



DIAGNOSTIC URBAIN

Au fil des années, les constructions façonnent et font évoluer le paysage, elles sont d'autant plus impactantes lorsqu'elles sont situées sur la plaine et/ou en entrée de bourg.

Les analyses de la consommation foncière des dix dernières années, du potentiel de densification et des entrées de bourg permettent de souligner les tendances actuelles pour mieux les appréhender et de calibrer les futurs de développement.

Quel diagnostic urbain pour la CCPAVR ?

A. Formes urbaines

Entités bâties

Toutes les communes du territoire de la CCPAVR possèdent un bourg, de taille variable. Le reste du territoire des communes, comprenant espaces agricoles et naturels, est ponctué par des espaces bâtis plus ou moins organisés que l'on nomme « écart ». C'est sur ces « écarts » qu'il est intéressant de réaliser une qualification entre « villages », « hameaux » et « habitat isolé ». Cette qualification se fait ici au regard de critères objectifs : nombre d'habitations, présence actuelle ou passée de bâtiments, espaces publics, témoignant de la vie de village (commerce, communs, chapelle...), continuité du bâti, caractéristiques du bâti, etc.

Pour cela, il est important de bien définir les entités bâties sur le territoire : le centre-ville de Pont-Audemer, les centres-bourgs, les écarts (hameaux sans possibilité d'évolution ou ceux susceptibles d'évoluer et constructions isolées). On distingue plusieurs formes urbaines sur le territoire de la Communauté de communes en fonction des caractéristiques des constructions, du parcellaire, du mode d'occupation des sols et des fonctions du bâti. Ces formes urbaines présentent une certaine homogénéité bien qu'elles soient présentes sur plusieurs secteurs du territoire.

Le centre-ville de Pont-Audemer : une forme urbaine singulière sur la CCPAVR

Le centre-ville de Pont-Audemer présente des particularités singulières sur le territoire. Le bâti est très dense ; les modes de construction sur chaque parcelle sont similaires : un bâti encerclant une cour intérieure, des constructions en alignement à la voirie, des constructions mitoyennes, des immeubles comprenant trois à quatre niveaux avec généralement une cellule commerciale au rez-de-chaussée.



Rue de la République, Pont-Audemer

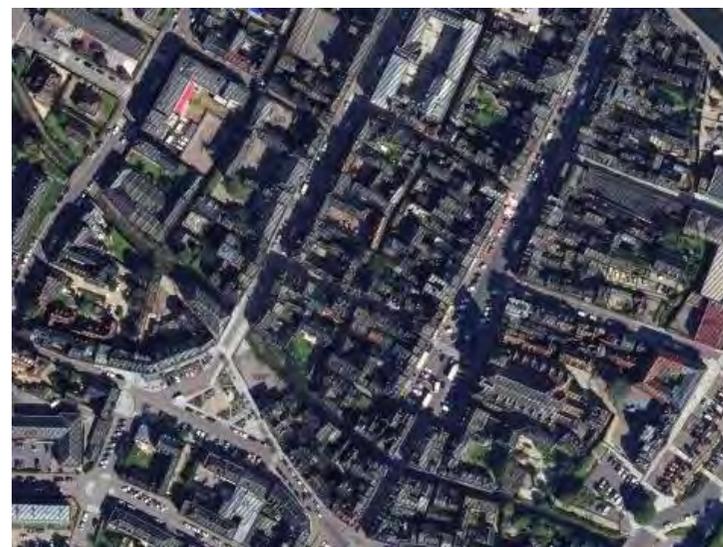


Photo aérienne du centre-ville de Pont-Audemer

Les centres-bourgs et villages

Toutes les communes possèdent un centre bourg. Leur taille est variable, certain centre est composé de cinq à six constructions, tandis que d'autres forment une unité plus importante. Dans l'imaginaire, les centres-bourgs sont des lieux de vie locale mais ils peuvent parfois être défaits de tout commerce ou service hormis la Mairie et l'Eglise. De manière générale, les constructions sont anciennes, aux qualités architecturales traditionnelles de Normandie (colombage, chaumières), les constructions sont implantées en alignement de la voirie, sans recul ou alors implantées perpendiculairement à la voirie avec un léger recul. Le végétal y est très présent : les clôtures, les parcelles arborées, etc. Les rez-de-chaussée ne sont pas consacrés à des activités économiques, contrairement au centre-ville de Pont-Audemer.



Photo aérienne du centre bourg à Condé-sur-Risle

Il existe plusieurs morphologies urbaines des centres bourgs, liées à l'histoire agricole du territoire.

- **Les villages rues** se sont développés le long d'un axe de circulation. Dans ces villages, le découpage des parcelles s'est fait perpendiculairement à l'axe. Les maisons ont été implantées le plus souvent à l'alignement montrant à la rue leur façade ou leur pignon suivant l'orientation (pour préserver les jardins au sud par exemple), suivant la vue (au bord d'un cours d'eau, pour avoir une vue), ou suivant les nuisances (route bruyante, la façade principale se détourne de la rue pour ne montrer que son pignon).



Photo aérienne du centre-bourg à Triqueville et à Brestot



Photo aérienne du centre bourg de Bonneville-Aptot

L'église, qui est un élément de repère du fait de son clocher, puis la mairie construite plus récemment donnent symboliquement l'équivalent d'un centre. Les commerces et les équipements publics sont généralement implantés le long de l'axe.

- **Les villages-tas** présentent une urbanisation très regroupée, généralement autour de l'église ou du lieu central du village. Leur structure est dense, ménageant peu de vues depuis l'intérieur du village, mais pouvant donner des silhouettes urbaines de qualité dans le grand paysage. Les villages-tas de la vallée de la Risle présentent la particularité d'une végétation dense : grandes parcelles arborées, clôtures végétales. La trame viaire et l'implantation des constructions sont des éléments caractéristiques.



Photo aérienne du centre bourg de Freneuse-sur-Risle

- **Les villages tentaculaires** sont formés d'un noyau de constructions regroupées, généralement autour de l'église ou du lieu central du village, et de constructions le long de plusieurs routes qui partent de chaque côté du noyau central, en forme d'étoiles ou de tentacules.



Photo aérienne du centre bourg de Thierville

Ces formes d'habitat focalisent une part importante des enjeux de maîtrise quantitative et qualitative du développement urbain actuel, en raison des potentiels impacts négatifs : discontinuités urbaines, ruptures d'échelle avec les tissus anciens, fortes consommations d'espaces agricoles du fait des densités bâties et du mitage générés, banalisation et perte d'identité des paysages ruraux, fragilisation des centres-bourgs par concurrence et éloignements dans l'accueil de nouveaux habitants.

Les zones commerciales, industrielles et artisanales

Quelques zones artisanales, commerciales et tertiaires sont implantées sur le territoire, essentiellement à Pont-Audemer, Saint-Germain Village et Fourmetot. Ce tissu bâti est singulier, il est composé de constructions de grande taille, accompagnée d'un parking de grande capacité pour les zones commerciales et d'une capacité inférieure pour les zones artisanales et industrielles.



Zone artisanale les Cabarets à Fourmetot



Zone commerciale et industrielle à Pont-Audemer

Les écarts

Le territoire de la CCPAVR est composé de nombreux écarts, entendons par écarts, hameaux et constructions isolées ; cette particularité est partagée sur l'ensemble du département.

La notion de hameaux dans le PLUi a été définie à la fois au regard de la circulaire UHC/DU1 n°2006-31 du 14 mars 2006, relative à l'application de la loi littoral, mais aussi des particularités propres aux territoires ruraux de la CCPAVR.

- **Les hameaux :**

« Un hameau est un petit groupe d'habitations (une dizaine ou une quinzaine de constructions au maximum), pouvant comprendre également d'autres constructions, isolé et distinct du bourg ou du village. On reconnaît qu'une commune peut être composée d'un ou de plusieurs villages et de plusieurs hameaux.

Il n'est nullement nécessaire, pour qu'un groupe de constructions soit qualifié de hameau, qu'il comprenne un commerce, un café ou un service public. Mais, à l'inverse, l'existence de tels équipements ne suffit pas à estimer qu'on est en présence d'un hameau ou d'un village : une auberge isolée, par exemple, ne constitue pas un hameau.

Ce qui caractérise le hameau, c'est une taille relativement modeste et le regroupement des constructions. La taille et le type d'organisation des hameaux dépendent très largement des traditions locales et aucune définition générale et nationale ne peut y être apportée.

En CCPAVR, les hameaux sont situés à l'écart du centre bourg, de taille variable, comprenant une huitaine constructions à plus d'une quinzaine. Les constructions sont implantées en retrait de la voirie, sur de grandes parcelles, arborées et végétales. Ces constructions présentent des

caractéristiques architecturales hétérogènes et hétéroclites, allant de la maison au toit de chaume traditionnelle en colombage à des constructions plus récentes.



Hameau des Coudraies à Freneuse-sur-Risle – Hameau à Triqueville

- **Constructions isolées**

L'habitat isolé est constitué d'une ou quelques habitations. Ne relevant ni du hameau ni du centre-bourg, le cas à part de la construction isolée (maison d'habitation, ferme, manoir, etc.) mérite également d'être cité. Ces constructions isolées sont nombreuses sur le territoire de la Communauté de communes Pont-Audemer Val de Risle.

Il peut être constitué du siège d'une exploitation agricole unique. Les grandes fermes isolées sont perçues comme des îlots qui ponctuent l'espace agricole. Bâtiments d'exploitation et d'habitation sont regroupés dans un espace limité et se lisent comme un tout. Leur extension reste très modérée et assez cohérente la plupart du temps.

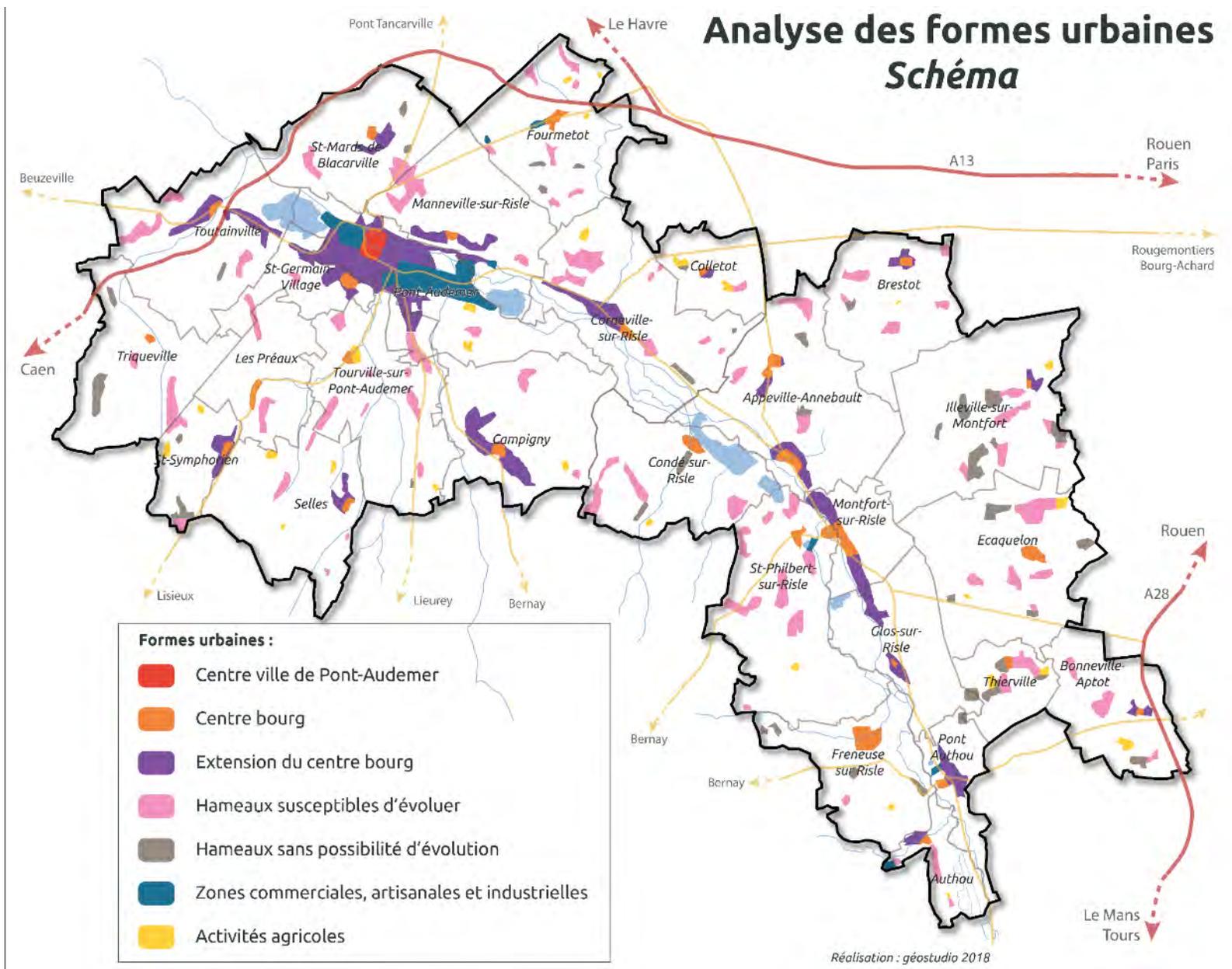


Constructions isolées à Triqueville



Constructions isolées à Saint-Symphorien

Analyse des formes urbaines Schéma



Les constructions isolées n'apparaissent pas sur ce schéma.

Les densités résidentielles

Methodologie :

Les densités résidentielles découlent de l'exploitation des données INSEE sous la forme de « carroyage » : le territoire national est découpé en carreau de 200m sur 200m, de nombreuses données sont recueillies à cette fine échelle, notamment la donnée qui nous intéresse ici : le nombre d'habitants. Le nombre d'habitants par 200m x 200m est ensuite divisé par le nombre de personnes par ménage en moyenne par commune. Ce calcul, bien qu'approximatif nous permet d'obtenir une densité résidentielle par 200m x 200m.

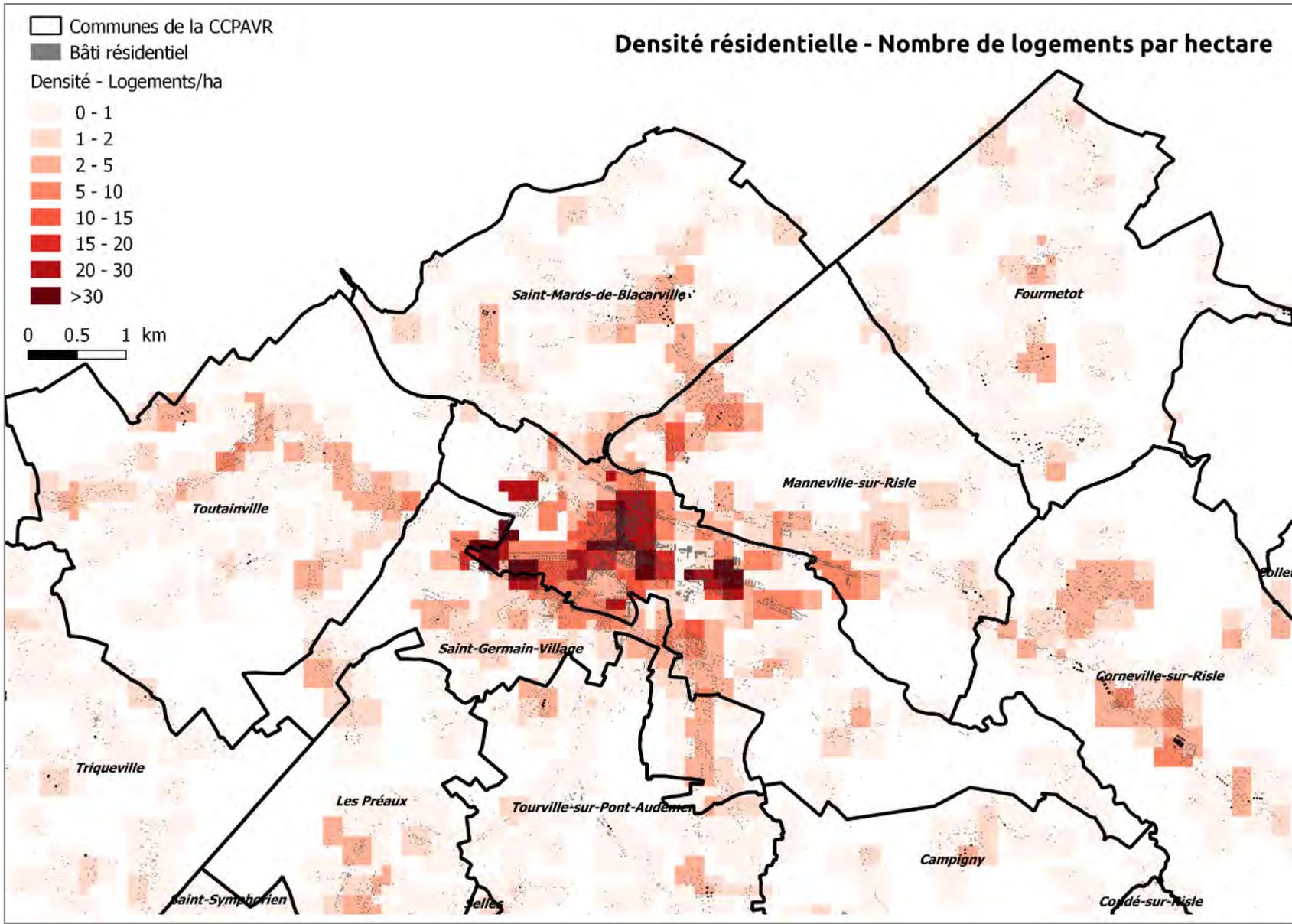
La densité obtenue est une densité brute, à laquelle il convient de retirer 20% afin d'obtenir une densité nette, habituellement employée par les élus de Pont-Audemer Val de Risle. Ces 20% correspondent aux espaces publics : voiries, stationnement, espaces verts, sente piétonne, etc.

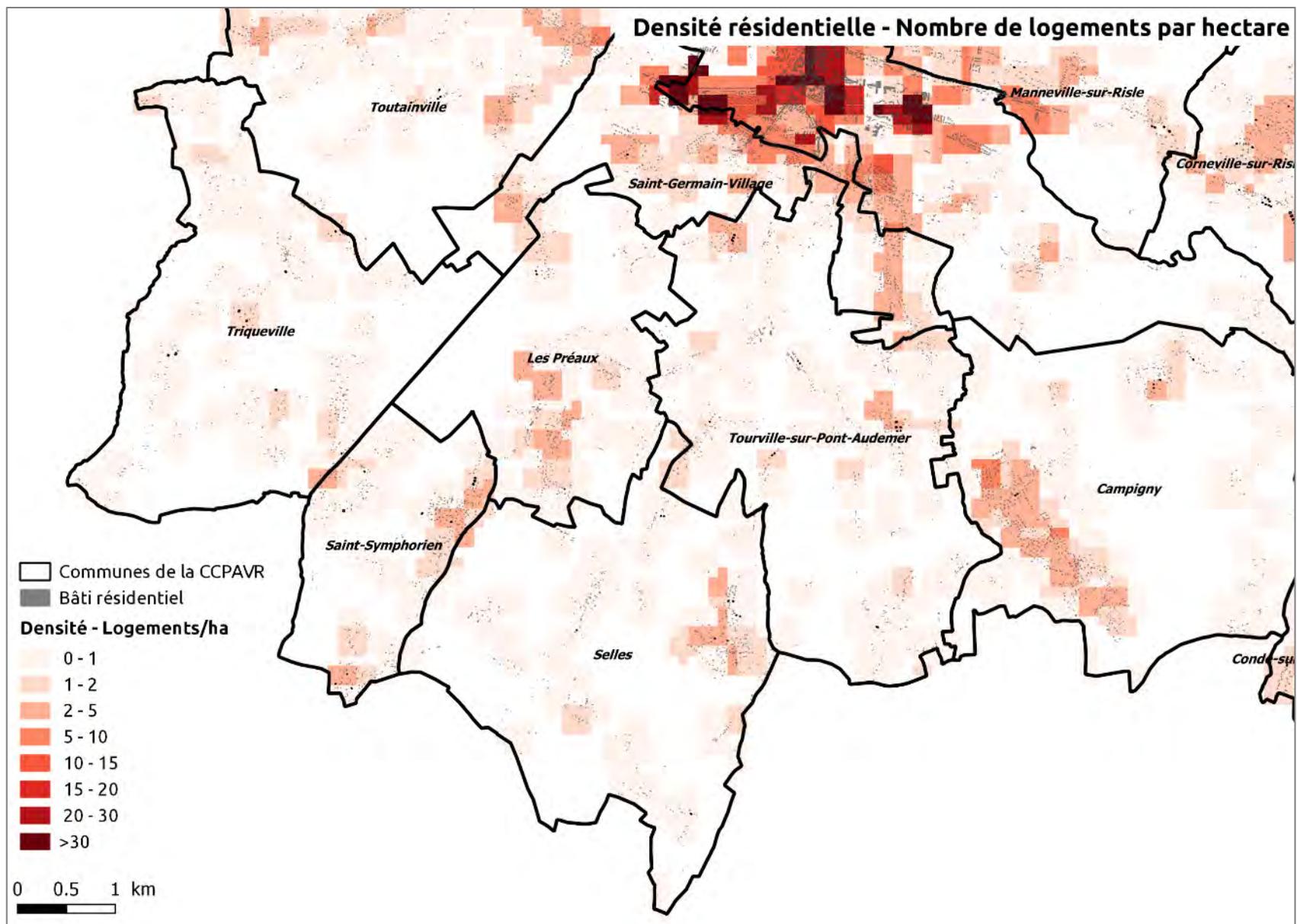
Les densités en CCPAVR

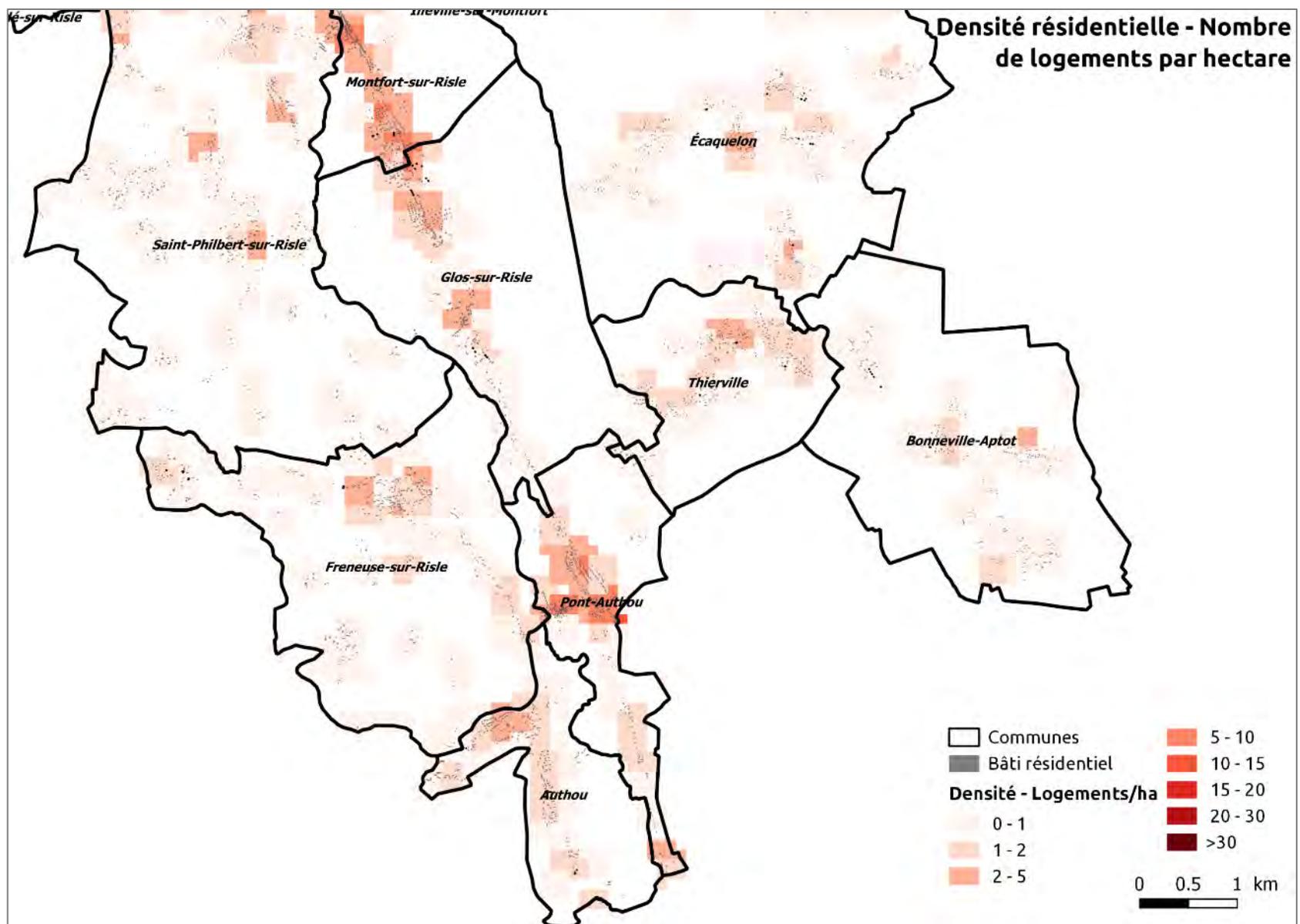
Sans surprise, les densités sont variables sur l'ensemble du territoire de la CCPAVR. Les secteurs les plus denses sont situés au centre-ville de Pont-Audemer et également aux Bâquets (quartier Europe) et à la Passerelle. Ces deux quartiers sont caractérisés par des immeubles à étages (pouvant aller jusqu'à une dizaine) entourés d'espaces publics (parkings et espaces verts). Les densités résidentielles varient entre 15 logements par hectares et plus de 60 logements par hectare sur ces secteurs.

Les centres-villes de Montfort-sur-Risle et de Pont-Authou arrivent en deuxième position et ont une densité supérieure au reste du territoire.

Sur les autres communes, les densités brutes sont plus faibles, et sont comprises entre 1 à 12 logements par hectare. Les secteurs pavillonnaires et les centres-villes sont les secteurs les plus denses sur les communes.







Les densités des dernières grosses opérations en CCPAVR

Manneville-sur-Risle



Ce récent lotissement est situé à Manneville-sur-Risle, au nord-ouest de la commune. Sur 5,6ha, il regroupe 52 maisons individuelles, implantées au cœur des parcelles. Ce lotissement est structuré autour d'une rue en double sens desservant quelques rues en impasse. La densité brute est de 11 logements par hectare.

Corneville-sur-Risle



Cette opération comprend 15 logements sur une superficie de 0,8ha. Elle est caractérisée par des constructions implantées en limites séparatives, permettant d'optimiser la surface de jardin. Une sente piétonne traverse ce lotissement. Aucun vis-à-vis est la spécificité du projet.

La densité est de 25 logements par hectare.

Campigny



Ces deux opérations, sur 1,7ha, regroupent 20 logements : 10 maisons individuelles implantées au cœur la parcelle, en drapeau, quatre constructions sont desservies par un accès commun et également 10 maisons mitoyennes implantée en recul de la voirie. La densité est de 15 logements par hectare. L'implantation des constructions est une variable déterminante dans la densité.

Saint-Philbert-sur-Risle



Cette opération est située sur le secteur de l'ancienne gare réhabilitée en médiathèque. Elle est desservie par une impasse, avec une placette de retournement. Elle comprend 18 logements individuels et collectifs mitoyens, sur une superficie de 0,4ha, soit une densité brute de 45 logements par hectare.

Les extensions et développement de l'urbanisation

La CCPAVR a accueilli plus 1 900 habitants en cinq ans, cette croissance démographique due majoritairement à l'arrivée de nouveaux habitants sur le territoire s'est traduite par la construction de nombreux logements sur le territoire.

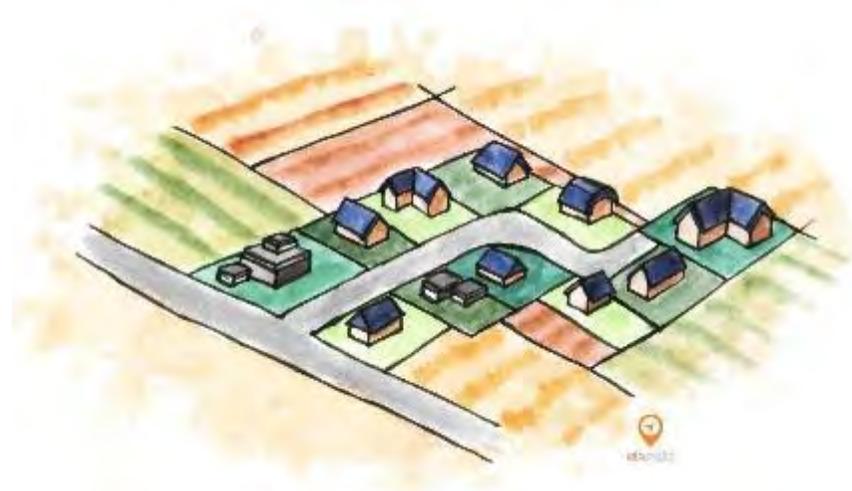
En termes de formes urbaines, ces nouvelles constructions se sont développées notamment au coup par coup et sous la forme de zones pavillonnaires, qui présentent les caractéristiques suivantes : une faible densité, des constructions régulières et relativement homogènes, implantées en retrait de la voirie au cœur de la parcelle et composées d'un étage avec comble.

Deux formes ont été privilégiées : les lotissements objets et l'extension linéaire.



