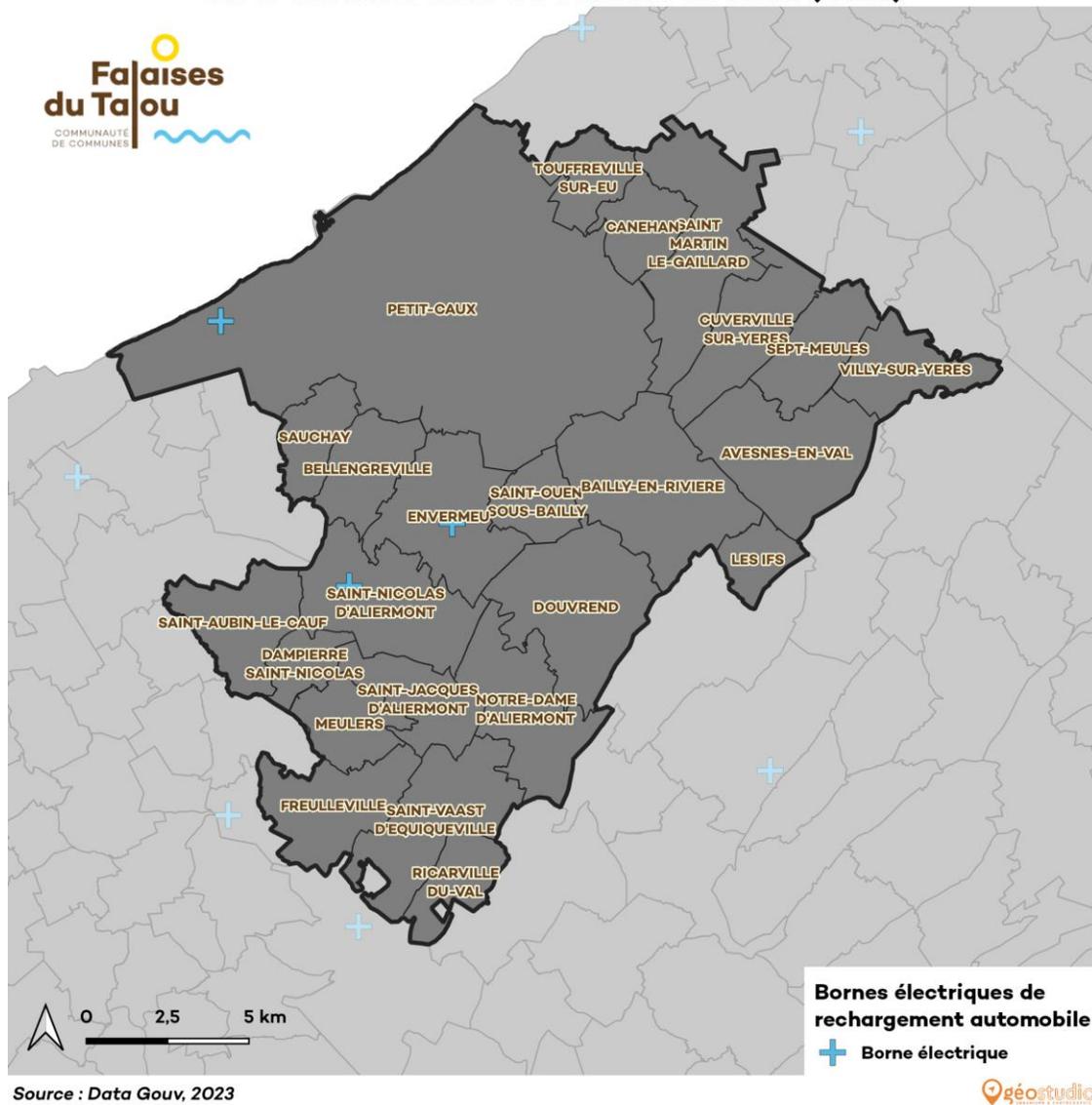


IV. Le stationnement

4.3. Stationnement et bornes de recharge pour véhicules électriques

**Bornes électriques pour automobiles
sur le territoire de la CC Falaises du Talou (2023)**



Source : Data Gouv, 2023

géostudio

- Le stationnement a tendance à muter ces derniers temps pour faire la place à la voiture électrique, notamment par des places spécialement pour ce type de voiture avec des bornes de recharges. On a alors des parkings qui se structurent de plus en plus avec des places normales, des places pour les handicapés et des places avec des bornes électriques.
- On dénombre sur l'ensemble de Falaises du Talou six bornes électriques pour recharger sa voiture. Elles sont localisées sur trois communes du territoire : deux à Envermeu, deux à Saint-Nicolas-d'Aliermont et deux à Petit-Caux. Ainsi, nous constatons que le territoire est peu fourni en bornes de rechargement électrique et que celles-ci se situent uniquement dans les trois grands pôles de l'intercommunalité.
- Les bornes de recharge servent d'appoint pour les usagers. En France selon Enedis (2021), la majorité des recharges se font à domicile (89%) contre seulement 5% sur les lieux de travail. En partant de ces statistiques et en observant la carte ci-contre, on peut dire que la CCFT est peu équipée en borne pour les rechargements d'appoint des usagers.
- Notons également que, de manière générale, la Normandie est assez peu équipée en bornes électriques. En effet, la Normandie fait partie des régions les moins pourvues en bornes électriques, avec seulement 1 737 bornes contre 4 164 pour l'Île-de-France, 3 019 en Occitanie ou encore 2 603 dans la région Grand Est.

