 % soit 57 410 déplacements quotidiens). Ces données viennent confirmer la polarisation exercée par la métropole rouennaise sur les habitants de la C. C. Inter-Caux Vexin et l'analyse des déplacements dans le cadre de cette étude permettra de cibler leurs principaux motifs. 16 310 déplacements quotidiens sont tout de même réalisés par des habitants de la Métropole Rouen Normandie, démontrant l'intensité des échanges entre ces deux territoires.

Concernant la C. C. Caux-Austreberthe, près de 10 700 déplacements quotidiens sont comptabilisés (dont 80 % d'entre eux sont réalisés par des habitants de la C. C. Inter-Caux Vexin), soit 10 % de la totalité des flux d'échanges entre la C. C. Inter-Caux Vexin et l'extérieur. Pour les autres territoires<sup>4</sup> (y compris l'Agglo Seine Eure), ils représentent environ 22 % de l'ensemble de ces déplacements d'échanges (59 % d'entre eux sont réalisés par des habitants de la C. C. Inter-Caux Vexin).

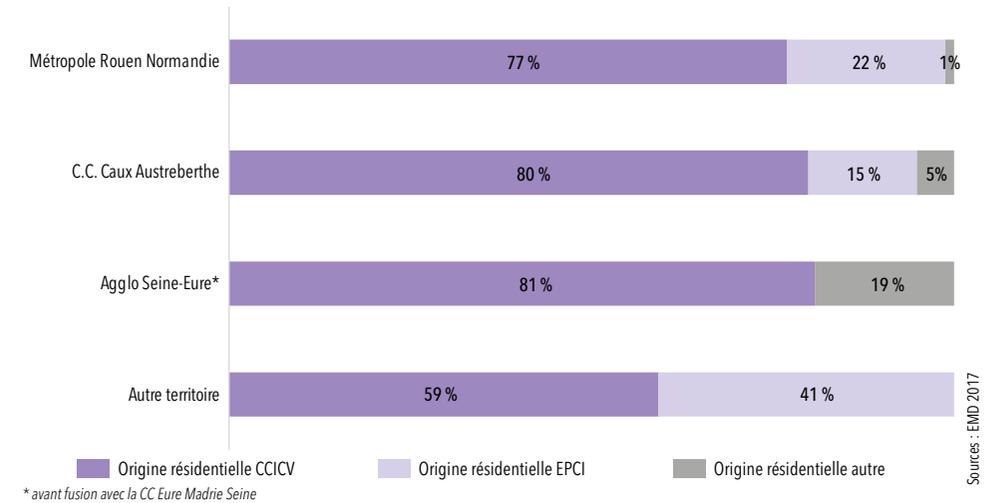
<sup>4</sup> Seuls les EPCI couverts en totalité ou en partie par l'EMD ont pu être caractérisés territorialement.

/ La C. C. Inter-Caux Vexin : un fort usage de la voiture dans le cadre des déplacements quotidiens, mais concurrencé par la marche lors des mobilités de proximités /

Nombre de déplacements d'échanges quotidiens entre la C.C. Inter-Caux Vexin et les EPCI couverts par l'Enquête Ménages Déplacements selon l'origine résidentielle de la personne (2017)



Part des déplacements d'échanges entre la C.C. Inter-Caux Vexin et les EPCI couverts par l'EMD selon l'origine résidentielle de la personne (2017)



### Le recours à la voiture est largement plébiscité dans le cadre des déplacements d'échanges entre la C. C. Inter-Caux Vexin et l'extérieur

La voiture est très largement utilisée dans le cadre des déplacements d'échanges entre la C. C. Inter-Caux Vexin et l'extérieur puisque sa part modale atteint les 89 % (contre seulement 6 % pour les transports en commun et 5 % pour les autres modes de transport<sup>5</sup>). Elle est même en très légère augmentation depuis

2007 (+ 0,3 % de part) alors que celle des transports collectifs stagne (+ 0,1 % de part) et celle des autres modes baisse (-0,5 % de part).

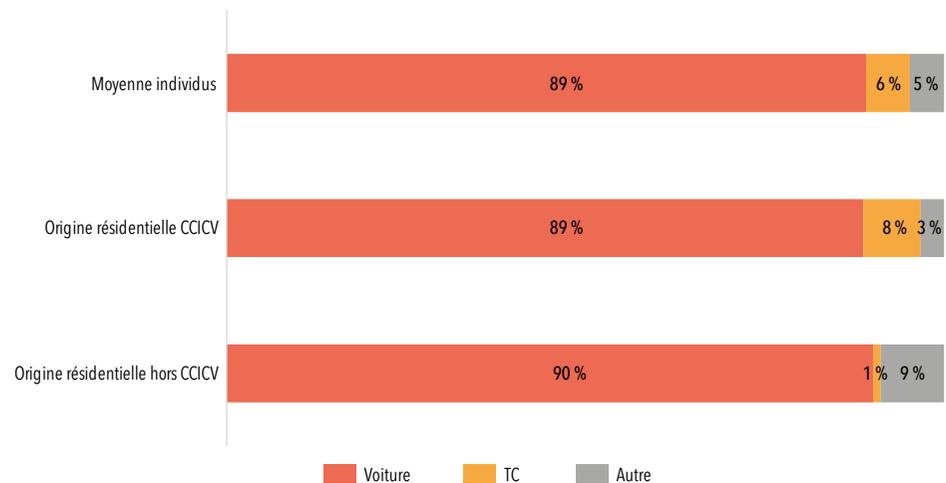
En caractérisant selon l'origine résidentielle de la personne, il est constaté une part modale de la voiture à peu près similaire chez les habitants de la C. C. Inter-Caux Vexin que chez les résidents extérieurs (respectivement 89 % et 90 %). A contrario, celle des transports en commun atteint les 8 % pour les habitants de la C. C. Inter-Caux Vexin contre seulement 1 % pour les résidents extérieurs. Cette plus forte pratique des

5 Camionnette, deux-roues motorisés, vélo, etc.

transports collectifs chez les habitants de la C. C. Inter-Caux Vexin s'explique, d'une part, par les nombreux élèves qui se rendent dans leurs établissements en car ou bus scolaire situés en dehors de leur territoire (notamment les 3 600 collégiens et lycéens), et, d'autre part, par l'utilisation du réseau Astuce (métro, TEOR, bus) dans le cadre de déplacements intermodaux combinés avec la voiture. Le train ne représente que 6 % des déplacements en transports collectifs des habitants de la C. C. Inter-Caux Vexin avec la Métropole Rouen Normandie.

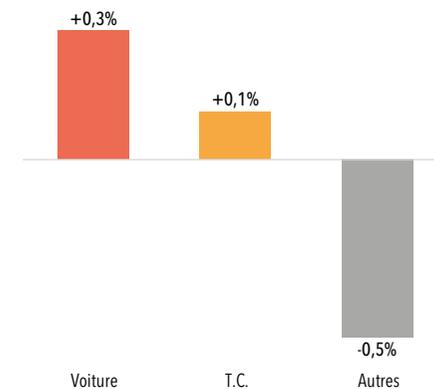
Par ailleurs, en croisant la longueur et les modes de transports de ces déplacements d'échanges entre la C. C. Inter-Caux Vexin et l'extérieur, il est intéressant de constater que la part modale de la voiture baisse légèrement (de 92 % pour les déplacements de moins de 10 kilomètres à 83 % pour les déplacements de plus de 30 kilomètres) au détriment notamment des transports collectifs (jusqu'à 11 % de part modale pour les déplacements compris entre 20 et 30 kilomètres).

### Part modale des déplacements d'échanges entre la C.C. Inter-Caux Vexin et l'extérieur selon l'origine résidentielle de la personne (2017)



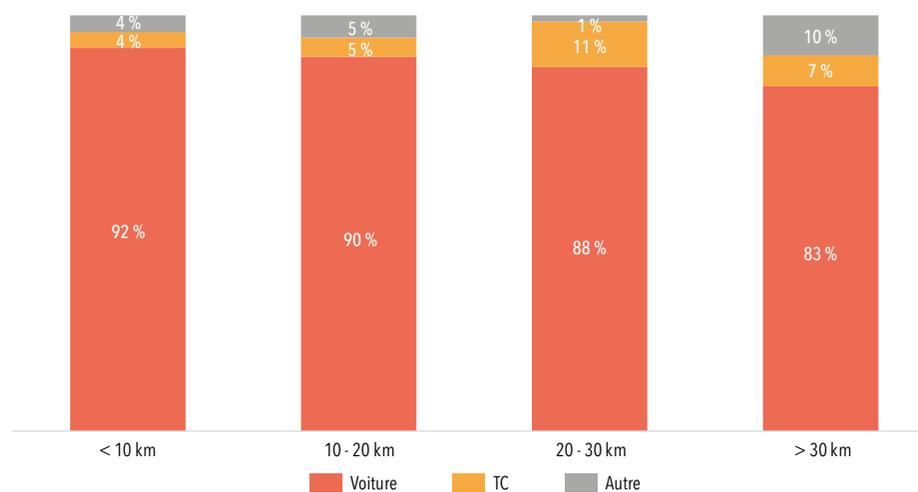
Sources : EMD 2017

### Évolution de la part modale des déplacements d'échanges entre la C.C. Inter-Caux Vexin et l'extérieur



Sources : EMD 2017

### Part modale des déplacements d'échanges avec la C.C. Inter-Caux Vexin selon la distance cumulée (2017)



Sources : EMD 2017

/ La C. C. Inter-Caux Vexin : un fort usage de la voiture dans le cadre des déplacements quotidiens, mais concurrencé par la marche lors des mobilités de proximités /

### Le train et le covoiturage comme les deux principaux leviers de décarbonation des mobilités pendulaires identifiés sur le territoire

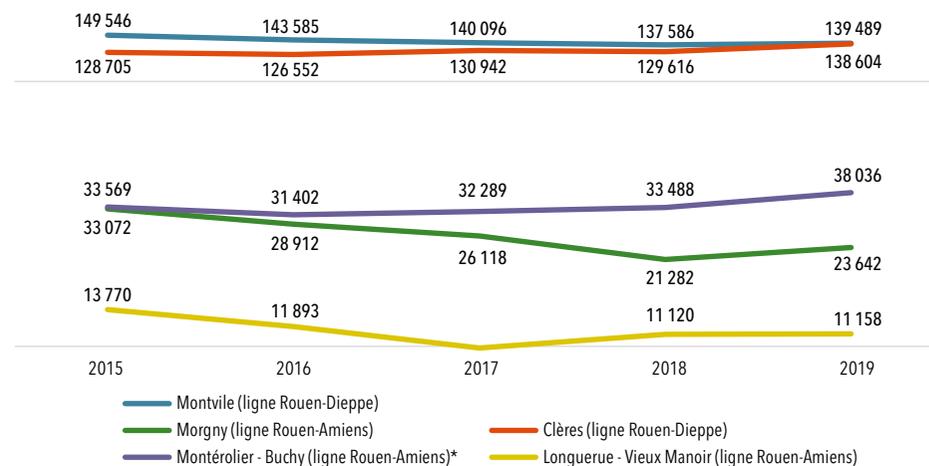
L'analyse de la fréquentation des infrastructures et des offres de transports disponibles sur le territoire permet de mettre en exergue des leviers de décarbonation des mobilités, notamment pendulaires.