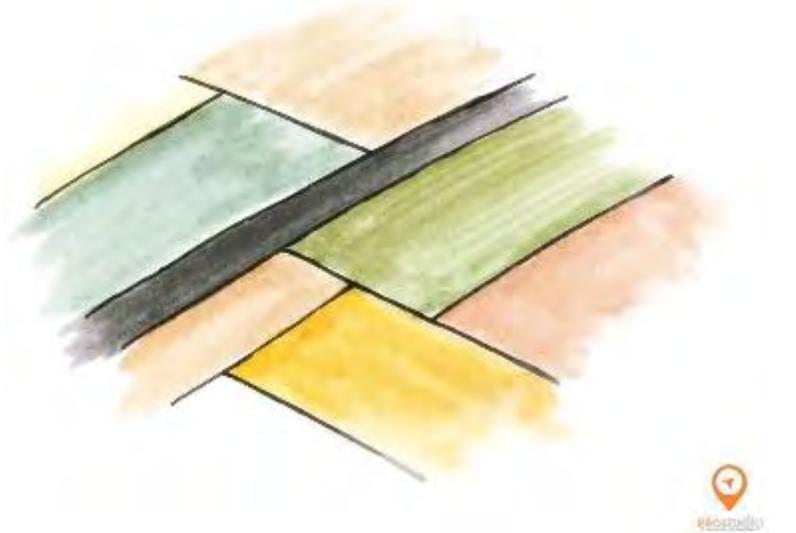
Lotissement récent à Glos-sur-Risle

Le lotissement « objet »

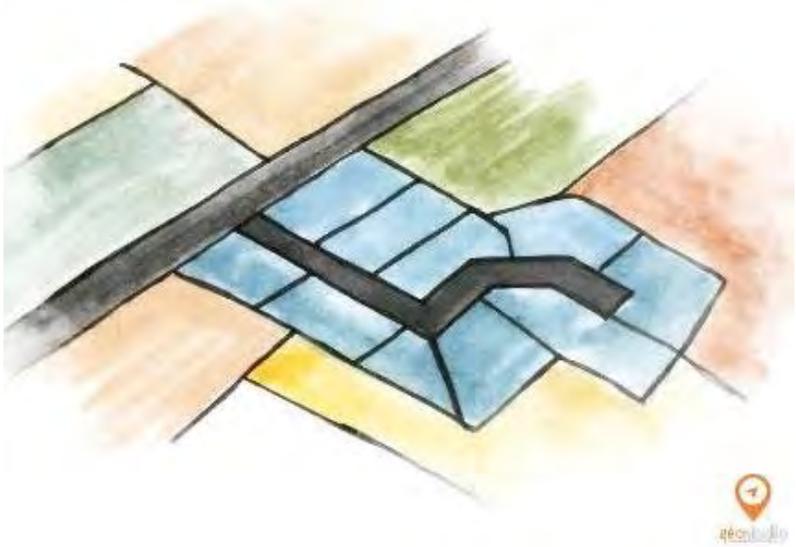


Lotissements à Toutainville

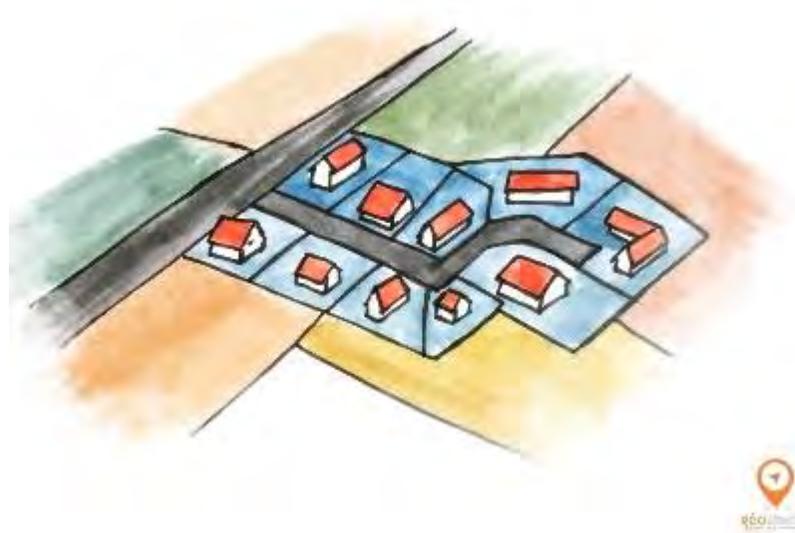
1) Le parcellaire agricole initial



2) Un aménagement « posé »



3) Un site d'habitat isolé



4) Une « collection » de lotissements objets



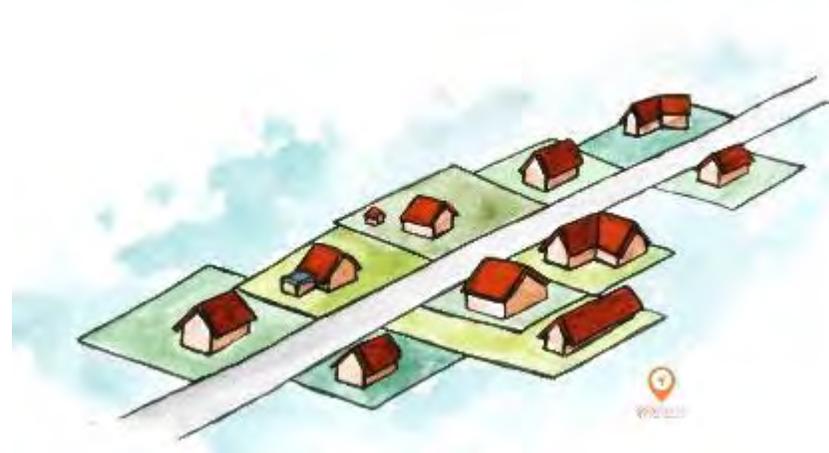
Les principaux dysfonctionnements constatés sur les lotissements « objets » :

- Une absence d'accroches urbaines, à la fois au tissu existant et entre opérations, produisant une juxtaposition d'espaces enclavés.
- Une pauvreté des espaces collectifs.
- Le surdimensionnement des voiries.
- Un paysage bâti uniformisé (pavillonnaire au milieu d'un grand îlot), accentué par des architectures et matériaux standardisés.
- Des franges urbanisées le plus souvent non traitées en confrontation directe avec les espaces agricoles.



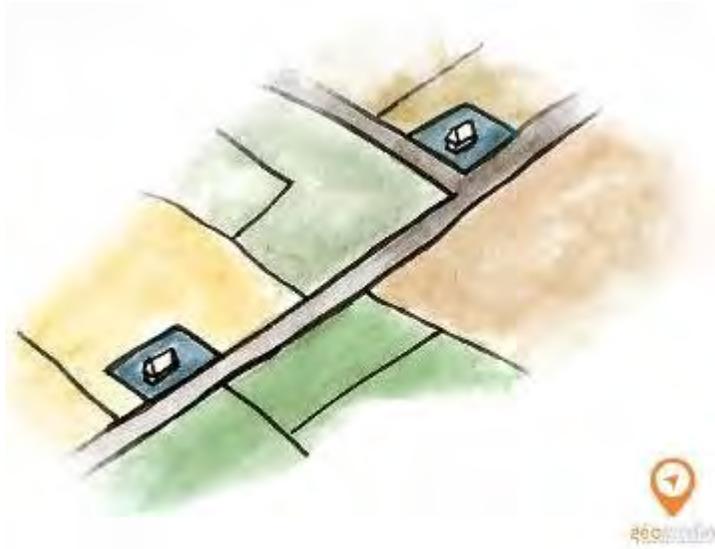
Lotissements à Montfort-sur-Risle

L'extension linéaire, le long des voies de communication

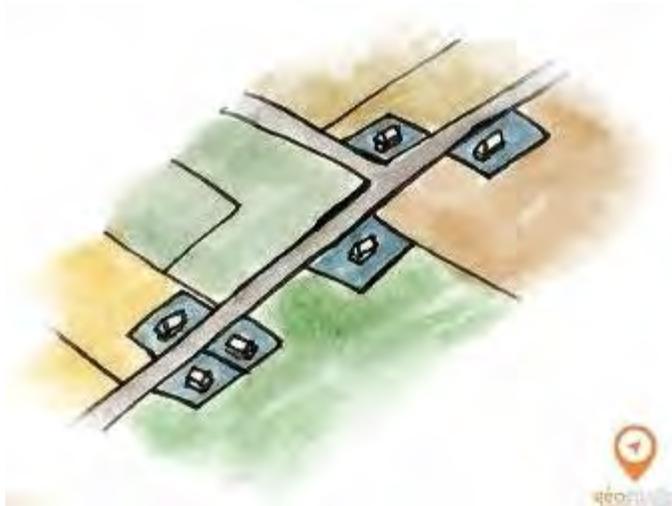


Extension linéaire aux Préaux

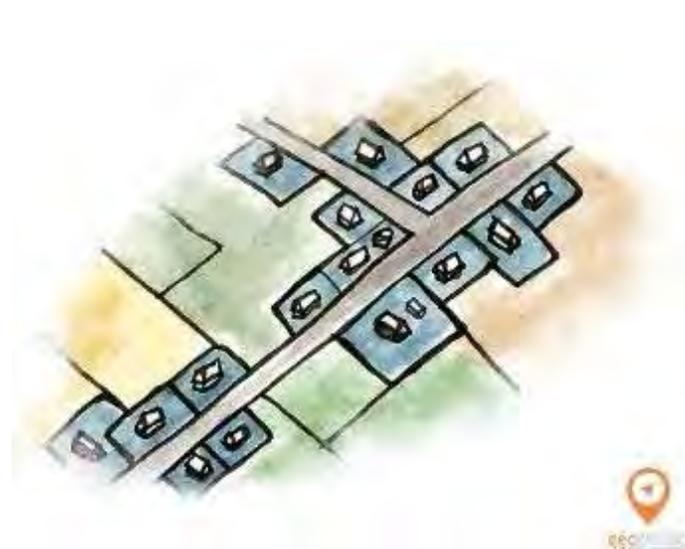
1) Le site initial agricole et de bâti isolé



2) Un mitage au « coup par coup »



3) La création d'un continuum bâtis linéaires, une extension sans limites ?



Les principaux dysfonctionnements constatés sur les extensions linéaires :

- Une extension sans limite.
- Une pauvreté des espaces collectifs et espaces verts.
- Une voirie sous dimensionnée et non pensée pour accueillir autant de circulation et d'ouverture de garage.
- Un paysage bâti uniformisé (pavillonnaire le long de l'axe routier), accentué par des architectures et matériaux standardisés.
- Des franges urbanisées le plus souvent non traitées en confrontation directe avec les espaces agricoles.



Extension linéaire à Illeville-sur-Montfort



Extension linéaire à Pont-Audemer (Saint-Germain)

Au-delà des formes urbaines, les questions de *la volumétrie et des couleurs des constructions* se posent. Depuis une quarantaine d'années et de manière plus marquée depuis une vingtaine d'années, on assiste à la banalisation des constructions sur l'ensemble du territoire national : le développement catalogue. Aucune réflexion ni travail particulier n'est mené concernant l'intégration de la construction dans son environnement naturel ou urbain. L'objectif des aménageurs est de proposer aux Français désireux d'une maison entourée d'un petit jardin, un bien neuf à moindre coût. La solution apportée par les aménageurs est celle des constructions dites copier-coller sur l'ensemble du territoire national. La banalisation des territoires en est la première conséquence.

Lors de l'écriture du règlement et la délimitation des zones, une attention particulière sera portée sur la volumétrie et les couleurs des constructions, et sur un travail d'architecture permettant la reprise des caractéristiques paysagères locales, afin de favoriser un développement des villages soucieux de leur environnement, de leur milieu naturel et urbain.



Constructions dites copier-coller

B. Evolution de l'urbanisation : une tendance au mitage

Paysages et identité

Le territoire connaît une pression foncière, due à la proximité de Rouen et Le Havre, et à l'attractivité d'un cadre de vie rural en proximité d'agglomération.

Des années 70 à aujourd'hui, un développement massif des constructions pavillonnaires s'est observé, en rupture avec la structure villageoise héritée, « au coup par coup » ou sous forme de lotissements, entraînant :

- Des phénomènes de mitage et de perte d'identité des bourgs liés à l'étirement de l'enveloppe urbaine et à la perte d'importance du cœur de bourg historique.
- Une diminution des terres agricoles et naturelles et un risque pour l'intérêt paysager et écologique qu'elles présentent.
- Un dépeuplement des centres bourgs historiques, et l'apparition de nouvelles polarités distinctes des centres bourgs anciens.
- Une banalisation des constructions individuelles qui ne respectent pas l'identité du territoire, l'architecture normande et la qualité des paysages.

Depuis les années 2000, les documents d'urbanisme sont davantage restrictifs concernant l'occupation des sols, réduisant ainsi le mitage agricole.

Il est important que le développement des villages soit pensé dans un souci d'intégration paysagère, en privilégiant l'analyse du contexte paysager local et la reprise des grandes caractéristiques locales des structures paysagères (haies, murs, matériaux, etc.).



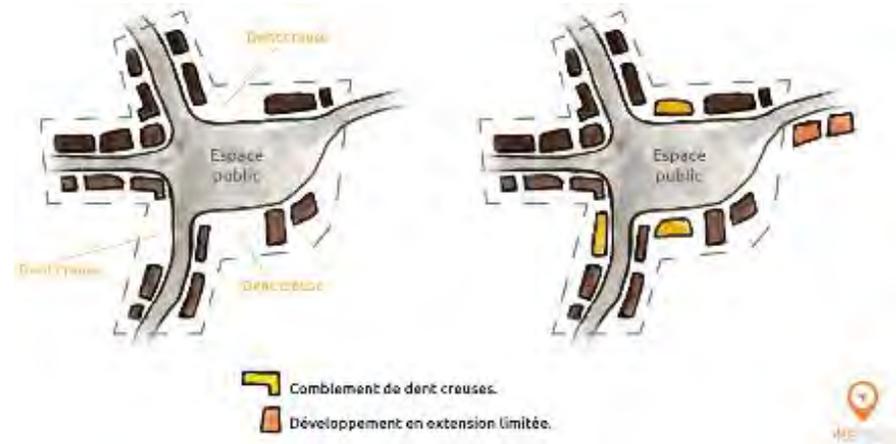
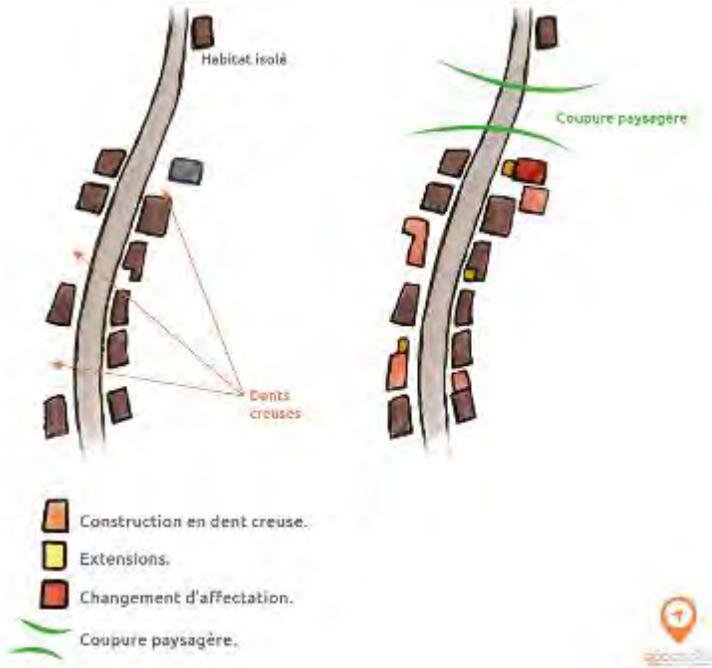
Intégration de nouvelles constructions au sein du village



Eviter la création d'entité déconnectée du centre bourg

Des principes de développement

Il est préférable de privilégier le développement de l'espace bâti au cœur des bourgs à travers le comblement des dents creuses. Ce comblement ne doit pas se faire « à tout prix » mais de façon cohérente avec les ouvertures paysagères au sein des villages. La création d'un front bâti n'est pas forcément de nature à enrichir la qualité paysagère des villages. Il est parfois souhaitable de mixer le développement des espaces bâtis entre comblement de dents creuses et extensions limitées.



Ce principe ne peut aujourd'hui s'appliquer sur de l'habitat isolé. En effet, ce type d'espace urbanisé n'a pas vocation à être renforcé ou étendu. Seule l'extension limitée de l'habitat existant pourrait être envisagée.



C. Les entrées de village et de bourg : le premier regard

L'enjeu des entrées de bourgs

Les entrées de villages, bourgs et villes sont des éléments très importants dans la perception paysagère du territoire. En effet, ces entrées montrent tout simplement la première image d'une ville ou d'un village, et forgent le premier jugement du visiteur sur ces lieux.

L'entrée de villages, bourgs et villes joue deux rôles distincts mais, bien évidemment complémentaires. Il s'agit tout d'abord de la porte d'entrée dans l'espace bâti, qui reflète la personnalité de la commune. Il s'agit également d'un lieu de transition entre l'espace bâti et l'environnement naturel ou agricole alentour.

Ces entrées sont donc particulièrement importantes puisqu'elles doivent réussir à rendre lisible l'espace bâti tout en essayant d'en renvoyer une image positive.

De ce fait, la qualité des entrées de villages, bourgs et villes est intimement liée à l'aménagement du territoire. La question des extensions de l'urbanisation vers les extérieurs peut effacer les transitions qui sont, traditionnellement, fortes et marquées entre paysage bâti et paysages agricoles et/ou naturels.

La qualification des entrées de villages, bourgs et villes doit permettre de rendre lisible la limite entre ces deux espaces. Ceci est d'autant plus vrai lorsque les villages se sont développés le long des axes routiers.

Trois principaux facteurs urbains tendent à banaliser voire effacer les frontières en entrée de ville :

- Le développement en extensions pavillonnaires. Ce type de développement limite la lisibilité des entrées de bourgs et, surtout, leur identité. Lorsque traditionnellement une ceinture végétale permettait de « protéger » le bourg, ce type d'extensions a eu tendance à rendre très lisible le bâti alors que ce n'était pas le cas auparavant. Le traitement végétal des propriétés, l'hétérogénéité des façades et toitures ont eu tendance à marquer les entrées de bourgs par des espaces ni urbains ni ruraux.
- La consommation d'espaces par la création des zones d'activités généralement autour d'axes structurants. Ce sont des paysages dédiés à l'activité économique. L'entrée de ville perd son échelle de lecture traditionnelle, et les bâtiments hétérogènes et les enseignes rendent peu qualitatifs les entrées de ville.
- La disparition de la ceinture végétale traditionnelle qui est la résultante d'une urbanisation en extension notamment.

Qualification des entrées de bourgs sur le territoire

La Communauté de communes Pont-Audemer Val de Risle comprend une alternance de paysages, entre plateau agricole, coteaux très marqués et vallées de la Risle et incarnant l'identité du territoire. Dans ce contexte particulier, l'inscription des villages dans leur site est une problématique paysagère majeure. Elle joue un rôle important dans la qualité des paysages. Les projets de développement des communes devront particulièrement être attentifs aux secteurs de développement car la construction d'un bâtiment en limite de bourg mal orienté, de mauvais gabarit ou de couleur inappropriée, ou la suppression d'un verger peut particulièrement fragiliser l'inscription de la commune dans son paysage.

Globalement, les entrées de bourgs, de villages et de villes du territoire sont soignées et de qualité. Elles offrent des vues dégagées sur l'espace agricole, les côteaux boisés ou les vallées, les vallons. Les atouts naturels et agricoles sont complétés par des constructions typiques de Normandie de type chaumières, longères et colombages. Des essences végétales locales dissimulent et clôturent les constructions.

Toutefois, quelques entrées de ville, village ou bourg offrent un tout autre visage : des constructions économiques ou à vocation d'habitat peu voire pas intégrées dans le paysage (hauteur, clôture, couleur, aspect, etc.), de franche transition entre l'espace bâti et le plateau agricole, des infrastructures structurantes omniprésentes, des essences végétales non locales clôturant les parcelles (thuya). Ces particularités sont généralement issues d'un développement récent de l'urbanisation. Une attention particulière sera portée au traitement des entrées de ville, village ou bourg de qualité moyenne voire médiocre.



*Entrée de village végétale de bonne qualité à Triqueville
Entrée de village n°61 sur la carte ci-dessous*



*Entrée de ville alliant bâti et végétal de bonne qualité à Appeville-Annebault
(Entrée de ville n°1 sur la carte ci-dessous)*



*Entrée de ville alliant bâti et végétal de qualité moyenne à Brestot
(Entrée de ville n°12 sur la carte ci-dessous)*



*Entrée de ville alliant bâti et végétal de bonne qualité à Freneuse-sur-Risle
(Entrée de ville n°23 sur la carte ci-dessous)*

L'analyse des entrées de bourg sur le territoire de la CCPAVR

L'analyse réalisée s'attache à décrire les entrées des bourgs principaux de chaque commune, au niveau du panneau marquant la limite de l'agglomération.

Ainsi, les hameaux ne sont pas pris en compte dans cette analyse.

Par ailleurs, seules les entrées de bourg situées au niveau des routes départementales (RD) sont analysées.

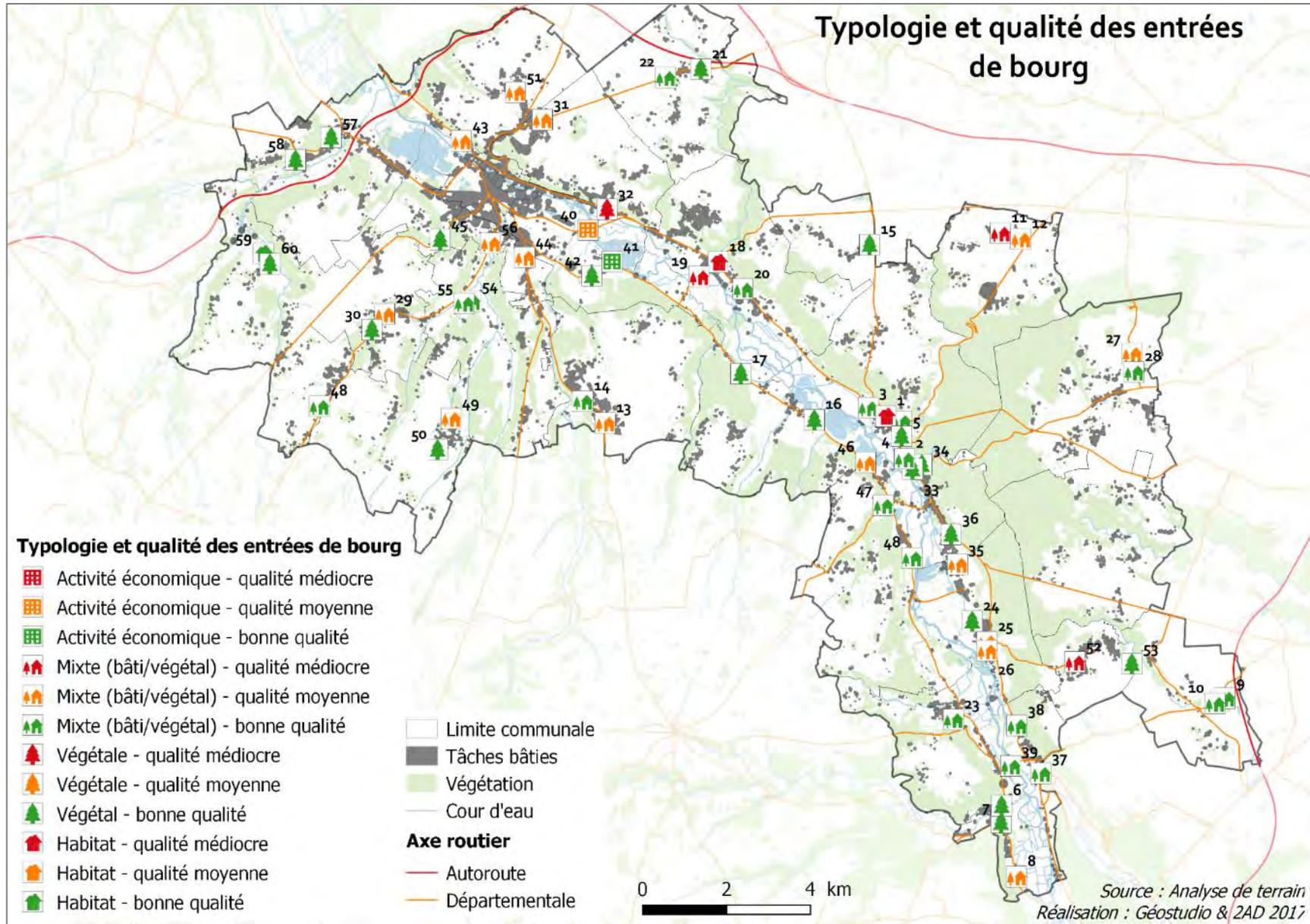
La grille d'analyse détermine le niveau de qualité de chaque entrée de bourg, allant du bon au médiocre en passant par le moyen, chaque catégorie étant régie par un code couleur allant du vert au rouge en passant par l'orange.

Quatre catégories ont été retenues pour l'analyse des entrées de bourg:

- Les entrées de bourgs à dominante d'activité économique ;
- Les entrées de bourgs à dominante d'habitat ;
- Les entrées de bourgs à dominante végétale ;
- Les entrées de bourgs à dominante mixte, alliant le bâti au végétal.

Le tableau présenté en page suivante détaille les entrées de bourg retenues et analysées sur le territoire de la CCPAVR. Le numéro associé à chaque entrée de bourg est reporté et localisé sur la carte suivante.

Typologie et qualité des entrées de bourg



N°	Commune	Typologie	Qualité	Analyse
1	Appesville-Annebault	Mixte	Bonne	Bâti ancien intégré avec une végétation naturelle
2	Appesville-Annebault	Mixte	Bonne	Prairies et vergers mettant en valeur les éléments patrimoniaux : clocher et mur en pierre
3	Appesville-Annebault	Mixte	Bonne	Bâti et clôture intégrée dans la végétation naturelle
4	Appesville-Annebault	Habitat	Médiocre	Transition franche entre espace agricole et lotissement récent peu intégré
5	Appesville-Annebault	Végétale	Bonne	Végétation naturelle le long de la route et vue sur le bâti en fond
6	Authou	Végétale	Bonne	Bâti patrimonial et forte présence de végétation naturelle
7	Authou	Végétale	Bonne	Forte présence du coteau végétal : arbres, prairies, etc.
8	Authou	Mixte	Moyenne	Transition franche avec les premières habitations, présence forte de la voie ferrée
6	Authou	Végétale	Bonne	Bâti patrimonial et forte présence de végétation naturelle
9	Bonneville-Aptot	Mixte	Bonne	Végétation naturelle et prairies bordant le bâti ancien
10	Bonneville-Aptot	Mixte	Bonne	Prairie bordant le bourg avec vue dégagée sur le plateau agricole et l'Eglise
11	Brestot	Mixte	Médiocre	Transition franche entre espace agricole et bâti pavillonnaire pas intégré
12	Brestot	Mixte	Moyenne	Présence de prairies et végétation peu locale intégrant en partie le bâti
13	Campigny	Mixte	Moyenne	Vue dégagée sur l'espace agricole, végétation intégrant le bâti existant ; bâti récent peu intégré
14	Campigny	Mixte	Bonne	Bâti intégré par une végétation très présente
15	Colletot	Végétale	Bonne	Vue dégagée sur l'espace agricole et végétation naturelle occultant le bâti
16	Condé-sur-Risle	Végétale	Bonne	Espace naturel en Vallée de Risle et aménagement paysager qualitatif
17	Condé-sur-Risle	Végétale	Bonne	Végétation dense le long de la route
18	Corneville-sur-Risle	Habitat	Médiocre	Bâti sans cohérence architecturale, pas intégration paysagère, présence des infrastructures
19	Corneville-sur-Risle	Mixte	Médiocre	Espace dédié à l'activité, bâti peu intégré par de la végétation non locale et rivière non valorisée
20	Corneville-sur-Risle	Mixte	Bonne	Vue dégagée sur l'espace agricole, les coteaux et l'Eglise mais transition franche avec le bâti
21	Fourmetot	Végétale	Bonne	Vue dégagée sur les espaces agricoles et végétation d'essences locales dissimulant le bâti
22	Fourmetot	Mixte	Bonne	Zone d'activités bien intégrée, prairies et vue sur l'Eglise en fond
23	Freneuse-sur-Risle	Mixte	Bonne	Belles vues sur la Vallée et le village malgré les constructions récentes
24	Glos-sur-Risle	Végétale	Bonne	Espace agricole et alignement d'arbres
25	Glos-sur-Risle	Mixte	Moyenne	Belle présence du végétal mais clôture récente très visible
26	Glos-sur-Risle	Mixte	Moyenne	Constructions récentes peu intégrées, des prairies encore existantes et une vue sur la Vallée
27	Illeville-sur-Montfort	Mixte	Moyenne	Transition franche entre espace agricole et bâti pavillonnaire peu intégré
28	Illeville-sur-Montfort	Mixte	Bonne	Vue dégagée sur le centre bourg et les espaces agricole ; salle communale bien intégrée
29	Les Préaux	Mixte	Moyenne	Coteaux boisés et espace agricole avec au cœur un pavillon peu intégré
30	Les Préaux	Végétale	Bonne	Végétation naturelle dense dissimulant le bâti

N°	Commune	Typologie	Qualité	Analyse
31	Manneville-sur-Risle	Mixte	Moyenne	Vue dégagée sur la prairie mais bâti d'activités peu intégré et essence végétale non locale
32	Manneville-Sur-Risle	Végétale	Médiocre	Présence de la végétation du coteau mais fortement marquée par du bâti peu qualitatif
33	Montfort-sur-Risle	Végétale	Bonne	Forte présence du végétal : prairies, alignements d'arbres, vergers, intégrant le bâti
34	Montfort-sur-Risle	Végétale	Bonne	Présence du végétal en fond de vallon : bois, prairies, arbres
35	Montfort-sur-Risle	Mixte	Moyenne	Habitat pavillonnaire et végétation composée de peu d'essences locales
36	Montfort-sur-Risle	Végétale	Bonne	Bel alignement d'arbres et coteau le long de la route avec en fond le bâti patrimonial
37	Pont-Authou	Mixte	Bonne	Présence du végétal, prairie maintenue et bonne insertion du bâti
38	Pont-Authou	Mixte	Bonne	Bâti bien inséré avec de la végétation majoritairement naturelle, en pied de coteau
39	Pont-Authou	Mixte	Bonne	Fenêtre visuelle sur le centre bourg accompagnée de la ripisylve de la Risle
40	Pont-Audemer	Economie	Moyenne	Forte présence des bâtiments d'activités ; interface directe avec les prairies et quelques arbres
41	Pont-Audemer	Economie	Bonne	Aménagement paysager de la RD et bord de Risle ; Présence du végétal qui masque les activités
42	Pont-Audemer	Végétale	Bonne	Végétation naturelle qui dissimule le bâti
43	Pont-Audemer	Mixte	Moyenne	Bâti moyennement intégrée par de la végétation non locale ; Vue ponctuelle sur la Vallée
44	Saint-Germain-Village	Mixte	Moyenne	Majoritairement végétal avec bâti patrimonial, mais de nombreux panneaux publicitaires
45	Saint-Germain-Village	Végétale	Bonne	Végétation naturelle dense et espace agricole ouvert sur le coteau
46	Saint-Philbert-sur-Risle	Mixte	Moyenne	Friche de l'ancienne voie ferrée et bâti entouré de haie d'essences non locales
47	Saint-Philbert-sur-Risle	Mixte	Bonne	Bois et vue dégagée sur la Vallée et l'Eglise
48	Saint-Philbert-sur-Risle	Mixte	Bonne	Pied de coteau, prairies en bord de Risle et végétal intégrant du bâti patrimonial
49	Saint-Symphorien	Mixte	Bonne	Vue dégagée sur l'espace agricole, transition végétale avec l'espace bâti
50	Selles	Mixte	Moyenne	Bâti pavillonnaire intégré par de la végétation non locale et prairie entourée de haie
51	Selles	Végétale	Bonne	Vue dégagée sur l'espace agricole et des boisements
52	St-Mards-de-Blacarville	Mixte	Moyenne	Vue dégagée sur l'espace agricole et constructions récentes peu intégrées
53	Thierville	Mixte	Médiocre	Transition franche entre espace agricole et bâti pavillonnaire peu intégré
54	Thierville	Végétale	Bonne	Espace agricole, vue dégagée sur le coteau boisé et présence d'un talus planté
55	Tourville-sur-Pont-Audemer	Mixte	Bonne	Vue dégagée sur la Vallée, prairie et végétation intégrant le lycée agricole
56	Tourville-sur-Pont-Audemer	Mixte	Bonne	Bâti pavillonnaire bien intégré
57	Tourville-sur-Pont-Audemer	Mixte	Moyenne	Activité moyennement intégrée par la végétation naturelle, qui est très présente
58	Toutainville	Végétale	Bonne	Végétation dense dissimulant le bâti
59	Toutainville	Végétale	Bonne	Vue dégagée sur l'espace agricole et les coteaux boisés ; Quelques pavillons en arrière-plan
60	Triqueville	Habitat	Bonne	Bâti patrimonial, vue dégagée sur le clocher de l'Eglise et présence de végétal
61	Triqueville	Végétale	Bonne	Végétation naturelle dense, occultant le bâti

D. Patrimoine

Le territoire de Pont-Audemer Val de Risle accueille un patrimoine riche et de fort intérêt.