V. Dangerosité de circulation routière

- Sans aller jusqu'à parler systématiquement de lieux dangereux, certains axes routiers de la CC Falaises du Talou sont globalement très empruntés quotidiennement. Et dans certains cas, le niveau du trafic routier, ajouté à la vitesse excessive de certains automobilistes, créé des lieux dangereux pour les riverains et usagers, du moins à certaines heures fréquentées de la journée (matin et fin d'après-midi).
- En raison de sa position géographique et du lien important qui se fait avec l'agglomération dieppoise, l'intercommunalité de Falaises du Talou connaît des migrations pendulaires très importantes au quotidien. Un trafic routier qui a tendance à se concentrer sur deux axes en particulier (RD925 et RD920, et dans une moindre mesure sur la RD1314 et la RD149), si bien que la circulation peut y être difficile au début et à la fin de la journée.
- La commune de Petit-Caux apparaît comme la commune où l'on recense le plus de passages automobiles. La RD 925, qui traverse Petit-Caux d'est en ouest est l'axe principal de l'intercommunalité, permettant la liaison entre l'agglomération de Dieppe et de la commune d'Eu, tout en desservant le site électronucléaire de Penly.
- La commune d'Envermeu occupe, quant à elle, le rôle de carrefour routier qui assure une distribution à 360° et qui concentre, notamment, les véhicules empruntant les RD 920 et la RD 149.
- Enfin, la RD 1314 permet de traverser le territoire intercommunal du nord au sud, au départ d'Eu jusqu'à Londinières. De ce fait, elle est relativement empruntée dans les trajets quotidiens d'un grand nombre de personnes.