Si les transports collectifs sont sensiblement moins utilisés que la voiture pour relier la C. C. Inter-Caux Vexin avec l'extérieur, les 4 gares du territoire (Clères, Montville, Morgny, Longuerue - Vieux-Manoir) ont connu des fréquentations de voyageurs en hausse entre 2018 et 2019 après une tendance à la baisse depuis au moins 2015<sup>6</sup> (hormis la gare de Clères qui connaît une hausse de 7,7 %). Les gares de Montville et de Clères (toutes les deux situées sur la ligne ferroviaire Rouen/Dieppe) sont les plus fréquentées du territoire avec environ 139 000 voyageurs chacune en 2019 (moyenne de 31 trains journaliers pour ces deux gares). Située sur le territoire voisin de la C. C. Communauté Bray-Eawy, mais à seulement 3 kilomètres du centre-ville de Buchy, la gare de Montérolier-Buchy connaît aussi une hausse de fréquentation depuis

plusieurs années (+ 13,3 % depuis 2015). Néanmoins, le train reste globalement peu utilisé par les habitants du territoire pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'études (seulement 9 % des actifs de la C. C. Inter-Caux Vexin qui travaillent à Rouen s'y rendent en train ou en bus interurbains<sup>7</sup>). La faible offre journalière disponible constitue probablement un de ses principaux freins à son utilisation plus large (respectivement 5 et 6 trains journaliers en 2019 pour les gares de Longuerue - Vieux-Manoir et Morgny). Pourtant, le potentiel de rabattement vers ces gares (dont les plus proches ne sont qu'à 15 minutes de trajet de la gare de Rouen) est important au regard de leur accessibilité pour les habitants du territoire (50 % vivent à moins de 5 kilomètres et 90 % vivent à moins de 10 kilomètres d'une gare<sup>8</sup>) et constitue une offre alternative efficace à la voiture pour les déplacements pendulaires (intermodalité voiture-train ou vélo-train).

Outre le train, plusieurs lignes de bus interurbains desservent le territoire de la C. C. Inter-Caux Vexin et les relient à la gare routière de Rouen. Trois d'entre elles ont un terminus sur le territoire intercommunal

### Évolution de la fréquentation annuelle des gares de la C.C. Inter-Caux Vexin entre 2015 et 2019 (uniquement voyageurs)



\*La gare se situe sur le territoire de la C.C. Communauté Bray-Eawy

Sources : SNCF Gares & Connexions

(lignes Rouen/Catenay, Rouen/Bosc-le-Hard et Rouen/Roumare) et deux autres lignes s'arrêtent à plusieurs arrêts (Rouen/Neufchâtel-en-Bray et Rouen/Gournay-en-Bray). La fréquentation de ces cinq lignes de bus était en hausse entre 2017 et 2019<sup>9</sup> (jusqu'à +23,4 % pour celle de Rouen/Catenay) et les lignes Rouen/Neufchâtel-en-Bray ainsi que Rouen/Bosc-le-Hard enregistrent les plus grands nombres de voyageurs

(respectivement 188 775 et 102 185 en 2019). Ces lignes sont aussi bien fréquentées par des actifs, des retraités ou des scolaires (ce dernier public constitue d'ailleurs entre 35 % et 40 % des voyageurs sur 4 des 5 lignes du territoire) et constituent des offres alternatives à la voiture (voire une offre de mobilité interurbaine pour les personnes non motorisées).

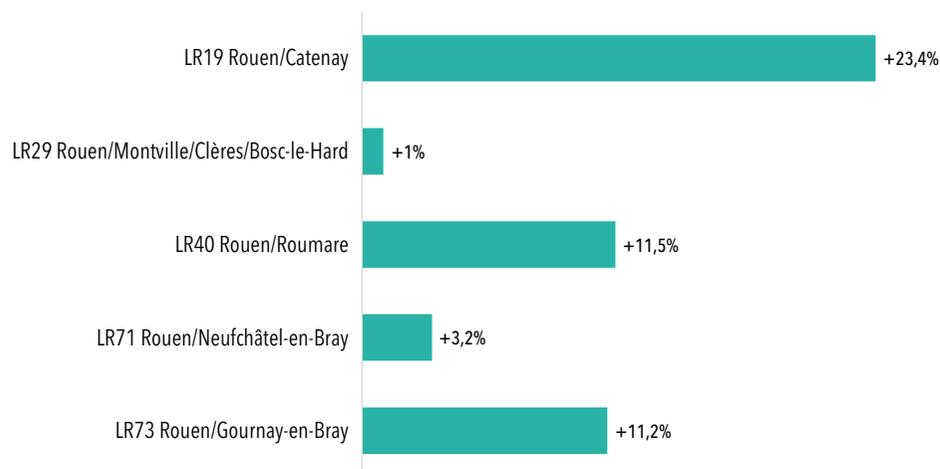
7 Source : INSEE, RP 2018, fichier détail « mobilités professionnelles ».

8 Source : Bilan du SCoT du Pays entre Seine et Bray 2014-2020.

9 Source : Région Normandie.

6 Source : SNCF Gares & Connexions.

### Évolution de la fréquentation annuelle des lignes de bus inter-urbains qui desservent la C.C. Inter-Caux Vexin entre 2017 et 2019 (en nombre de voyages).



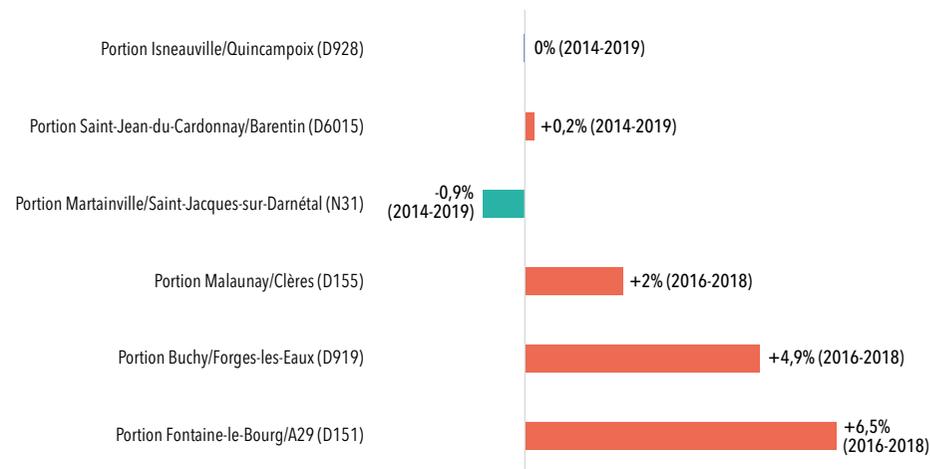
Sources : Région Normandie

Concernant les principaux axes routiers qui relient la C. C. Inter-Caux Vexin avec l'extérieur, leurs trafics sont globalement orientés à la hausse depuis plusieurs années<sup>10</sup> (période 2014/2019 ou 2016/2018 selon la disponibilité des données). C'est le cas notamment de la D151 entre Bosc-le-Hard et Bellencombre (+9,5 % entre 2016 et 2018) ainsi que la D919 entre Buchy et Forges-les-Eaux (+4,9 % entre 2016 et 2018). Parmi les six portions routières caractérisées, seules les D928 (entre

Quincampoix et Isneauville) et N31 (entre Martainville-Epreville et Saint-Jacques-sur-Darnétal) ont connu des trafics routiers qui ont stagné voire qui ont légèrement baissé entre 2014 et 2019. Le trafic routier le plus important est d'ailleurs la portion routière comprise entre Saint-Jean-du-Cardonnay et le centre commercial du Mesnil-Roux situé à cheval sur les communes de Barentin et de Pissy-Pôville (plus de 11 000 véhicules par jour en moyenne dans les deux sens cumulés durant l'année 2019). Concernant les axes autoroutiers qui parcourent le territoire, les trafics les plus importants concernent

<sup>10</sup> Source : Département de la Seine-Maritime, DIR-NO.

### Évolution du trafic moyen journalier annuel des principaux axes routiers d'échanges entre la C.C. Inter-Caux Vexin et l'extérieur

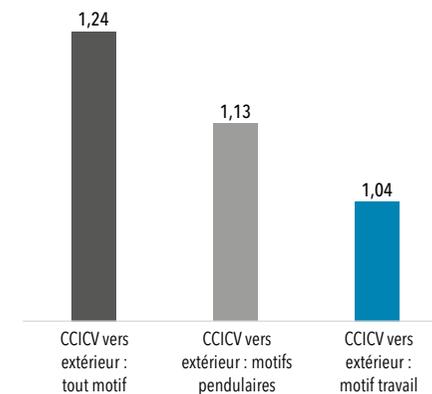


Sources : Département de la Seine-Maritime

l'A150 (53 400 véhicules par jour en moyenne dans les deux sens cumulés enregistrés par la station de comptage à hauteur de la commune de Roumare) et l'A28 (28 200 véhicules par jour en moyenne dans les deux sens cumulés enregistrés par la station de comptage à hauteur de l'aire de Quincampoix<sup>11</sup>).

<sup>11</sup> Il n'a pas été possible de déterminer l'apport du trafic routier de la C. C. Inter-Caux Vexin sur l'A28 du fait de l'absence de données de comptage entre l'aire de Quincampoix et l'échangeur A28/A29 à hauteur du Poucheuil (seul l'échangeur d'Isneauville a pu être estimé avec un apport d'environ 7 500 véhicules par jour en moyenne dans les deux sens cumulés en 2019 avec une grande majorité d'entre eux en provenance du réseau routier de la C. C. Inter-Caux Vexin).

### Nombre moyen de personnes par voiture au départ de la C.C. Inter-Caux Vexin et à destination de l'extérieur (2017)



Sources : EMD 2017

## / La C. C. Inter-Caux Vexin : un fort usage de la voiture dans le cadre des déplacements quotidiens, mais concurrencé par la marche lors des mobilités de proximités /

Cette hausse du trafic routier est à mettre en relation avec la croissance démographique du territoire et vient confirmer le fort usage de la voiture par les habitants.

