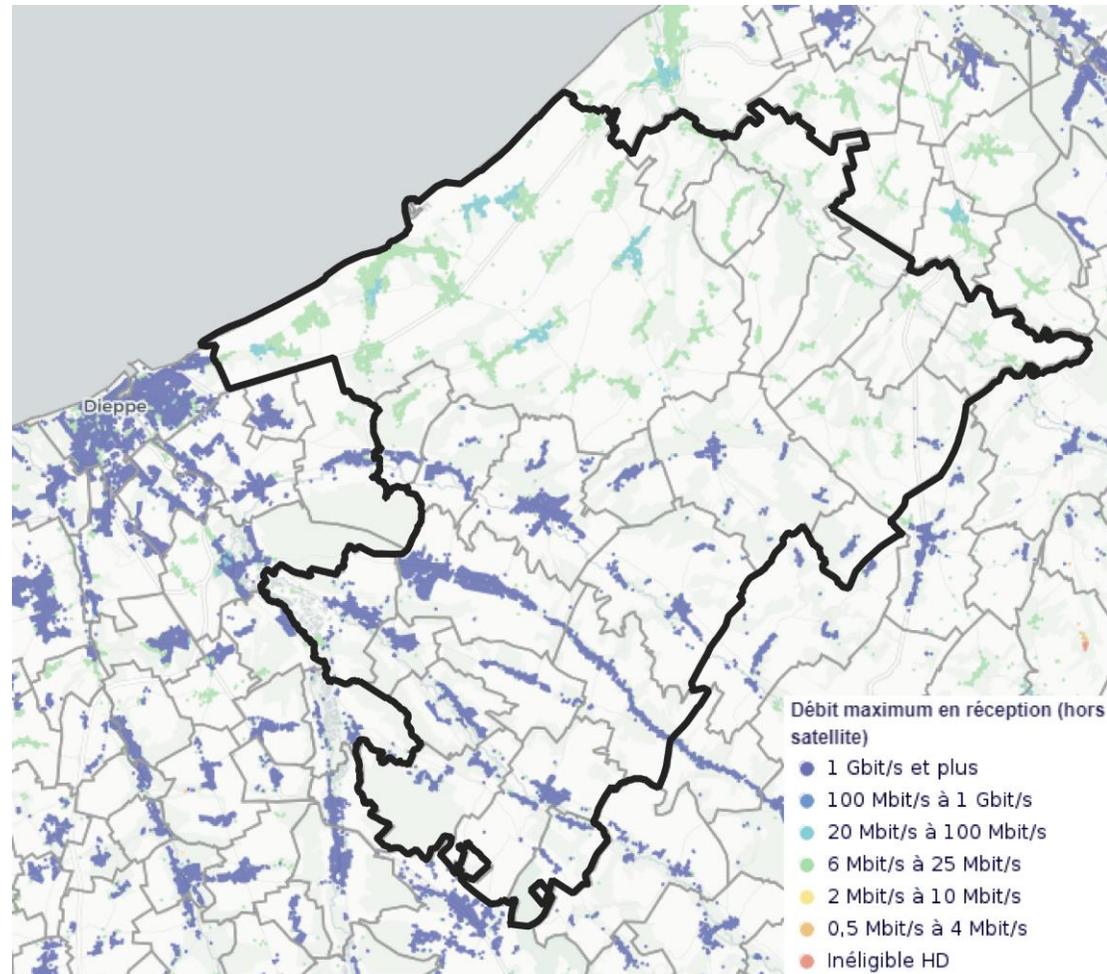


# V. Les équipements numériques

## 5.1. L'accès à Internet haut débit

### 5.1.2. Le niveau de débit Internet



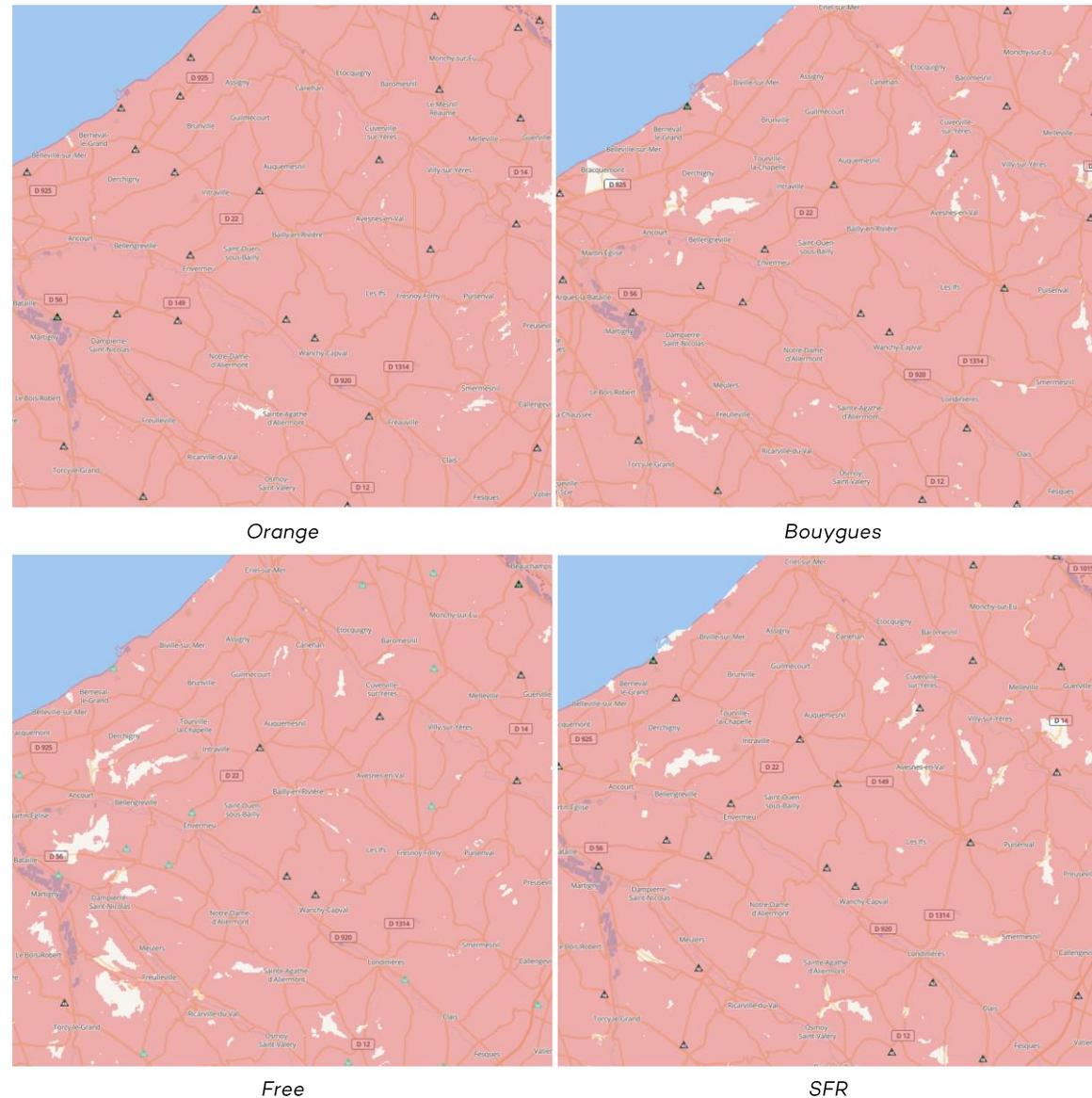
Cartographie du débit Internet  
(source : Arcep, 2023)