Le patrimoine protégé

Un monument historique est, en France, un monument ou une entité recevant par arrêté, un statut juridique destiné à le protéger, du fait de son intérêt historique, artistique ou architectural. Deux niveaux de protection existent : un monument peut être « classé » ou « inscrit ». L'inscription étant une protection présentant un intérêt remarquable à l'échelle régionale, contrairement au classement, protégeant les monuments présentant un intérêt à l'échelle de la nation et qui constitue ainsi le plus haut niveau de protection.

Dans le cas d'immobilier, l'arrêté de protection énumère les parties de l'édifice qui sont protégées, à moins que celui-ci ne le soit entièrement (aussi bien des éléments extérieurs qu'intérieurs), ainsi que ses abords. Un périmètre de 500 m est alors appliqué à chaque monument. Un avis de l'Architecte des Bâtiments de France doit être sollicité pour toute construction ou modification de l'existant dans ce périmètre.

Représentants officiels de l'histoire du territoire, ces monuments traduisent la richesse architecturale de différents époques et usages qui ont eu lieu à Pont-Audemer Val de Risle. De ce fait, on retrouve différents types de monuments : églises, châteaux, manoir, maisons, etc. Sur le territoire intercommunal, on recense cinq monuments classés et dix-sept monuments inscrits et un Site patrimonial remarquable (anciennement Aire de mise en Valeur de l'architecture et du patrimoine, AVAP)



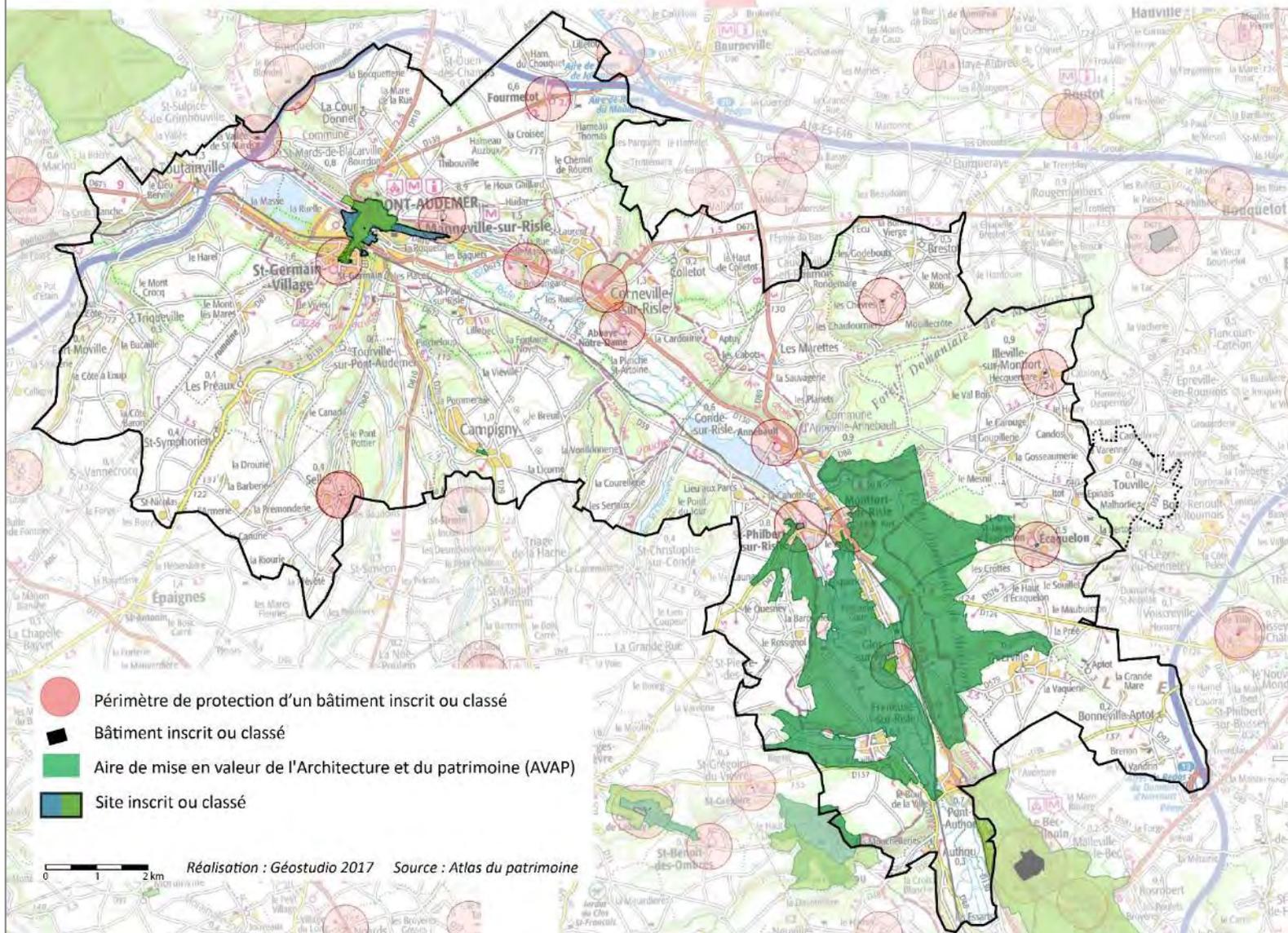
Le Château Brumare inscrit, à Brestot



Eglise classée d'Apperville-Annebault

Ce patrimoine architectural est complété par un environnement naturel et paysager d'une grande diversité. Sur le territoire, un site est inscrit au titre de la loi du 21 avril 1906 puis par la loi du 2 mai 1930 et trois sont classés, détaillé dans la partie Contexte paysager.

Patrimoine bâti de la Communauté de Communes Pont-Audemer Val de Risle



Monuments historiques classés et inscrits sur la Communauté de communes Pont-Audemer Val de Risle

Commune	Monument	Éléments protégés	Protection	Année	Propriété
Apperville-Annebault	Eglise d'Annebault		Classé	Liste de 1862	La commune
Brestot	Château Brumare	Façades et toitures du château et de la chapelle ; pièces et leur décor : salon chinois au RDC, chambres NO, NE et SE, et boudoir attenant à cette dernière, chambre au premier étage	Inscrit	Arrêté du 13 mars 1978	Personne privée
Corneville-sur-Risle	Ancienne Abbaye Notre-Dame avec les vestiges enfouis, connus ou à découvrir ; éléments subsistants de l'ensemble claustral aile sud et est du cloître en totalité, y compris l'angle sud-est, ainsi que les sols du cloître ; l'emprise foncière de l'église abbatiale disparue.		Inscrit	Arrêté du 26 nov. 1992	Personne privée & la commune
	Auberge « Les cloches de Corneville »	Carillon de 12 cloches du fondeur Paccard à Annecy-le-Vieux, coulé en 1900, avec son clavier, ses transmissions, ses structures originelles ; bâti et garde-corps.	Inscrit	Arrêté du 11 mai 2003	Une société privée
	Pont Napoléon	Le pont en totalité (lieudit la Fosse)	Inscrit	Arrêté du 31 oct. 2007	La commune
Ecauelon	Eglise	Clocher	Inscrit	Arrêté du 17 avril 1926	La commune
Fourmetot	Eglise	Clocher	Inscrit	Arrêté du 17 nov. 1932	La commune
Glos-sur-Risle	Manoir	Le logis et le colombier chacun en totalité et sol de la parcelle, Lieu-dit les Près de Glos.	Inscrit	Arrêté du 27 avril 1999	Personne privée
Illeville-sur-Montfort	Eglise		Inscrit	Arrêté du 17 avril 1926	La commune
Manneville-sur-Risle	Château de Bonneboscq	Chapelle	Classé	Arrêté du 30 oct. 1958	Personne privée
		Colombier	Inscrit	Arrêté du 12 décembre 1958	Personne privée
Montfort-sur-Risle	Ruines du château fort		Inscrit	Arrêté du 13 sept. 1937	Personne privée
Pont-Audemer	Eglise Saint-Ouen		Classé	Arrêté du 22 nov. 1909	La commune
	Immeuble à logements de la cour Canel		Inscrit	Arrêté du 8 janvier 1998	Etablissement public régional & la commune
	Maison	18 rue des Fromages	Inscrit	Arrêté du 1er mai 1933	Personne privée
	Maison	16 rue des Fromages	Inscrit	Arrêté du 1er mai 1933	Personne privée
	Maison à pans de bois	20 rue Sadi-Carnot	Inscrit	Arrêté du 1er mai 1933	Personne privée
Saint-Mards-de-Blacarville	Château de Saint-Mards-sur-Risle	Façades et toitures ; les deux cheminées intérieures	Inscrit	Arrêté du 19 fév. 1971	Personne privée

Commune	Monument	Éléments protégés	Protection	Année	Propriété
Saint-Philbert-sur-Risle	Eglise	Peintures murales de l'église ; la pierre tombale de 1588 encastrée dans le mur est de la nef, avec le fragment de verrière de la fin du XVème siècle garnissant la fenêtre du transept sud de cette église et deux figures en pierre du XVème siècle représentant St Nicolas et St Philbert, dans le même édifice	Classé	Arrêté du 25 nov. 1896	La commune
	Ancien prieuré	L'enclos monastique (sols avec les vestiges qu'ils contiennent, connus ou à découvrir) et les éléments subsistants de la clôture, l'église y compris la chapelle est ; et le système hydraulique depuis le captage de la source Sainte Radegonde jusqu'à la sortie de l'enclos, chacun en totalité ; le colombier en totalité ; le calvaire et la source située sous le monument aux morts.	Inscrit	Arrêté du 11 juin 1997	La commune
Saint-Germain Village	Eglise Saint-Germain		Classé	Arrêté du 12 juillet 1886	La commune
Selles	Croix du cimetière sise près de l'église lieu-dit « le village sud »		Inscrit	Arrêté du 24 nov. 1961	La commune
	Eglise lieu-dit le « village sud »		Inscrit	Arrêté du 24 nov. 1961	La commune

Par ailleurs, le territoire est concerné par les débords de périmètres de protection de monuments historiques situés sur les communes voisines et pouvant avoir une influence sur les perspectives et axes de vue des monuments.

- Colletot : Débord de l'Eglise de Valletot,
- Fourmetot : débord du Manoir de Bernouville,
- Manneville-sur-Risle : débord du Pont Napoléon de Corneville-sur-Risle,
- Pont-Audemer : débord de l'église de St Germain-Village,
- Pont-Audemer : débord de la Chapelle et du Colombier du Château de Bonnebosc de Manneville-sur-Risle,
- Pont-Authou : Débord de l'Abbaye du Bec-Hellouin,
- St Mards-de-Blacarville : débord du Château de Bouquelon,
- St Philbert-sur-Risle : débord de l'église de Glos-sur-Risle,
- St Philbert-sur-Risle : débord des Ruines du Château de Montfort-sur-Risle,

- Tourville-sur-Pont-Audemer : débord de l'Eglise de Selles
- Toutainville : débord du Château de Saint-Mards-de-Blacarville.

Notons que la concentration de ces monuments protégés se retrouve dans la vallée de la Risle et particulièrement autour de Pont-Audemer. Cinq monuments y sont protégés, les outils de protection ont évolué au fil des années et des lois, passant d'un périmètre de protection modifié, puis une Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP), ensuite d'une Aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (AVAP) et enfin très récemment à un Site patrimonial remarquable (SPR). Globalement, il s'agit d'une protection du patrimoine local qui est formalisé par un document d'ensemble s'imposant au PLUi en tant que servitude. Instaurée par les articles 75 et 78 de la loi relative à la liberté de la création, à l'architecture et au patrimoine, le SPR permet de saisir dans leur diversité les éléments du

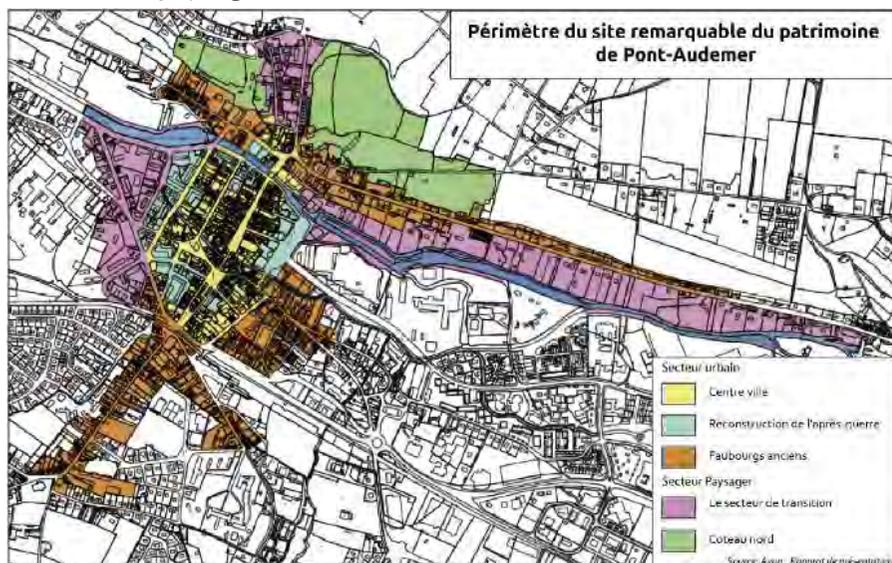
patrimoine collectif local : une suite de façades homogènes, la trame d'un paysage, un ensemble à caractère monumental, etc.

Une identité patrimoniale forte est le principal critère pour constituer un SPR. Elle concerne des centres anciens, des quartiers de la reconstruction ou des espaces ruraux et permet de préserver et mettre en valeur les caractéristiques patrimoniales des lieux.

Le périmètre du site remarquable du patrimoine englobe le centre historique compris entre les limites des anciennes fortifications, une partie des faubourgs, des berges de la Risle et le coteau nord.

Il est composé de quatre secteurs et un sous-secteur :

- Secteurs urbains : Le centre-ville avec le sous-secteur Reconstruction de l'après-guerre et les faubourgs anciens.
- Secteurs paysagers : Le secteur de transition et le coteau nord.



Le patrimoine vernaculaire non protégé

Outre les éléments patrimoniaux et culturels protégés, le patrimoine vernaculaire non protégé fait aussi l'identité du paysage eurois. D'ailleurs, ce patrimoine est particulièrement dense et bien préservé sur l'ensemble de la Communauté de communes.

On identifie tout particulièrement quatre types de patrimoines qui sont remarquables par leur histoire, leur fonction ou leur intérêt historique et culturel. Ce patrimoine se retrouve sur l'ensemble du territoire et participe en tous points, aux identités paysagères locales.

Le patrimoine lié à l'eau

Dans la vallée comme sur les plateaux, l'eau est présente sur le territoire, elle a façonné le territoire. Au fil des époques, l'Homme a su tirer profit de cette proximité avec la Risle, source d'énergie. Son exploitation a permis l'apparition historique d'un panel de patrimoines que l'on retrouve encore actuellement sur le territoire, bien que leur utilisation ne soit, pour certains, plus actuelle.

- Les ponts et passage à gué,
- Des moulins (Le Foll à Corneville-sur-Risle, Moulin La Baronnie à Saint-Philbert-sur-Risle – moulin avec vannage Authou),
- De nombreux lavoirs,
- Et quelques roues à eau.



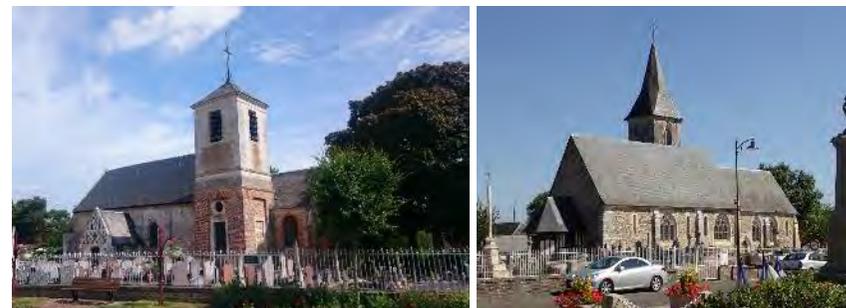
Lavoir à Authou



Lavoir à Montfort-sur-Risle - Passage à gué à Freneuse-sur-Risle

Le patrimoine religieux

Bien représenté et de formes diverses, le patrimoine religieux est une composante de l'identité des paysages de Pont-Audemer Val de Risle. On retrouve des églises implantées, protégées ou non, dans l'ensemble des villages du territoire, des chapelles et des anciennes abbayes ou prieurés et également des calvaires ou statues. Il conviendra de protéger ce patrimoine religieux.



Eglise à Condé-sur-Risle - Eglise inscrite à Selles



Eglise de Triqueville - Eglise de Bonneville-Aptot



Eglise inscrite à Illeville-sur-Montfort – Vierge à Ecaquelon



Eglise à Freneuse-sur-Risle - Calvaire à Illeville-sur-Montfort

Le patrimoine industriel

Le patrimoine industriel est très présent sur le territoire de Pont-Audemer Val de Risle. Durant l'ère industrielle, la vallée de la Risle a accueilli de nombreuses industries : tannerie, cartonnerie, papeterie, etc.

Ce passé industriel est encore visible, certaines friches industrielles font l'objet de réhabilitation (en pépinière d'entreprise pour la Cartonnerie à Pont-Audemer, en logements pour la future friche à Pont-Authou). D'autres n'ont pas cette chance, notamment en raison d'un coût trop élevé de dépollution ou de réhabilitation.

Bâtiments industriels réhabilités ou en vue d'être réhabilités



Pont-Audemer et Pont-Authou

Friches industrielles



Pont-Audemer – Costil / Montfort-sur-Risle

Le patrimoine militaire

L'Eure a fait l'objet de nombreuses constructions stratégiques lors de la Seconde Guerre Mondiale. De ce fait, des vestiges de ces installations sont encore présentes, parfois visibles, parfois enterrés.

Sur le territoire de la Communauté de Communes de Pont-Audemer Val de Risle, deux sites font l'objet d'une reconnaissance : l'aérodrome allemand de Triqueville et la base allemande de lancement de bombes V1 d'Ecaquelon.

L'aérodrome allemand occupe un site de près de 4 km², on y retrouve des vestiges des pistes bétonnées, 4 hangars, blockhaus, centrale téléphonique, base de miradors, etc. La plupart des constructions sont enterrées.

Le site de lancement de bombes V1 est situé au hameau de La Prée à Ecaquelon. Il fait partie des 17 bases réalisées dans le département.



Vestige de la Base de lancement Ecaquelon / piste bétonnée à Triqueville

Habitat traditionnel de Normandie

L'habitat traditionnel de Normandie est très préservé sur ce secteur, s'expliquant par une destruction relativement faible pendant la Seconde Guerre Mondiale.

Cet habitat traditionnel est caractérisé par des constructions à pans de bois et en brique silex, avec un soubassement en pierre ; des constructions avec un toit de chaume appelées chaumières et des longères situées généralement en retrait de l'emprise publique et de manière perpendiculaire ou parallèle à la voirie.

Ces constructions normandes sont très nombreuses sur le territoire, tant dans le centre-ville de Pont-Audemer (maison en colombage) qu'en secteur rural.



Centre-ville de Pont-Audemer



Chaumières à Freuse-sur-Risle



Constructions en colombage à Authou et à Brestot

Les manoirs et châteaux

Sur le territoire, on dénombre de nombreux manoirs et châteaux datant du XVII^{ème} et du XVIII^{ème}, répartis sur l'ensemble du territoire. Ils sont le marqueur d'une richesse architecturale et patrimoniale. En brique ou en pans de bois, soubassement en pierre, leurs caractéristiques sont multiples.

Les préserver apparaît essentiel.

Au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme, il conviendra de recenser l'ensemble de ces patrimoines sur le territoire de la Communauté de communes, et de définir les préconisations adaptées pour assurer leur pérennité et cadrer les réhabilitations.

Ce recensement sera réalisé avec les équipes municipales, la personne chargée de Préservation du Patrimoine de la Communauté de communes, au cours de la phase réglementaire. L'Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine de l'Eure sera associée à cette démarche.



Manneville-sur-Risle



Tourville-sur-Pont-Audemer



Bonneville-Aptot



Les Préaux



Brestot



Montfort-sur-Risle

E. Consommation foncière

Méthode

L'analyse de la consommation foncière permet de mettre en évidence les nouvelles constructions sur le territoire, leur localisation et de quantifier les espaces consommés. Les résultats de cette analyse contribueront à l'estimation et au recalibrage des besoins d'urbanisation dans les années à venir.

L'analyse de la consommation foncière du territoire de la Communauté de communes Pont-Audemer Val de Risle est issue d'une comparaison entre deux photos aériennes, celle de 2005 et celle de 2015. Sont comptabilisés les nouvelles constructions à vocation d'habitation, agricole, industrielle et économique et également les nouveaux équipements publics. A l'inverse, elle ne prend pas en compte les constructions légères de type abri de jardin, mobil home ou encore box de chevaux.

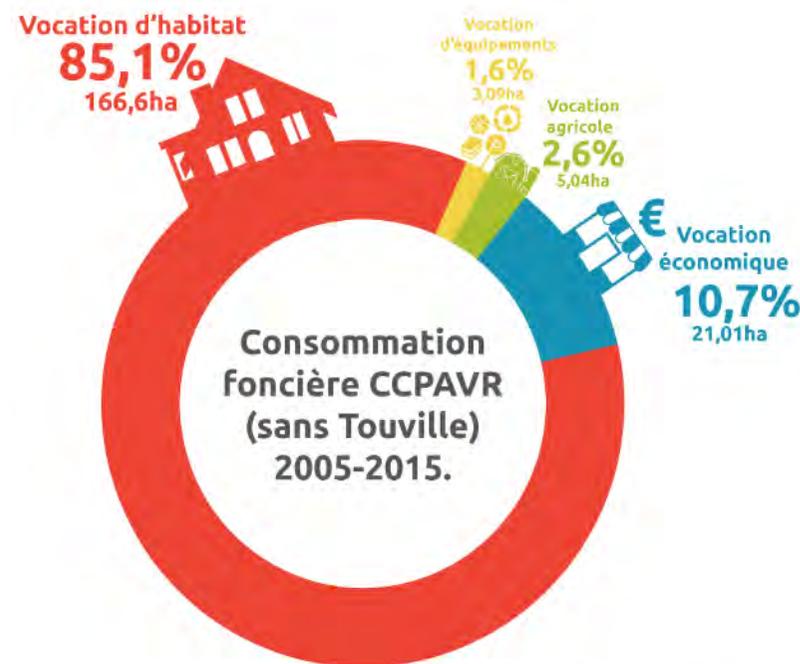
Consommation foncière en CCPAVR

Analyse globale

Sur l'ensemble du territoire d'une superficie de 236,3km² (23 630ha), 195,73ha ont été consommés au cours des dix dernières années, dont :

- 166,6ha consommés destinés à l'habitat soit 85,1%,
- 5,04ha consacrés à l'activité agricole soit 2,6%,
- 21,01ha accueillant des activités économiques (hors activités agricoles) soit 10,7%,
- Et 3,09ha d'équipements publics soit 1,6%.

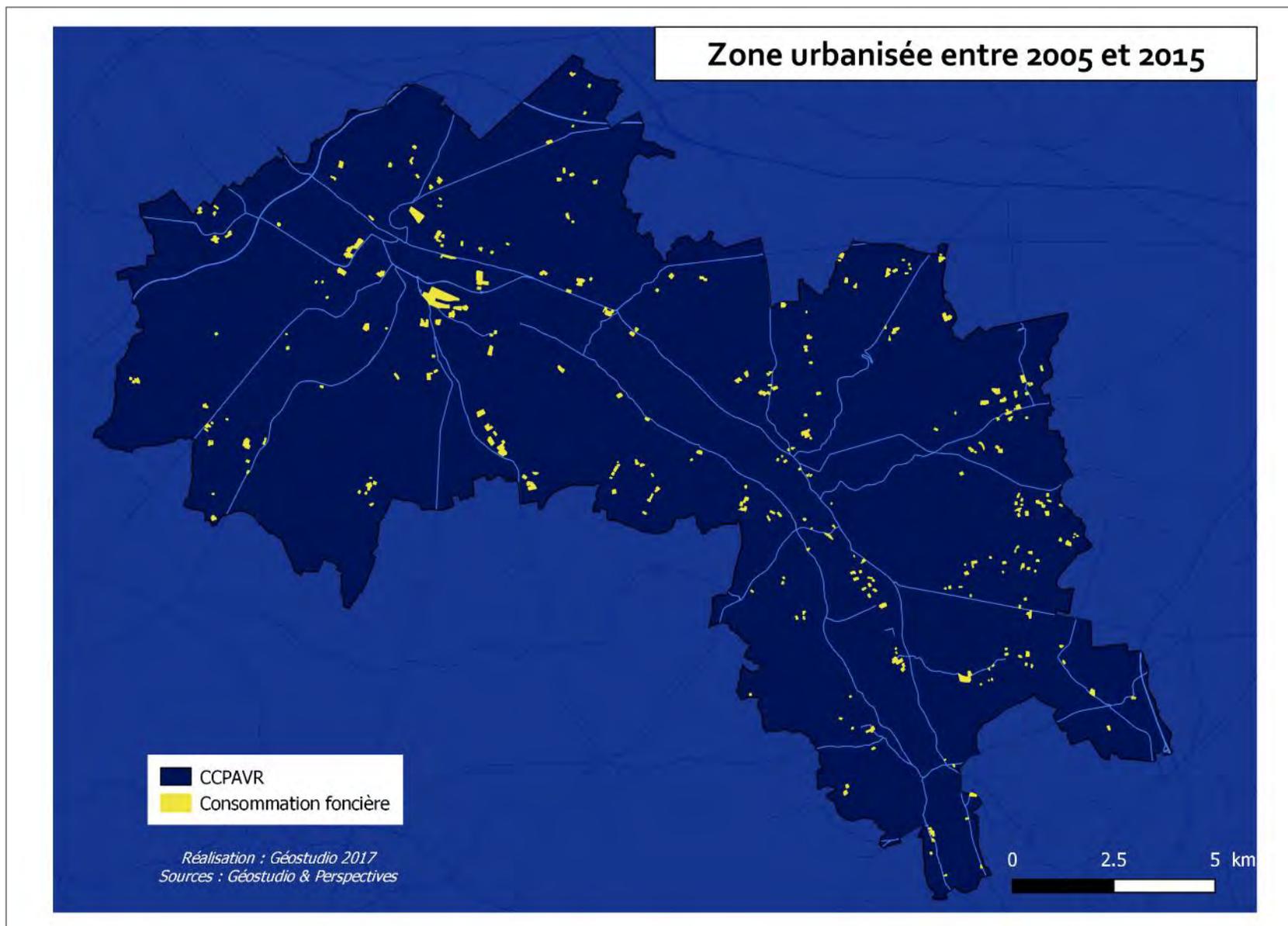
160,22ha ont été construits en extension, soit 81,86%. Ces extensions correspondent à des constructions isolées ou de l'étalement urbain. Les 18,14% restants ont densifié le tissu urbain existant : construction sur une dent creuse, division parcellaire, limitant ainsi la consommation d'espace agricole, forestier ou naturel.

