

Développer les mobilités actives au sein de Terroir de Caux :

Proposition d'étude sur l'axe Tôtes – Auffay Val de Scie.



Par

DELESCLUSE Timothée -

Chef de Projet Société Française de Santé Publique France

GAUDU Antonin

Infirmier Anesthésiste C.H. Dieppe

Ambassadeur des Objectifs de Développement Durable

Table des matières

Développer les mobilités actives au sein de Terroir de Caux :.....	1
Proposition d'étude sur l'axe Tôtes – Auffay Val de Scie.....	1
Constat.....	3
Un axe structurant du Terroir de Caux : Val de Scie - Tôtes	5
Des solutions existent :.....	7
Annexes :	13

Constat

La marche et le vélo offrent des bénéfices multiples (santé, environnement, budget, autonomie) et concernent tant les zones urbaines que rurales. Le manque d'infrastructures sécurisées demeure le principal frein à leur pratique, nécessitant des aménagements adaptés pour encourager ces mobilités. La Fédération des usagers de la bicyclette (FUB) préconise 100 000 km d'infrastructures cyclables pour une France réellement cyclable.

Ces modes de déplacement présentent plusieurs avantages :

- **Économiques** : Les déplacements à vélo ou à pied sont bien moins coûteux que ceux en voiture. De plus, leur développement peut favoriser la création d'emplois liés à l'entretien ou à la location de matériel.
- **Écologiques** : Ils réduisent les nuisances sonores et les émissions de gaz à effet de serre.
- **Sociaux** : La marche et le vélo renforcent les liens entre les membres d'une famille ou d'un club sportif, favorisent le dépassement de soi et luttent contre l'isolement.
- **Sanitaires** : Ces pratiques contribuent à réduire les risques de maladies cardiovasculaires. En outre, les interactions avec la nature qu'elles impliquent améliorent le bien-être, et ce, à tous les âges.
- **Soutenus par un tissu associatif** : Des clubs de sports (Auffay Running Club, CycloClub tôtés) aux associations de promotion du vélo (Dieppe à Vélo, Association Sabine...), ces enjeux animent et mobilisent des acteurs.



Actuellement, le Terroir de Caux se situe encore dans la moyenne basse des déplacements actifs :

- **À vélo** : seulement 0,7 % de la population se déplace à vélo, contre 1,5 % en Seine-Maritime et en Normandie.
- **À pied** : 2,9 % de la population se déplace à pied, contre 5,8 % en Seine-Maritime et en Normandie.

Le récent diagnostic réalisé auprès de la population dans le cadre de l'élaboration du plan de mobilité simplifié met en évidence ces constats. Il révèle pourtant une forte attente des usagers pour le développement des modes doux, comme la marche et le vélo¹. Une augmentation de la part de ce type de déplacement au détriment de la voiture serait un objectif louable.

A VÉLO



74%

des répondants sont prêts à se déplacer plus régulièrement à vélo



Les principaux freins à se déplacer à vélo sur le territoire ?

- 1- Les routes peu sécurisées, jugées trop dangereuses (42%)
- 2- Peu d'aménagements cyclables autour du domicile (40%)
- 3- Les distances trop longues (18%)



Le rapport du plan de mobilité simplifié présente comme l'axe 2 le développement de la mobilité douce et notamment à travers deux axes :

Axe 1 : Renforcer et valoriser l'intermodalité sur les aires de covoiturage et gare