Afin de réduire la place de l'autosolisme dans les pratiques de déplacements pendulaires, plusieurs aires de covoiturage ont été créées sur le territoire de la C. C. Inter-Caux Vexin<sup>12</sup> (près de 150 places disponibles réparties sur 3 parkings). Si les données de fréquentation de ces aires de covoiturage par les habitants du territoire ne sont pas connues, l'Enquête Ménages Déplacements permet de renseigner le type d'utilisation de la voiture (conducteur ou passager) et autorise donc la caractérisation des pratiques de covoiturage selon les motifs à destination. En 2017, un ratio de 1,24 personne par véhicule est estimé pour les déplacements de la C.C. Inter-Caux Vexin en direction de l'extérieur (tous motifs). Ce ratio baisse à 1,13 personne par véhicule pour les déplacements pendulaires (7 passagers sur 10 sont des mineurs avec donc des déplacements d'accompagnement majoritaires) et chute à 1,04 personne par véhicule pour les déplacements exclusivement liés au motif travail (57 % des

passagers ont moins de 35 ans). Les ratios sont à peu près similaires pour les déplacements uniquement à destination de la Métropole Rouen Normandie (principale destination des déplacements à l'extérieur du territoire par les habitants de la C. C. Inter-Caux Vexin), mais avec des profils de passagers qui diffèrent (72 % de passagers mineurs pour les déplacements pendulaires et 83 % de passagers qui ont moins de 25 ans ou entre 50 et 64 ans pour les déplacements exclusivement liés au travail). Ces données viennent confirmer la place prépondérante de l'autosolisme dans les déplacements d'échanges effectués par les habitants du territoire, plus particulièrement à destination de leur lieu de travail. Avec le train, le covoiturage constitue l'autre levier principal de décarbonation des mobilités pendulaires du territoire.

---

<sup>12</sup> Des applications comme Klaxit (spécialisé dans les déplacements domicile-travail) et BlaBlaCar permettent de mettre en relation les conducteurs avec les passagers avec un système de rémunération.

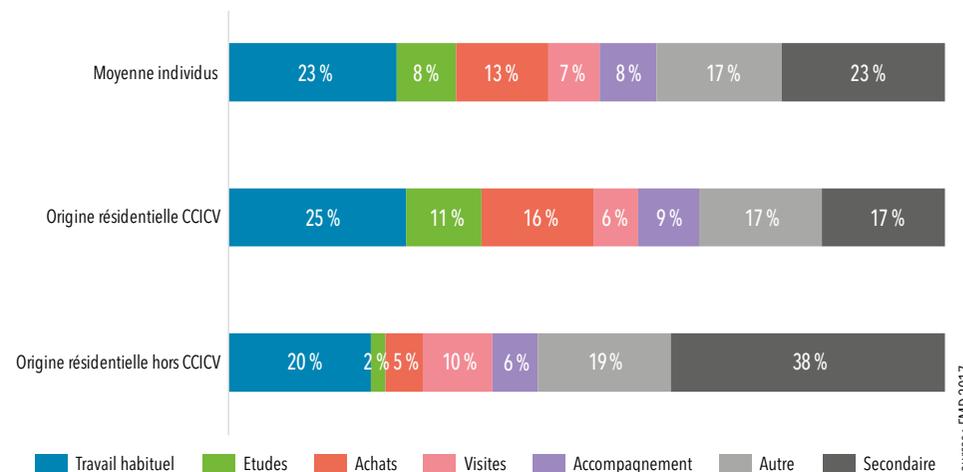
## Des déplacements pendulaires et secondaires majoritaires parmi les déplacements d'échanges

L'analyse des motifs combinés (domicile-motif ou motif-domicile) des déplacements d'échanges entre la C. C. Inter-Caux Vexin et l'extérieur en 2017 permet d'appréhender les dynamiques de mobilités qui animent le territoire à travers les activités réalisées (contraintes ou non). Le travail sur le lieu habituel constitue le principal motif combiné avec 23 % des déplacements d'échanges (soit un total de près de 25 600 déplacements quotidiens) et la part de ce motif combiné parmi l'ensemble de ces déplacements d'échanges est en hausse depuis 2007 (+1,6 %). Associé aux motifs liés aux études (8 %, tendance en légère baisse depuis 2007), ces mobilités pendulaires représentent près du tiers des déplacements d'échanges (soit environ 34 600). Les déplacements «autres» (liés aux loisirs, RDV médicaux, etc.) constituent le deuxième motif combiné le plus important (17 % soit 19 000 déplacements, tendance en baisse depuis 2007). Suivent les motifs «achats» avec 13 % (14 000 déplacements quotidiens, tendance en légère hausse depuis 2007), «accompagnement» avec 8 % (8 600 déplacements quotidiens, tendance stable depuis 2007) et «visites» avec 7 % (7 800

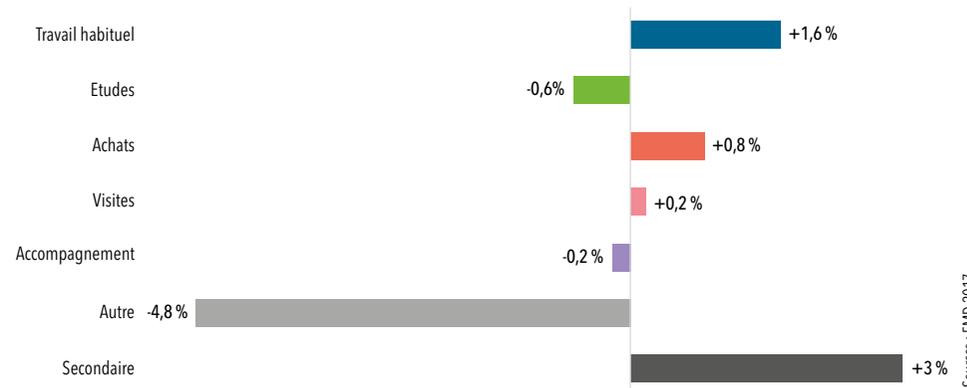
déplacements quotidiens, tendance stable depuis 2007) de l'ensemble des déplacements d'échanges. En caractérisant selon l'origine résidentielle de la personne, les habitants de la C. C. Inter-Caux Vexin sont sensiblement plus nombreux à se déplacer vers l'extérieur dans le cadre de mobilités pendulaires (près de 23 000 déplacements quotidiens en cumulant les motifs travail et études) que l'inverse (environ 6 300 déplacements quotidiens).

En centrant l'analyse sur les déplacements d'échanges entre la C. C. Inter-Caux Vexin et la Métropole Rouen Normandie, la part des motifs combinés liés au travail sur le lieu habituel est plus importante que la part observée dans le cadre de l'ensemble des déplacements d'échanges avec l'extérieur (26 % soit 19 250 déplacements quotidiens). Idem pour celle des études (10 % soit près de 7 400 déplacements quotidiens) qui voit également sa part augmenter. En distinguant l'origine résidentielle de la personne, ces deux motifs représentent près de 40 % des déplacements d'échanges des habitants de la C. C. Inter-Caux Vexin avec la Métropole Rouen Normandie. Si des écarts d'effectifs sont constatés avec les données traitées de l'INSEE (les méthodes d'enquête diffèrent avec l'EMD qui, elle, se base exclusivement sur les déplacements réalisés

## Part des motifs combinés des déplacements d'échanges entre la C.C. Inter-Caux Vexin et l'extérieur selon l'origine résidentielle de la personne (2017)



## Évolution de la part des motifs combinés des déplacements d'échanges entre la C.C. Inter-Caux Vexin et l'extérieur selon l'origine résidentielle de la personne (2007-2017)



## / La C. C. Inter-Caux Vexin : un fort usage de la voiture dans le cadre des déplacements quotidiens, mais concurrencé par la marche lors des mobilités de proximités /

la veille<sup>13</sup>), ces données viennent confirmer la polarisation exercée par la Métropole Rouen Normandie sur les habitants de la C.C. Inter-Caux Vexin concernant le travail ainsi que pour les études (lycées et université). Par ailleurs, il est intéressant de noter que la part du motif « travail » des habitants de la Métropole Rouen Normandie dans le cadre de leurs déplacements d'échanges avec la C. C. Inter-Caux Vexin atteint les 23 % (soit environ 3 700 déplacements quotidiens), soit le principal motif combiné de déplacement.

Outre les déplacements domicile-motif ou motif-domicile, il existe également des déplacements dits secondaires qui n'ont aucun lien avec le domicile. Ces déplacements sont donc effectués en cours de journée (par exemple accompagner son enfant à l'école avant de se rendre sur son lieu de travail situé dans un autre territoire où ce deuxième déplacement sera considéré comme « secondaire », car sans lien avec le domicile) et répondent bien souvent à des logiques de

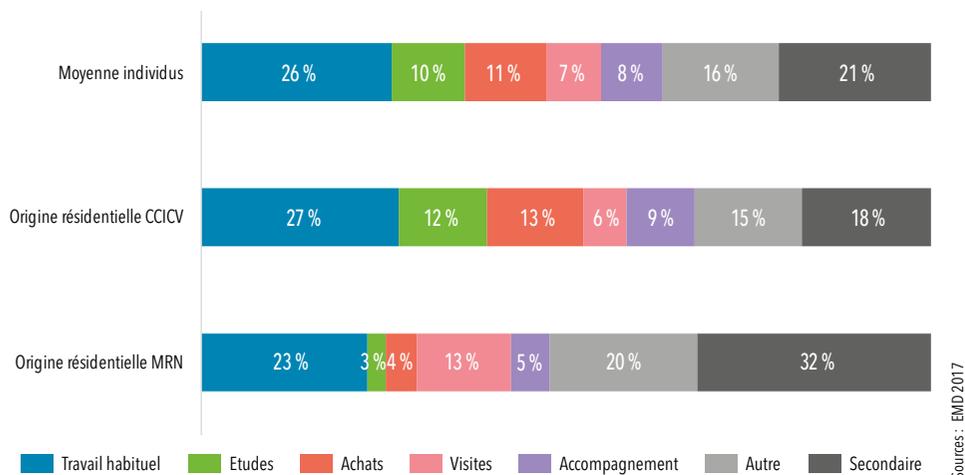
rationalisation d'emploi du temps. Ces déplacements secondaires représentent 23 % de l'ensemble des déplacements d'échanges entre la C. C. Inter-Caux Vexin et l'extérieur (soit environ 24 800 déplacements quotidiens). La caractérisation selon l'origine résidentielle des personnes montre que la part de ce type de déplacement est beaucoup plus élevée chez les résidents extérieurs se déplaçant vers la C. C. Inter-Caux Vexin que l'inverse (38 % contre 17 % soit respectivement 11 000 et 13 750 déplacements quotidiens). Les parts sont à peu près similaires concernant les déplacements d'échanges entre la C. C. Inter-Caux Vexin et la Métropole Rouen Normandie (32 % pour les habitants de la Métropole Rouen Normandie contre 18 % pour ceux de la C. C. Inter-Caux Vexin, soit respectivement 5 200 et 10 200 déplacements quotidiens). En détaillant les motifs à l'origine et à destination de ces déplacements secondaires des habitants de la C. C. Inter-Caux Vexin dans le cadre des déplacements d'échanges, ils effectuent majoritairement des déplacements du type « accompagnement-travail » suivis par les combinaisons « travail - visites ou loisirs » et « travail-achats ». Par conséquent, il est intéressant de constater que la part des déplacements secondaires dans le cadre de ces mobilités inter-territoriales n'est pas négligeable et que ce type de

déplacement répond souvent à des contraintes d'emplois du temps liées parfois à l'allongement des temps de parcours entre le domicile et le travail (par exemple acheter sa baguette de pain sur la route du retour après avoir quitté son lieu de travail).