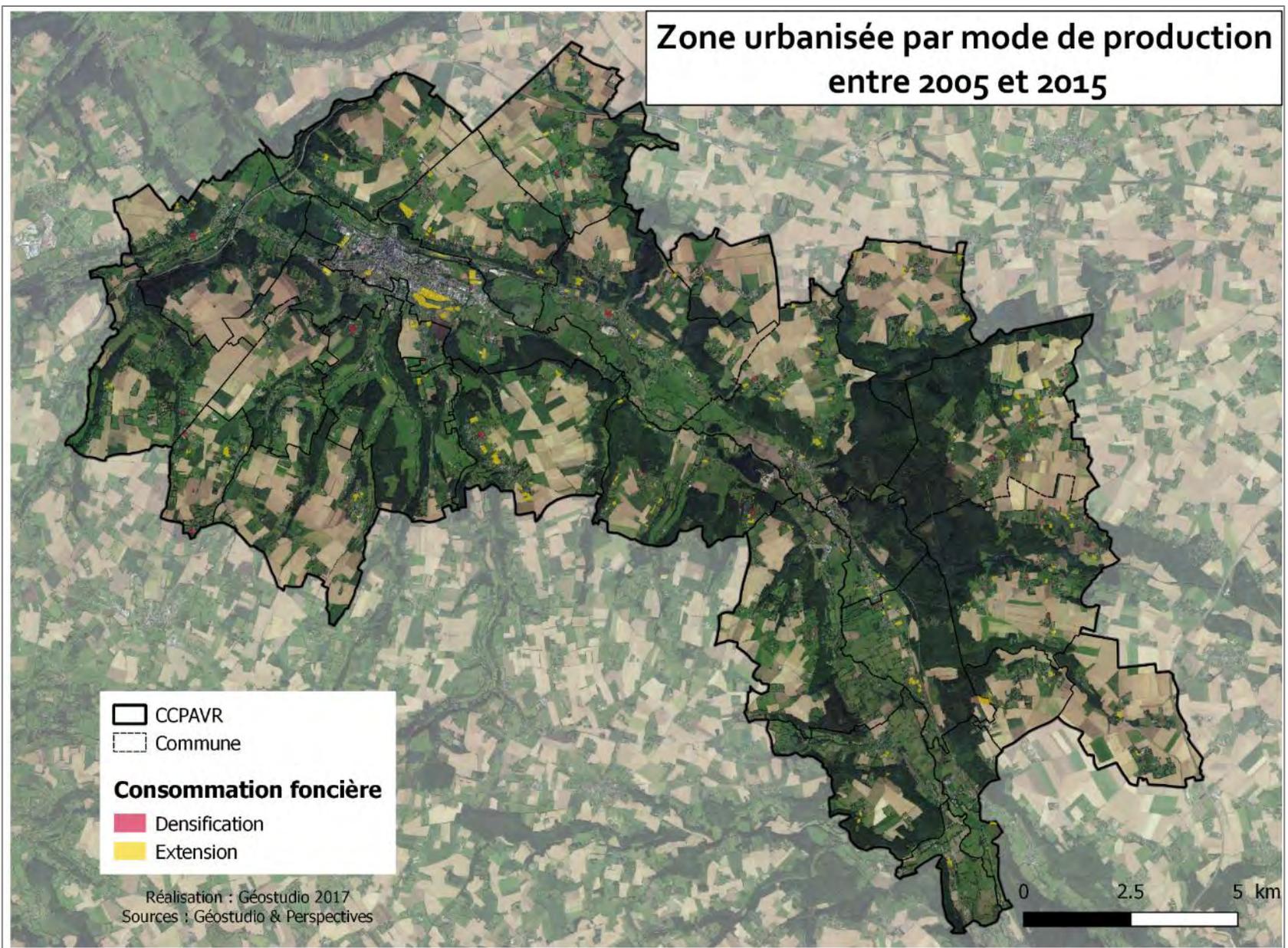


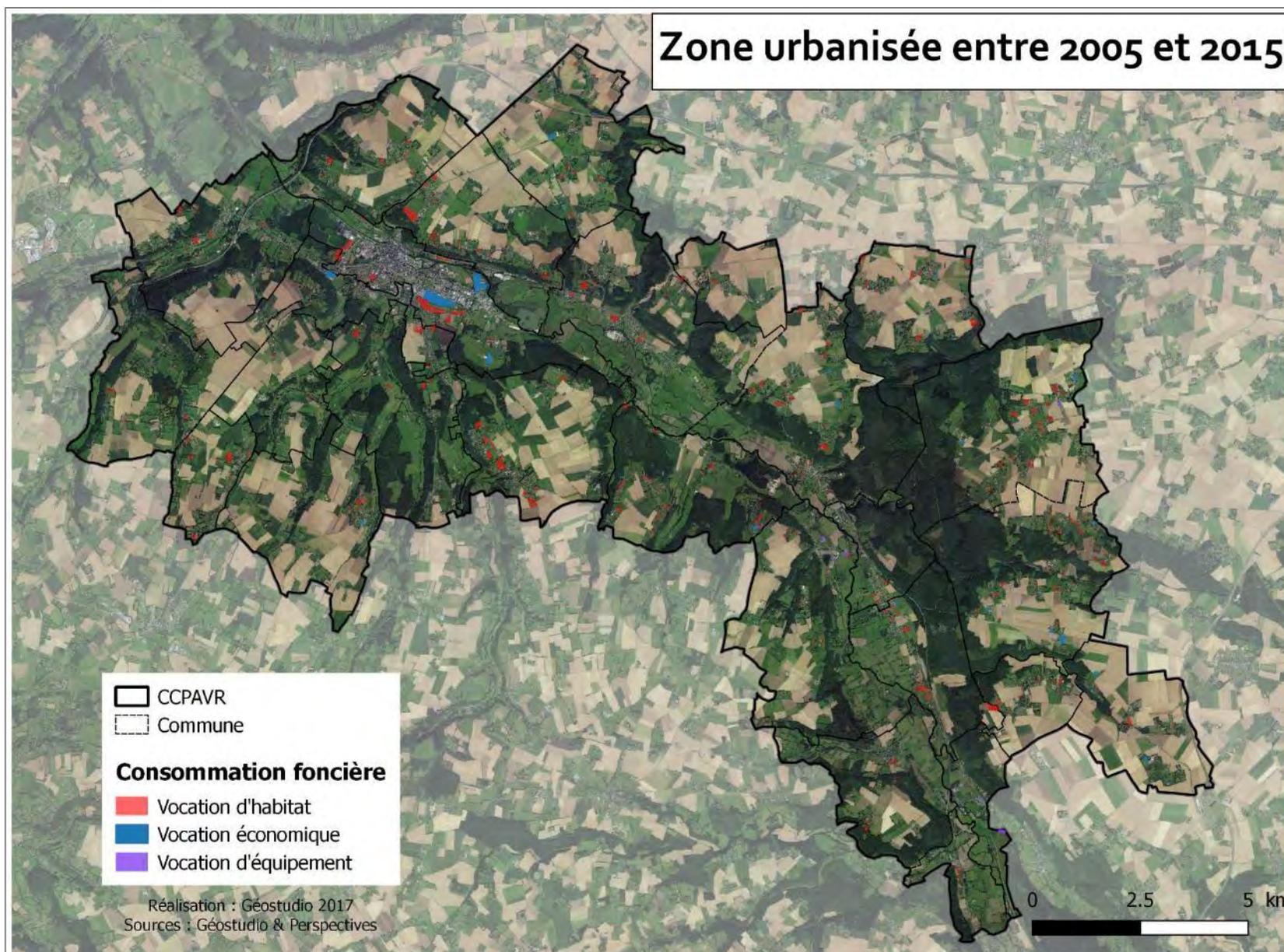
Source et réalisation : géostudio 2017

Analyse détaillée

La consommation d'espace n'est pas homogène sur le territoire. Les deux communes présentant la plus faible consommation sont Les Préaux et Colletot, moins d'un hectare a été urbanisé sur chacune d'entre elles. A l'inverse, les communes de Pont-Audemer et de Campigny présentent les plus fortes consommations d'hectares, avec 36,89ha pour Pont-Audemer et 14,20ha pour Campigny.

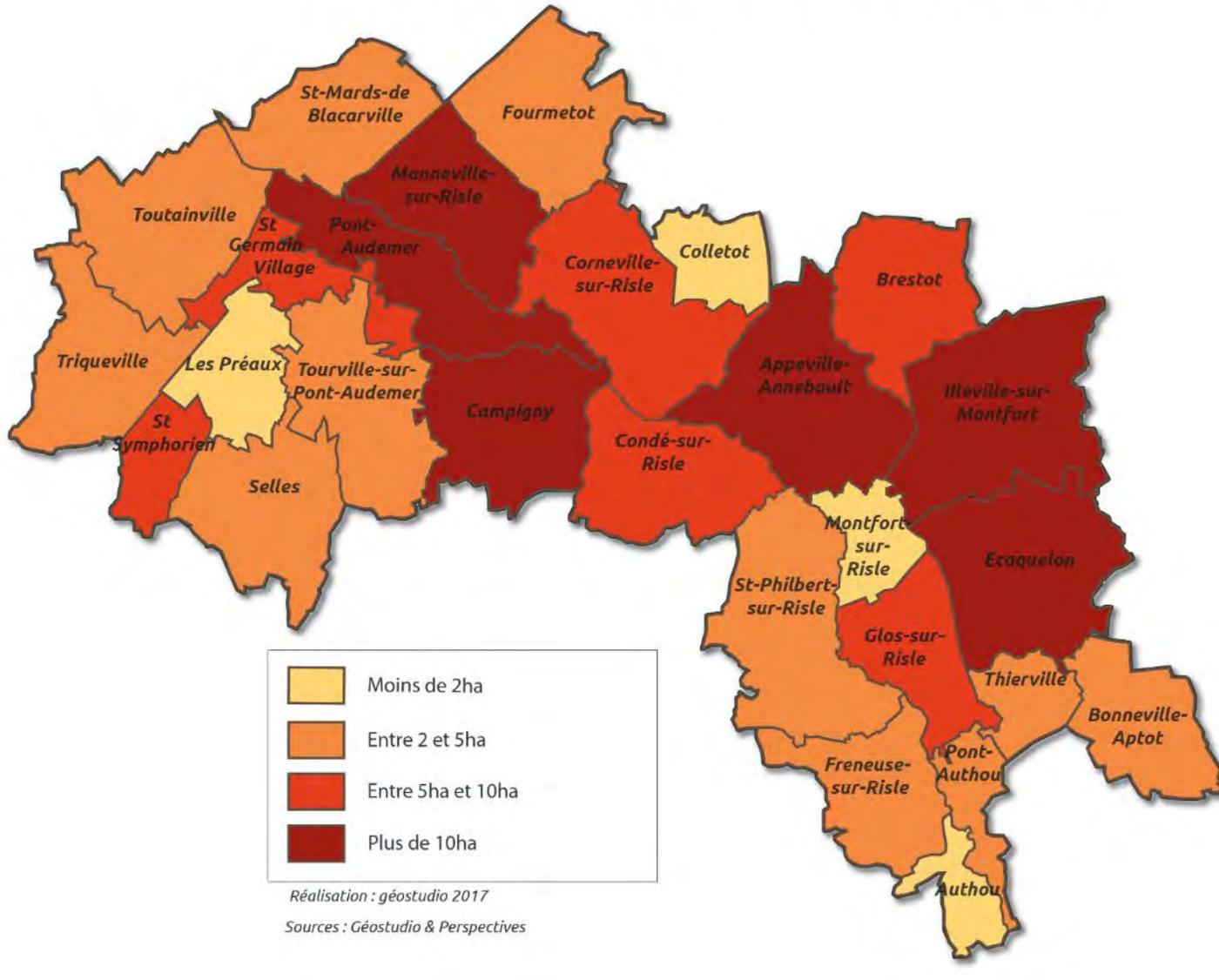




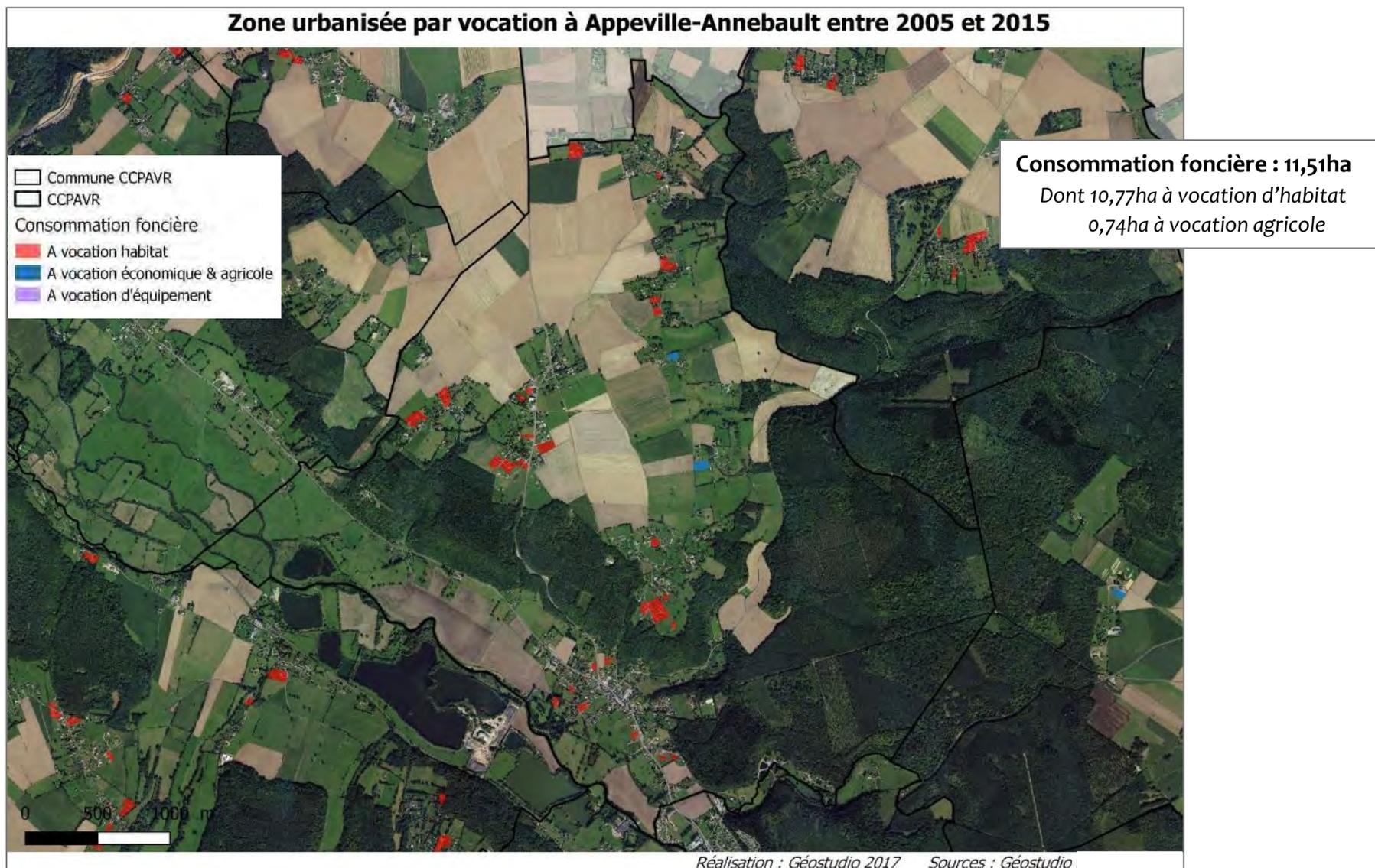


Consommation foncière	En ha	En %	Consommation foncière par vocation				Consommation par mode de production	
			Habitat	Agricole	Economique	Equipement	Extension	Densification
Appeville-Annebault	11,51	5,9%	10,77	0,74			9,22	2,29
Authou	1,9	1,0%	1,9				1,35	0,55
Bonneville-Aptot	2,7	1,4%	1,91	0,79			2,36	0,34
Brestot	8,95	4,6%	8,71	0,23			7,78	1,17
Campigny	14,2	7,3%	14,2				12,75	1,45
Colletot	0,77	0,4%	0,77				0,77	0
Condé-sur-Risle	9,7	5,0%	9,15	0,55			7,8	1,89
Corneville-sur-Risle	7,44	3,8%	7,44				5,06	2,38
Ecaquelon	13,02	6,7%	11,3	1,71			8,9	4,12
Fourmetot	4,92	2,5%	4,1		0,81		2,21	2,71
Freneuse-sur-Risle	3,31	1,7%	3,31				3,31	0
Glos-sur-Risle	9,28	4,7%	9,09	0,2			8,71	0,56
Illeville-sur-Montfort	13,07	6,7%	11,75	0,77		0,54	9,53	3,54
Les Préaux	0,75	0,4%	0,75				0,48	0,27
Manneville-sur-Risle	12,26	6,3%	12,26				10,71	1,55
Montfort-sur-Risle	1,88	1,0%	1,88				1,48	0,4
Pont-Audemer	36,89	18,8%	18,88		18,01		35,84	1,05
Pont-Authou	2,29	1,2%	0,46			1,83	1,96	0,32
Saint-Germain-Village	8,42	4,3%	6,54		1,88		8,28	0,15
Saint-Mards-de-Blacarville	3,53	1,8%	3,53				2,51	1,03
Saint-Philbert-sur-Risle	4,73	2,4%	4,01			0,72	2,2	2,53
Saint-Symphorien	6,74	3,4%	6,74				4,77	1,97
Selles	2,77	1,4%	2,46		0,31		2,16	0,61
Thierville	3,52	1,8%	3,47	0,05			3,11	0,41
Tourville-sur-Pont-Audemer	4,35	2,2%	4,35				2,41	1,93
Toutainville	4,74	2,4%	4,74				3,17	1,57
TOTAL	195,73		166,6 <i>Soit 85,1%</i>	5,04 <i>Soit 2,6%</i>	21,01 <i>Soit 10,7%</i>	3,09 <i>Soit 1,58%</i>	160,22 <i>Soit 81,85%</i>	35,5 <i>Soit 18,13%</i>

Hectares consommés entre 2005 et 2015



Appeville-Annebault



Zone urbanisée par mode production à Appeville-Annebault entre 2005 et 2015



Authou

Zone urbanisée par vocation à Authou entre 2005 et 2015



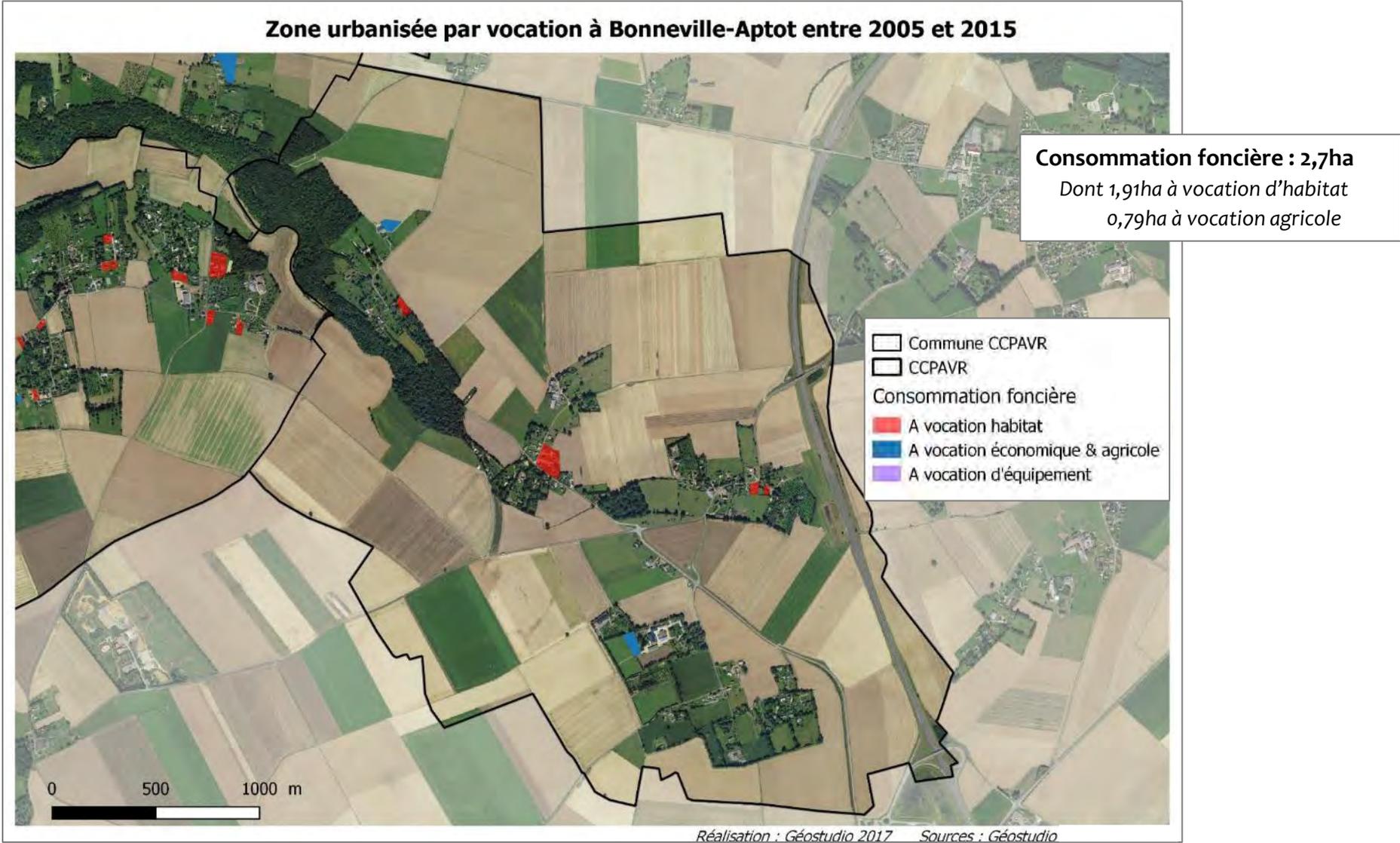
Réalisation : Géostudio 2017 Sources : Géostudio

Zone urbanisée par mode production à Authou entre 2005 et 2015

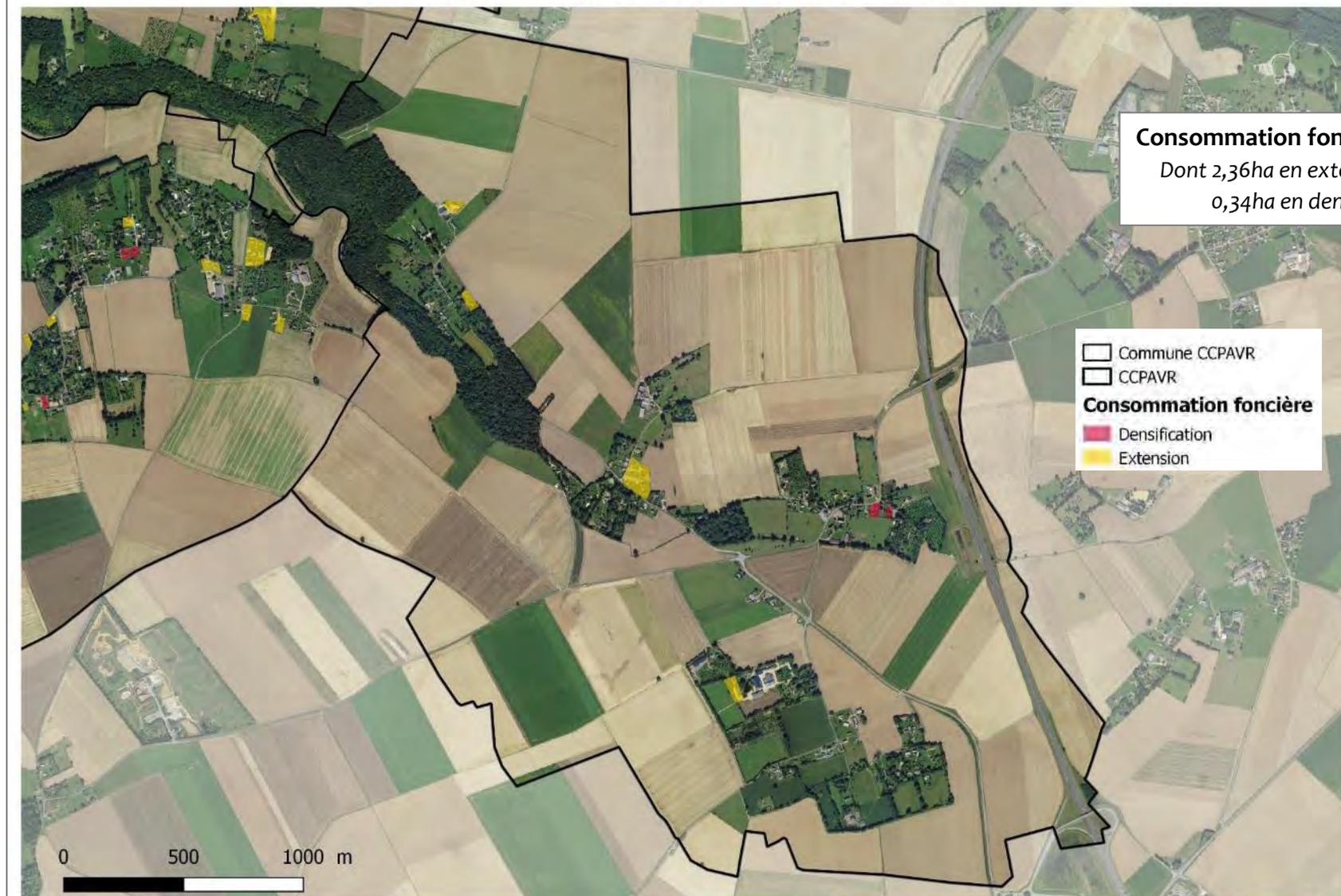


Réalisation : Géostudio 2017 Sources : Géostudio

Bonneville-Aptot

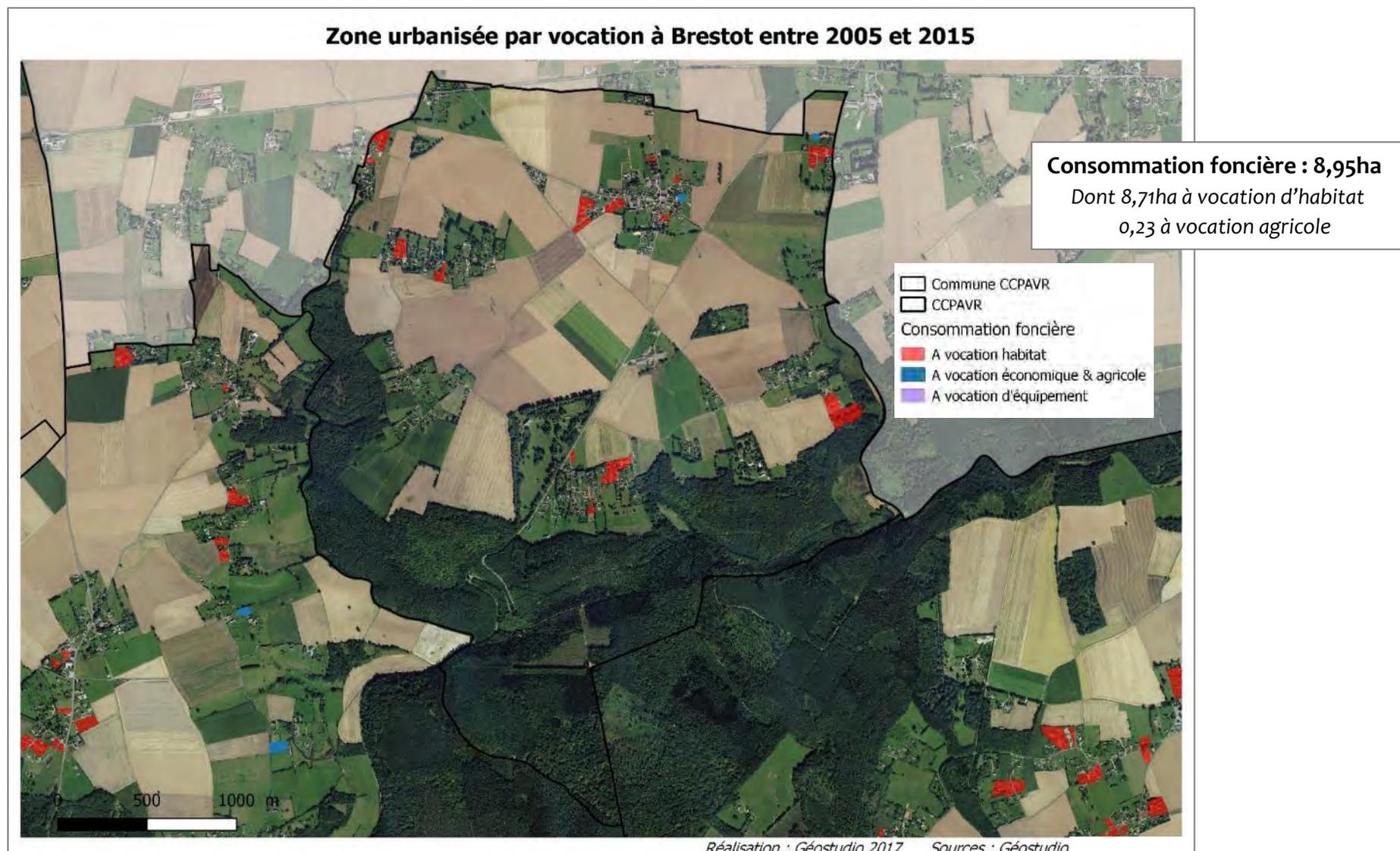


Zone urbanisée par mode production à Bonneville-Aptot entre 2005 et 2015



Réalisation : Géostudio 2017 Sources : Géostudio

Brestot



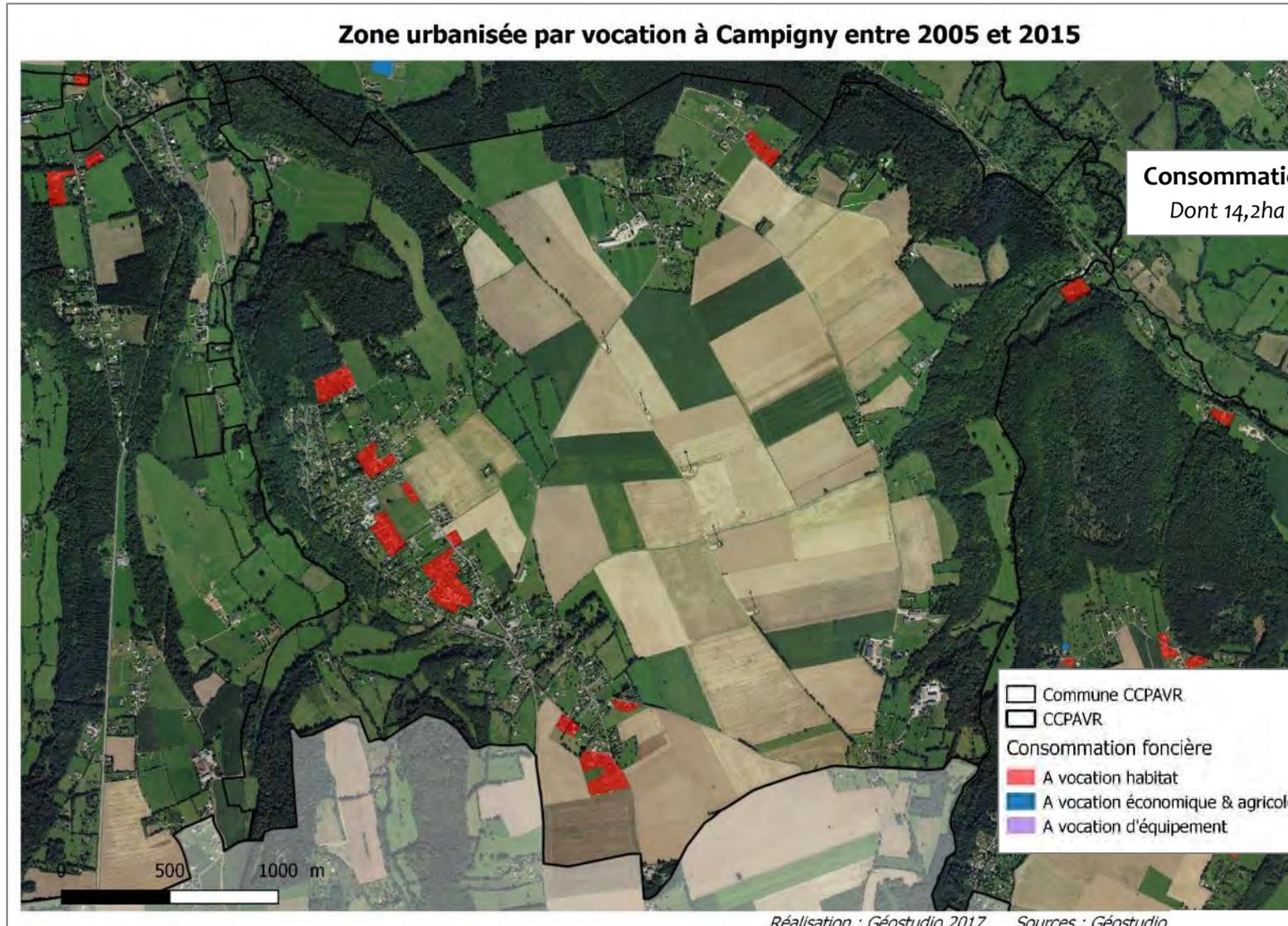
Zone urbanisée par mode production à Brestot entre 2005 et 2015