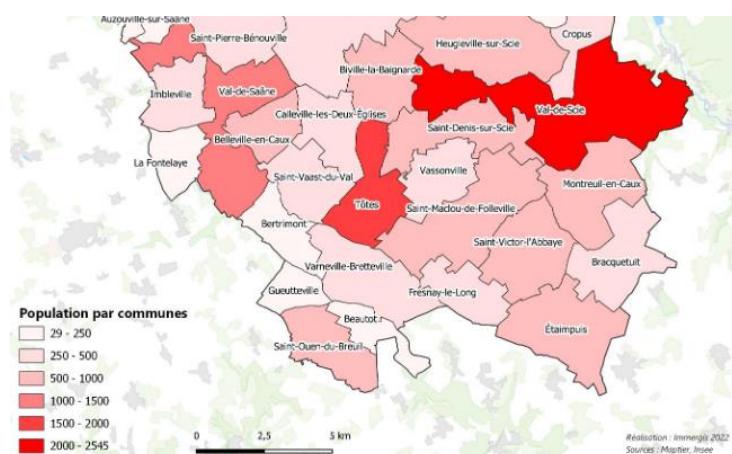
Axe 2 : Modes doux : développer les infrastructures et améliorer la sécurité des infrastructures et améliorer la sécurité des infrastructures existantes

Créer un réseau cyclable cohérent qui prend en compte les priorités d'aménagements	Définir un écosystème vélo à l'échelle de l'intercommunalité Mailler le territoire d'axes cyclables hiérarchisés Définir la stratégie partenariale de la mise en œuvre	Très forte	€ € €	Région Normandie CD76 Communes
--	--	------------	-------	--

¹ Plan de Mobilité Simplifié de Terroir de Caux - <https://www.terroirdecaux.fr/vivre-ici/le-developpement-durable/la-mobilite/>

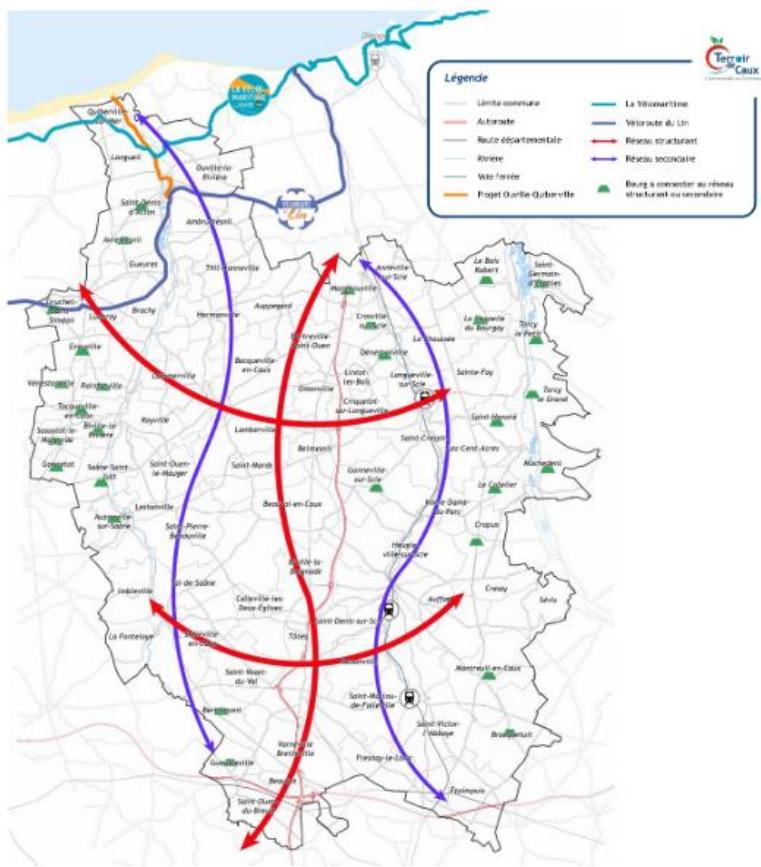
Un axe structurant du Terroix de Caux : Val de Scie - Tôtes

Au regard du rapport du plan de mobilité simplifié (PMS) l'analyse des flux montre l'importance de cet axe avec l'un des flux les plus importants (80 personnes). La gare d'Auffay représente la fréquentation la plus importante du territoire.