- Les centres-bourgs du territoire équipés de la FTTH disposent d'un débit internet de 1 Gbit/s et en moyenne, ce qui constitue la plus haute performance possible du réseau fibre optique.
- Concernant les autres communes, n'ont raccordées à la fibre, nous constatons que le débit Internet est bien inférieur, oscillant entre 6 Mbit/s et 100 Mbit/s.
- La CC Falaises du Talou se révèle ainsi très bien équipée et parfaitement connectée aux réseaux de communications numériques dans sa partie sud, ce qui contribue à renforcer l'attractivité de ces communes et l'intérêt que peuvent leur porter des populations souhaitant s'installer sur le territoire, en particulier les actifs pouvant télétravailler.
- A contrario, un nombre assez important de communes de la CCFT ne bénéficient que d'un débit faible à moyen. Cette situation peut représenter un frein pour les ménages souhaitant s'installer sur l'une de ces communes.

# V. Les équipements numériques

## 5.2. Le niveau de couverture par les réseaux téléphoniques

- La CC Falaises du Talou jouit d'une très bonne couverture par les réseaux 4G et 5G des quatre principaux opérateurs français (Orange, Bouygues, Free et SFR).
- Une qualité de réseaux qui s'explique notamment par la présence d'antennes relais correctement réparties qui couvrent l'ensemble du territoire.
- Pour être plus précis, la couverture du réseau téléphonique la plus complète est offerte par l'opérateur Orange.
- Pour les autres opérateurs, nous pouvons observer quelques zones non couvertes par certains réseaux mobile. A ce titre, nous constatons que le réseau mobile Free est le moins développé sur le territoire de la CCFT.
- Cependant, ces zones ne représentent pas un frein réel, étant donné que les zones non couvertes sont relativement peu nombreuses, qu'elles se situent dans des zones peu habitées et qu'au moins un des opérateurs analysés offre une couverture quasi-totale.
- Les habitants de la CCFT peuvent donc bénéficier d'un réseau téléphonique de qualité au sein de l'intercommunalité.



Cartographie de la couverture mobiles des quatre principaux opérateurs de France  
(source : Arcep, 2023)

# VI. Diagnostic des équipements : synthèse et enjeux

## 6.1. Constats et enjeux

### ATOUTS

- La présence d'équipement d'urgence et de secours : deux gendarmeries, quatre casernes de pompier et deux sociétés ambulancières
- La possibilité de scolariser ses enfants au collège sur le territoire
- Des équipements sportifs nombreux et de bonne qualité globale
- Des équipements culturels dont l'offre permet d'éviter une dépendance à l'agglomération dieppoise
- Une bonne couverture par les réseaux numériques et de télécommunication

### POINTS DE VIGILANCE

- L'absence de lycée public sur le territoire qui oblige à des déplacements plus importants pour poursuivre sa scolarité après le collège
- Une offre moins développée en équipements sportifs et culturels dans les communes plus rurales et moins peuplées
- Une couverture en fibre optique limitée

### ENJEUX

- Maintenir un fonctionnement scolaire par petits groupes de communes, plutôt qu'à l'échelle intercommunale
- Identifier les besoins en équipements nouveaux, notamment dans les communes les moins fournies
- Diversifier les types d'équipements présents sur le territoire
- Assurer la pérennité des équipements culturels et de loisirs présents sur le territoire
- Maintenir la bonne qualité de couverture par les réseaux numériques (entretien, innovations)
- Développer davantage la couverture en fibre optique sur l'ensemble du territoire