VI. Le covoiturage

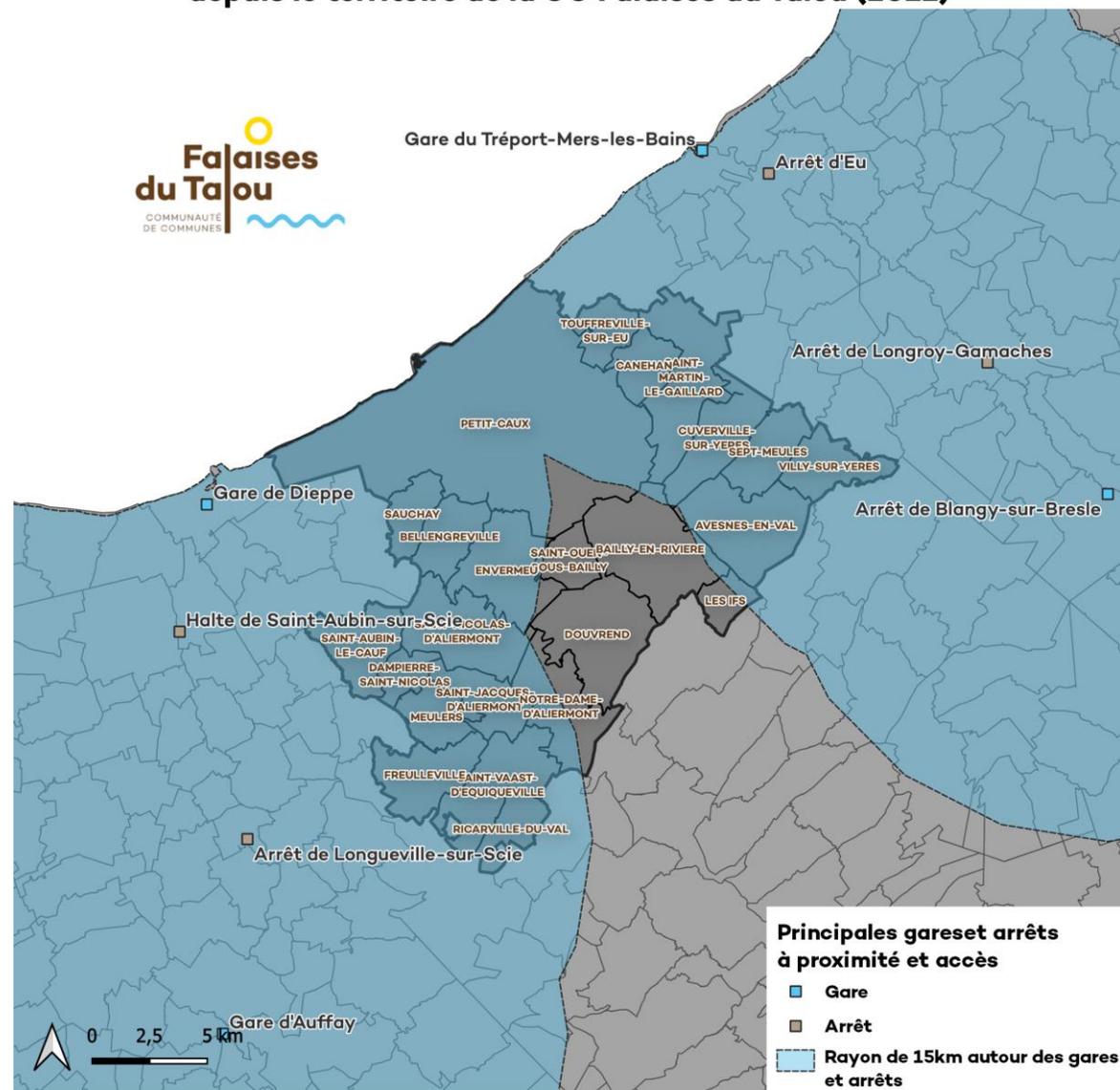
- Le covoiturage est une alternative de mobilité qui se prête facilement au territoire de Falaises du Talou, très concerné par l'utilisation de la voiture et des flux qui vont pour une majorité d'entre eux dans la même direction (vers Dieppe et les autres zones d'emplois majeures du secteur le matin et vers l'intercommunalité le soir).
- Cependant, nous ne recensons aucune aire de covoiturage officiellement indiquée sur l'intercommunalité. Le manque d'espaces ouvertement dédiés au covoiturage peut, par ailleurs, entraîner un report du stationnement de véhicules sur l'espace public, au détriment des riverains ou des commerçants.
- Le carrefour situé au niveau de l'Église Notre-Dame à Envermeu, par son positionnement en tant que point de convergence de la RD 920 et la RD 149, constitue un lieu stratégique pour la création d'une aire de partage des mobilités.
- Il serait également intéressant de réfléchir à la mise en place d'une aire de covoiturage sur le territoire de Petit-Caux à proximité de la RD 925 (notamment à Saint-Martin-en-Campagne). En effet, la RD 925 constitue l'axe de circulation le plus utilisé sur la CCFT. Ainsi, créer une aire de covoiturage au milieu de cette route pourrait grandement diminuer le trafic journalier et donc, les émissions de gaz à effet de serre. Actuellement, les automobilistes pratiquant le covoiturage se donnent rendez-vous sur des zones comme le parking de Ludi'bulle ou encore celui du Ludi'marché sur la commune déléguée de Saint-Martin-en-Campagne et qui constituent des secteurs de passage importants, au bord de la RD925.
- Dans tous les cas, pour qu'ils fonctionnent et soient intéressants pour les usagers, les lieux dédiés au covoiturage doivent se trouver sur les voies les plus empruntées, à des points stratégiques permettant des échanges rapides. Certains grands parkings, comme ceux des grandes surfaces, pourraient éventuellement être mutualisés pour servir la cause du covoiturage.
- L'autopartage peut également être perçu comme une piste à explorer. La CC Falaises du Talou souhaite développer davantage des structures et des actions en faveur du covoiturage et de l'autopartage.