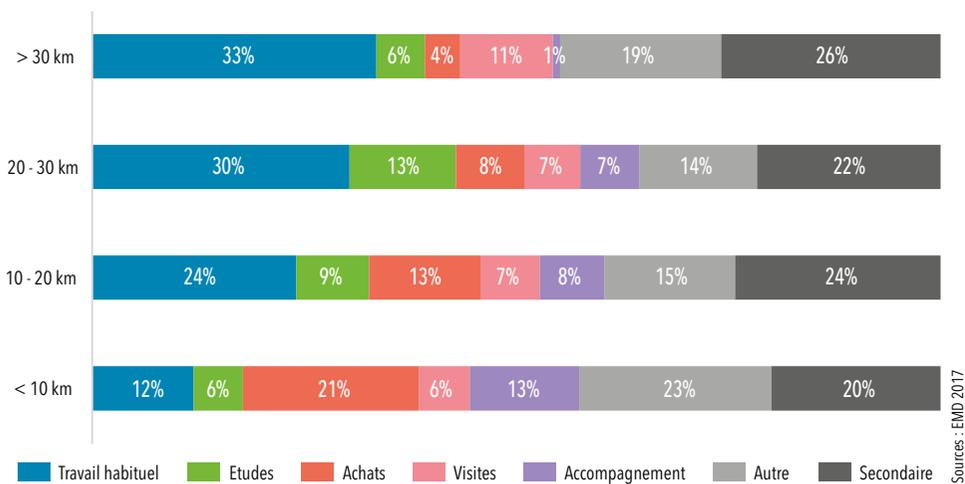
Le croisement des motifs combinés avec la longueur des déplacements d'échanges entre la C. C. Inter-Caux Vexin et l'extérieur montre que la part des motifs liés au travail augmente avec la distance (de 12 % en dessous de 10 kilomètres à 33 % au-delà de 30 kilomètres) alors que c'est l'inverse pour les motifs liés aux achats (de 21 % en dessous de 10 kilomètres à 4 % au-delà de 30 kilomètres). Quant aux déplacements secondaires, leur part est un peu plus importante lorsqu'ils dépassent les 30 kilomètres (confirmant les hypothèses liées aux contraintes d'emplois du temps).

<sup>13</sup> Par exemple, un étudiant de la C. C. Inter-Caux Vexin dont son lieu d'études est identifié à Mont-Saint-Aignan d'après la base des mobilités scolaires ne sera pas forcément identifié dans les déplacements pour motifs « études » à destination de la Métropole Rouen Normandie dans la base de données EMD si celui-ci ne s'est pas déplacé la veille de l'enquête (absence de cours, déplacement effectué à partir de sa résidence étudiante au sein du pôle urbain rouennais, etc.).

**Part des motifs combinés des déplacements d'échanges entre la C.C. Inter-Caux Vexin et la Métropole Rouen Normandie selon l'origine résidentielle de la personne (2017)**



**Part des motifs combinés selon la distance cumulée des déplacements d'échanges avec la C.C. Inter-Caux Vexin (2017)**



/ La C. C. Inter-Caux Vexin : un fort usage de la voiture dans le cadre des déplacements quotidiens, mais concurrencé par la marche lors des mobilités de proximités /

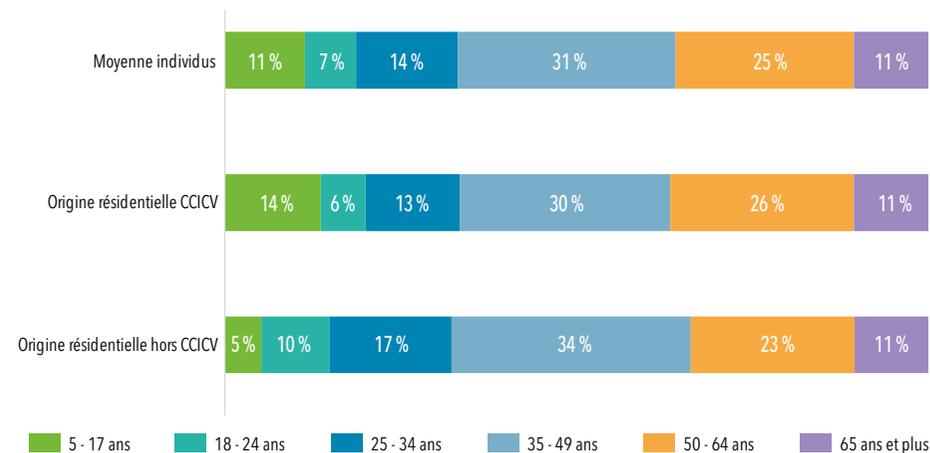
### Des déplacements d'échanges qui sont majoritairement réalisés par des actifs de plus de 35 ans

Le profil des personnes qui effectuent ces déplacements d'échanges entre la C. C. Inter-Caux Vexin et l'extérieur présente des divergences, notamment selon leur origine résidentielle. D'abord, les hommes sont plus nombreux en moyenne que les femmes à réaliser ces déplacements d'échanges (57 300 contre 51 500). Si l'écart reste peu important chez les habitants de la C. C. Inter-Caux Vexin (52 % contre 48 %), les différences sont plus importantes chez les résidents extérieurs où il est observé jusqu'à 58 % d'hommes parmi les déplacements d'échanges réalisés par les habitants de la Métropole Rouen Normandie. Ensuite, les personnes réalisant ces déplacements d'échanges ont plus de 35 ans pour les deux tiers d'entre eux en moyenne avec une tendance au vieillissement depuis 2007 (la part des plus de 65 ans a augmenté de 5 % avec un doublement des déplacements observés). Selon l'origine résidentielle, peu de différences sont constatées en termes de classe d'âge hormis une légère surreprésentation des moins de 25 ans chez les habitants de la C. C. Inter-Caux Vexin (20 % contre 15 % pour les résidents extérieurs). Cependant, en se basant sur les déplacements

d'échanges entre la C. C. Inter-Caux Vexin et la Métropole Rouen Normandie, des divergences apparaissent avec notamment une surreprésentation des 35-49 ans chez les habitants de la C. C. Inter-Caux Vexin (32 % contre 25 % pour les habitants de la Métropole Rouen Normandie) et des 25-34 ans chez les habitants de la métropole rouennaise (24 % contre 13 % pour les habitants de la C. C. Inter-Caux Vexin). Enfin, la large majorité des individus qui réalisent ces déplacements d'échanges sont des actifs ayant un travail à temps plein (54 %). Les retraités (15 %) puis les scolaires/étudiants (13 %) constituent les deuxièmes et troisièmes occupations les plus représentées (à mettre en relation avec la représentation des classes d'âges correspondantes). D'ailleurs, la part des actifs ayant un travail à temps plein et celle des retraités a augmenté depuis 2007 (respectivement +2,6 % et +2,0 %). En caractérisant selon l'origine résidentielle, si les scolaires/étudiants sont légèrement surreprésentés chez les habitants de la C. C. Inter-Caux Vexin lors de leurs déplacements d'échanges avec l'extérieur (part de 17 % contre une moyenne de 14 %), les actifs ayant un travail à temps plein sont surreprésentés chez les résidents extérieurs lors de leurs déplacements d'échanges avec la C. C. Inter-Caux Vexin (part de 60 % contre une moyenne de

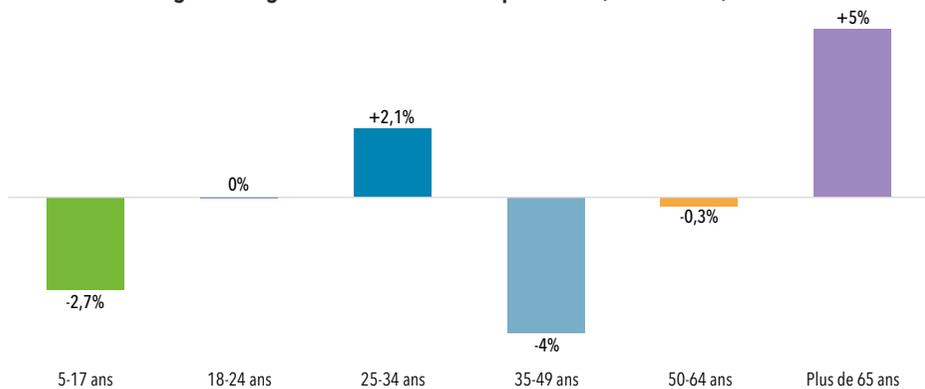
54 %). Les mêmes tendances sont observées dans le cadre des déplacements d'échanges entre la C. C. Inter-Caux Vexin et la Métropole Rouen Normandie.

Part des déplacements d'échanges entre la C.C. Inter-Caux Vexin et l'extérieur selon la classe d'âge et l'origine résidentielle de la personne (2017)



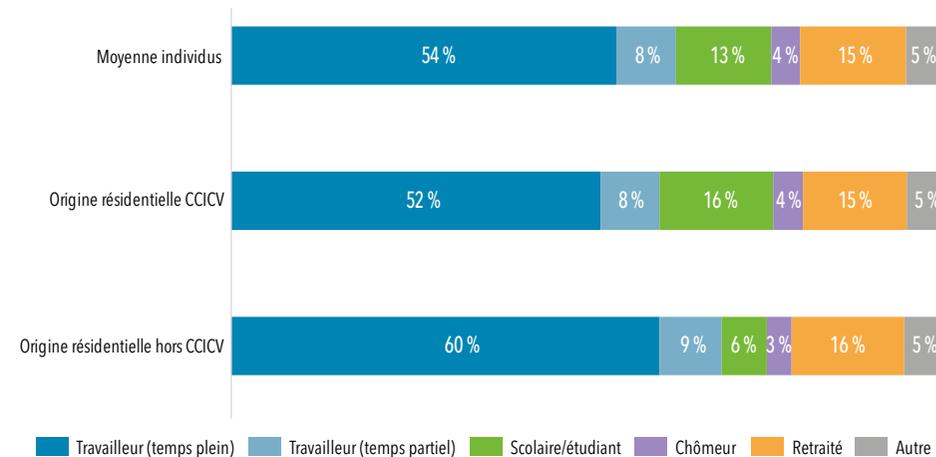
Sources : EMD 2017

Évolution de la part des déplacements d'échanges entre la C.C. Inter-Caux Vexin et l'extérieur selon la classe d'âge et l'origine résidentielle de la personne (2007-2017)