# DIAGNOSTIC MOBILITÉS & DÉPLACEMENTS

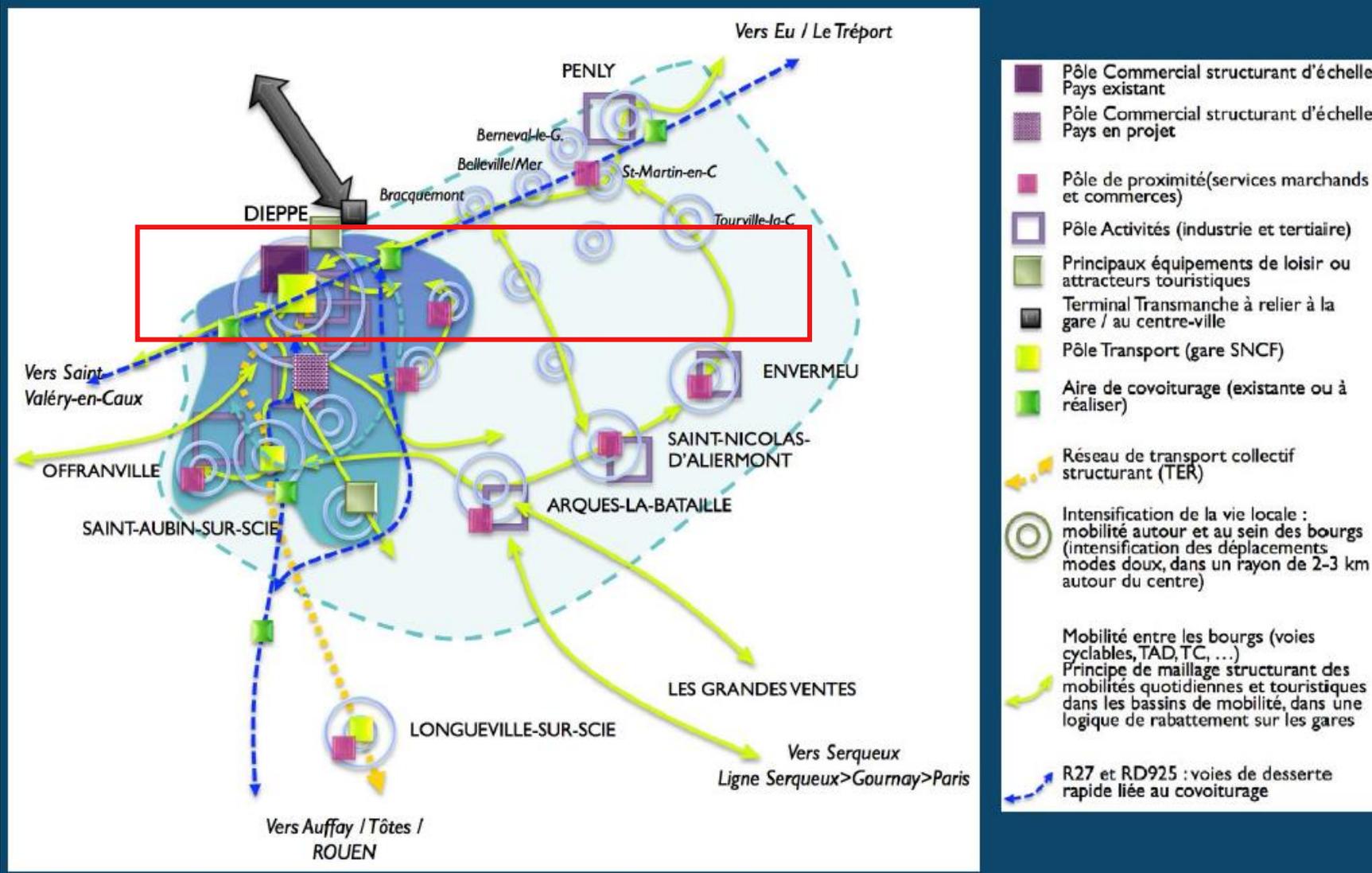


# Préambule

## ○ Rappel de ce que dit le SCoT du Pays Dieppois Terroir de Caux

(extraits du Document d'Orientations et d'Objectifs du SCoT modifié le 8 juillet 2021)

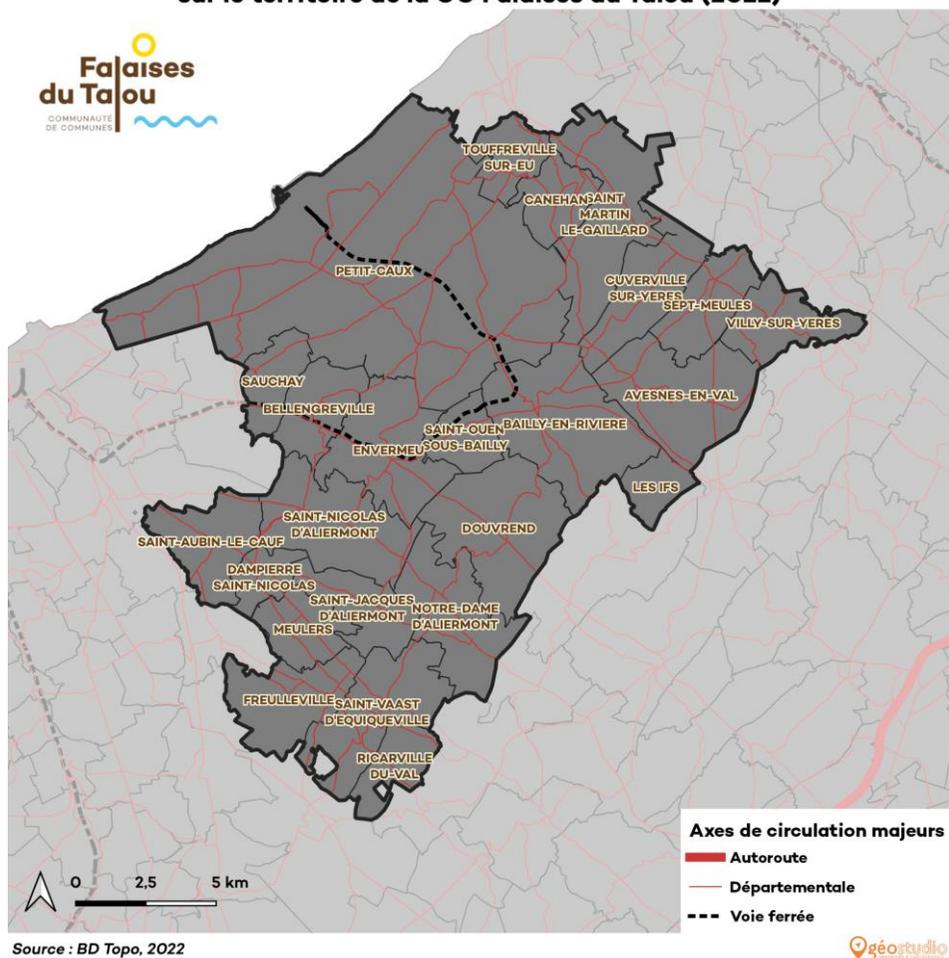
### L'espace de mobilité autour de Dieppe



# I. Contexte géographique

- La CC Falaises du Talou est sous l'influence de l'aire urbaine dieppoise. Par conséquent, son réseau de mobilité est orienté vers cette agglomération.
- Exclusivement composé de routes départementales, le réseau routier s'étend sur l'ensemble des communes de l'intercommunalité.

**Axes routiers principaux et voies ferrées  
sur le territoire de la CC Falaises du Talou (2022)**



Ce qui permet aux habitants d'accéder rapidement à la ville de Dieppe, mais également aux villes de Eu (par la RD 925, vers l'ouest pour rejoindre Dieppe et vers l'est pour Eu) et de Neufchâtel-en-Bray (via la RD 1413).