Réalisation : Géostudio 2017 Sources : Géostudio

Campigny

Zone urbanisée par vocation à Campigny entre 2005 et 2015

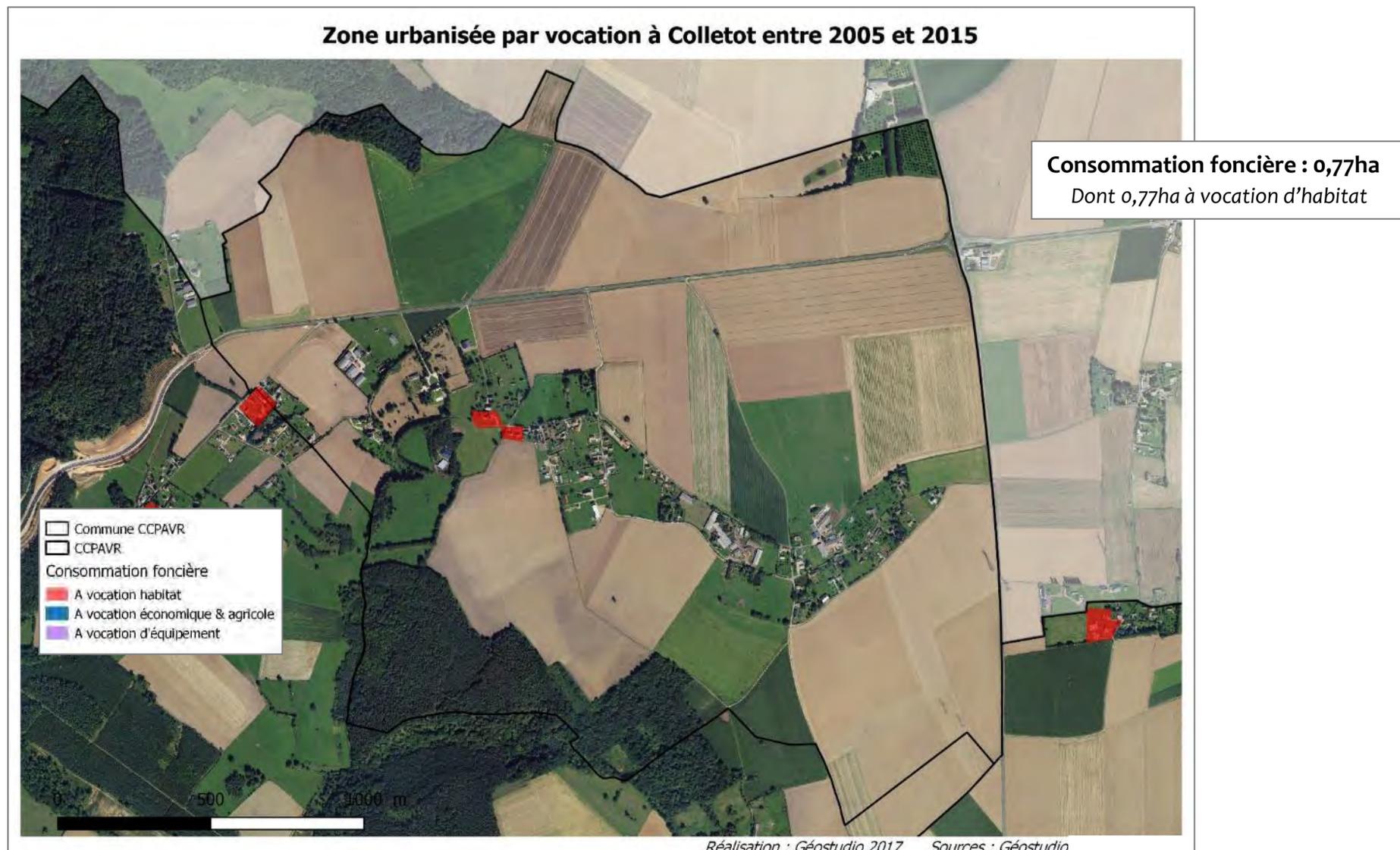


Zone urbanisée par mode production à Campigny entre 2005 et 2015



Réalisation : Géostudio 2017 Sources : Géostudio

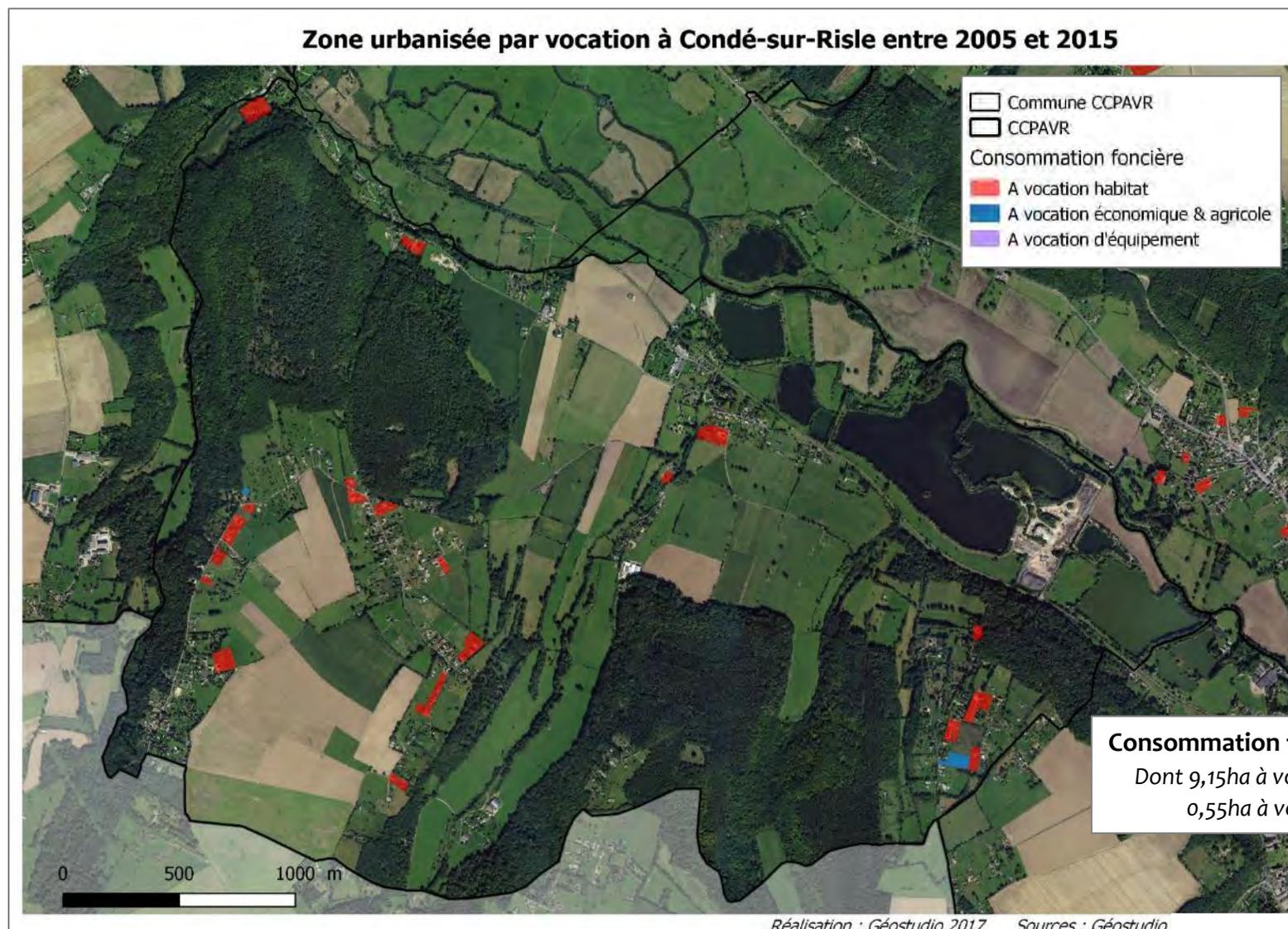
Colletot



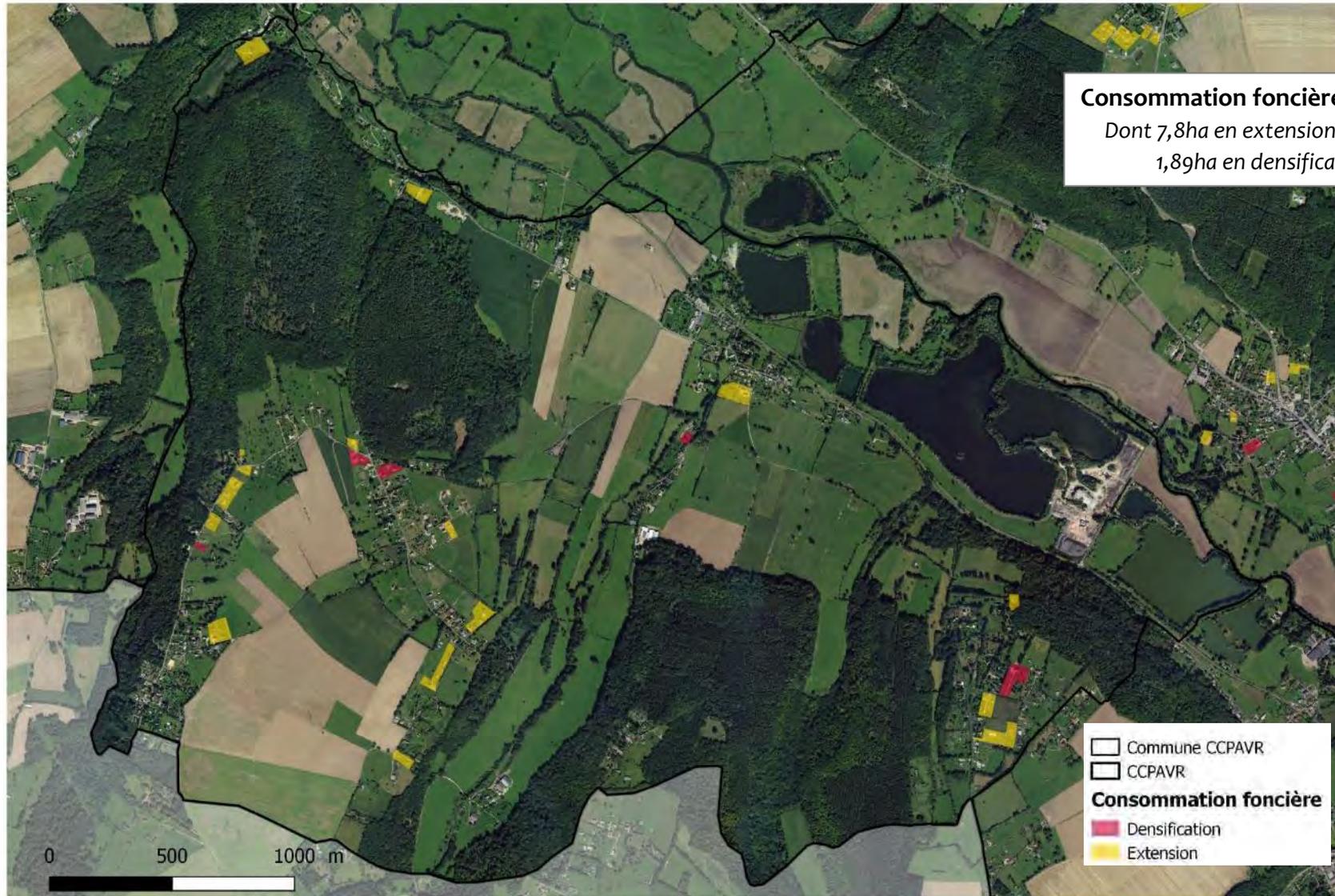
Zone urbanisée par mode production à Colletot entre 2005 et 2015