VII. Les transports en commun

7.1. Les lignes de trains

- Concernant les lignes de voies ferrées, la CC Falaise du Talou ne dispose d'aucune gare, ni arrêt pour voyageurs sur son territoire.
- Les gares les plus proches se trouvent à Dieppe et au Tréport. Ces deux gares sont accessibles en voiture en environ 20 à 30 minutes depuis les communes les plus éloignées de l'intercommunalité. Nous pouvons également nous y rendre grâce aux cinq lignes de bus régulières qui sillonnent le territoire intercommunal, comprenant toutes un arrêt desservant la gare de Dieppe et/ou celle du Tréport.
- Nous constatons également la présence de plusieurs arrêts voyageur qui permettent d'accéder aux lignes ferroviaires régulières plus rapidement qu'en rejoignant les gares principales.
- Malgré cela, l'accessibilité des habitants à une gare reste assez difficile de par les distances assez importantes entre certaines communes et les gares à proximité, mais également parce que les bus régionaux n'offrent qu'une fréquence de passage limitée en nombre et en horaires.

Accès aux gares les plus proches depuis le territoire de la CC Falaises du Talou (2022)



Source : BD Topo, 2022

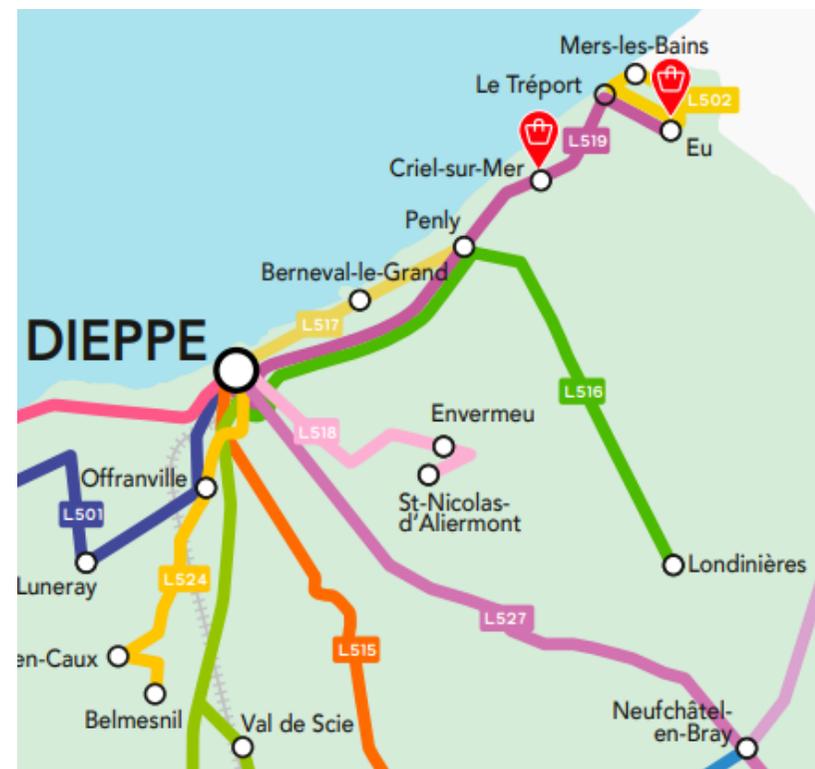
VII. Les transports en commun

7.2. Les lignes de bus réguliers

- Les transports en commun sont assurés essentiellement par les bus du réseau Nomad Normandie. Les lignes de bus 516, 517, 518, 519 et 527 desservent certaines communes du territoire. Les cinq lignes sont au départ de Dieppe. Un certain nombre de communes de la CCFT sont ainsi reliées à l'aire urbaine dieppoise par une ligne de bus Nomad.
- L'ensemble de ces lignes dessert la commune de Dieppe.
- Pour rejoindre le centre-ville de Dieppe depuis une commune membre de la CCFT, le temps peut sensiblement varier selon la commune de départ. En moyenne, le temps de trajet pour rejoindre Dieppe peut varier entre 10 minutes et 1h.
- Ainsi, nous retrouvons les lignes suivantes :
 - **La ligne 516** : qui relie Fresnoy-Folny à Dieppe, en passant par les communes de Londinières, Douvrend, Envermeu, Bailly-en-Rivière, Petit-Caux, Sauchay, Bellengreville et bien d'autres n'appartenant pas à la CCFT. L'intégralité du trajet se fait en environ 1h.
 - **La ligne 517** : qui assure la liaison entre Berneval-le-Grand et Dieppe, en passant par de nombreuses communes déléguées de Petit-Caux (Derchigny, Penly, Saint-Martin-en-Campagne, Belleville-sur-Mer et Bracquemont). L'intégralité du trajet se fait en environ 40 minutes.



Arrêts de bus situés sur la CCFT (source : Géostudio, 2022)



LIGNES RÉGULIÈRES QUOTIDIENNES

- L516 Londinières - Dieppe
- L517 Berneval-Le-Grand - Dieppe
- L518 Envermeu - Saint-Nicolas-d'Alhiermont - Dieppe
- L519 Dieppe - Le Tréport - Eu
- L527 Dieppe - Serqueux - Gisors*

- 📍 Lignes de marché
- +++++ Lignes Nomad Train

Cartographie du réseau de bus régionaux Nomad (source : Site officiel de la Région Normandie, 2023)