Un aménagement de mobilité douce sur cet axe disposerait de plusieurs avantages significatifs :

- **Desserte élargie** : Il traverse des zones densément habitées, notamment Écrepigny, Beuville, le Bois du fil offrant un accès direct à un grand nombre de foyers.
- **Connexion inter-villages sécurisée** : En évitant la nationale, il permet de relier deux bourgs, tout en offrant une alternative sécurisée pour les déplacements locaux. C'est débuter une continuité cyclable entre la vallée de la Scie et la vallée de la Saâne comme préconisé dans le PMS.
- **Balade, loisirs, Tourisme** : A Tôtes et Vassonville voie bordée de plantations récentes à proximité du gymnase et du stade. A Auffay et Saint Denis sur scie possibilité d'une boucle de 4.2 km par un chemin rejoignant l'église de Saint Denis sur scie. Relier ensuite la vallée de la Saâne à partir de Tôtes.
- **Accès stratégique** : Trajet utilitaire permettant aux populations de rejoindre la gare, des parkings de covoiturage, les équipements sportifs et scolaires, différents commerces et zones artisanales.



- **En résonnance avec le cadre législatif :** Du niveau international au local, ce type de projet rentre dans l'agenda 2030 des Objectifs de Développement Durable avec notamment au niveau national les annonces récentes de maintien du Plan Vélo², au niveau régional avec le volet Mobilités du CPER 2023-27³, et plus localement le projet SERM de la métropole de Rouen qui permet d'analyser les flux entre Rouen et les territoires environnants⁴

² Plan vélo : <https://www.info.gouv.fr/actualite/le-plan-velo-et-marche-2023-2027-est-lance>

³ <https://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr/soutenir-le-developpement-du-velo-r1127.html>

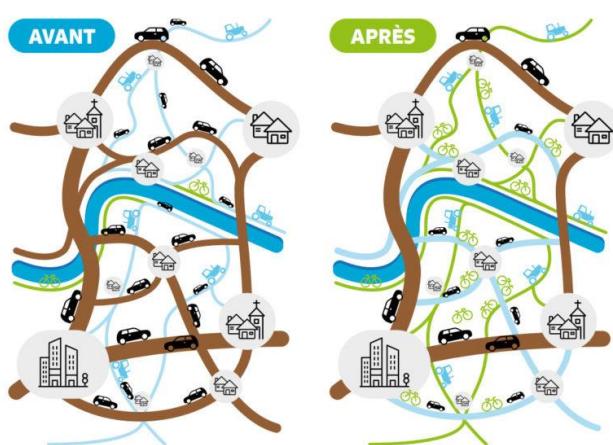
⁴ <https://www.metropole-rouen-normandie.fr/presse/2024/lancement-de-la-phase-de-prefiguration-du-projet-de-serm-de-rouen-58428>

Des solutions existent :

Dans un contexte de restrictions budgétaires et de lutte contre l'artificialisation des sols, la requalification de voies routières peu fréquentées (voies à faible trafic) en itinéraires accessibles aux piétons, vélos mais aussi pour une desserte locale (tracteurs, riverains) apparaît comme une solution stratégique. La viabilisation de chemins agricoles restreinte aux piétons, vélo, trottinettes avec la possibilité de passage des engins agricoles permet de créer des voies en site propre. La confection de voies en bordure de route reste une possibilité quand une autre alternative n'est pas possible, car moins sécuritaire et moins agréable pour les usagers.



Pour cela nous avons identifié plusieurs types de voies adaptées à la création de l'axe Tôtes-Auffay Val de Scie.



1. Les voies à faible trafic

Elles sont définies comme des routes accueillant un volume de trafic motorisé relativement bas, c'est-à-dire des routes alternatives à des voies plus fréquentées par les véhicules motorisés. Certains itinéraires cyclables en France utilisent déjà ce type de routes peu fréquentées par les véhicules motorisés pour relier des voies vertes ou des pistes cyclables entre elles. Ces routes peuvent, par la suite, faire l'objet d'une restriction de trafic de transit ou d'une requalification en voie verte. Cette déclassification ou requalification permet d'assurer la sécurité des cyclistes, notamment en abaissant la vitesse effective à 50 ou 30 km/h et en limitant l'accès aux poids lourds, aux non-riverains et/ou aux non « ayants droit ».