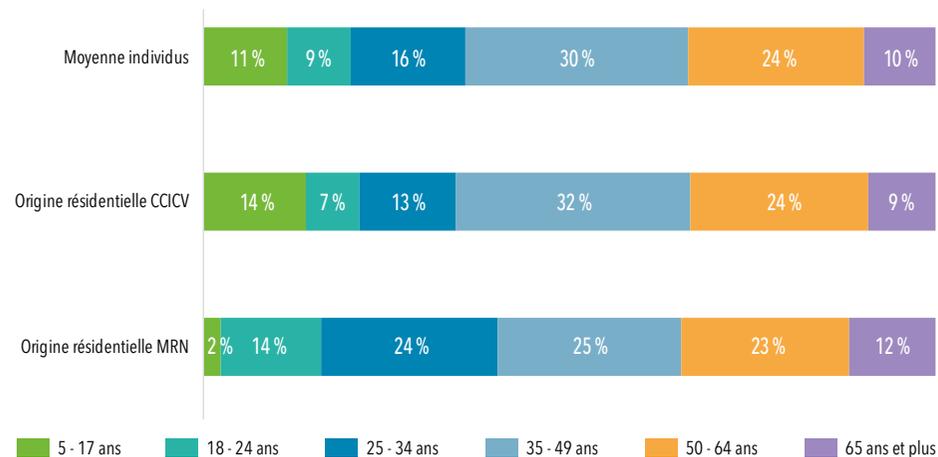
Sources : EMD 2017

Part des déplacements d'échanges entre la C.C. Inter-Caux Vexin et l'extérieur selon l'occupation principale et l'origine résidentielle de la personne (2017)



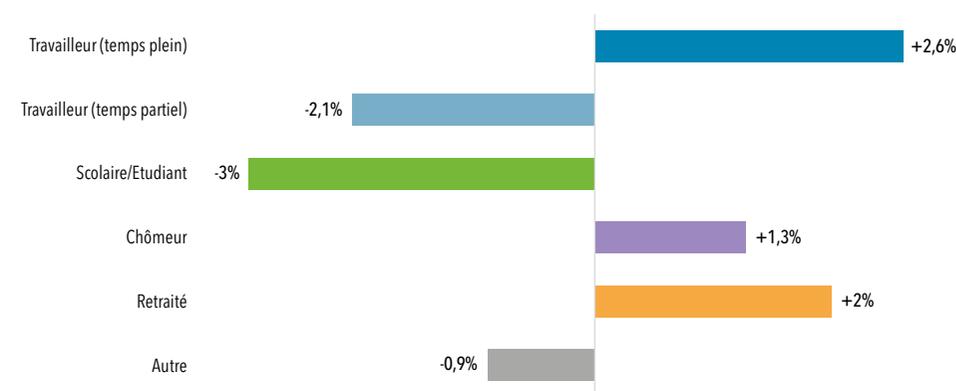
Sources : EMD 2017

Part des déplacements d'échanges entre la C.C. Inter-Caux Vexin et la Métropole Rouen Normandie selon la classe d'âge et l'origine résidentielle de la personne (2017)



Sources : EMD 2017

Évolution de la part des déplacements d'échanges entre la C. C. Inter-Caux Vexin et l'extérieur selon l'occupation principale et l'origine résidentielle de la personne (2007-2017)



Sources : EMD 2017

/ La C. C. Inter-Caux Vexin : un fort usage de la voiture dans le cadre des déplacements quotidiens, mais concurrencé par la marche lors des mobilités de proximités /

### **Les seniors de la C. C. Inter-Caux Vexin réalisent majoritairement des déplacements d'échanges pour motifs achats**

Dans ce contexte de vieillissement de la population, quelles sont les pratiques de mobilités des plus de 65 ans dans le cadre des déplacements d'échanges entre la C. C. Inter-Caux Vexin et l'extérieur et quelles sont leurs spécificités en comparaison avec la moyenne ?

Concernant les modes de transports, la voiture est très largement utilisée par cette classe d'âge au détriment des autres modes (part de 97 % contre une moyenne de 89 %) avec des déplacements automobiles légèrement plus importants chez les habitants de la C. C. Inter-Caux Vexin par rapport aux résidents extérieurs (part de 98 % contre 93 %). Il est intéressant de constater que les transports en commun ne sont quasiment pas pratiqués par cette classe d'âge lors des déplacements d'échanges. Environ 74 % des déplacements d'échanges réalisés en voiture par les plus de 65 ans sont inférieurs à 20 kilomètres, soit des déplacements de courte ou moyenne distance. D'ailleurs, en comparant la longueur des déplacements tous modes entre les plus de 65 ans et la population totale, il est constaté que les plus de 65 ans réalisent en moyenne des

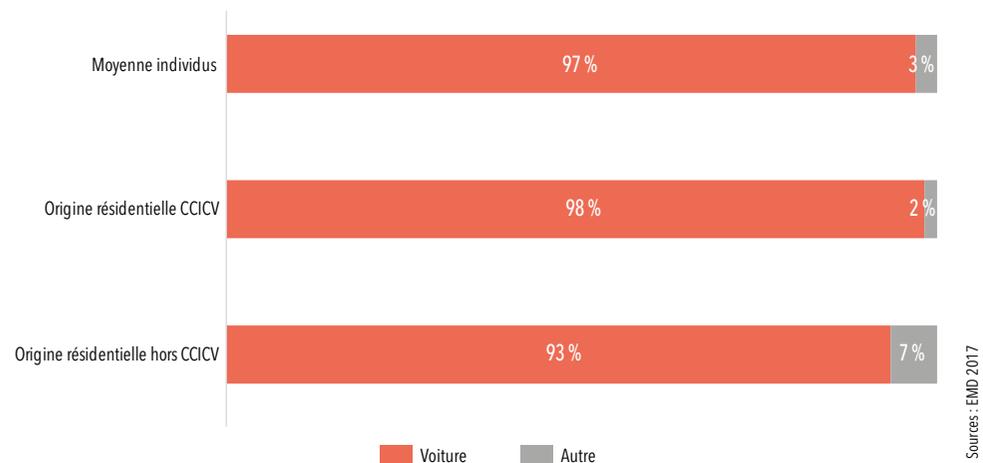
déplacements plus courts (75 % font moins de 20 kilomètres contre 65 % pour la population totale ; 36 % font moins de 10 kilomètres contre 26 % pour la population totale).

L'analyse des motifs combinés de déplacements des plus de 65 ans lors des déplacements d'échanges entre la C. C. Inter-Caux Vexin et l'extérieur montre des logiques de mobilités différentes entre ceux qui résident sur le territoire de la C. C. Inter-Caux Vexin et ceux qui résident à l'extérieur. En effet, près de 1 déplacement sur 2 des plus de 65 ans de la C. C. Inter-Caux Vexin (43 %) est réalisé dans le cadre d'achats (centre-ville de Rouen, centre commercial du Mesnil-Roux de Barentin, commerces de polarités environnantes au territoire pour les déplacements de proximités...) contre seulement 16 % des déplacements des plus de 65 ans qui résident à l'extérieur. A contrario, plus d'1 déplacement sur 2 (56 %) des résidents extérieurs avec le territoire de la C. C. Inter-Caux Vexin est effectué dans le cadre de visites ou motif « autre » (contre 34 % pour les plus de 65 ans de la C. C. Inter-Caux Vexin). Par ailleurs, la part des déplacements secondaires des plus de 65 ans se situe pratiquement au niveau de la moyenne de la population totale (18 % contre 21 %), révélant possiblement des logiques

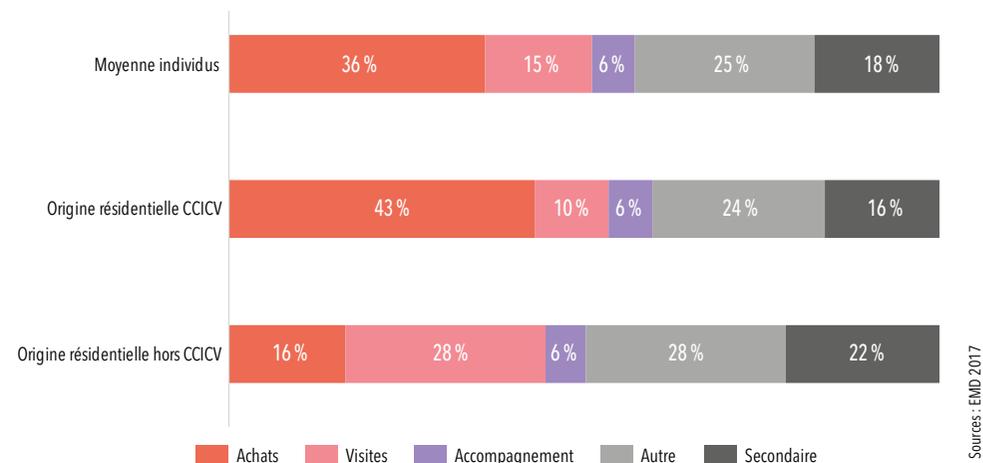
de déplacements dits d'opportunité (réalisation de plusieurs déplacements de proximité pour divers motifs).

Par conséquent, les plus de 65 ans de la C. C. Inter-Caux Vexin effectuent en majorité des déplacements d'échanges de proximité (inférieurs à 10 kilomètres) ou de moyenne distance avec les autres territoires, plus particulièrement pour des motifs liés aux achats ou autres (RDV médicaux par exemple). Alors que les plus de 65 ans qui résident à l'extérieur du territoire, eux réalisent des déplacements de plus longues distances à destination de la C. C. Inter-Caux Vexin pour des motifs assez variés.

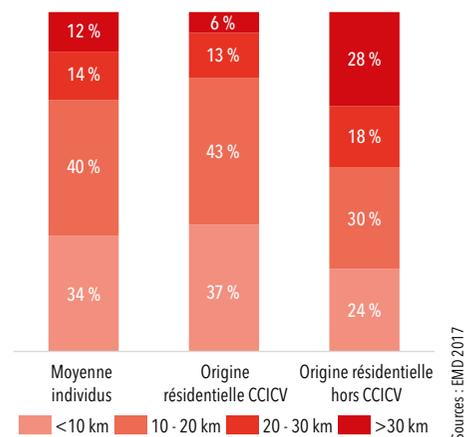
Part modale des déplacements d'échanges entre la C. C. Inter-Caux Vexin et l'extérieur des plus de 65 ans selon l'origine résidentielle (2017)



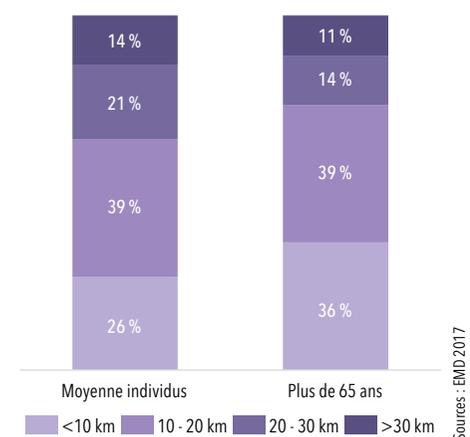
Part des motifs combinés des déplacements d'échanges entre la C. C. Inter-Caux et l'extérieur des plus de 65 ans selon l'origine résidentielle de la personne (2017)



Part des déplacements d'échanges réalisés en voiture entre la C. C. Inter-Caux Vexin et l'extérieur des plus de 65 ans selon la distance cumulée (2017)



Part des déplacements d'échanges entre la C. C. Inter-Caux Vexin et l'extérieur des plus de 65 ans selon la distance cumulée (2017)



/ La C. C. Inter-Caux Vexin : un fort usage de la voiture dans le cadre des déplacements quotidiens, mais concurrencé par la marche lors des mobilités de proximités /

### 3. La marche de plus en plus plébiscitée pour les courtes distances dans le cadre des déplacements internes à la C. C. Inter-Caux Vexin

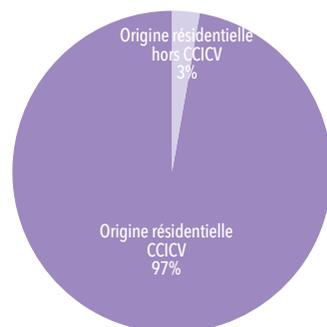
#### Une tendance à la hausse des déplacements à pied ans le cadre des mobilités internes au territoire

L'ensemble des déplacements internes au territoire de la C. C. Inter-Caux Vexin pour un jour ouvré de semaine en 2017 est d'environ 80 300 (réalisés par environ 18 000 personnes). Leur nombre est en baisse d'environ 7 % depuis 2007, rejoignant les tendances observées au sein des territoires enquêtés par l'EMD qui traduisent une baisse de la mobilité globale de la population (moyenne en baisse de 0,10 déplacement entre les milieux 2000 et 2010<sup>14</sup>).