VIII. Les modes de déplacements doux

8.1. Les aménagements cyclables

- L'intercommunalité Falaises du Talou est pourvue de nombreux aménagements adaptés aux cyclistes.
- Tout d'abord, nous retrouvons trois itinéraires accessibles uniquement aux modes de déplacements doux (seules les deux premiers conviennent à des déplacements à vélo) :
 - **L'Avenue verte** : une voie douce qui s'étend sur l'extrême ouest du territoire intercommunal et qui passe notamment par Saint-Aubin-le-Cauf, Dampierre-Saint-Nicolas, Meulers Freulleville et Ricarville-du-Val. Cette voie est réservée aux piétons, cyclistes, cavaliers ou personnes à mobilité réduite.
 - **Le chemin vert de Petit-Caux** : une ancienne voie ferrée aujourd'hui réhabilitée en sentier de randonnée. Situé au nord-est de la CCFT, il rejoint la commune de Petit-Caux (Saint-Quentin-au-Bosc) à Eu, en passant non loin de Touffreville-sur-Eu et Canehan.
 - **Le Sentier de Grande Randonnée 21 (GR21 « Falaises et vallées du Pays de Caux »)** : situé au nord du de la CCFT, ce sentier de randonnée balisé de 180 kilomètres s'étend le long de la côte d'Albâtre, du Tréport au Havre. Ainsi, il permet de rejoindre Le Tréport et Dieppe, en parcourant l'intégralité du littoral de Petit-Caux.
- La CCFT bénéficie également de plusieurs pistes cyclables (environ douze kilomètres en cumulé en 2021).
- Ces aménagements restent toutefois situés sur les parties extérieures du territoire et ne permettent pas une desserte transversale de la CCFT. La partie centrale du territoire est ainsi dépourvue d'infrastructures pour modes doux.



Principaux axes doux de la CCFT
(source : Office du tourisme de la CCFT, 2023)

VIII. Les modes de déplacements doux

8.1. Les aménagements cyclables



Voie verte à Saint-Aubin-le-Cauf (source : Géostudio)

- Ainsi, ces aménagements permettent notamment aux cyclistes de se déplacer aisément à travers le territoire de la CCFT et de rejoindre les différents pôles urbains du territoire et à proximité (Dieppe, Eu).
- Cependant, la localisation des pistes dédiées au vélo a tendance à se concentrer dans le nord, l'ouest et l'est du territoire intercommunal comme le montre la carte précédente.
- Pour favoriser l'utilisation du vélo dans les déplacements des habitants de la CCFT, l'intercommunalité souhaite développer les structures dédiées aux cyclistes.