Condé-sur-Risle

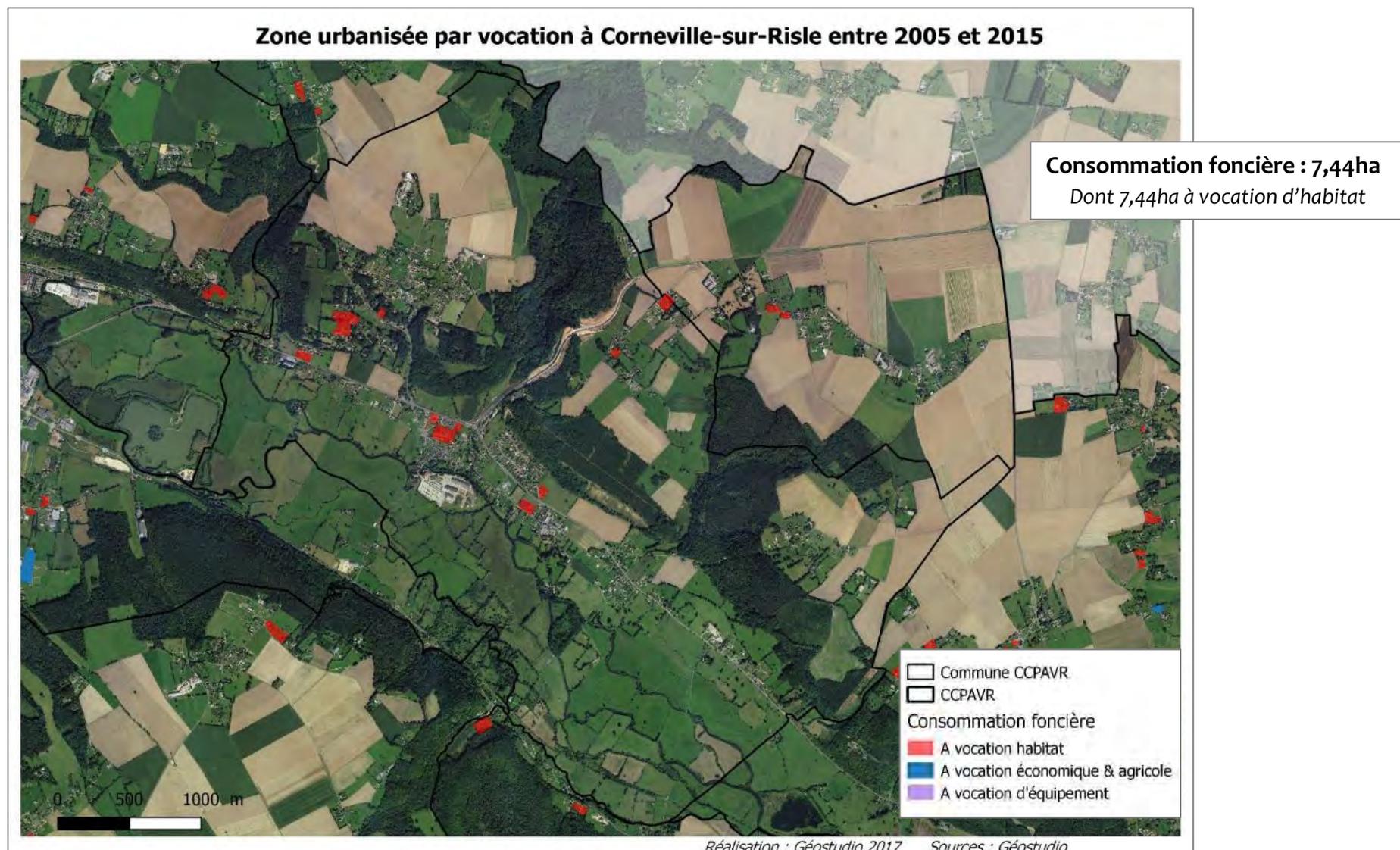


Zone urbanisée par mode production à Condé-sur-Risle entre 2005 et 2015



Réalisation : Géostudio 2017 Sources : Géostudio

Corneville-sur-Risle



Zone urbanisée par mode production à Corneville-sur-Risle entre 2005 et 2015

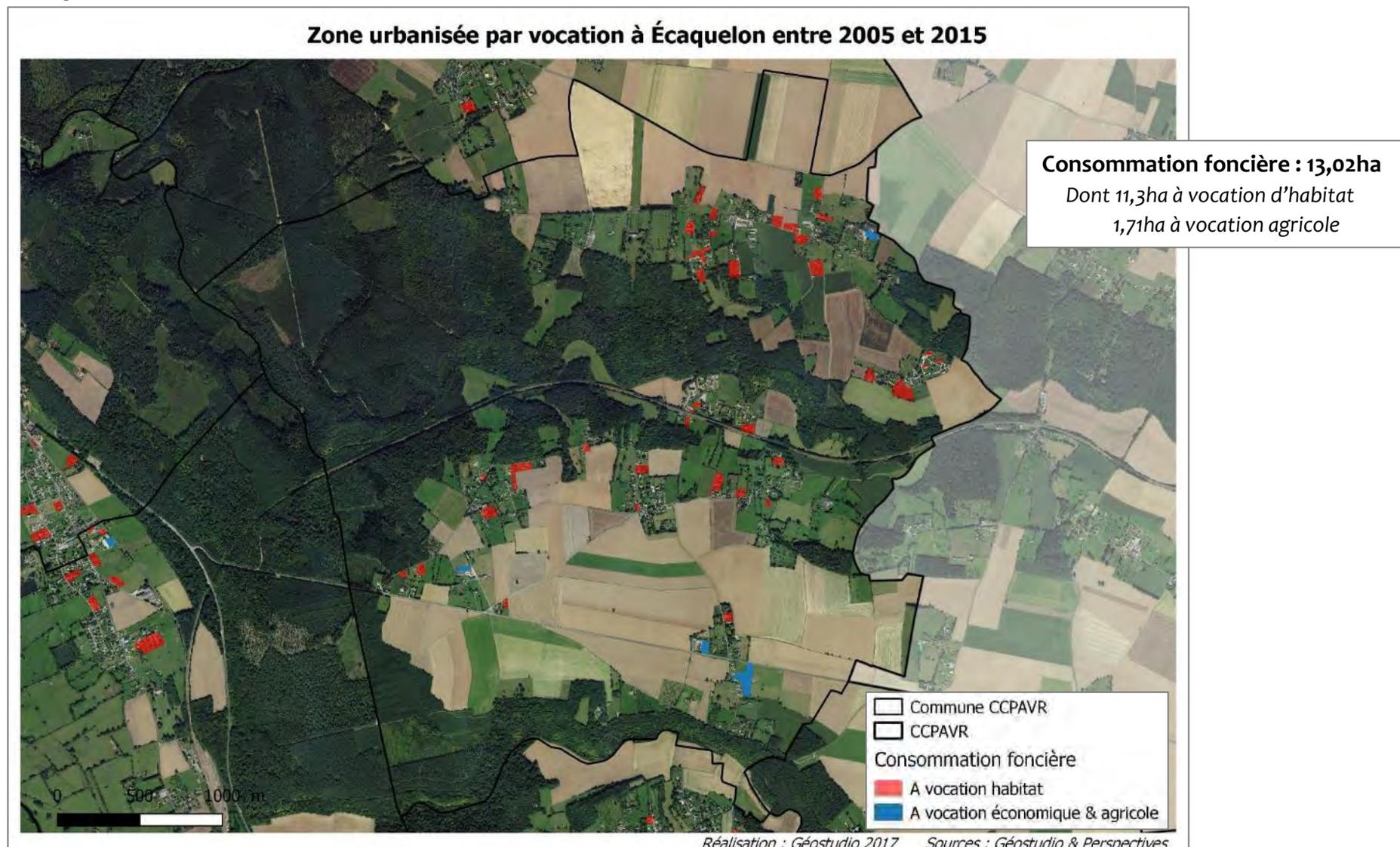


Consommation foncière : 7,44ha
Dont 5,06ha en extension
2,38ha en densification

□ Commune CCPAVR
□ CCPAVR
Consommation foncière
■ Densification
■ Extension

Réalisation : Géostudio 2017 Sources : Géostudio

Ecaquelon

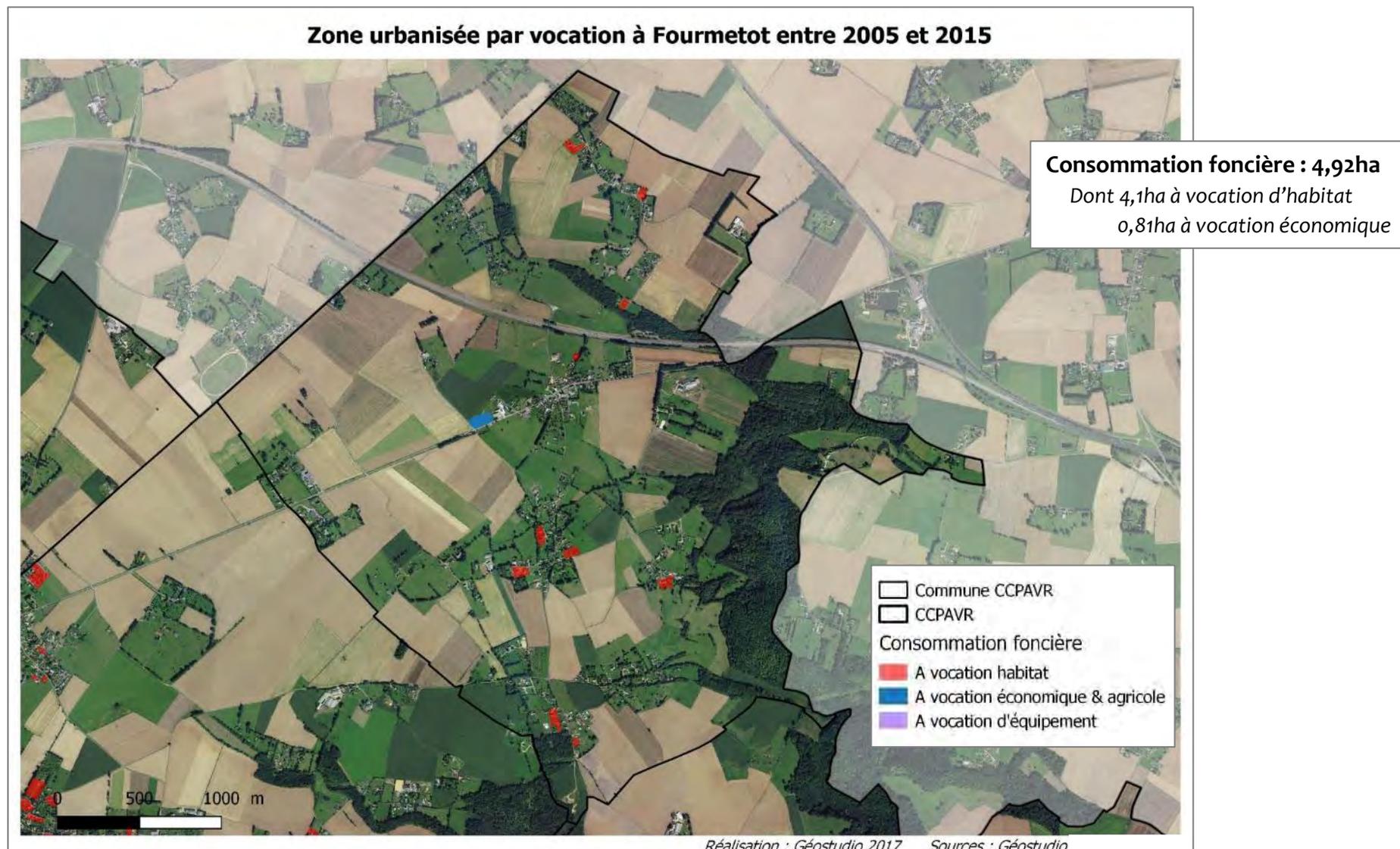


Zone urbanisée par mode production à Écaquelon entre 2005 et 2015



Réalisation : Géostudio 2017 Sources : Géostudio & Perspectives

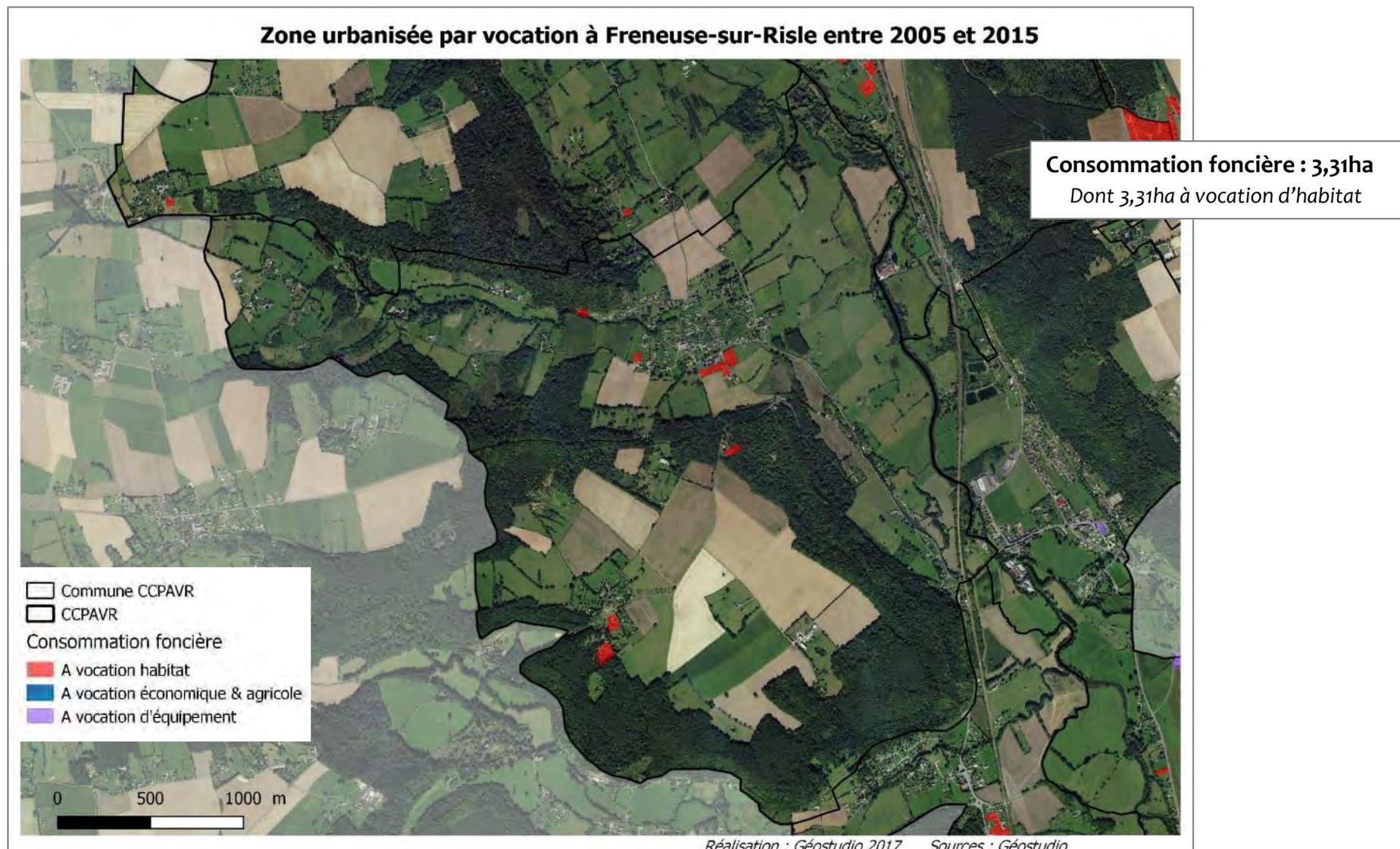
Fourmetot



Zone urbanisée par mode production à Fourmetot entre 2005 et 2015



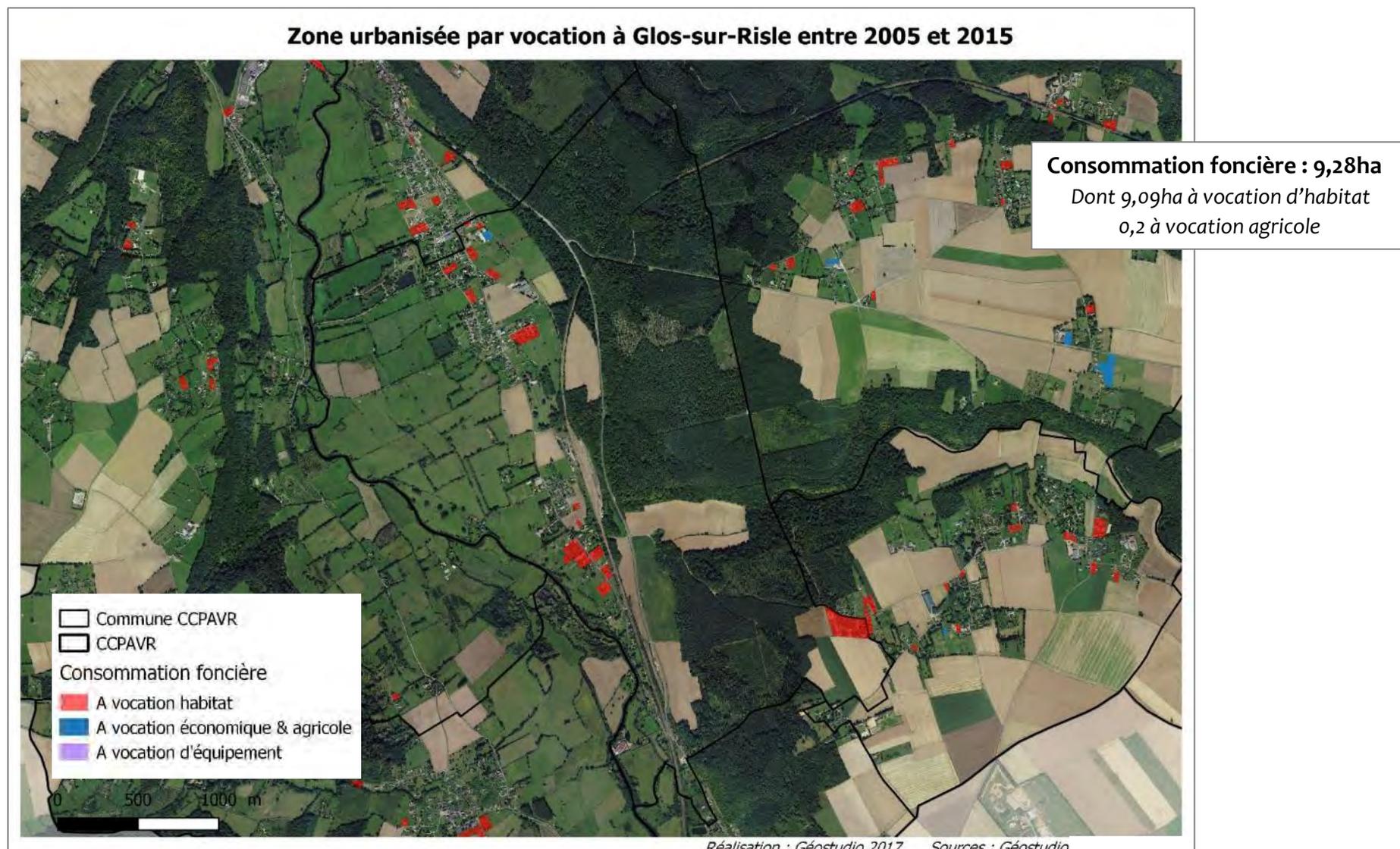
Freneuse-sur-Risle



Zone urbanisée par mode production à Freneuse-sur-Risle entre 2005 et 2015



Glos-sur-Risle

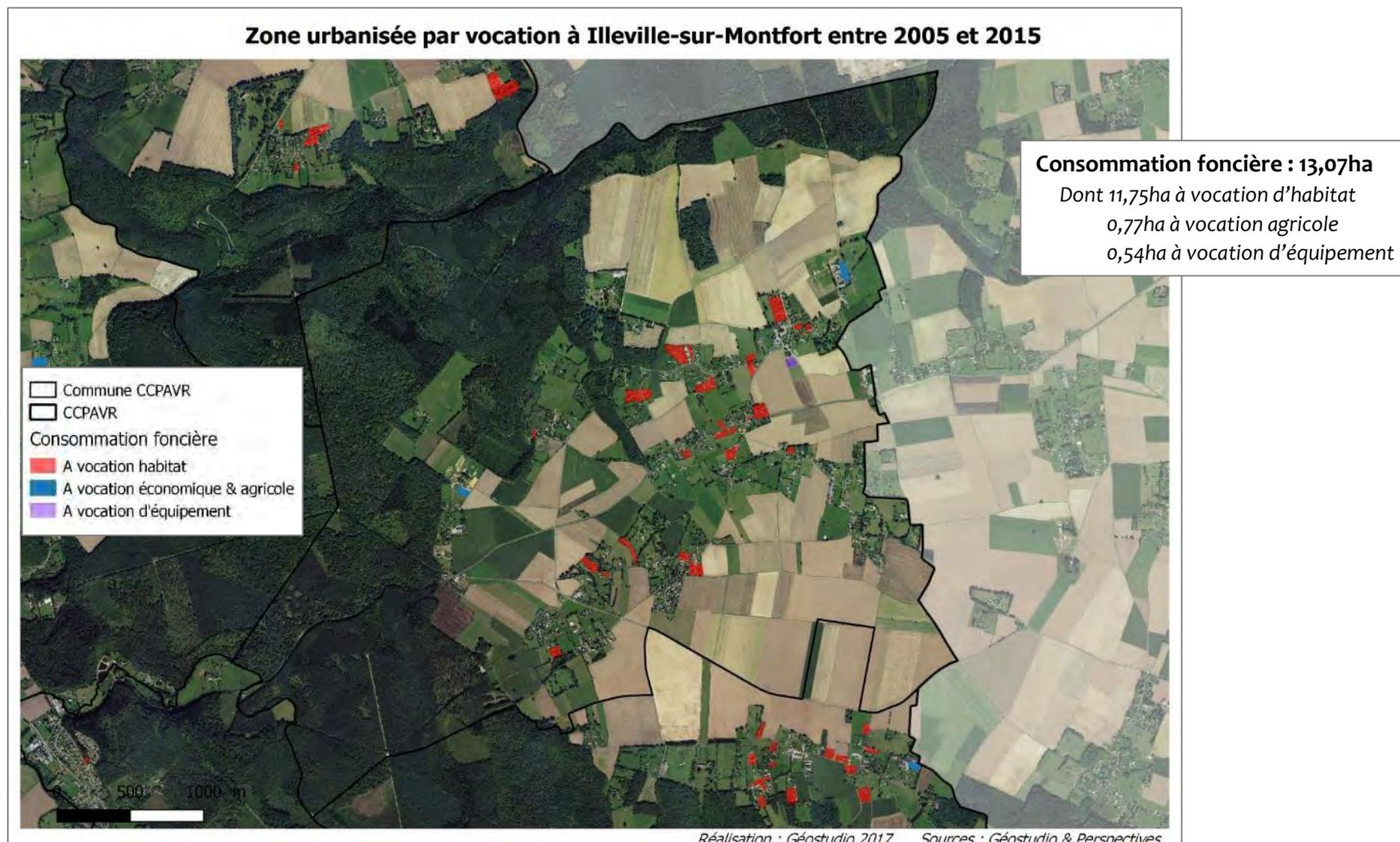


Zone urbanisée par mode production à Glos-sur-Risle entre 2005 et 2015



Réalisation : Géostudio 2017 Sources : Géostudio

Illeville-sur-Montfort

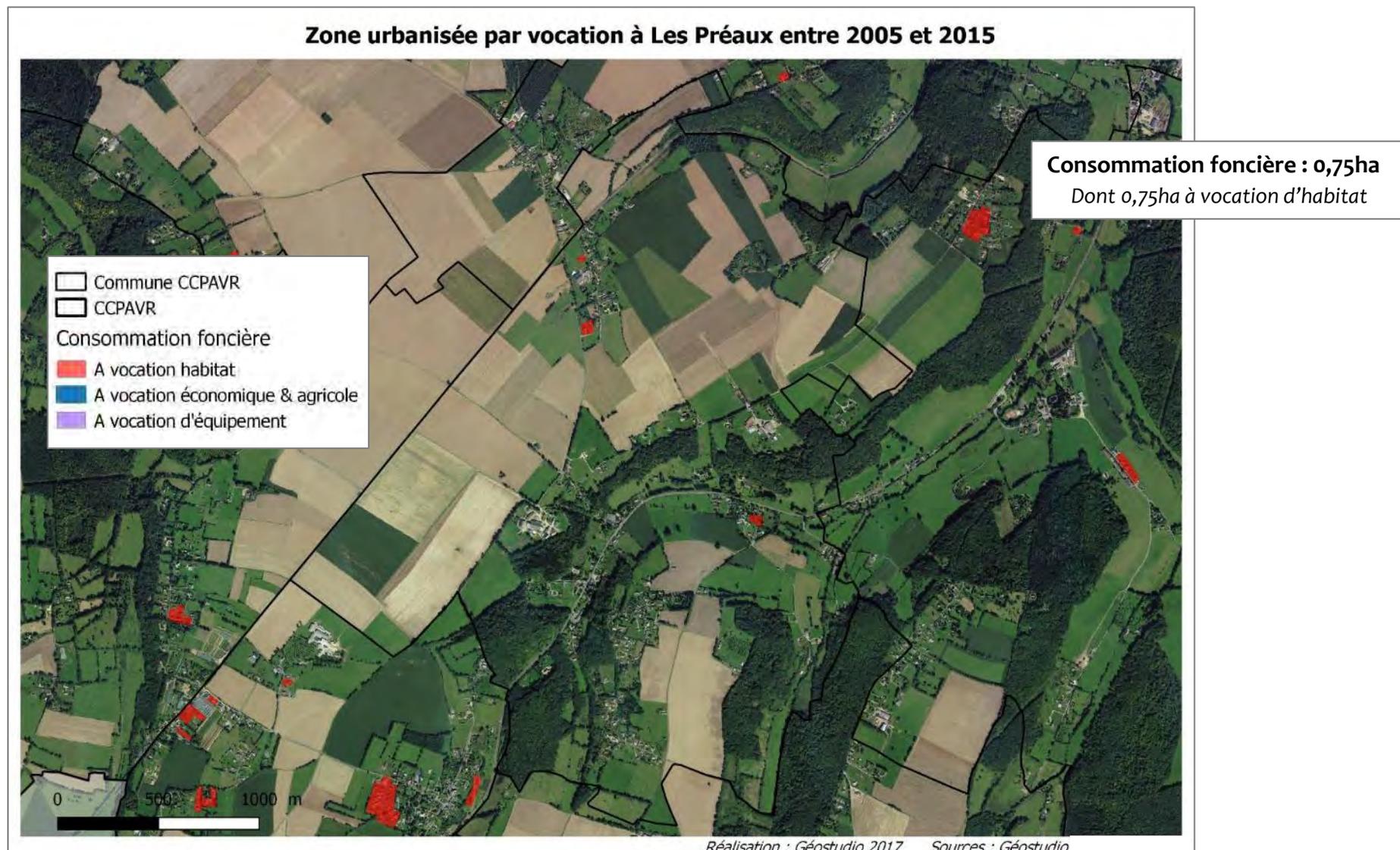


Zone urbanisée par mode production à Illeville-sur-Montfort entre 2005 et 2015



Réalisation : Géostudio 2017 Sources : Géostudio & Perspectives

Les Préaux



Zone urbanisée par mode production à Les Préaux entre 2005 et 2015



Réalisation : Géostudio 2017 Sources : Géostudio

Manneville-sur-Risle

Zone urbanisée par vocation à Manneville-sur-Risle entre 2005 et 2015



Consommation foncière : 12,26ha
Dont 12,26ha à vocation d'habitat

Réalisation : Géostudio 2017 Sources : Géostudio

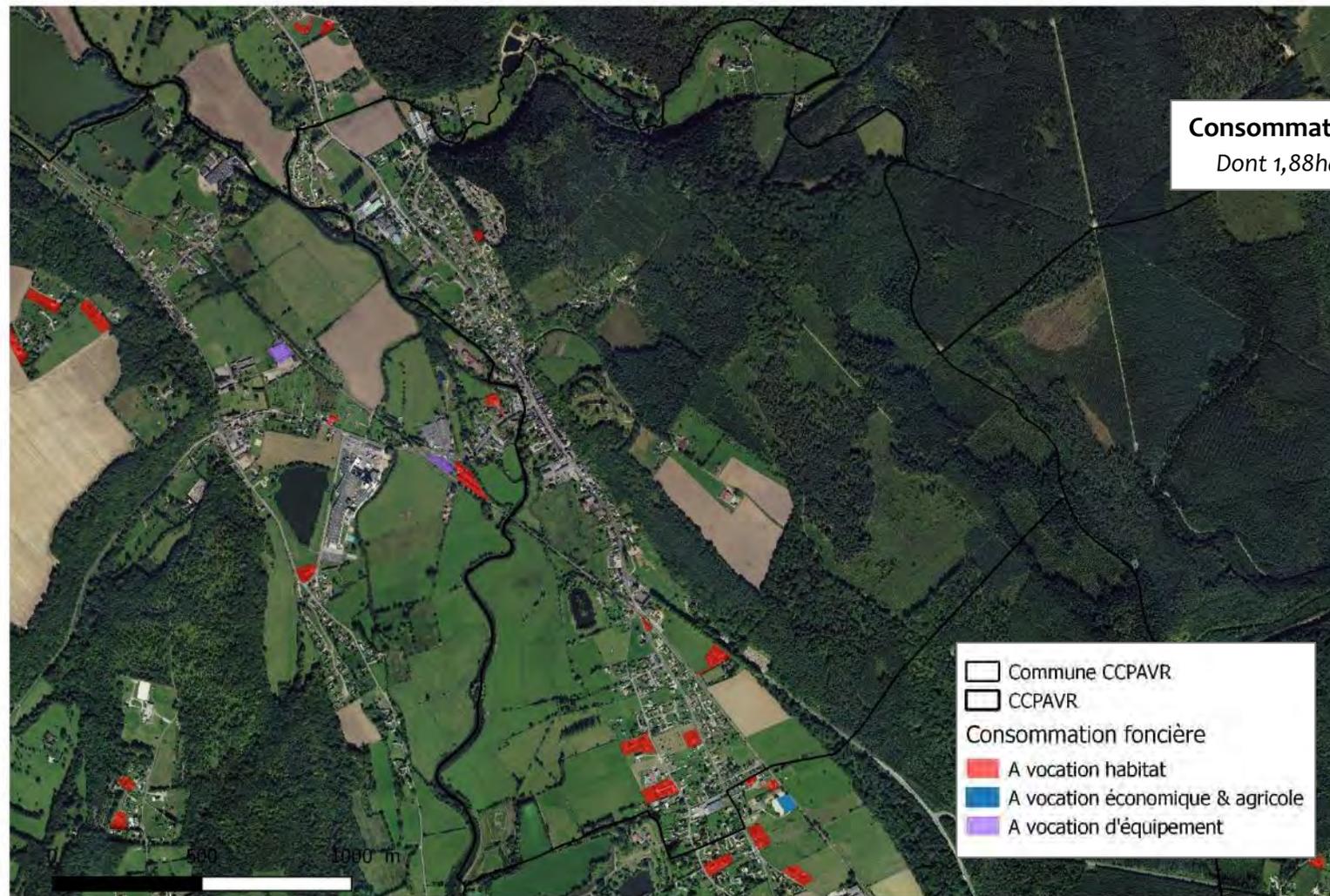
Zone urbanisée par mode production à Manneville-sur-Risle entre 2005 et 2015



Réalisation : Géostudio 2017 Sources : Géostudio

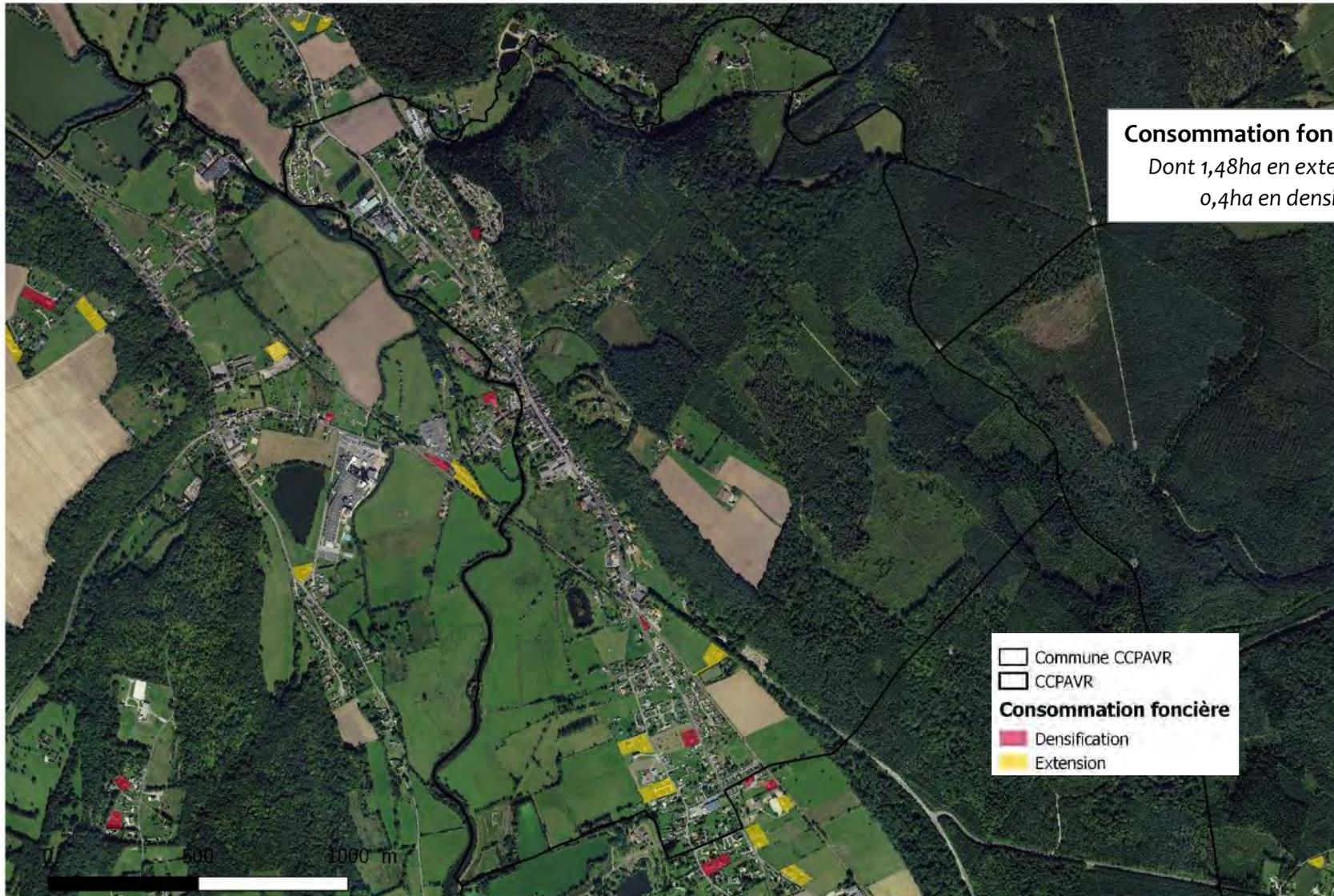
Montfort-sur-Risle

Zone urbanisée par vocation à Montfort-sur-Risle entre 2005 et 2015



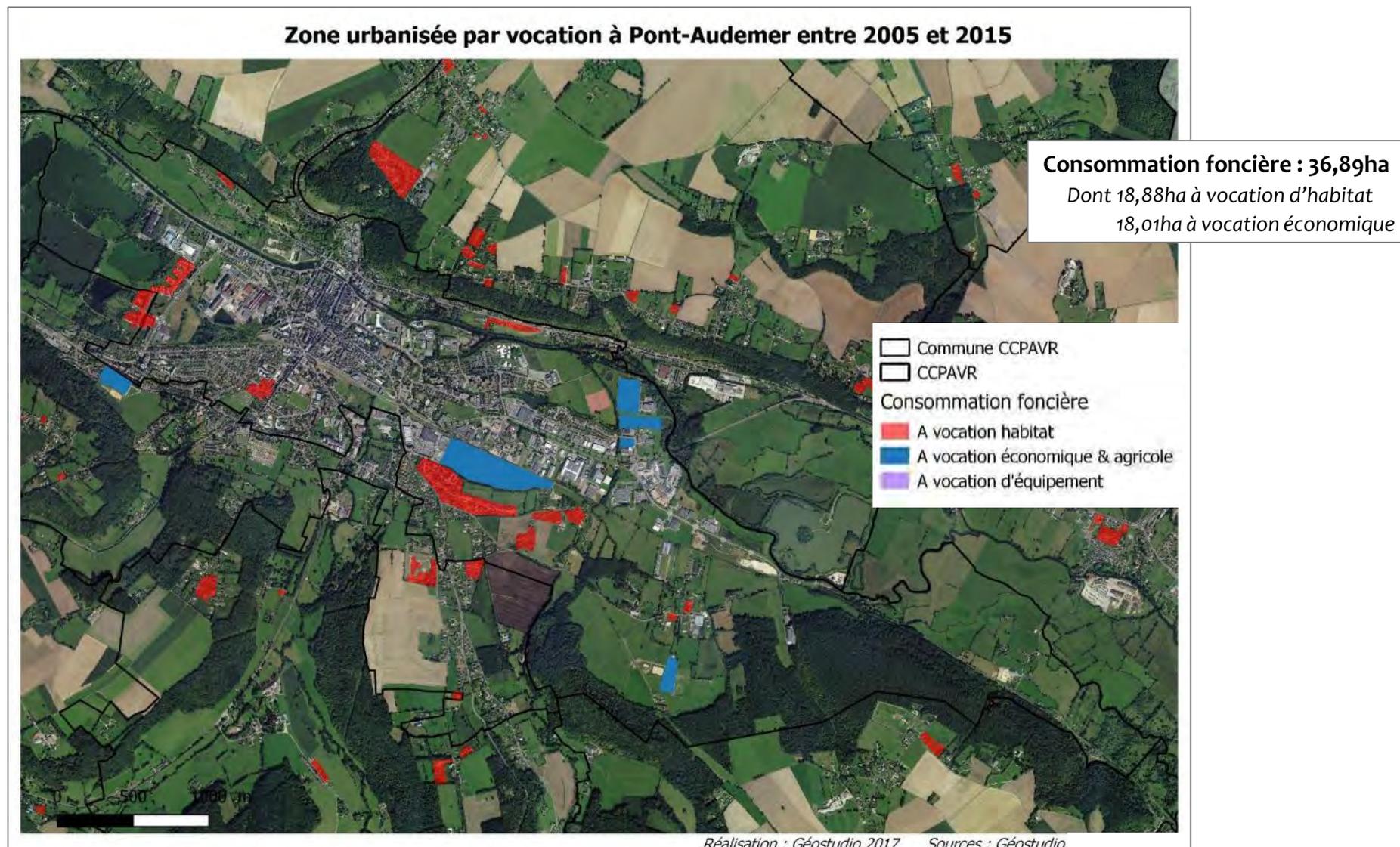
Réalisation : Géostudio 2017 Sources : Géostudio