Figure 1: Exemple d'aménagement

C'est par exemple ce qui s'est fait chez des voisins proches, dans le département de la Manche : un réseau cyclable de 736 km a été conçu, dont 266 km sur des voies requalifiées, optimisant le budget tout en réduisant l'usure des routes. Attention, si ces voies offrent un fort potentiel, elles ne remplacent pas les aménagements en site propre, nécessaires pour les zones à trafic dense ou les itinéraires les plus directs.

2. Aménagement en bord de chaussée

L'aménagement en bord de chaussée est parfois nécessaire en bordure de route à forte densité de trafic. Elle peut permettre de relier des points stratégiques.

Il existe différents aménagements possibles en l'éloignant des chaussées, en mettant en place des dispositifs de retenue homologués “renfort routier” ou encore des séparateurs physiques moins sécuritaires.



3. Les voies en site propre

Voies idéales permettant à l'usager de se sentir totalement en sécurité, elles permettent la pratique d'activités sportives ou de balades autant que la fonction de déplacement utilitaire. La viabilisation de voies préexistantes tels que les voies agricoles permet de réduire fortement leur cout. L'aménagement labellisé "voie verte" permet de solliciter différents fonds spécifiques.

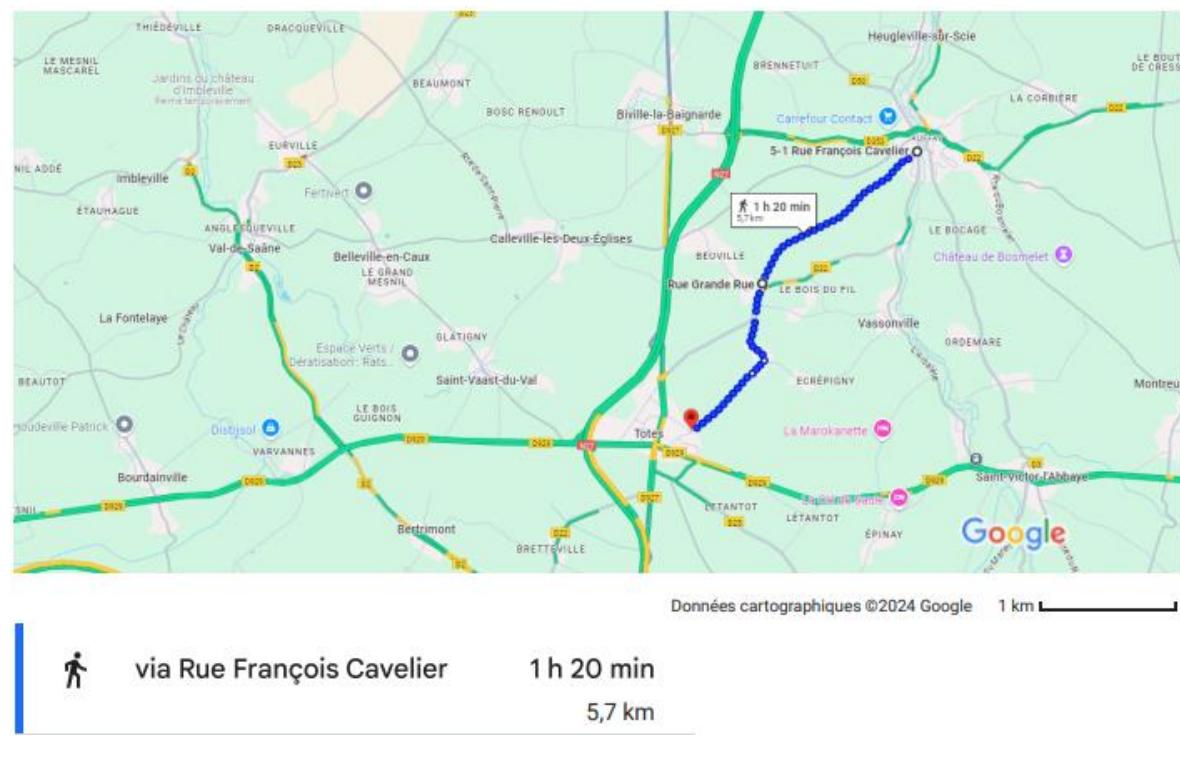


Propositions d'aménagement de l'axe Tôtes - Val de Scie

Nous nous proposons ici d'étudier l'axe permettant de relier deux bourgs principaux du terroir de Caux distant d'environ 6km via deux propositions alternatives :

Itinéraire A: Tôtes > Auffay (Via Vassonville/Saint Denis sur scie)

- **Requalification des routes suivantes : route d'Écrepigny, route du Colombier, rue François Cavelier en routes à restriction de trafic.**
- Ces zones ne peuvent être totalement interdites aux véhicules motorisés en raison de la desserte des habitations, mais la mise en place d'une signalisation adaptée et de limitations de vitesse constitue une solution appropriée.
- **Viabilisation de la continuité de la rue François Cavelier en voie en site propre.**
- **Aménagement en bord de chaussée au niveau du carrefour avec la route du Brise-Cailloux pour relier les deux voies mentionnées précédemment.**