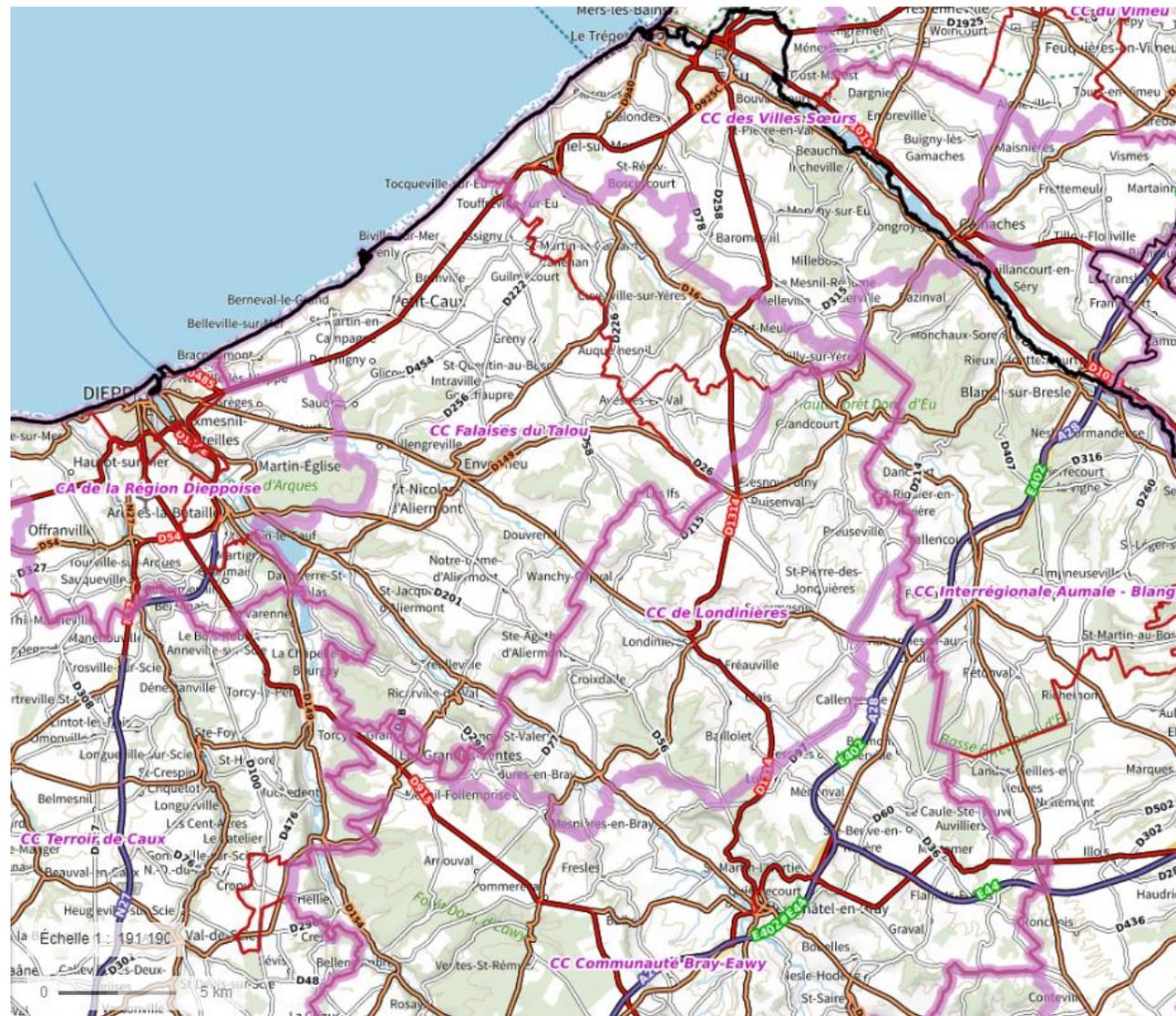
- Le réseau routier de l'intercommunalité se tourne donc essentiellement vers le pôle majeur qu'est l'agglomération de Dieppe, mais aussi, dans une moindre mesure, vers l'aire urbaine d'Eu et de Neufchâtel-en-Bray.
- Notons également qu'un plan de mobilités est en cours de conception sur l'intercommunalité.



Cartographie du réseau routier (source : Géoportail, 2023)