VIII. Les modes de déplacements doux

8.2. La marche à pied



Chemin de randonnée à Notre-Dame-d'Aliermont



Chemins de randonnée à Saint-Aubin-le-Cauf



Chemin de randonnée à Saint-Aubin-le-Cauf



Voie verte à Sept-Meules



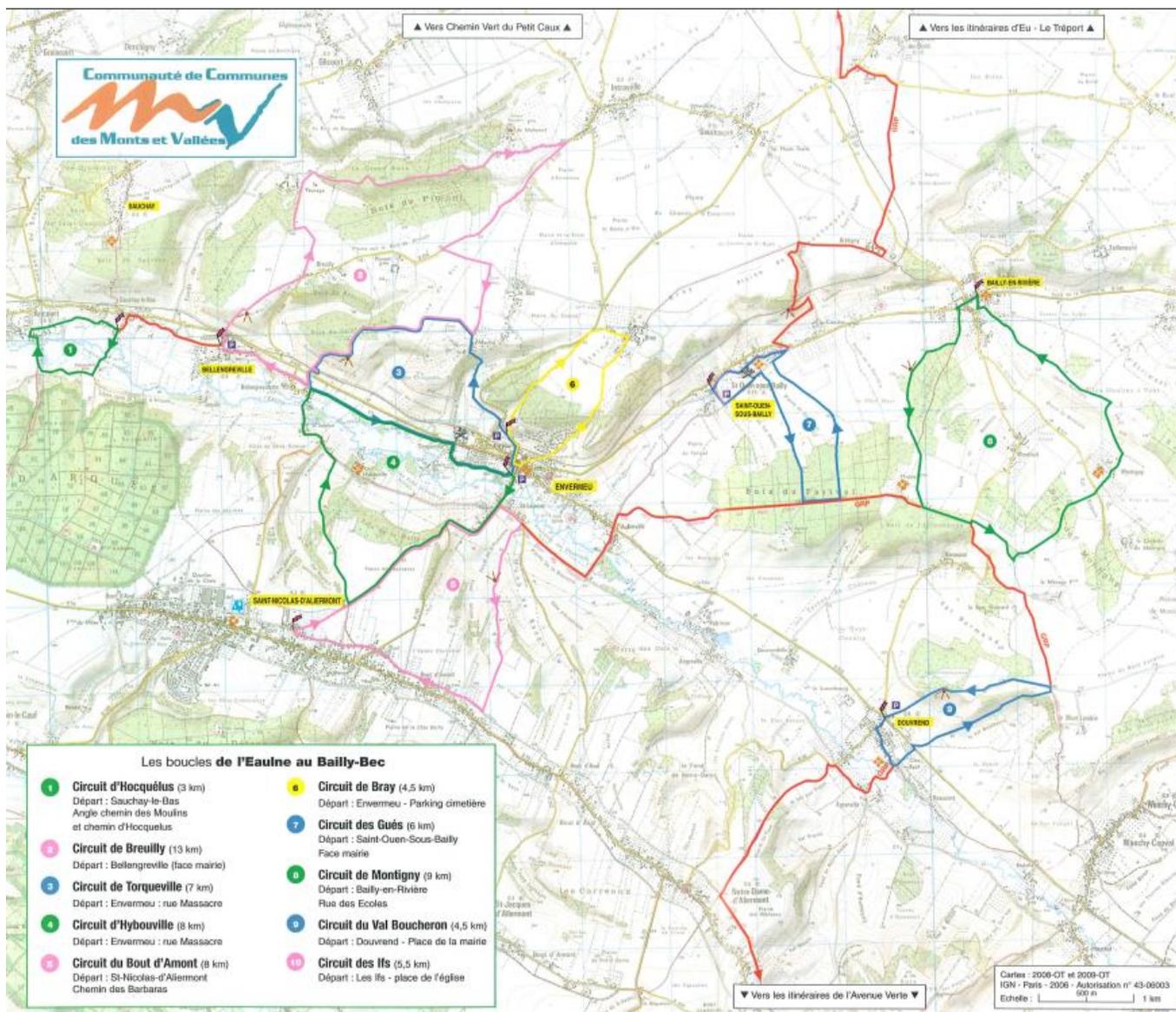
Chemin de randonnée à Freulleville

(source : Géostudio, 2022)

- Ce second mode de déplacement est relativement bien développé sur l'ensemble de l'intercommunalité. En effet, de nombreuses communes du territoire sont équipés d'aménagements particuliers réservés aux déplacements doux, et notamment la marche à pied.
- Nous retrouvons ainsi les itinéraires partagés de grandes envergures précédemment cités, qui conviennent aux cyclistes aussi bien qu'aux piétons : l'Avenue verte, le chemin vert du Petit-Caux et le GR21.
- Le tracé du GR21 est toutefois menacé par endroit par le recul de la falaise et les risques d'éboulements. Certaines parties ont ainsi été fermées au public qui doit se reporter sur des sentiers ou routes voisines avant de retrouver le tracé du GR. Une réflexion devra s'engager dans les années à venir quant à la prise en compte du recul du trait de côte et le devenir du tracé du GR21.
- A cela s'ajoute de nombreux circuits de randonnées : 33 boucles de petites randonnées pédestres, allant de 3 à 17 kilomètres, répertoriées sur le territoire de Falaises du Talou.
- Enfin, la CC Falaises du Talou étant un territoire rural, il existe de nombreux chemins communaux qui permettent aux habitants de se déplacer à pied au sein des communes de l'intercommunalité.

VIII. Les modes de déplacements doux

8.2. La marche à pied



Circuits de randonnées
(source : Office du tourisme de la CCFT, 2023)

- Ainsi, comme pour les aménagements cyclables, le territoire présente un réseau relativement bien développé en termes de déplacements à pied qui couvre une grande partie de la CCFT.
- Cependant, nous constatons tout de même que le centre et le sud du territoire intercommunal est largement moins équipés en chemins pédestres que le reste de la CCFT.
- A noter que l'intercommunalité travaille actuellement sur un schéma simplifié des mobilités douces, la numérisation de ses plans de réseaux, ainsi que sur un atlas de la biodiversité dont l'échéance est attendue pour le mois d'août 2023.
- Ainsi, la CCFT affiche une grande volonté de développer davantage les mobilités douces au sein de son territoire.