Itinéraire B: Tôtes > Val de Scie(Via Départementale)

- Aménagement en bordure sur la D22.
- Aménagement en voie partagée sur la Grande Rue à Saint-Denis-sur-Scie et sur la rue François Cavelier.
- Création d'une voie en site propre reliant le hameau de Beuville à la rue François Cavelier à Auffay – Val-de-Scie.



via Rue François Cavelier 1 h 14 min
5,3 km

Les détails sont annexé 2.

Conclusion

Ce document vise à soutenir l'initiative des élus et agents du territoire en inscrivant les mobilités actives à l'agenda des politiques locales.

Nous souhaitons mettre en lumière l'importance de la promotion du vélo et de la marche, en soulignant leurs effets bénéfiques, et proposer l'étude de l'aménagement d'un axe spécifique, en cohérence avec la structuration des flux et les attentes des habitants du territoire de Caux.

Nous sommes conscients que cette solution doit s'accompagner d'un ensemble d'autres actions, soulignées dans le Plan Mobilité, telles que :

- La sensibilisation des habitants à ces enjeux ;
- L'offre de services complémentaires (location de vélos, etc.) ;
- La mise en place d'une signalisation adaptée.

L'objectif est avant tout de démontrer que, comme dans d'autres territoires voisins⁵, nous restons disponibles et mobilisés pour accompagner nos élus dans cette dynamique positive.

⁵ Nous pensons notamment :

- à l'association "DIEPPE and Co à Vélo" <https://www.dieppeavelo.fr/>
- la récente mobilisation du réseau Alternatiba pour un aménagement entre la gare de Longuerue Vieux Manoir et les bourgs alentours (<https://x.com/EffetdeSerre76/status/1883082163496890509>)
- Le soutien par l'association Sabine aux victimes de violences routières provoquant la mort d'une jeune femme à Rouen <https://www.ouest-france.fr/societe/faits-divers/cycliste-tuee-a-rouen-entre-300-et-400-personnes-lui-ont-rendu-hommage-e54835d6-d59a-11ef-9f15-a590324b2b1e>

Annexes :

Solution 1/ Détails des aménagements et kilométrage

Voie partagée sur 2.2km



Piste cyclable sur 550m



Voie en site propre 2.7km



Voie partagée sur 350m



Annexe 2/

1km d'aménagement en bordure.



1.3 km de voie partagée



Voie en site propre 2.7km



Voie partagée sur 350m