97 % de ces déplacements sont réalisés par les habitants du territoire (78 300) contre seulement 3 % pour les résidents extérieurs (2 000). Par conséquent, les déplacements internes au territoire de la C. C. Inter-Caux Vexin sont très majoritairement réalisés par ses habitants alors que les personnes extérieures

fréquentent essentiellement le territoire dans le cadre de déplacements d'échanges (au nombre de 28 850 pour rappel). Contrairement aux déplacements d'échanges, il n'est donc pas nécessaire de caractériser les origines résidentielles concernant ces déplacements internes (marge d'erreur élevée compte tenu du faible échantillon de personnes enquêtées).

#### Part des déplacements internes à la C.C. Inter-Caux Vexin selon l'origine résidentielle de la personne (2017)



Sources : EMD 2017

#### Une pratique dynamique de la marche dans le cadre des déplacements de courtes distances

L'usage de la voiture est également important dans le cadre des déplacements internes en 2017, mais avec une part modale un peu moins importante que pour les déplacements d'échanges (72 % soit 58 100 déplacements quotidiens). En effet, la marche concurrence la voiture pour les déplacements de moins de 1,5 kilomètre où elle est même majoritaire (57 % contre 43 % pour la voiture) et sa pratique représente 1 déplacement interne sur 5 (soit 16 100 déplacements quotidiens). D'ailleurs, depuis 2007, la part modale de la marche a augmenté de 3,1 % alors que celle de la voiture a baissé de 0,7 %, témoignant d'un dynamisme de cette pratique lors de déplacements de proximités (la distance moyenne d'un déplacement à pied est d'environ 510 mètres contre 4,8 kilomètres en voiture).

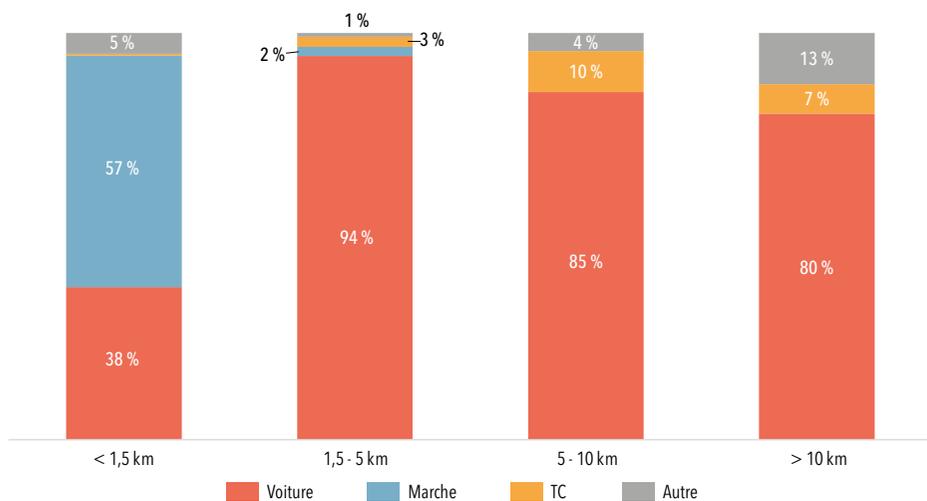
Concernant les transports collectifs, leur part modale au sein du territoire n'est que de 4 % (soit 2 850 déplacements quotidiens) avec une tendance orientée à la baisse depuis 2007 (part modale en diminution de 1,8 %). Néanmoins, l'usage des transports collectifs trouve sa pertinence dans les déplacements de moyenne distance avec une part modale qui atteint les 10 % entre 5

et 10 kilomètres (déplacements majoritairement effectués dans le cadre des mobilités scolaires).

Les autres modes de transports représentent 4 % des déplacements internes et la part modale de cette catégorie n'a que peu évolué depuis 2007 (-0,5 %). Il est intéressant de constater que ce sont majoritairement des déplacements réalisés en camionnette, fourgon ou camion en lien avec le profil des activités économiques du territoire. Autre mode parmi cette catégorie, le vélo ne représente en 2017 que 1 % de part modale (moins de 800 déplacements quotidiens).

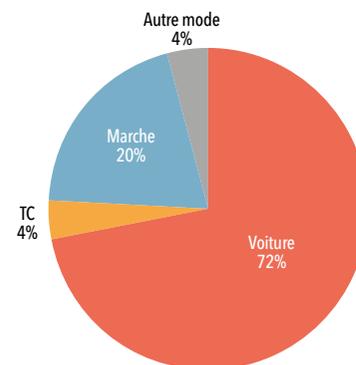
<sup>14</sup> Source : AUA/T (2017). « Mieux comprendre la baisse de la mobilité. Les déplacements dans la Grande Agglomération Toulousaine, Exploitation de l'EMD 2013 ».

Part modale des déplacements internes à la C. C. Inter-Caux Vexin selon la distance cumulée (2017)



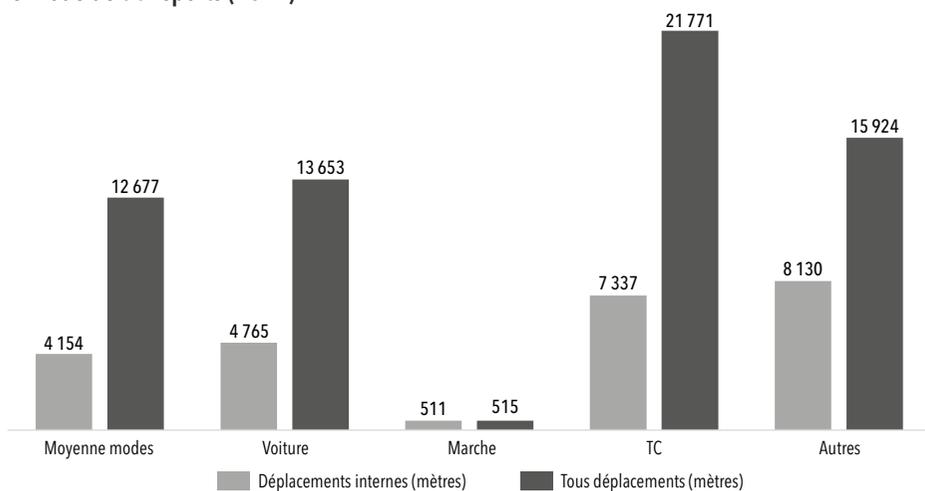
Sources : EMD 2017

Part modale des déplacements internes à la C. C. Inter-Caux Vexin (2017)



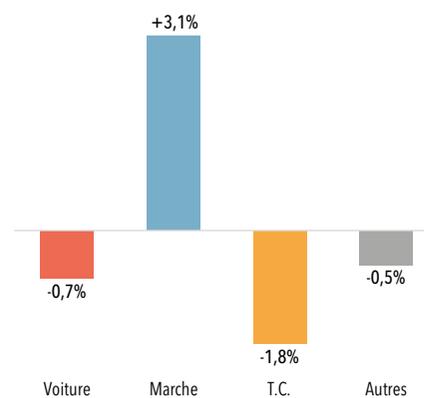
Sources : EMD 2017

Longueur moyenne des déplacements internes des habitants de la C.C. Inter-Caux Vexin selon le mode de transports (2017)



Sources : EMD 2017

Évolution des parts modales des déplacements internes à la C. C. Inter-Caux Vexin (2007-2017)



Sources : EMD 2017

/ La C. C. Inter-Caux Vexin : un fort usage de la voiture dans le cadre des déplacements quotidiens, mais concurrencé par la marche lors des mobilités de proximités /

### De nombreux déplacements d'accompagnement et d'achats qui s'inscrivent souvent dans une logique de chainage des déplacements

Le motif combiné «accompagnement» (domicile-accompagnement ou accompagnement-domicile) est majoritaire parmi les déplacements internes au territoire de la C. C. Inter-Caux Vexin en 2017. Ce motif représente 26 % de la totalité des déplacements (au nombre de 20 500 environ, part en légère baisse depuis 2007) et se caractérise par des déplacements de courtes distances (souvent de moins de 5 kilomètres) comme déposer son enfant à l'école ou accompagner un proche pour réaliser des achats de proximités.

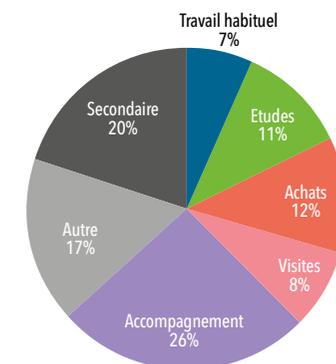
Les déplacements secondaires (sans lien avec le domicile) sont également nombreux avec une part qui atteint les 20 % (soit 16 300 déplacements quotidiens). Ils sont en hausse depuis 2007 (part qui croit de 2,2 %) et sont majoritairement réalisés lors de déplacements de courtes distances (3,5 kilomètres en moyenne). En caractérisant le motif à l'origine et à destination de ce type de déplacements, il est observé majoritairement des déplacements du type «accompagnement-achats» et «achats-achats». Il est donc intéressant de relever que ces combinaisons de motifs majoritaires qui

s'inscrivent souvent dans une logique de rationalisation du temps (chainage des déplacements) n'ont aucun lien direct avec les déplacements contraints comme le travail ou les études (qui représentent respectivement 17 % et 14 % des motifs à l'origine ou à destination de ces déplacements secondaires).