## II. Le réseau routier

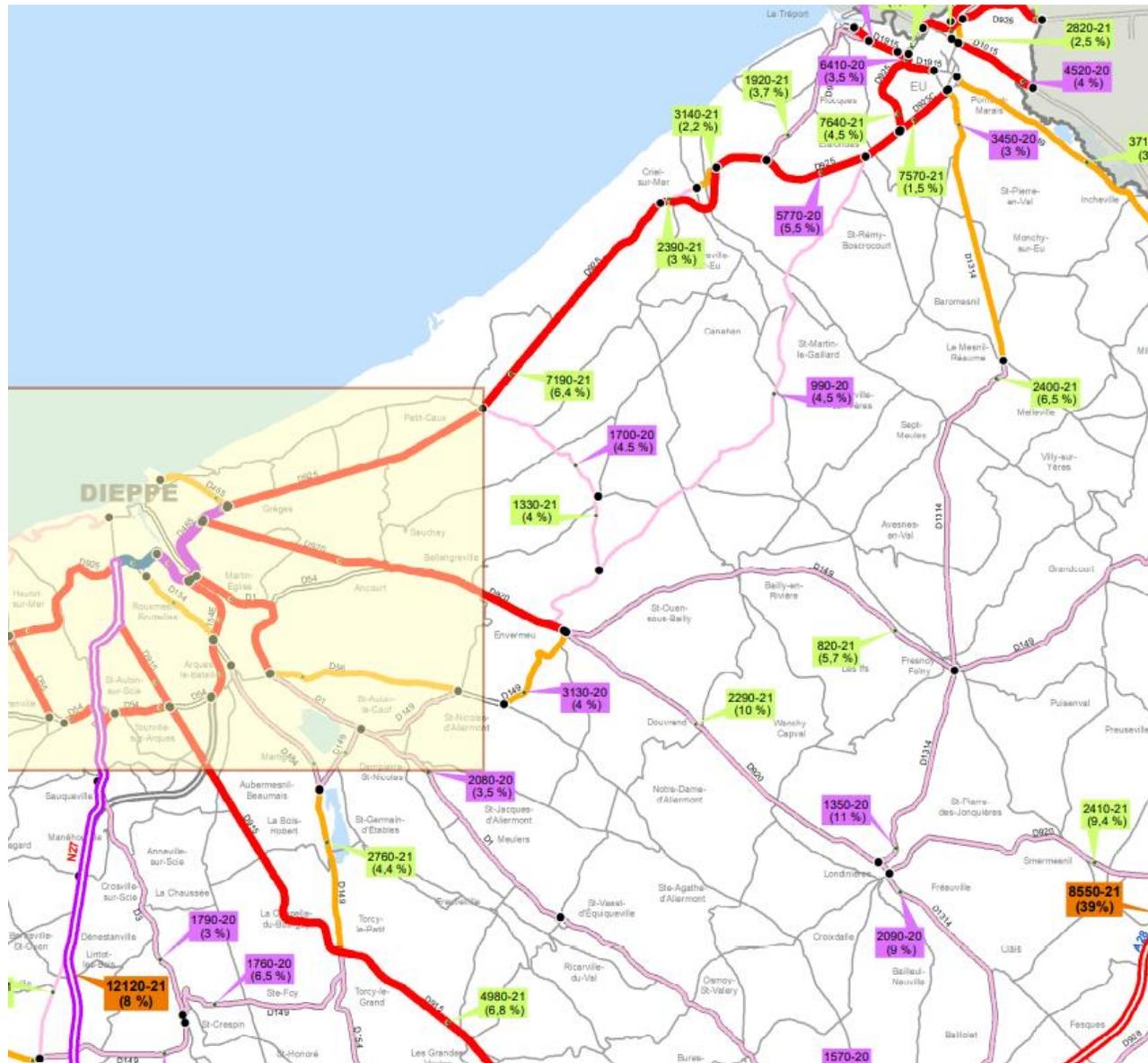
- Les axes routiers principaux présents sur le territoire de la CC Falaises du Talou sont les suivants :
  - **RD 925** : L'axe majeur de la CCFT, cette départementale permet de rejoindre Fécamp et Abbeville, en passant par Dieppe et à proximité directe des villes du Tréport et d'Eu. Elle traverse de part et d'autre la commune littorale de Petit-Caux.
  - **RD 1314** : Départ d'Eu vers Neufchâtel-en-Bray, en passant par les communes de Sept-Meules, d'Avesnes-en-Val et de Londinières.
  - **RD 149** : Bolbec à Rieu en passant par Doudeville, Saint-Aubin-le-Cauf, Saint-Nicolas-d'Aliermont, Envermeu, Saint-Ouen-sous-Bailly, Bailly-en-Rivière, Fresnoy-Folny et Grandcourt.
  - **RD 22** : qui va d'Envermeu à Etalondes, en passant par Canehan.
  - **RD 920** : Au départ de Dieppe et qui rejoint la RD 929 au niveau de la commune d'Aumale, en passant par Bellengreville, Envermeu, Douvrend, Londinières, Smermesnil, Foucarmont et Richemont.
  - **RD 1** : qui rejoint Dieppe à Neuf-Marché, en desservant les communes de Saint-Aubin-le-Cauf, Dampierre-Saint-Nicolas, Meulers, Saint-Vaast-d'Equiqueville, Osmoy-Saint-Valery, Neufchâtel-en-Bray, Sommery, Mauquenchy et Argueil.
  - **RD 16** : du littoral de Criel-sur-Mer à Pierrement, en passant par ... Sept-Meules, Villy-sur-Yères, Grandcourt, Foucarmont et Conteville.



Cartographie du réseau routier de la CCFT (source : Géoportail, 2023)