Zone urbanisée par mode production à Montfort-sur-Risle entre 2005 et 2015



Réalisation : Géostudio 2017 Sources : Géostudio

Pont-Audemer

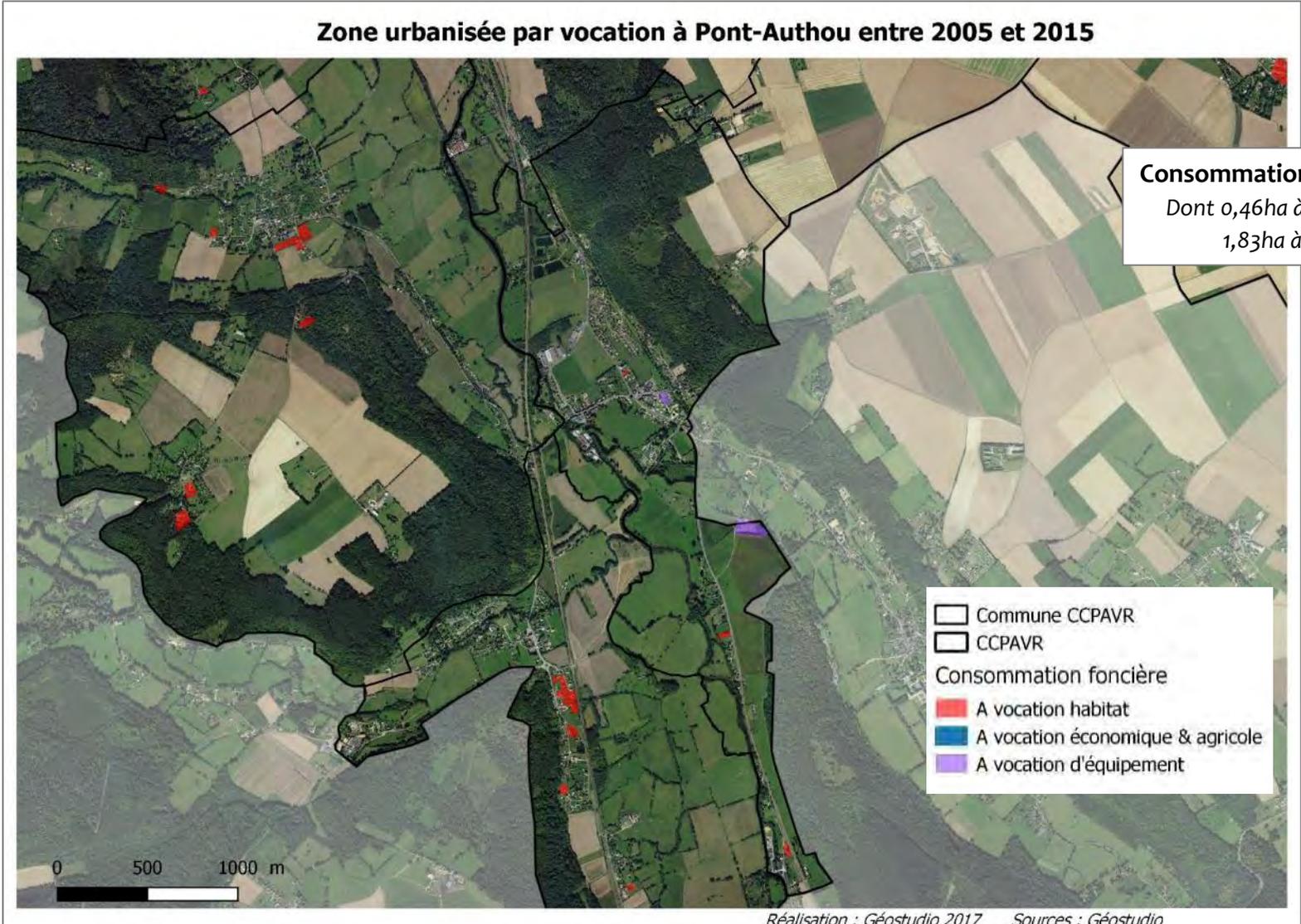


Zone urbanisée par mode production à Pont-Audemer entre 2005 et 2015

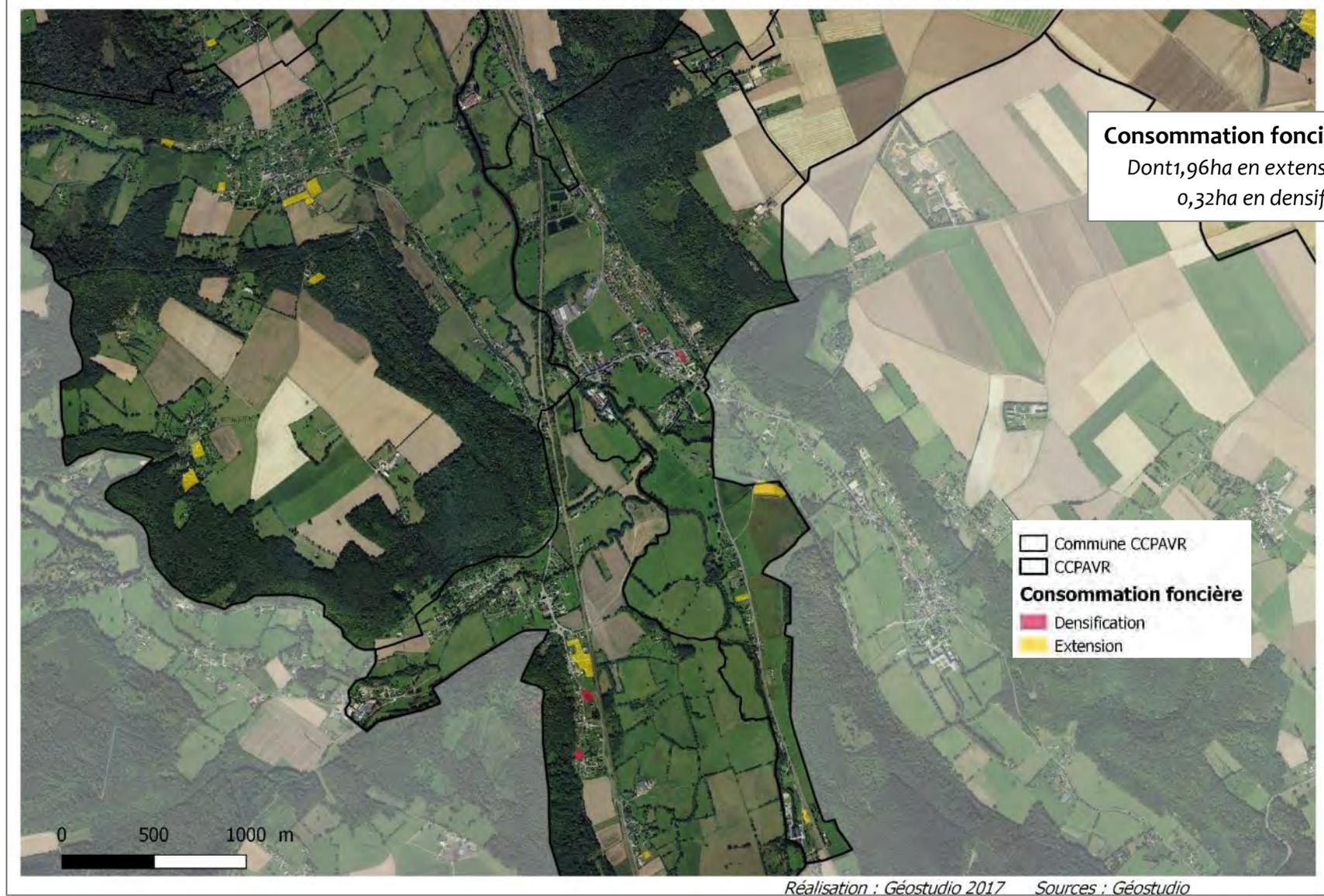


Réalisation : Géostudio 2017 Sources : Géostudio

Pont-Authou



Zone urbanisée par mode production à Pont-Authou entre 2005 et 2015



Saint-Germain-Village

Zone urbanisée par vocation à Saint-Germain-Village entre 2005 et 2015



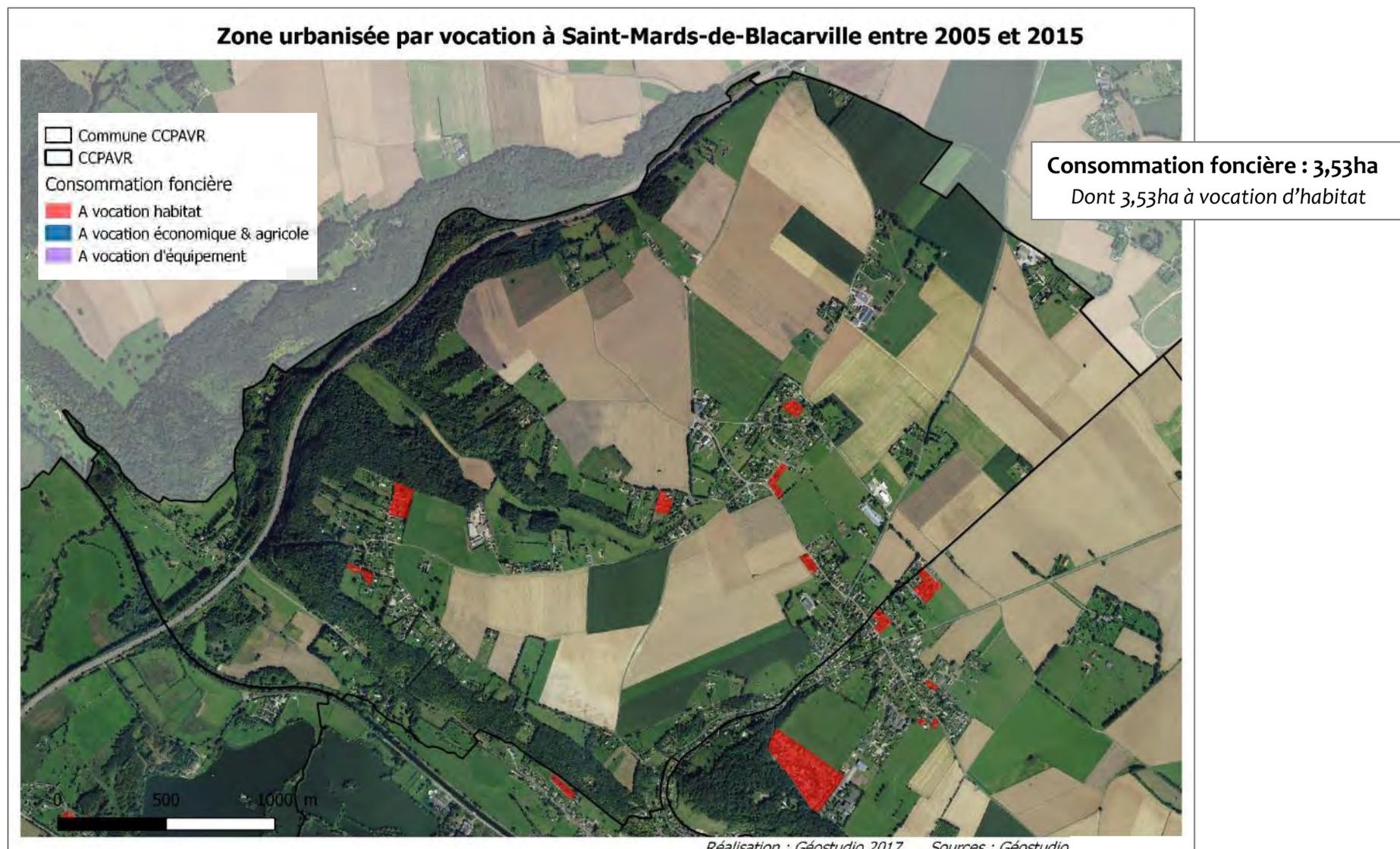
Réalisation : Géostudio 2017 Sources : Géostudio

Zone urbanisée par mode production à Saint-Germain-Village entre 2005 et 2015



Réalisation : Géostudio 2017 Sources : Géostudio

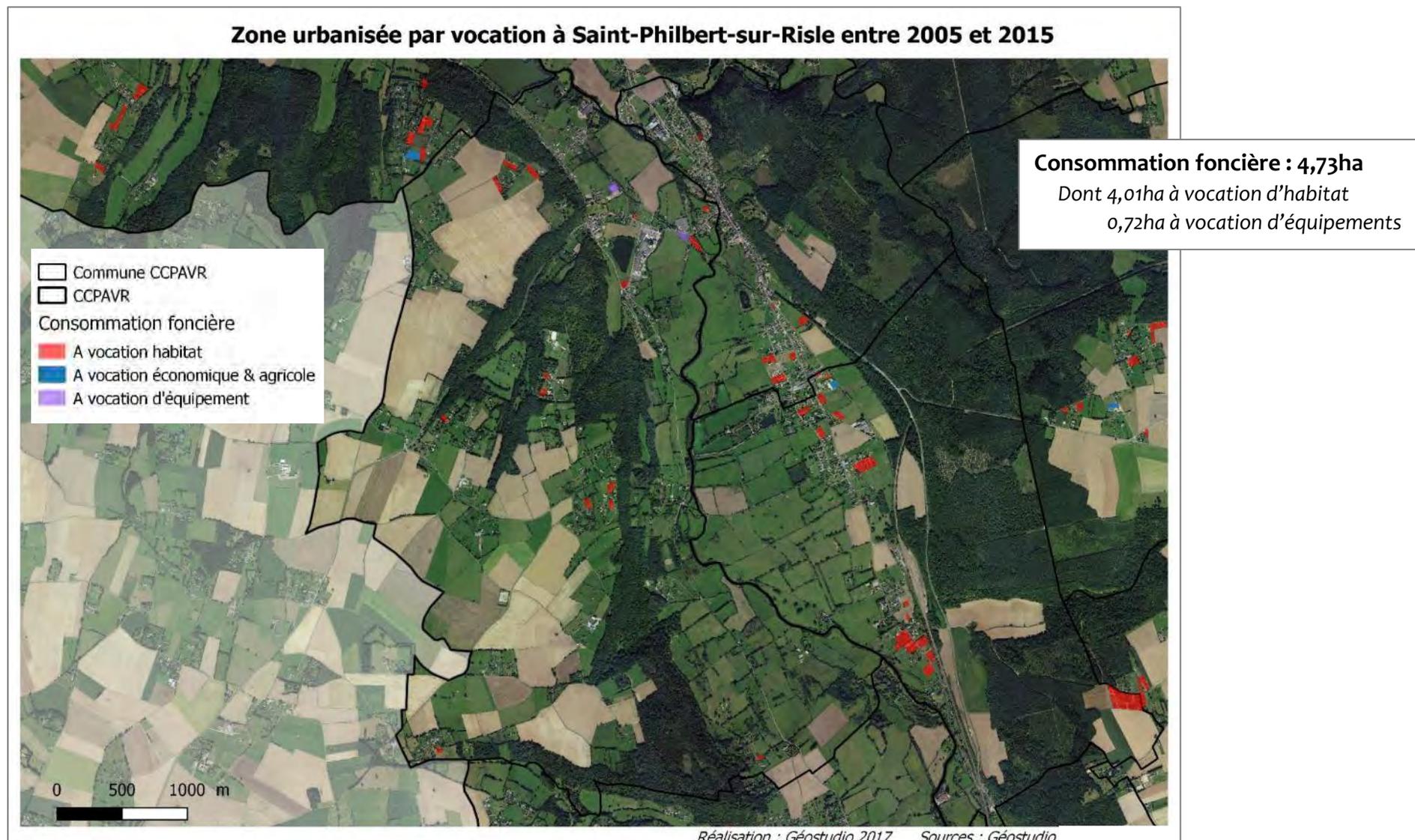
Saint-Mards-de-Blacarville



Zone urbanisée par mode production à Saint-Mards-de-Blacarville entre 2005 et 2015



Saint-Philbert-sur-Risle

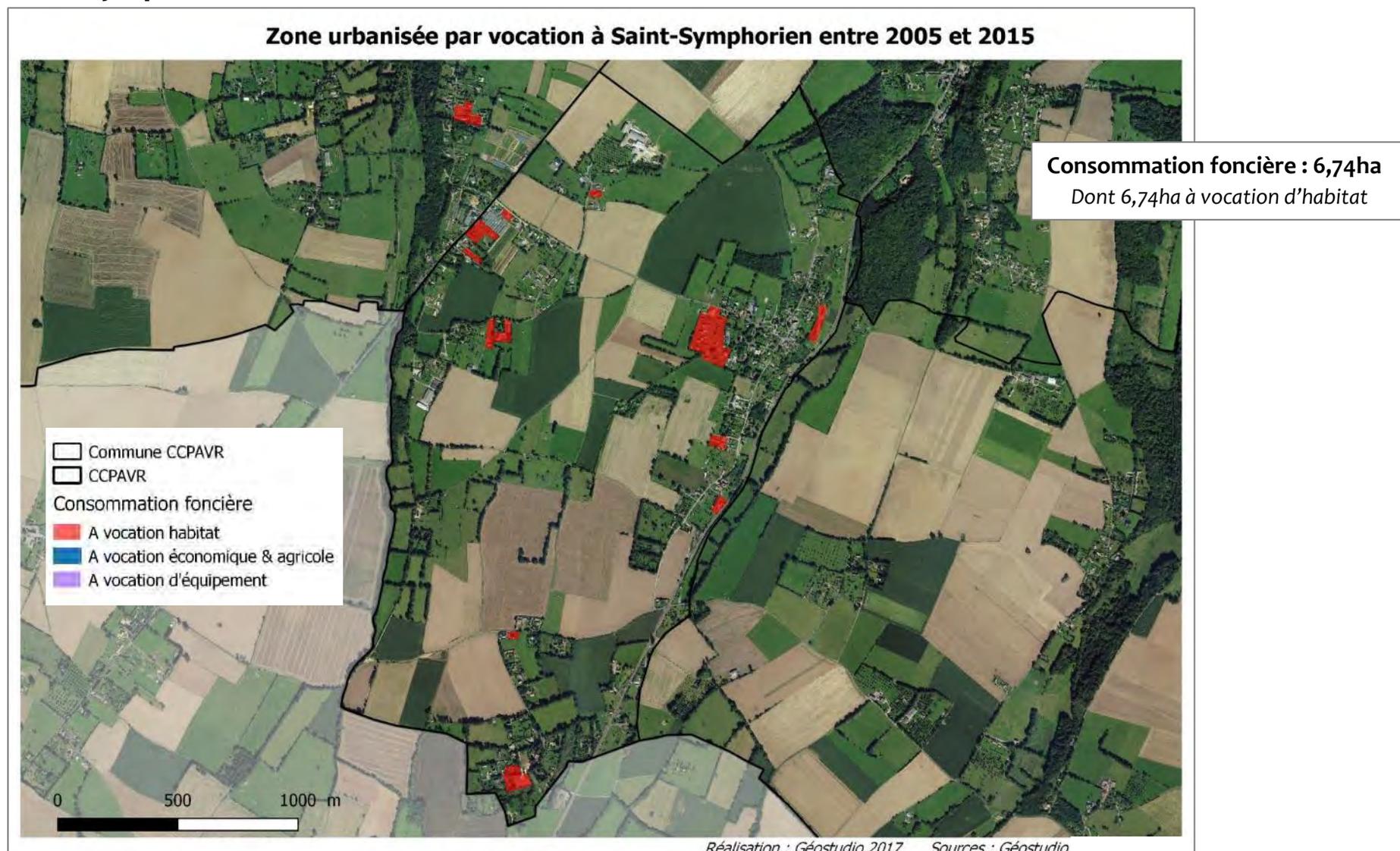


Zone urbanisée par mode production à Saint-Philbert-sur-Risle entre 2005 et 2015



Réalisation : Géostudio 2017 Sources : Géostudio

Saint-Symphorien

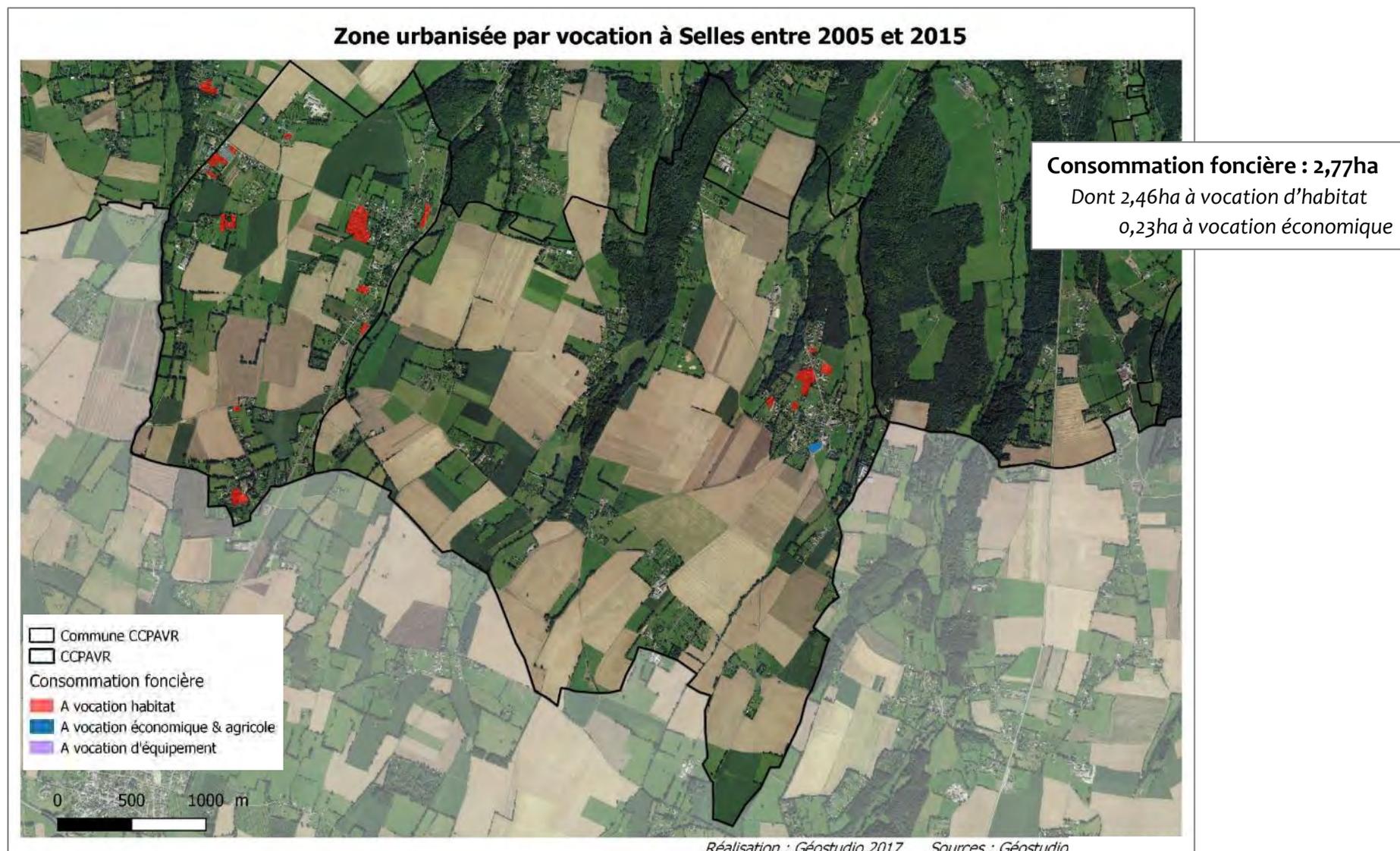


Zone urbanisée par mode production à Saint-Symphorien entre 2005 et 2015



Réalisation : Géostudio 2017 Sources : Géostudio

Selles



Zone urbanisée par mode production à Selles entre 2005 et 2015



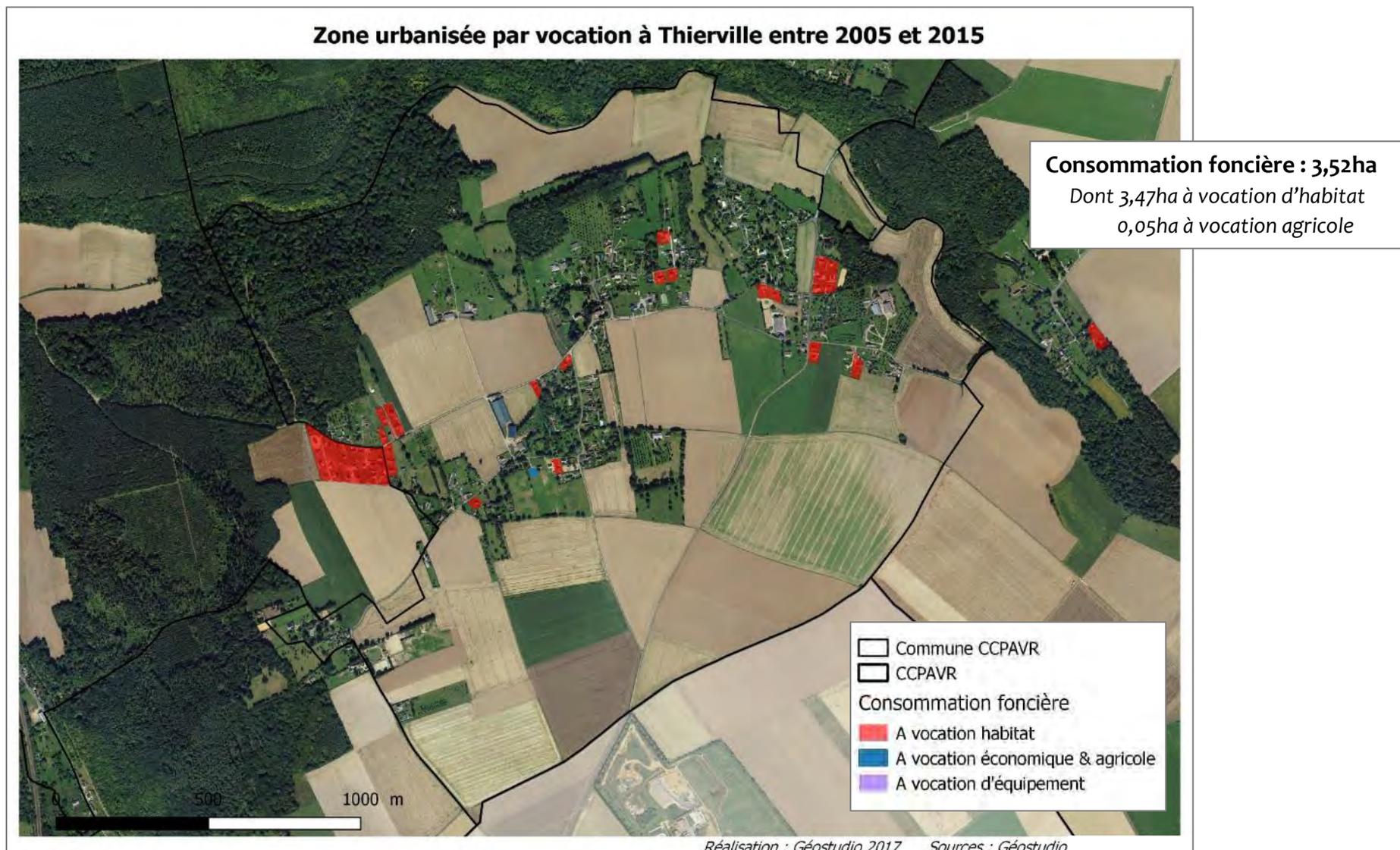
Consommation foncière : 2,77ha
Dont 2,16ha en extension
0,61ha en densification

□ Commune CCPAVR
□ CCPAVR
Consommation foncière
■ Densification
■ Extension

0 500 1000 m

Réalisation : Géostudio 2017 Sources : Géostudio

Thierville

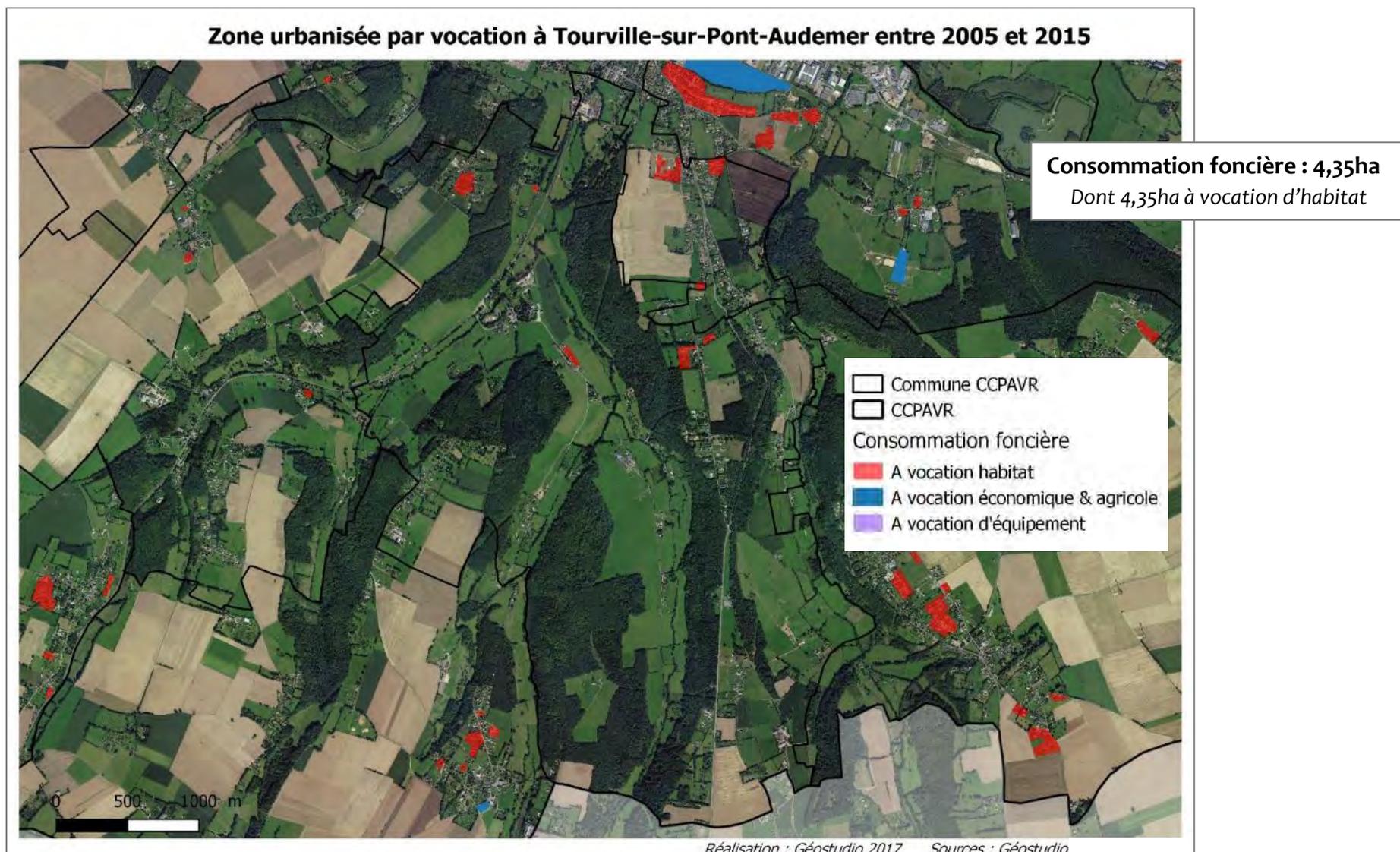


Zone urbanisée par mode production à Thierville entre 2005 et 2015



Réalisation : Géostudio 2017 Sources : Géostudio

Tourville-sur-Pont-Audemer



Zone urbanisée par mode production à Tourville-sur-Pont-Audemer entre 2005 et 2015

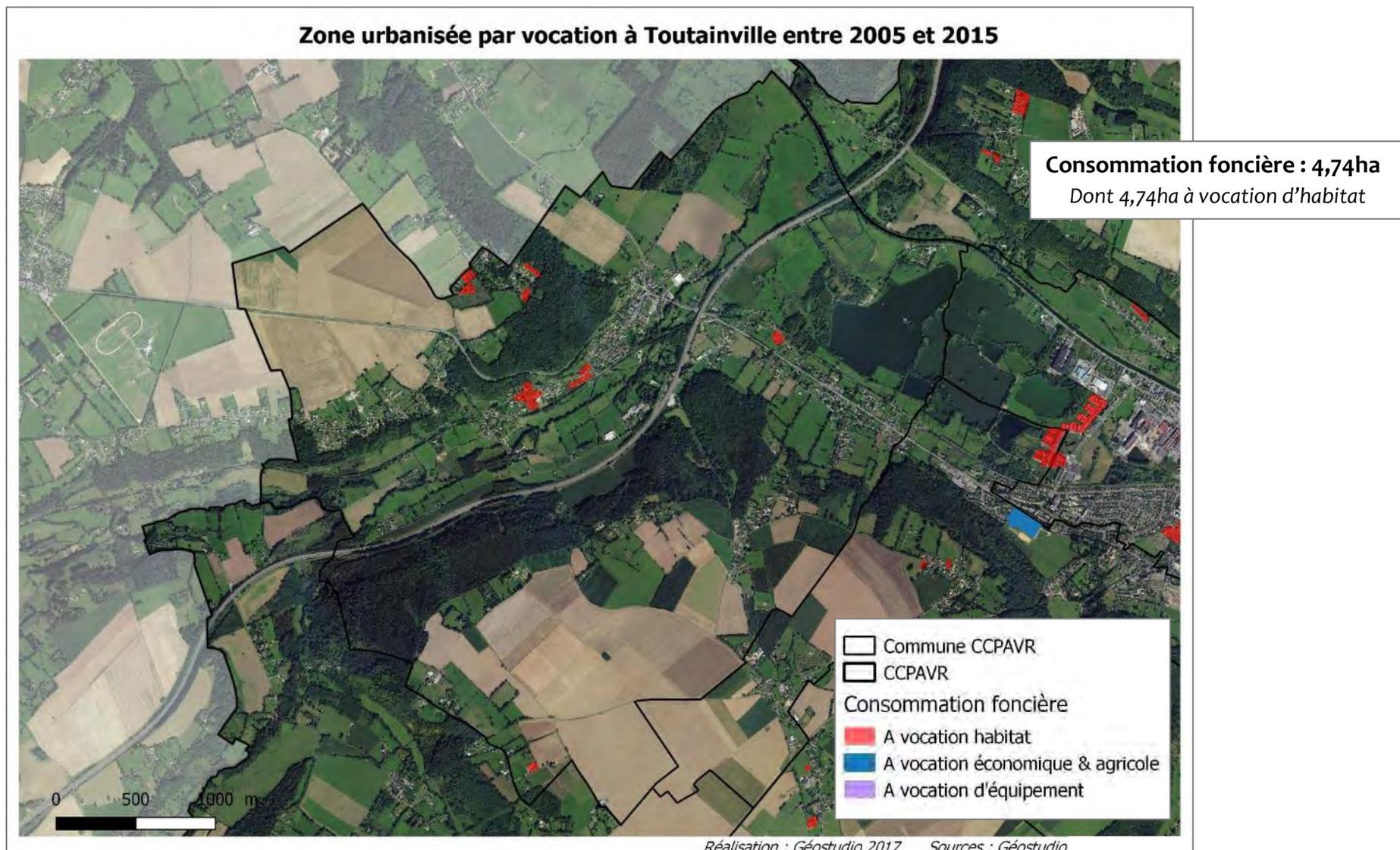


Consommation foncière : 4,35ha
Dont 2,41ha en extension
1,93ha en densification

□ Commune CCPAVR
□ CCPAVR
Consommation foncière
■ Densification
■ Extension

Réalisation : Géostudio 2017 Sources : Géostudio

Toutainville



Zone urbanisée par mode production à Toutainville entre 2005 et 2015



Triqueville

Zone urbanisée par vocation à Triqueville entre 2005 et 2015



Zone urbanisée par mode production à Triqueville entre 2005 et 2015

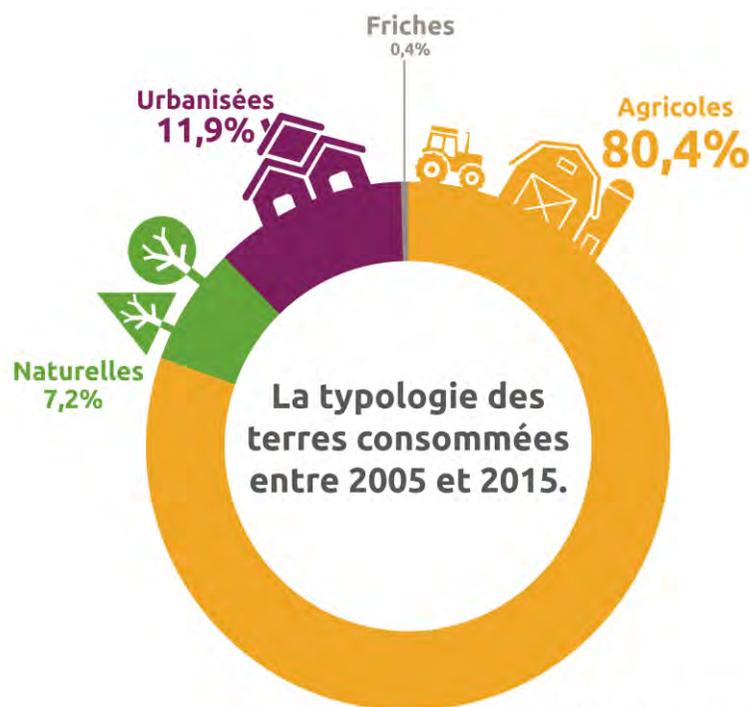


La typologie des terres consommées entre 2005 et 2015

Il est intéressant de compléter cette analyse par la typologie des terres consommées : terres agricoles, terres naturelles, friche ou terres dites urbanisées synonyme densification.