Viennent ensuite les motifs combinés «autres» (17 % soit 13 900 déplacements quotidiens, part en augmentation de 1,2 % depuis 2007), les motifs «achats» (12 % soit 9 300 déplacements quotidiens, part en légère diminution depuis 2007) où les polarités commerciales comme Montville, Buchy ou Clères viennent capter la plupart de ces flux, puis les motifs «études» (11 % soit 8 700 déplacements, part en diminution de 2,2 %) avec la présence de nombreuses écoles et de trois collèges. Le motif combiné «travail sur le lieu habituel» ne représente que 7 % des déplacements internes (environ 5 250 déplacements quotidiens) alors que la part de ce motif atteint les 25 % chez les habitants de la C. C. Inter-Caux Vexin dans le cadre des déplacements d'échanges. Néanmoins, la part des déplacements pour motif combiné «travail» a légèrement augmenté entre 2007 et 2017 (+0,6 %) en lien avec les récentes créations d'emploi observées sur le territoire (la distance moyenne

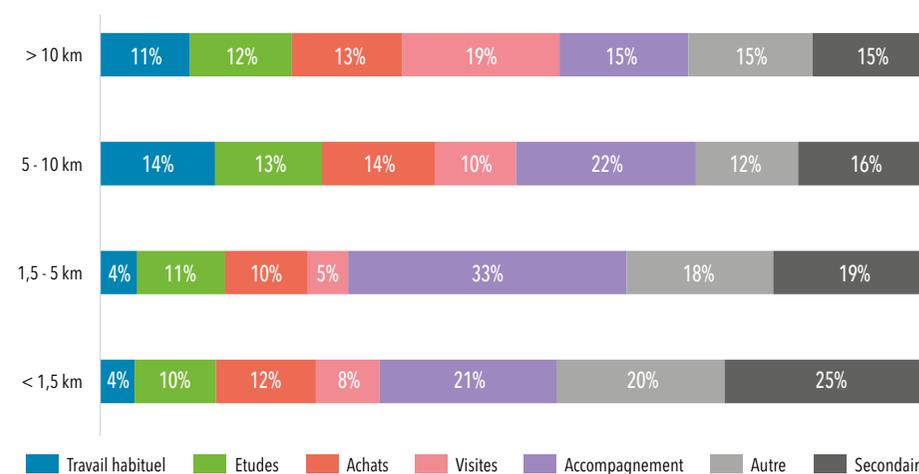
des déplacements domicile-travail des habitants de la C. C. Inter-Caux Vexin au sein de leur territoire est de 7 kilomètres contre une moyenne de 22 kilomètres pour l'ensemble des déplacements domicile-travail des actifs du territoire).

Part des motifs combinés des déplacements internes à la C. C. Inter-Caux Vexin



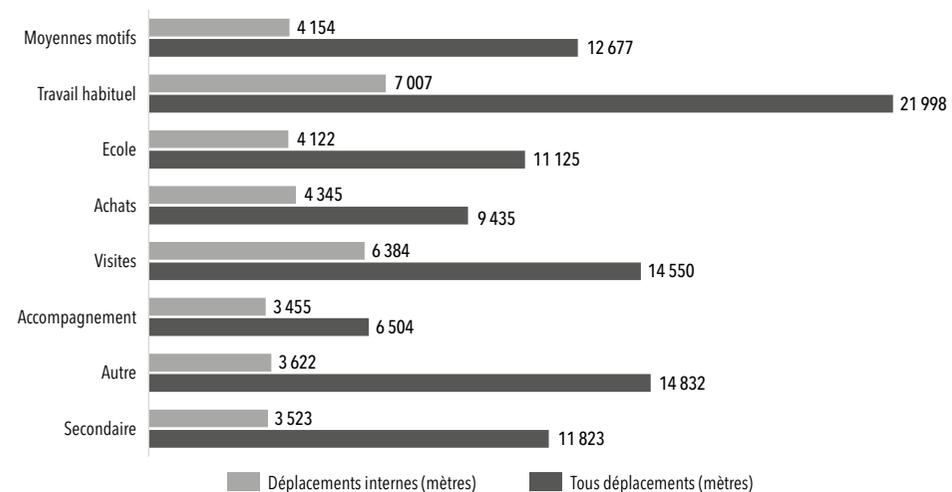
Sources : EMD 2017

Part des motifs combinés selon la longueur des déplacements internes à la C. C. Inter-Caux Vexin (2017)

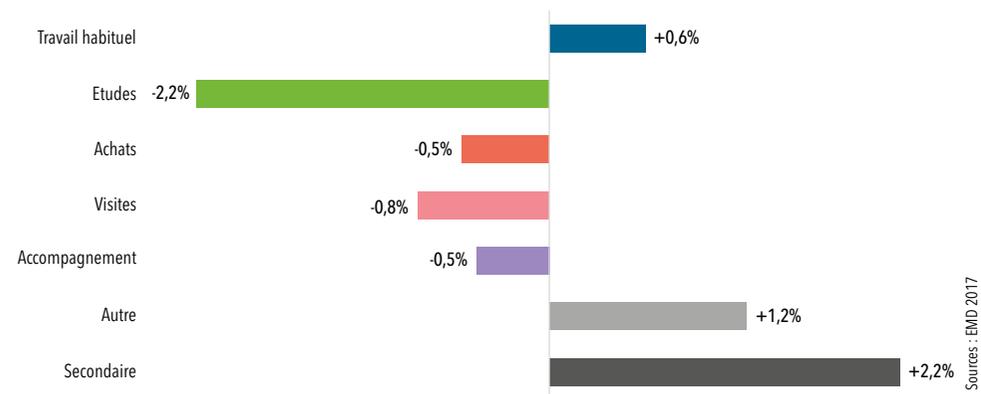


Sources : EMD 2017

### Longueur moyenne des déplacements des habitants de la C. C. Inter-Caux Vexin selon le motif combiné (2017)



### Évolution de la part des motifs combinés des déplacements internes à la C. C. Inter-Caux Vexin (2007-2017)



/ La C. C. Inter-Caux Vexin : un fort usage de la voiture dans le cadre des déplacements quotidiens, mais concurrencé par la marche lors des mobilités de proximités /

**Une tendance au vieillissement de la population qui a impacté de plus en plus marqué sur les dynamiques de mobilités à l'échelle du territoire**

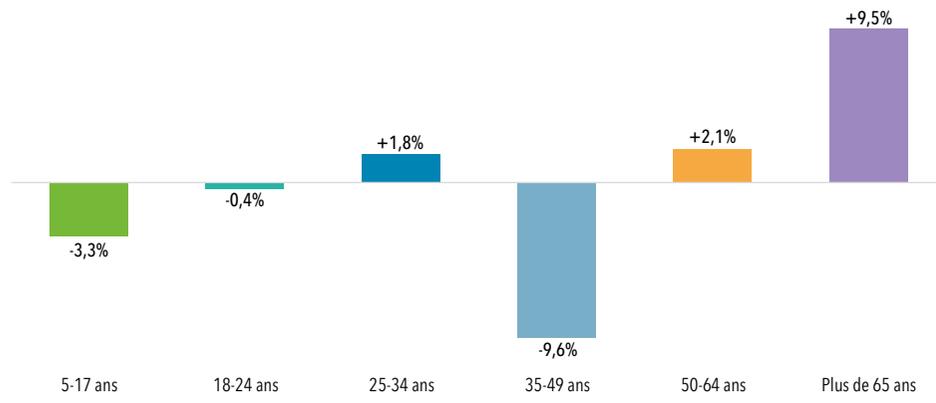
Contrairement aux déplacements d'échanges, les femmes sont plus nombreuses à réaliser des déplacements internes au territoire de la C. C. Inter-Caux Vexin (47 150 déplacements quotidiens contre 33 200 pour les hommes). Plusieurs explications peuvent être avancées comme

leurs plus nombreux déplacements d'accompagnement (notamment déposer son enfant à l'école ou au sport) que les hommes (2,6 fois plus nombreux). Les mineurs (5-17 ans) et les 35-49 ans représentent les classes d'âges les plus représentées parmi l'ensemble des personnes qui réalisent ces déplacements internes (respectivement 24 % et 25 % de parts). Néanmoins, la part de ces deux classes d'âges est en baisse

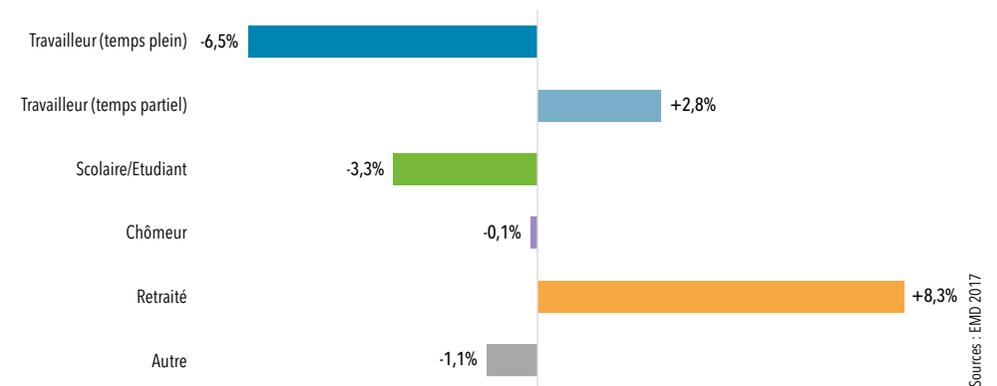
depuis 2007 (jusqu'à -10 % pour les 35-49 ans) au détriment des plus de 50 ans qui voient leur nombre de déplacements fortement augmenter (plus particulièrement les plus de 65 ans où ils sont passés de 6 860 en 2007 à près de 14 900 en 2017). Cette tendance est d'ailleurs tout aussi significative avec la caractérisation par occupation principale où la part des retraités a progressé de 8,5 % entre 2007 et 2017 au

détriment des actifs ayant un travail à temps plein (-6,5 %, mais cette catégorie reste la plus représentée en 2017) ou des scolaires/étudiants (-3,3 %). Par conséquent, ce vieillissement de la population a un impact de plus en plus marqué sur les dynamiques de déplacements à l'échelle du territoire et vient (ré-) interroger les enjeux de mobilités autour de leurs pratiques et besoins.

**Évolution de la part des classes d'âges des personnes réalisant des déplacements internes à la C. C. Inter-Caux Vexin (2007-2017)**



**Évolution de la part des occupations principales des personnes réalisant des déplacements internes à la C. C. Inter-Caux Vexin (2007-2017)**



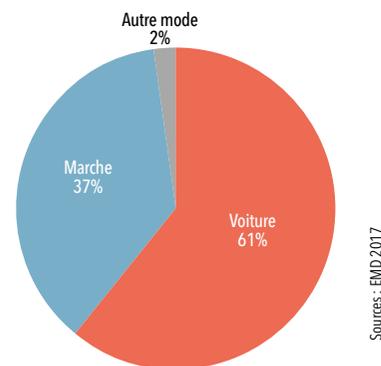
### Les plus de 65 ans réalisent de plus courts déplacements que la moyenne et sont révélateurs de logiques de mobilités

Comme pour les déplacements d'échanges, quelles sont les pratiques de mobilités des plus de 65 ans lors de leurs déplacements au sein du territoire de la C. C. Inter-Caux Vexin et quelles sont leurs spécificités en comparaison avec la moyenne ?