# III. Etudes des mobilités quotidiennes

## 3.1. Trafic moyen journalier

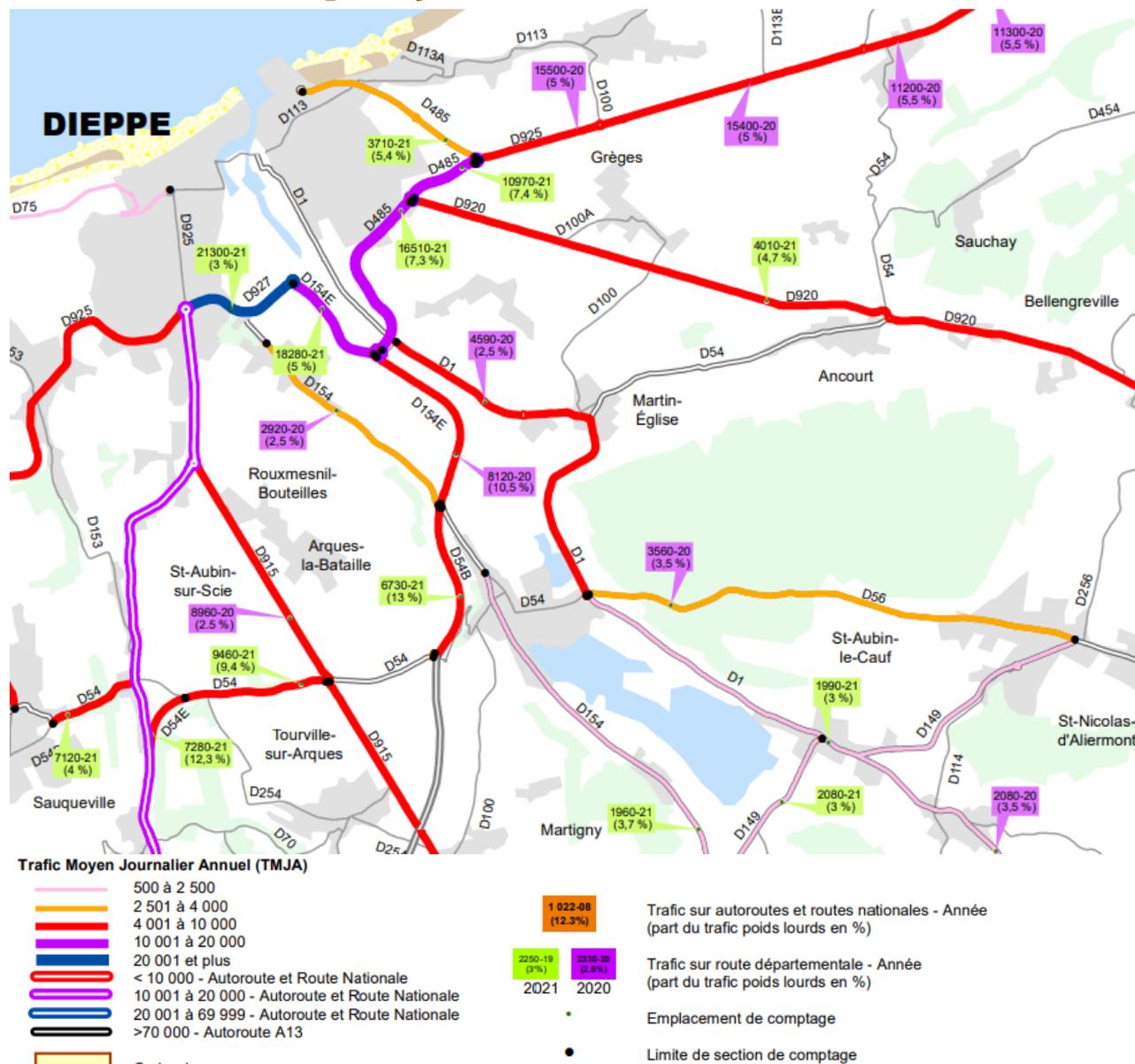


Cartographie du trafic routier journalier de la CCFT (source : Département de la Seine-Maritime, 2021)

- Pour étudier les mobilités quotidiennes, ont été exploitées les données issues de cartographies du département de la Seine-Maritime. Le service qui a réalisé ces cartes a mis en place une analyse des comptages routiers ponctuels relevant le nombre de véhicules motorisés circulant dans les deux sens sur les axes routiers, ainsi que les vitesses pratiquées. Ces comptages sont dits TMJA (total moyen journalier annuel).
- Pour chaque comptage sont indiqués : la valeur du comptage (valeur numérique exprimant un débit), la localisation (point de repère kilométrique - PR), la date (année) et le type de mesure réalisée : nombre de véhicules par jour. Est indiquée également la part des poids lourds dans ces flux journaliers.
- Ainsi, la carte ci-contre catégorise l'importance des routes en leur attribuant une couleur en fonction des flux relevés.
- De cette carte il ressort que les trajets moyens journaliers qui concernent la CCFT sont élevés sur certains axes routiers. Cela s'observe notamment sur les axes routiers qui rejoignent la ville de Dieppe et ceux en direction des villes d'Eu et du Tréport. Le tracé de la RD 925 ressort particulièrement, permettant de relier Dieppe à Eu (donc deux portes d'entrée de la CCFT, une à l'ouest, l'autre à l'est), en desservant une grande partie du territoire communal de Petit-Caux. Ce fort trafic s'explique principalement par l'attractivité très élevée des deux