IX. Mobilités et déplacements : synthèse et enjeux

9.1. Constats et enjeux

ATOUS

- ❑ Des stationnements en quantité suffisante dans la plupart des villages ruraux
- ❑ Un réseau de pistes cyclables qui s'appuie sur des axes bien identifiés
- ❑ Une volonté affichée de poursuivre le maillage du territoire par la création de nouvelles mobilités douces
- ❑ Un GR qui longe entièrement le littoral et participe au tourisme et au bien-vivre sur le territoire
- ❑ Un réseau de ligne de bus qui dessert une grande partie du territoire et un service de transport à la demande gratuit pour les habitants de la CCFT
- ❑ Un plan de mobilités est en cours de conception sur l'intercommunalité

POINTS DE VIGILANCE

- ❑ Un trafic routier journalier très important sur certains axes routiers, en particulier sur la RD 925.
- ❑ Un projet de développement du CNPE dont les impacts devraient être importants en matière de mobilités
- ❑ Des axes est-ouest et nord-sud très empruntés, y compris au sein des petits villages, avec une dangerosité qui s'accroît en début et fin de journée
- ❑ Des problèmes de stationnement pour les véhicules automobiles dans les zones densément bâties et les cœurs anciens des villages, en particulier en zone littorale
- ❑ Des transports en commun insuffisamment efficaces pour apporter une alternative crédible à la voiture
- ❑ Une absence totale d'aires dédiées au stationnement de véhicules pour le covoiturage
- ❑ Un territoire qui compte peu de bornes de recharges pour véhicules électriques
- ❑ Certains passages dangereux pour les cyclistes et une signalisation qui reste à améliorer
- ❑ Des stationnements pour vélos et cycles encore insuffisants pour faciliter les usages réguliers
- ❑ Un tracé du GR21 menacé par endroits par le recul du trait de côte et les risques d'éboulements de falaise

IX. Mobilités et déplacements : synthèse et enjeux

9.1. Constats et enjeux

ENJEUX

- Sécuriser la vie des riverains dans les cœurs de villages vis-à-vis du trafic routier
- Améliorer la sécurité autour des pistes cyclables, renforcer la signalétique et la communication autour des déplacements à vélos
- Anticiper les conséquences du projet d'EPR sur les mobilités quotidiennes et la capacité des habitants à accéder aisément aux services et équipements de proximité à toute heure de la journée
- Accroître l'offre en stationnement pour les véhicules à moteur dans les zones qui en ont besoin, en développant un maillage cohérent, par « petites touches », sans tomber dans la création de grands parkings qui dénaturent les cœurs urbains et participent aux îlots de chaleur – savoir mutualiser les besoins en stationnements pour limiter les emprises
- Penser des espaces de stationnements qui intègrent les problématiques liées au changement climatique et aux risques naturels (infiltration des eaux pluviales, revêtements qui limitent la restitution de chaleur, ...)
- Veiller à ce que le développement urbain et la densification des zones bâties n'entraînent pas de problèmes de stationnement et de circulation supplémentaires (savoir jauger des capacités en stationnement des zones « à densifier »)
- Augmenter l'implantation de bornes de recharges pour véhicules électriques
- Porter des actions concrètes pour réduire significativement l'usage « solitaire » des véhicules automobiles : rendre le covoiturage facile à pratiquer pour les usagers, faire des transports en commun une véritable alternative à la voiture, notamment pour les échanges quotidiens avec l'agglomération de Dieppe
- Développer le réseau de pistes cyclables en visant un maillage beaucoup plus équilibré à l'échelle du territoire tout entier
- Multiplier les capacités de stationnements pour les cycles et permettre aux usagers de se stationner au plus près des lieux fréquentés