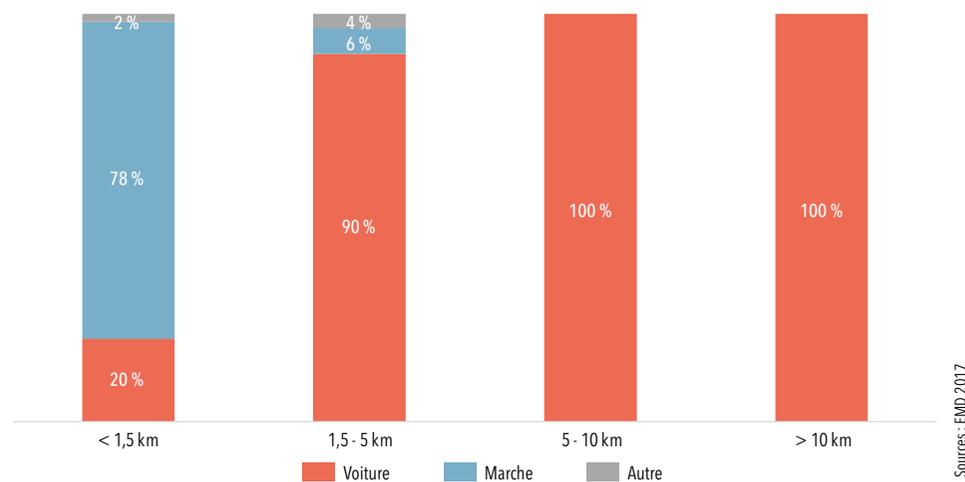
D'abord, les plus de 65 ans marchent plus que la moyenne. En effet, 37 % de leurs déplacements internes sont réalisés à pied contre 20 % pour l'ensemble des classes d'âge. De ce fait, la part modale de la voiture n'atteint que les 61 % (en comparaison des 72 % pour la moyenne) alors que les transports en commun ne sont quasiment pas utilisés. En croisant les modes de transports avec la longueur des déplacements, il est observé que 78 % de leurs déplacements de moins de 1,5 kilomètre sont réalisés à pied (contre une moyenne de 57 %). A contrario, les déplacements supérieurs à 5 kilomètres sont quasi exclusivement effectués en voiture. Par conséquent, à l'inverse des autres classes d'âge, les pratiques de mobilités des plus de 65 ans se limitent à deux modes de transport, à savoir la marche (déplacements de proximité) et la voiture (tout déplacement supérieur à 2 kilomètres), voire très marginalement le vélo.

Puis ensuite, l'analyse des motifs combinés des plus de 65 ans montre qu'ils effectuent en majorité des déplacements liés aux achats (très majoritairement dans des petits et moyens commerces comme les supermarchés, commerces de bouche, etc.) et aux visites (famille ou amis). Les déplacements liés à la santé (rdv médicaux, pharmacie...) et aux loisirs (monde associatif, sorties culturelles, etc.) sont également significatifs. Il est intéressant de constater qu'une part non négligeable de ces déplacements est réalisée dans le cadre de déplacements secondaires (donc sans lien avec le domicile) et qu'ils ont la particularité d'être souvent de courtes distances (renvoie à l'hypothèse de déplacements d'opportunité émise dans le cadre de l'analyse des déplacements d'échanges spécifiques à cette classe d'âge). D'ailleurs, les plus de 65 ans réalisent en moyenne plus de courts déplacements (45 % font moins de 1,5 kilomètre contre une moyenne de 34 % pour l'ensemble de la population) et moins de déplacements compris entre 1,5 et 5 kilomètres (part de 28 % contre une moyenne de 40 %).

Part modale des déplacements internes à la C. C. Inter-Caux Vexin des plus de 65 ans (2017)

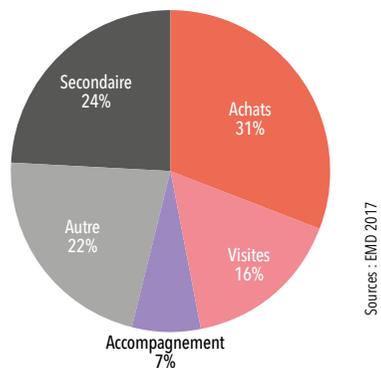


Part modale des déplacements internes à la C. C. Inter-Caux Vexin des plus de 65 ans selon la distance cumulée (2017)

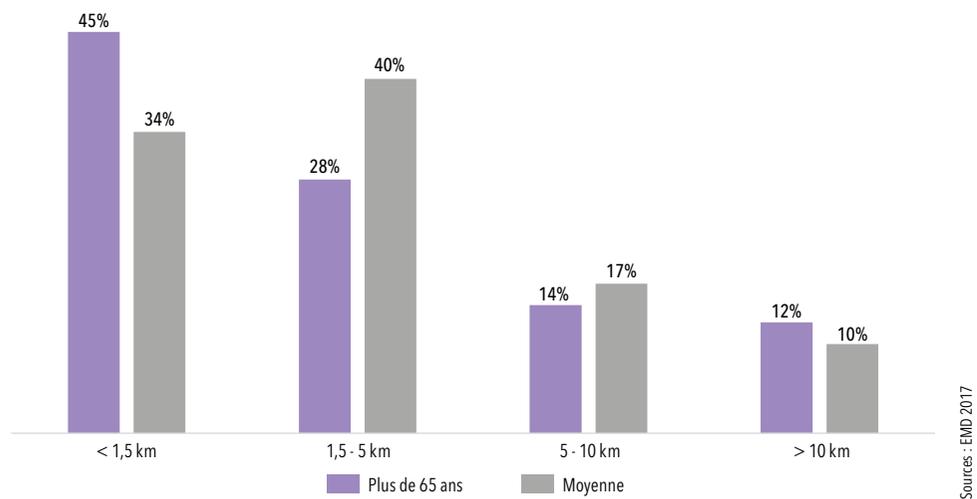


/ La C. C. Inter-Caux Vexin : un fort usage de la voiture dans le cadre des déplacements quotidiens, mais concurrencé par la marche lors des mobilités de proximités /

### Part des motifs combinés des déplacements internes à la C. C. Inter-Caux Vexin des plus de 65 ans (2017)



### Part des déplacements internes à la C. C. Inter-Caux Vexin des plus de 65 ans selon la distance cumulée (2017)





## > synthèse des résultats et conclusion

L'analyse des mobilités du territoire de la C. C. Inter-Caux Vexin (déplacements internes et d'échanges) a permis de mettre en exergue plusieurs dynamiques :

- Une forte polarisation exercée par la Métropole Rouen Normandie sur la C. C. Inter-Caux Vexin qui génère de nombreux déplacements d'échanges (notamment de type pendulaire où 61 % des actifs du territoire y travaillent).
- L'absence de lycées sur le territoire de la C. C. Inter-Caux Vexin qui contribue à un nombre de déplacements non négligeables en direction des établissements de la Métropole Rouen Normandie, de Forges-les-Eaux ou de Barentin.
- Malgré son caractère résidentiel, le territoire de la C. C. Inter-Caux Vexin exerce une forme d'attractivité par l'emploi auprès des actifs extérieurs dans le secteur du commerce et des transports (zones d'activités économiques).
- Des seniors qui sont de plus en plus nombreux à se déplacer au sein du territoire, en lien avec le vieillissement de la population.
- Une très forte utilisation de la voiture, favorisée par une accessibilité autoroutière élevée, qui se traduit notamment par un phénomène d'autosolisme particulièrement marqué pour les déplacements d'échanges en direction de la métropole rouennaise.
- Une mobilité piétonne majoritaire et en hausse au sein du territoire dans le cadre des déplacements de proximités.

Au regard des dynamiques de mobilités qui animent le territoire de la C. C. Inter-Caux Vexin ainsi que du profil des habitants, mais aussi des différents usagers des différents

modes de transports, plusieurs enjeux peuvent être soulevés afin d'éclairer les décisions publiques dans le cadre de la prise de compétences mobilités de la LOM.

Le potentiel de décarbonation des mobilités du territoire est important et permettrait ainsi de répondre aux enjeux édictés dans le PCAET (Plan Climat-Air-Energie Territoriale) en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre ou encore de la qualité de l'air. En effet, si la voiture est largement utilisée par les habitants dans leurs déplacements d'échanges avec les territoires limitrophes, le développement du covoiturage est un des leviers à activer pour lutter contre le phénomène d'autosolisme (création de nouvelles aires de covoiturage, développer et encourager l'utilisation de plateformes et applications dédiées à l'image de Klaxit, voie réservée au covoiturage sur une portion de l'A28, création de liaisons spécifiques entre les aires de covoiturage et les parkings relais aux entrées de la Métropole Rouen Normandie, axe de travail autour des plans de mobilités employeur du territoire ainsi que des plus gros employeurs des actifs du territoire au sein de la Métropole, etc.). Outre le covoiturage, le potentiel ferroviaire est également un levier important au regard du nombre d'actifs de la C. C. Inter-Caux Vexin qui travaillent au sein de la Métropole Rouen Normandie (environ 5775 d'entre eux travaillent par exemple dans la ville de Rouen), notamment en agissant sur les pratiques intermodales (voiture-train et vélo-train notamment). La constitution des futurs bassins de mobilité dans le cadre de la LOM favorisera les coopérations interterritoriales afin d'accompagner ces flux dans un contexte de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre.

Si le potentiel de décarbonation des mobilités est une réalité pour les flux pendulaires, il l'est également pour les déplacements internes au territoire où les mobilités actives et douces y trouvent leur pertinence selon les distances à parcourir (marche à pied pour les distances inférieures à 1 kilomètre, vélo et trottinette pour les distances comprises entre 1 et 6 kilomètres voire jusqu'à 10 kilomètres avec assistance électrique, transport collectif pour les distances supérieures à 5 kilomètres, etc.). Par exemple, le vélo à assistance électrique (VAE) connaît un engouement significatif depuis plusieurs années en France (notamment avec la mise en place d'aides gouvernementales et de la part de certaines collectivités territoriales dans le cadre de l'acquisition d'un vélo de ce type) et permet de s'affranchir des distances, mais aussi des moindres dénivellés pour des personnes qui ne sont pas forcément sportives. Néanmoins, pour favoriser une pratique plus large du vélo sur le territoire (par modale autour de 1 %), il est indispensable de développer des infrastructures cyclables comme des pistes ou voies dédiées, des lieux de stationnement sécurisés (la réalisation actuelle de parkings vélos dans certaines gares du territoire par exemple) et des lieux de services (stations de gonflage, services de réparation, zones de recharge pour VAE, etc.). Le parcours résidentiel (67 % sont originaires d'une commune au profil urbain) et le profil socio-professionnel des nouveaux habitants du territoire (plutôt jeunes avec un ou plusieurs enfants et disposant d'un emploi) semblent être en adéquation avec les enjeux de décarbonation des mobilités (expériences des mobilités douces et actives en milieu urbain, pouvoir d'achat, etc.).

Par ailleurs, l'accompagnement des mobilités des seniors dans un contexte de vieillissement marqué de la population constitue aussi un autre enjeu important pour le territoire (réflexion à mener autour d'un système de transport à la demande à destination des pôles d'équipements et services du territoire, réalisation de cheminements piétonniers lisibles et sécurisés dans les centralités du territoire, etc.).

## > glossaire

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

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

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

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

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

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

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

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



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