# III. Etudes des mobilités quotidiennes

## 3.1. Trafic moyen journalier (suite)



Cartographie du trafic routier journalier de la CCFT (source : Département de la Seine-Maritime, 2021)

bassins d'emploi que constituent l'aire urbaine de Dieppe et celle d'Eu.

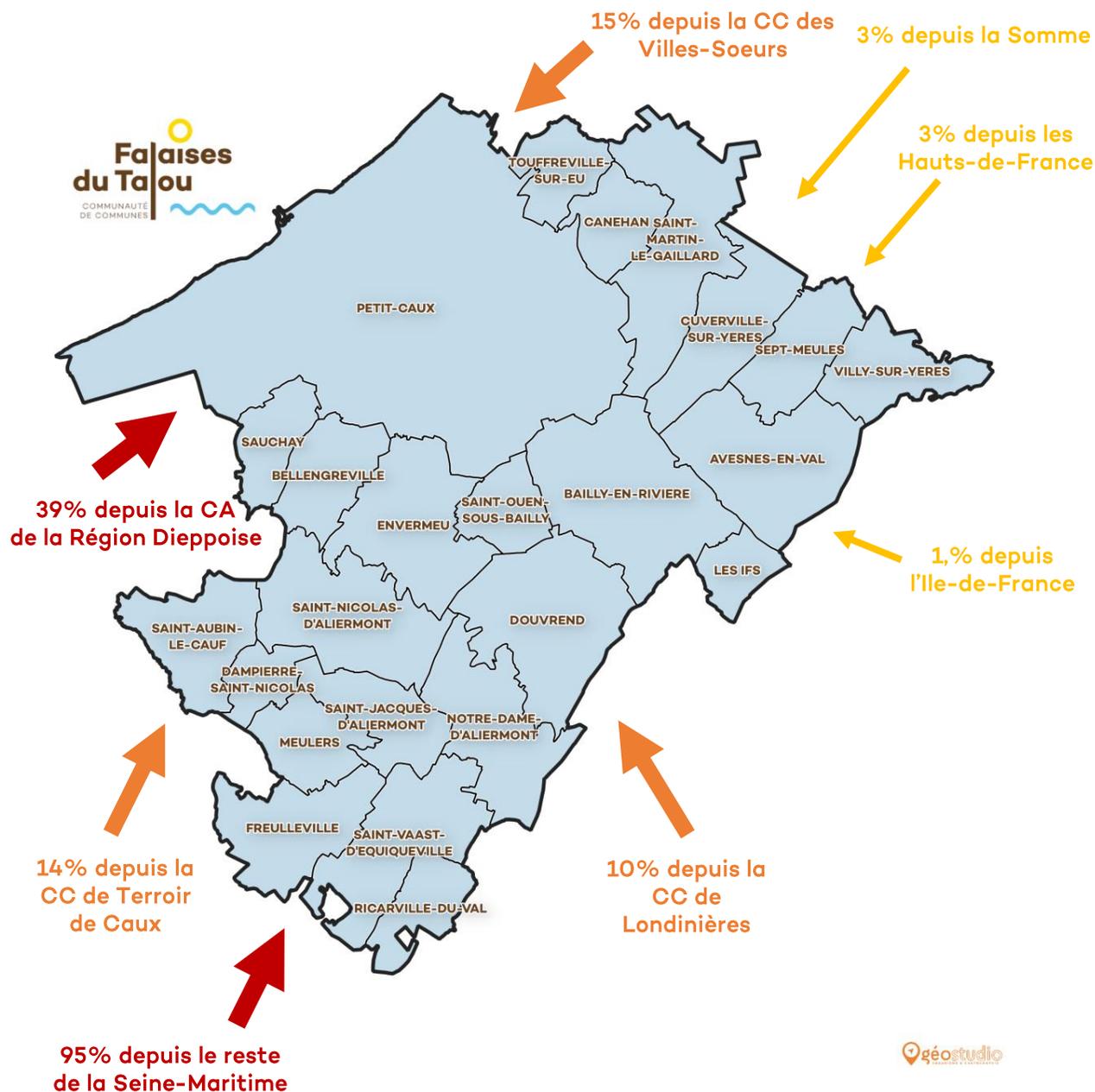
- Nous remarquons également que la RD 920 est, elle aussi, très fréquentée sur le tronçon qui relie Envermeu à Dieppe. Cela s'explique notamment par la position centrale d'Envermeu et par la convergence de nombreux axes routiers, permettant ainsi aux usagers de rejoindre des axes de circulation majeurs qui desservent de nombreux bassins d'emploi.
- Sans surprise, de nombreux trajets journaliers sont comptés entre les communes de l'intercommunalité et l'agglomération dieppoise ainsi qu'en direction de la CC des Villes-Sœurs. Cela est dû, comme vu précédemment, aux nombreux actifs qui résident dans les communes de Falaises du Talou et qui occupent un emploi dans les aires urbaines voisines. Ce qui oblige les habitants à se déplacer le matin vers Dieppe et Eu puis à revenir en fin de journée sur leur lieu de résidence.
- Les très nombreux déplacements journaliers justifient que le réseau routier de Falaises du Talou soit orienté principalement vers l'agglomération de Dieppe.
- Nous remarquons tout de même que des trajets journaliers s'effectuent vers les villes de Petit-Caux, d'Envermeu, de Saint-Nicolas-d'Aliermont, de Saint-Aubin-le-Cauf ou encore vers Londinières et Fresnoy-Folny, confirmant ainsi leur influence respective sur l'intercommunalité de Falaises du Talou.

# III. Etudes des mobilités quotidiennes

## 3.2. Les flux quotidiens

### 3.2.1. Les flux entrants sur la CCFT

- Les flux entrants symbolisent les personnes extérieures qui entrent quotidiennement sur l'intercommunalité.
- Ces personnes sont en majorité des actifs qui rejoignent leur lieu de travail tous les jours.
- Sans surprise, ces flux proviennent à hauteur de 39% de l'agglomération dieppoise, dont une part importante se dirige vers le CNPE de Penly. Une autre partie importante des actifs travaillant sur la CCFT et venant de l'extérieur proviennent de territoires voisins : de la CC des Villes Sœurs (15%), de la CC Terroir de Caux (14%) et, dans une moindre mesure, de la CC de Londinières (10%).
- Au total, 95% des personnes qui viennent travailler sur le territoire de la CCFT mais qui n'y résident pas habitent le département de la Seine-Maritime. Pour les autres, ils viennent majoritairement des Hauts de France et plus précisément du département voisin de la Somme (3%), ainsi que dans une moindre mesure d'Île-de-France (1%).

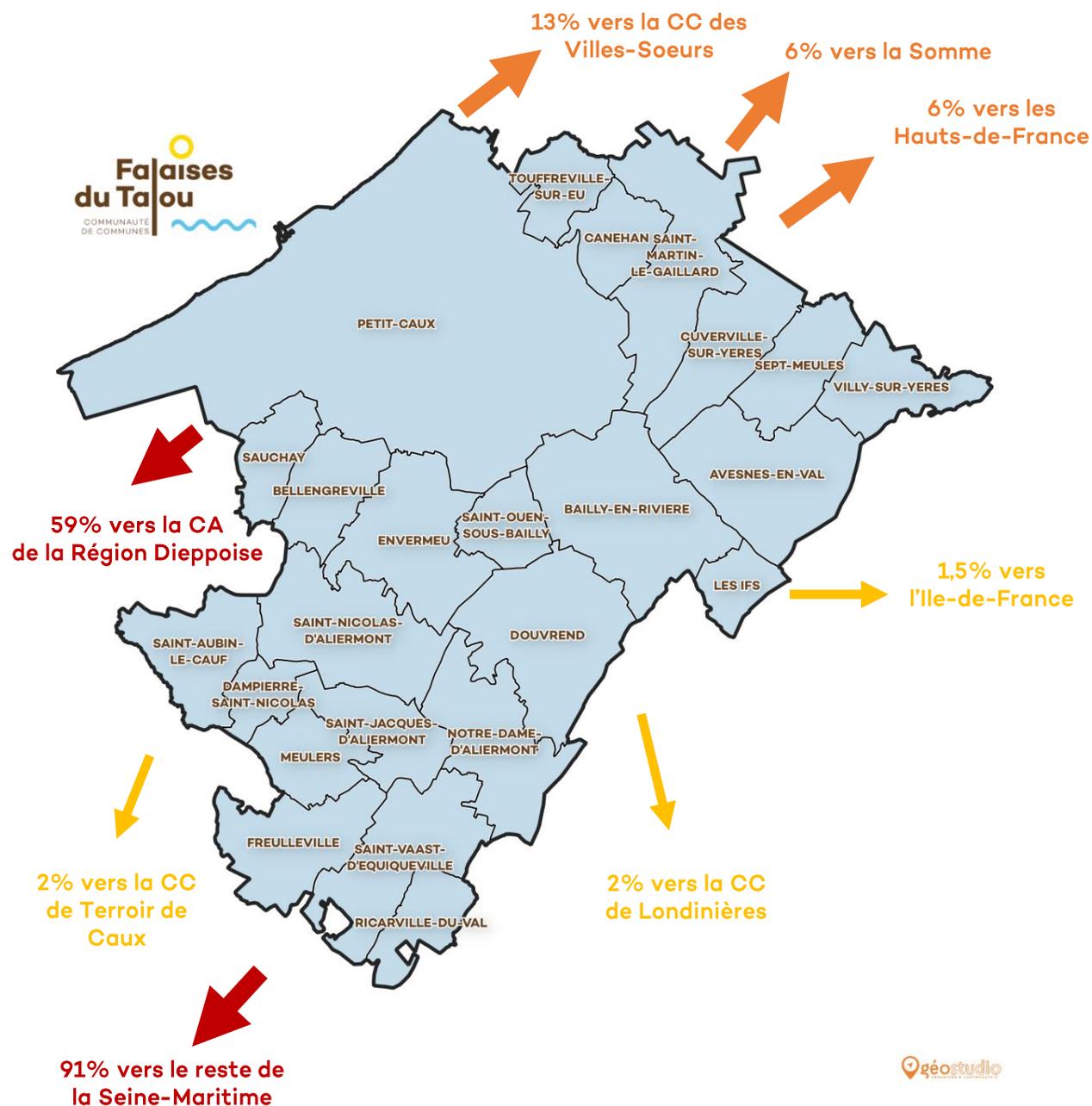


# III. Etudes des mobilités quotidiennes

## 3.2. Les flux quotidiens

### 3.2.2. Les flux sortant de la CCFT

- Pour ce qui est des flux sortants (les actifs de Falaises du Talou allant travailler quotidiennement à l'extérieur du territoire), une large majorité (59%) des habitants de la CCFT se rendent sur le territoire de l'agglomération dieppoise, ce qui illustre là encore le lien fort qui unit les deux territoires. Une part non négligeable de ces actifs rejoignent quotidiennement la CC des Villes Sœurs (14%), indiquant là aussi l'importance de ce territoire voisin en termes d'emploi.
- Le reste des actifs « sortants » se répartit à travers les intercommunalités voisines (notamment de la CC Terroir de Caux (4%) et de la CC de Londinières (2%), voire aussi (dans des proportions moindres) dans les régions voisines à la Normandie (notamment dans les Hauts-de-France (6%) et en Île-de-France (2%).
- Le département de Seine-Maritime (en dehors de la CCFT) est de loin le principal territoire accueillant au quotidien des actifs habitant sur la CC des Falaises du Talou (91%).



# III. Etudes des mobilités quotidiennes

## 3.2. Les flux quotidiens

### 3.2.3. Les flux internes à la CCFT



- Les flux internes au sein de la CCFT coïncident avec le poids démographique et économique des communes du territoire. Les trois communes les plus peuplées et dynamiques économiquement sont aussi celles qui absorbent le plus de flux quotidiens parmi les actifs habitant et travaillant sur la CCFT : de l'ordre de 40% pour Saint-Nicolas-d'Aliermont, 25% pour Petit-Caux et 17% pour Envermeu. A elles-seules, ces trois communes représentent ainsi 82% des flux internes de la CCFT au quotidien. Nous retrouvons ensuite Saint-Aubin-le-Cauf avec 5% des flux d'actifs habitant dans la CCFT.
- Le reste des actifs résidents se répartissent dans les autres communes de l'intercommunalité. Les communes de Bailly-en-Rivière, Canehan, Les IFS, Sauchay et Touffreville-sur-Eu n'accueillent aucun actifs résidents au quotidien. Pour autant, même si certaines communes ne constituent pas le lieu de destination des actifs, elles peuvent se situer sur les itinéraires d'un certain nombre d'actifs résidents. Ces flux devront être pris en considération lors des futurs projets de constructions sur le territoire.
- Pour l'avenir, la CCFT souhaite la création d'un détournement de la RD 925 au niveau du centre-bourg de Saint-Martin-en-Campagne (Petit-Caux), notamment en lien avec les projets attendus sur le site du CNPE de Penly et qui vont entrainer de grandes difficultés de circulation sur cette voie déjà très empruntée quotidiennement.
- De plus, l'intercommunalité entend renforcer son lien avec le pôle de Dieppe, notamment pour améliorer l'accès aux soins de ses habitants.

## IV. Le stationnement

### 4.1. Capacité de stationnement sur le territoire



Stationnement à Petit-Caux (Saint-Martin-en-Campagne)



Stationnement à Petit-Caux (Saint-Martin-en-Campagne)



Stationnement à Saint-Aubin-le-Cauf



Stationnement à Saint-Vaast-d'Équieville



Stationnement à Canehan

(Source : Géostudio, 2022)

- On trouve de nombreuses places de stationnement dans l'ensemble des communes de la CCFT. Etant une intercommunalité plutôt rurale et ne bénéficiant que d'une offre limitée en transports en commun pour rejoindre l'aire urbaine dieppoise, la place de la voiture est prépondérante pour l'ensemble des ménages de Falaises du Talou.
- De ce fait, il est nécessaire de disposer de grands espaces consacrés aux stationnements, que ce soit dans le cœur des bourgs, comme au niveau des propriétés privées. La voiture est notamment essentielle pour les habitants qui ont besoin de se rendre à leur lieu de travail en dehors de leur territoire de résidence, mais aussi pour accéder aux biens de consommation nécessaires à leurs besoins qui se trouvent, eux-aussi, en dehors de l'intercommunalité pour une large partie d'entre eux.
- Ainsi, alors qu'on observe un rejet de plus en plus affiché de la voiture dans les centres-villes des métropoles et des grandes villes françaises, le développement et les projets des communes comme celles composant la CC Falaises du Talou doivent maintenir une prise en compte des besoins liés au stationnement et à l'utilisation des voitures individuelles, car c'est ce type de transport qui est finalement le mieux adapté, notamment en raison de sa souplesse.

## IV. Le stationnement

### 4.2. Les difficultés liées au stationnement et relevées sur le territoire

- L'absence de garage, ou encore l'utilisation pour d'autres usages des zones de recul et prévues pour le stationnement sur l'espace privé entraînent un report sur l'espace public et peut donc gêner plus ou moins le passage des autres véhicules. Cela peut même créer dans certains cas des problèmes de visibilité et donc du danger, aussi bien pour les personnes qui se déplacent, comme pour les piétons et riverains. Dans d'autres cas, le stationnement mal maîtrisé sur l'espace public peut gêner l'accès à certains équipements, notamment les écoles aux horaires d'ouverture et de fermeture des établissements.
- Les zones sujettes à la densification (divisions parcellaires, comblement de dents creuses) peuvent elles aussi faire face à une augmentation des difficultés en stationnement. Les nouveaux véhicules arrivés dans les zones concernés peuvent souvent se retrouver stationnés dans la rue, faute de facilité d'accès aux parcelles nouvellement bâties, ou bien soit par facilité pour l'utilisateur. Il s'agit là d'un retour d'expérience intéressant et non négligeable pour les communes qui ont pu connaître une densification urbaine importante depuis quelques années et qui mesurent les impacts « négatifs » sur la circulation routière, l'accès aux parcelles nouvellement bâties et le stationnement des véhicules automobiles.