Pour réaliser cette distinction, ont été utilisés les photographies aériennes de 2005, 2007 et 2015 et le recensement parcellaire agricole de 2007 (le dernier disponible sur *Géoportail*).

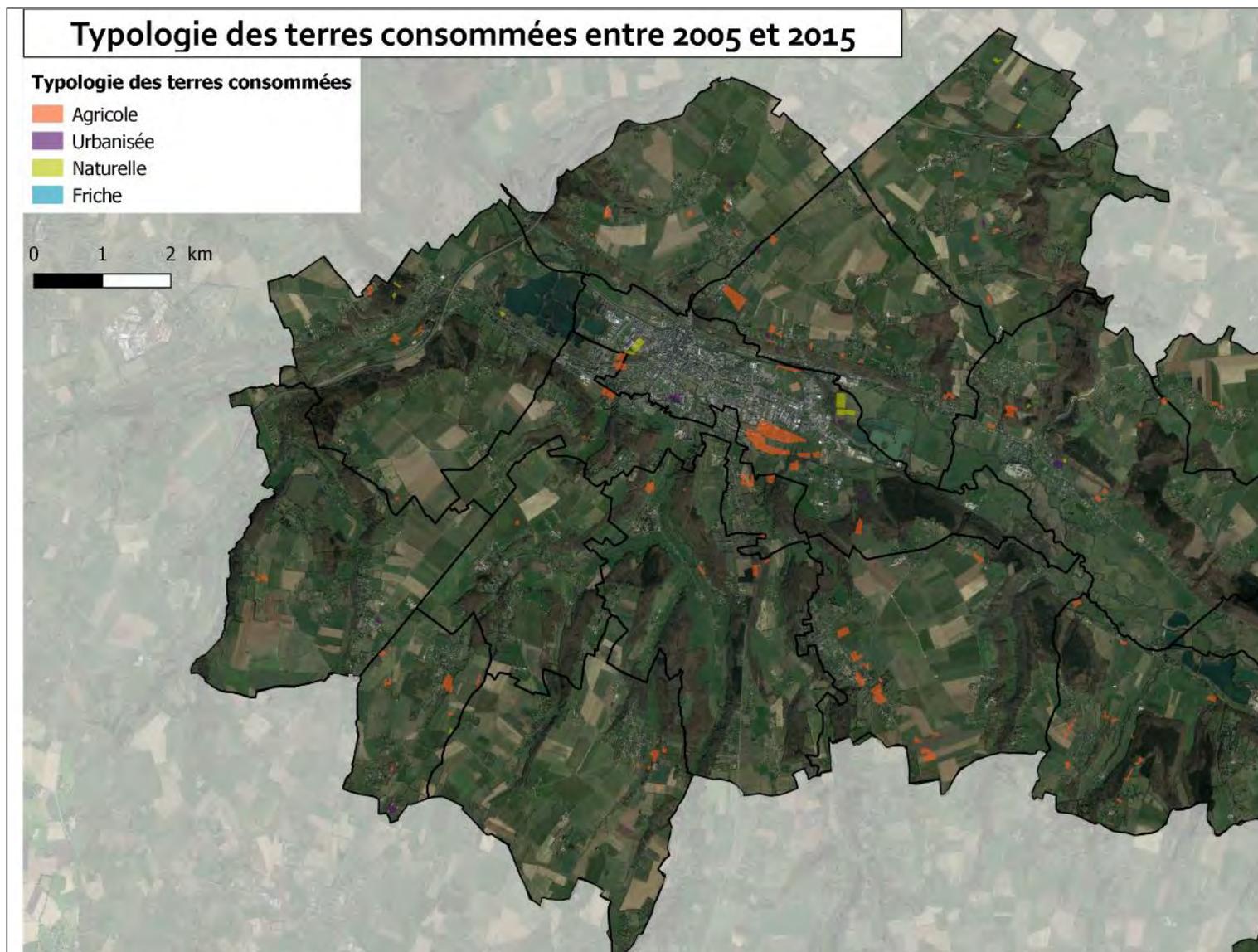
Sur les 195,73ha consommés entre 2005 et 2015, 80,4% des terres étaient des terres agricoles, 11,9% de terres déjà urbanisées, 7,2% de terres naturelles et 0,4% de friches.

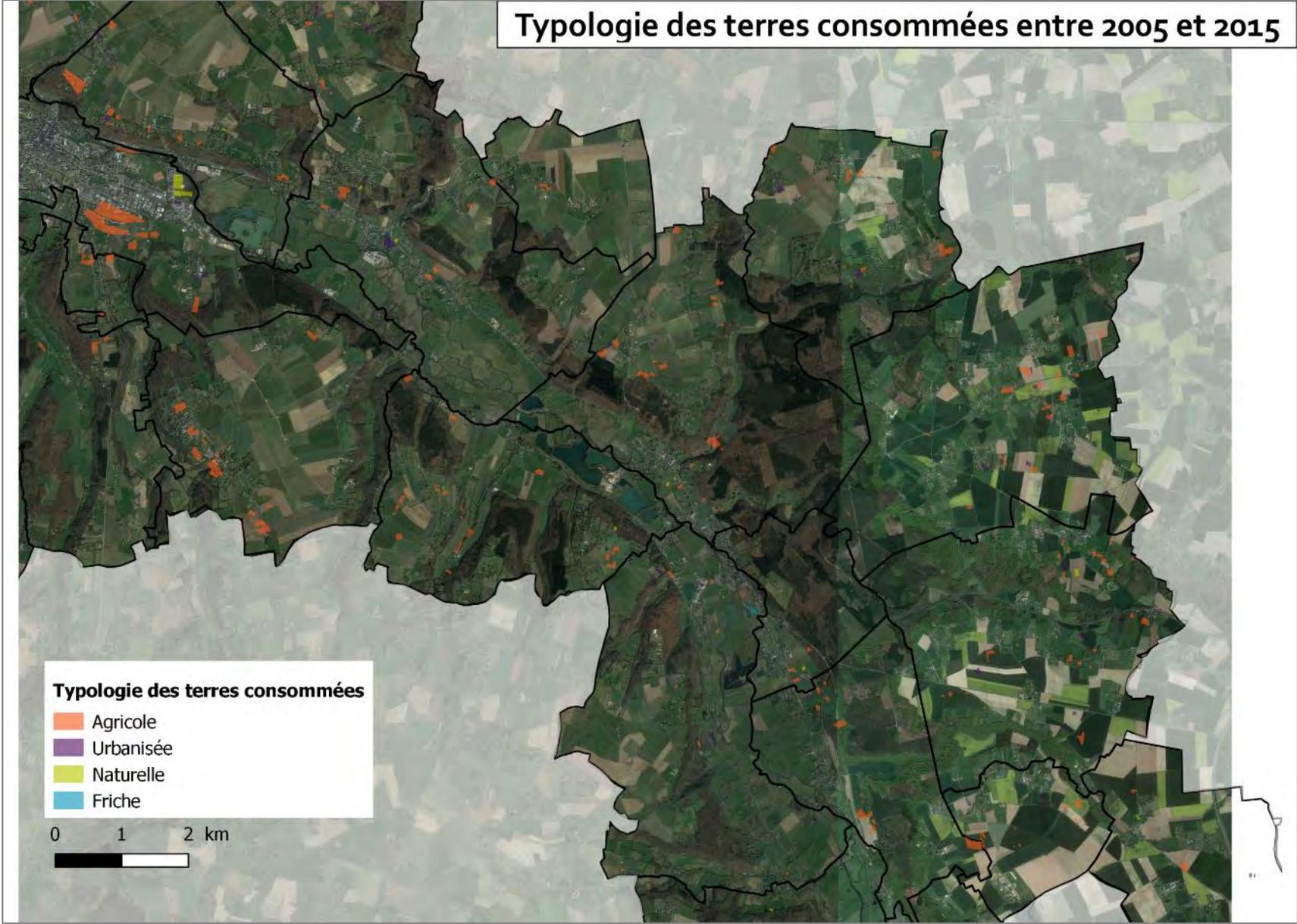


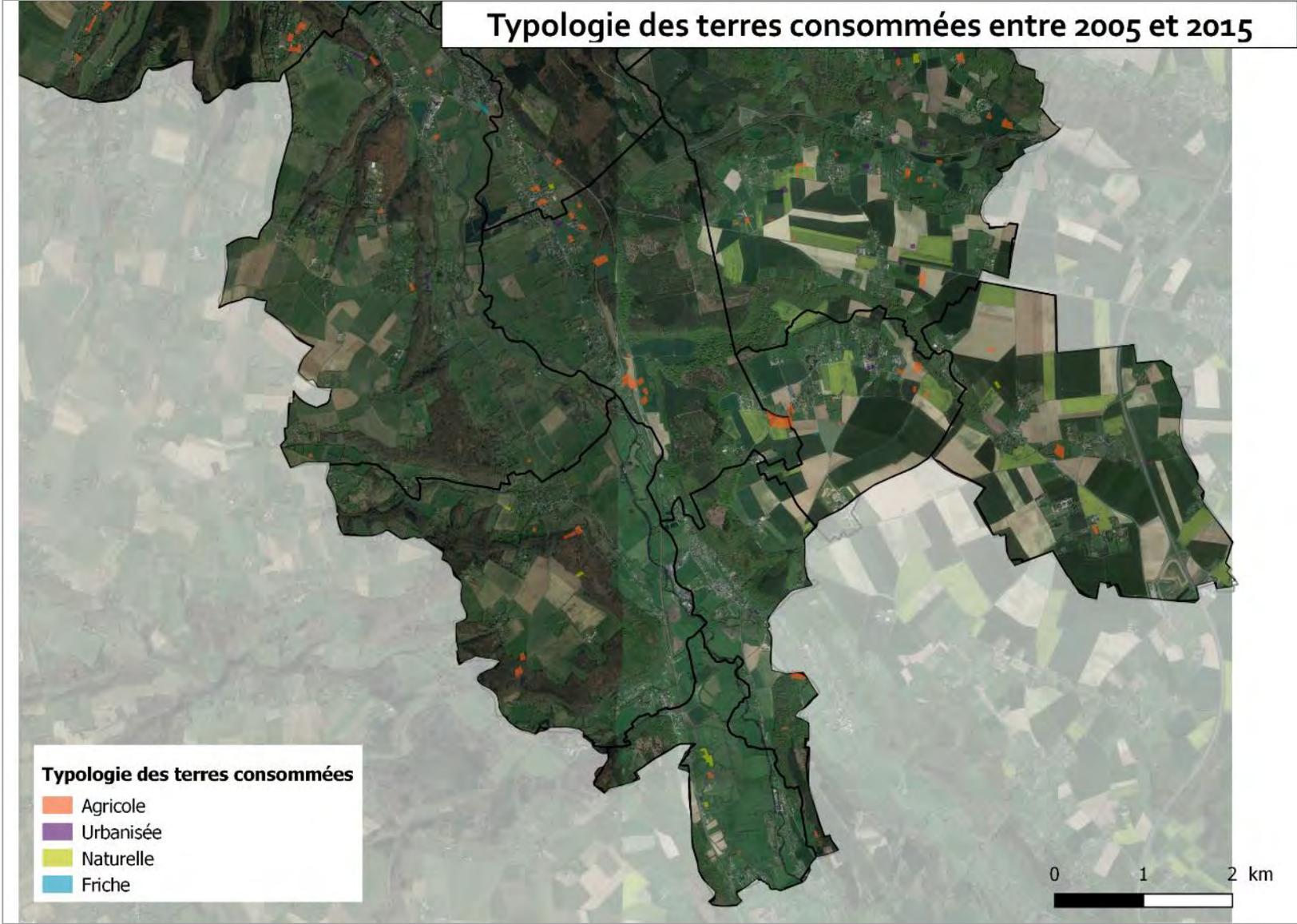
Source et réalisation : géostudio 2018

Sur 166,6ha consommés à vocation d'habitation, 80,6% des terres étaient agricoles en 2005, 13,4% des terres déjà urbanisées, 5,6% des terres naturelles et 0,6% des friches.

Les constructions à vocation agricole consommant 5,04ha entre 2005 et 2015 ont exclusivement été réalisées sur des terres agricoles.







F. Potentiel de densification

Le potentiel constructible est proposé par les bureaux d'études Géostudio, et Perspectives pour les communes d'Illeville-sur-Montfort et Ecaquelon.

Le potentiel constructible proposé par les bureaux d'études a été validé par le Maire et adjoints de chaque commune.

L'objectif est de définir les capacités de densification des entités bâties actuelles : les localiser et les mesurer. Cette définition du potentiel de densification permet de limiter l'étalement urbain et de lutter contre le mitage agricole.

Toutefois, il apparaît comme essentiel de maintenir des espaces dits des espaces de respiration, des cônes de vue sur la plaine agricole, les espaces boisés depuis le centre bourg, ou les hameaux afin de préserver le cadre de vie d'un territoire majoritairement rural.

Méthode de définition du potentiel constructible

1- Délimitation des parties actuellement urbanisées

Le zonage des documents d'urbanisme communaux en vigueur n'a pas été pris en compte. Cette méthode permet d'harmoniser l'analyse et de ne pas favoriser certaines communes munies d'un document d'urbanisme permissif face à d'autres munies d'un document conforme aux normes actuelles.

Définition des parties actuellement urbanisées :

- 6 constructions principales et une densité minimum de quatre logements par hectare,
- Accessibilité (pas d'accès privé, route carrossable),
- Distance maximum entre deux bâtiments : 60m,
- Absence de rupture physique (voie ferrée, cours d'eau),
- Notion de proximité (centre bourg, hameau).

Chaque construction, hameau ou centre bourg a été analysé afin de déterminer s'elle constitue une partie actuellement urbanisée ou non au regard des critères définis ci-dessus.

2- Repérage des dents creuses

Au sein des parties actuellement urbanisées, une dent creuse correspond à une parcelle non bâtie d'une superficie minimum variant entre 600m² et 1000m² en fonction des typologies des constructions limitrophes, desservie par un accès (carrossable et public de préférence) et par les réseaux et dont la topographie permet l'accueil d'une construction.

A écarter :

- Terrains proches de bâtiments d'élevage (application recul agricole de 50 ou 100m).
- Terrains soumis à un risque d'inondation.

3- Repérage des parcelles mutables

Au sein des parties actuellement urbanisées, il s'agit de grande parcelle ou unité foncière de plus de 2 000m² déjà bâtie, pouvant faire l'objet d'une division parcellaire pour accueillir une nouvelle construction, favorisant ainsi la densification.

Il a été choisi d'appliquer cette règle pour l'ensemble des communes du territoire. Lors des rencontres dans chaque commune, les élus ont appuyé le fait qu'une division d'une parcelle en deçà de 2 000m² ne semblait pas réaliste, au regard du cadre de vie remarquable du territoire.

A écarter :

- Parties occupées par des installations pérennes (piscines, terrain de tennis, accès carrossé, etc.).
- Terrains proches de bâtiments d'élevage (application du recul agricole de 50 ou 100m).
- Terrains soumis à un risque d'inondation.
- Espaces dont le détachement engendrerait une dévalorisation substantielle du patrimoine existant (par exemple, dans le parc d'une maison de maître, en vis-à-vis de la façade principale d'une maison, etc.).
- Terrains enclavés.

Ce potentiel de densification prend également en compte les Certificats d'urbanisme opérationnels en cours de validité.

Cependant, les opérations en cours d'achèvement n'ont pas été recensées (ex : l'extension du lotissement de la Ferme des Places à Pont-Audemer).

Potentiel de densification en CCPAVR

Analyse globale

A l'échelle de la CCPAVR, en 2018, le potentiel de densification s'élève à 155,9 hectares, dont :

- 68,6 hectares de dents creuses.
- Et 87,4 hectares de parcelles mutables.

En partant du principe que tout le potentiel ne sera pas mobilisé, un **coefficient de rétention foncière** est appliqué :

- **30% pour les dents creuses** (70% des terrains identifiés sont retenus dans le calcul du nombre de logements potentiels : on estime que sept dents creuses identifiées sur dix accueilleront une construction dans les dix ans à venir).
- **50% pour les parcelles mutables**, la mobilisation des parcelles mutables identifiées dépend de divisions parcellaires complexes (50% des parcelles sont retenues dans le calcul du nombre de logements potentiels : on estime qu'une parcelle mutable identifiée sur deux accueillera construction dans les dix ans à venir).

Après application de ces taux de rétention, le potentiel de densification s'élève à 91,7 ha, répartis de la manière suivante :

- 48, ha de dents creuses.
- Et 43,7 ha de parcelles mutables.

Cette analyse permet d'aboutir à un potentiel en logements. Sur le territoire, les 155,9 ha permettraient la construction de 1 393 nouveaux logements potentiels en zone urbaine, soit 823 logements après application des taux de rétention (30% pour les dents creuses et 50% pour les parcelles mutables).

Pour information, il ne s'est pas agi d'additionner l'ensemble des surfaces des parcelles mutables et des dents creuses en appliquant au résultat une densité, mais bien d'analyser parcelle par parcelle le potentiel en logement, se rapprochant au plus près de la réalité.

Analyse détaillée

Le potentiel n'est pas réparti de manière hétérogène sur le territoire. Il dépend des entités bâties actuelles et de la possibilité de les densifier ou non.

Potentiel de densification	Dents creuses		Parcelles mutables		Total		Traduction en logement	
	Brut (sans rétention)	Net (avec rétention)	Brut	Net	Brut	Net	Brut	Net
Appeville-Annebault	3,2	2,2	3,6	1,8	6,8	4,0	57	34
Authou	0,5	0,4	1,5	0,8	2,0	1,1	18	10
Bonneville-Aptot	0,7	0,5	2,3	1,2	3,0	1,7	27	15
Brestot	1,6	1,1	3,8	1,9	5,4	3,0	43	24
Campigny	4,2	2,9	5,7	2,8	9,8	5,7	87	51
Colletot	0,6	0,4	0,2	0,1	0,8	0,5	6	4
Condé-sur-Risle	1,2	0,8	2,3	1,1	3,5	2,0	29	17
Corneville-sur-Risle	5,1	3,6	3,2	1,6	8,3	5,2	70	44
Ecaquelon	3,4	2,4	5,2	2,6	8,6	5,0	75	43
Fourmetot	1,4	1,0	2,8	1,4	4,2	2,4	36	20
Freneuse-sur-Risle	1,7	1,2	2,9	1,4	4,6	2,6	40	23
Glos-sur-Risle	6,5	4,6	2,0	1,0	8,6	5,6	68	44
Illeville-sur-Montfort	3,6	2,5	3,7	1,8	7,3	4,4	61	36
Les Préaux	1,9	1,4	3,8	1,9	5,7	3,2	48	27
Manneville-sur-Risle	2,6	1,8	4,0	2,0	6,5	3,8	58	34
Montfort-sur-Risle	1,7	1,2	1,8	0,9	3,5	2,1	30	18
Pont-Audemer (et Saint-Germain-Village)	7,0	4,9	5,1	2,5	12,0	7,4	174	108
Pont-Authou	0,0	0,0	0,6	0,3	0,6	0,3	6	3
Saint-Mards-de-Blacarville	2,1	1,5	6,9	3,5	9,0	4,9	75	41
Saint-Philbert-sur-Risle	4,6	3,2	8,4	4,2	13,0	7,4	104	60
Saint-Symphorien	0,8	0,6	5,1	2,6	5,9	3,1	48	25
Selles	3,1	2,1	1,9	1,0	5,0	3,1	44	28
Thierville	0,4	0,3	1,6	0,8	2,0	1,1	15	8
Tourville-sur-Pont-Audemer	4,7	3,3	1,7	0,8	6,4	4,1	53	34
Toutainville	4,5	3,1	4,1	2,1	8,6	5,2	77	47
Triqueville	1,6	1,1	3,5	1,7	5,1	2,9	44	25
Total	68,6	48,0	87,4	43,7	155,9	91,7	1393	823

Appeville-Annebault (nord)

- Zone constructible
- Dent creuse
- Parcelle mutable

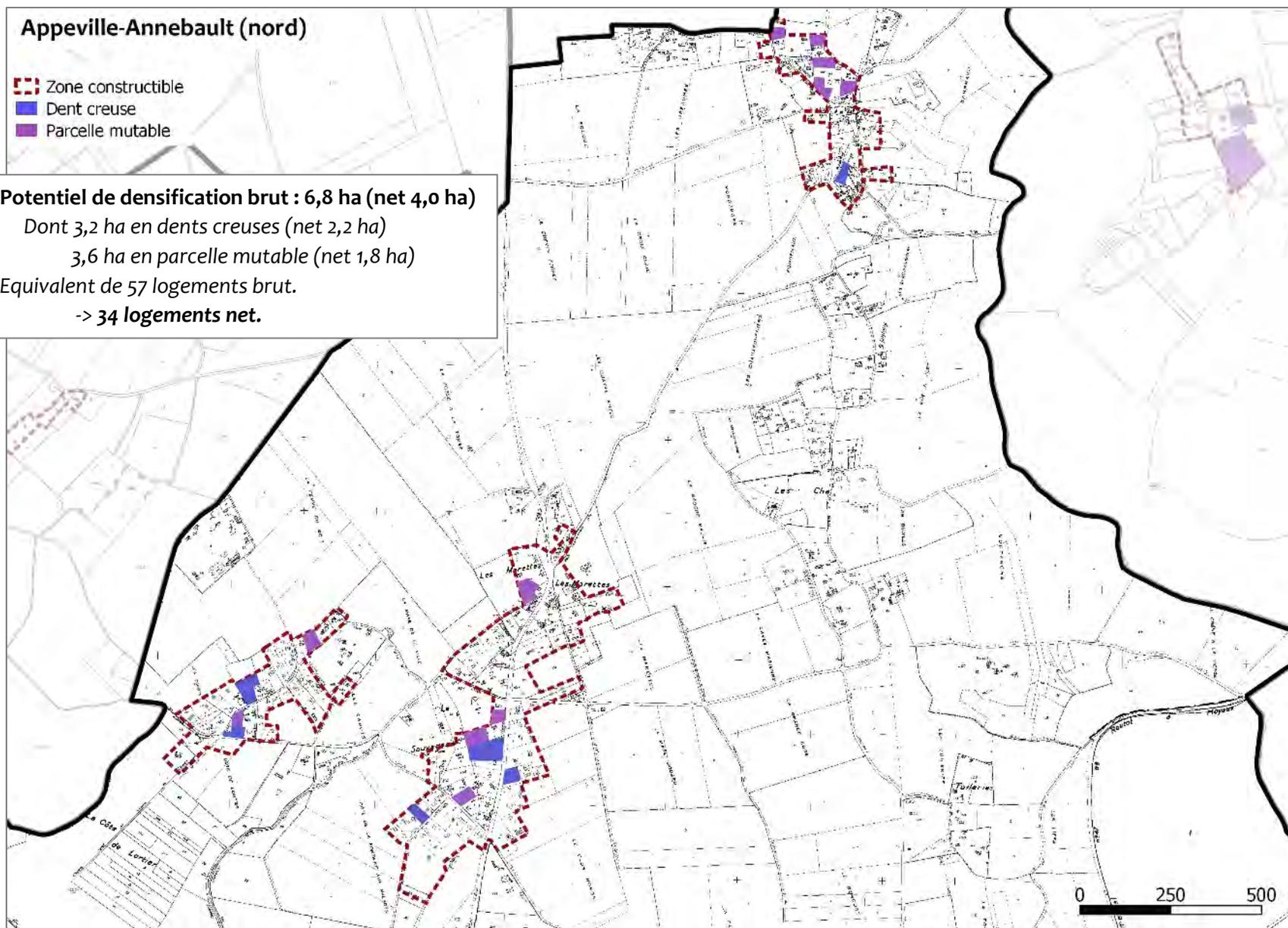
Potentiel de densification brut : 6,8 ha (net 4,0 ha)

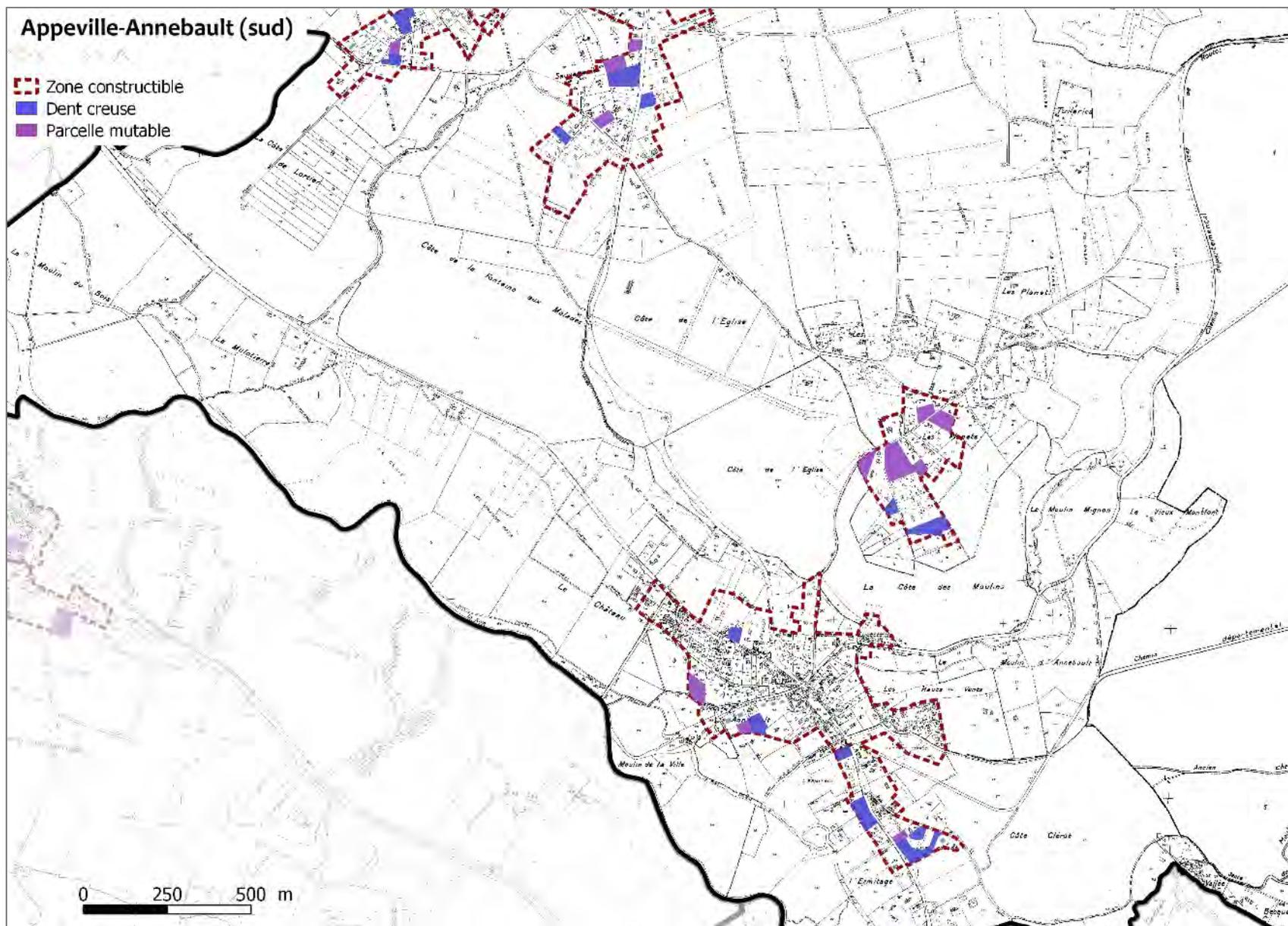
Dont 3,2 ha en dents creuses (net 2,2 ha)

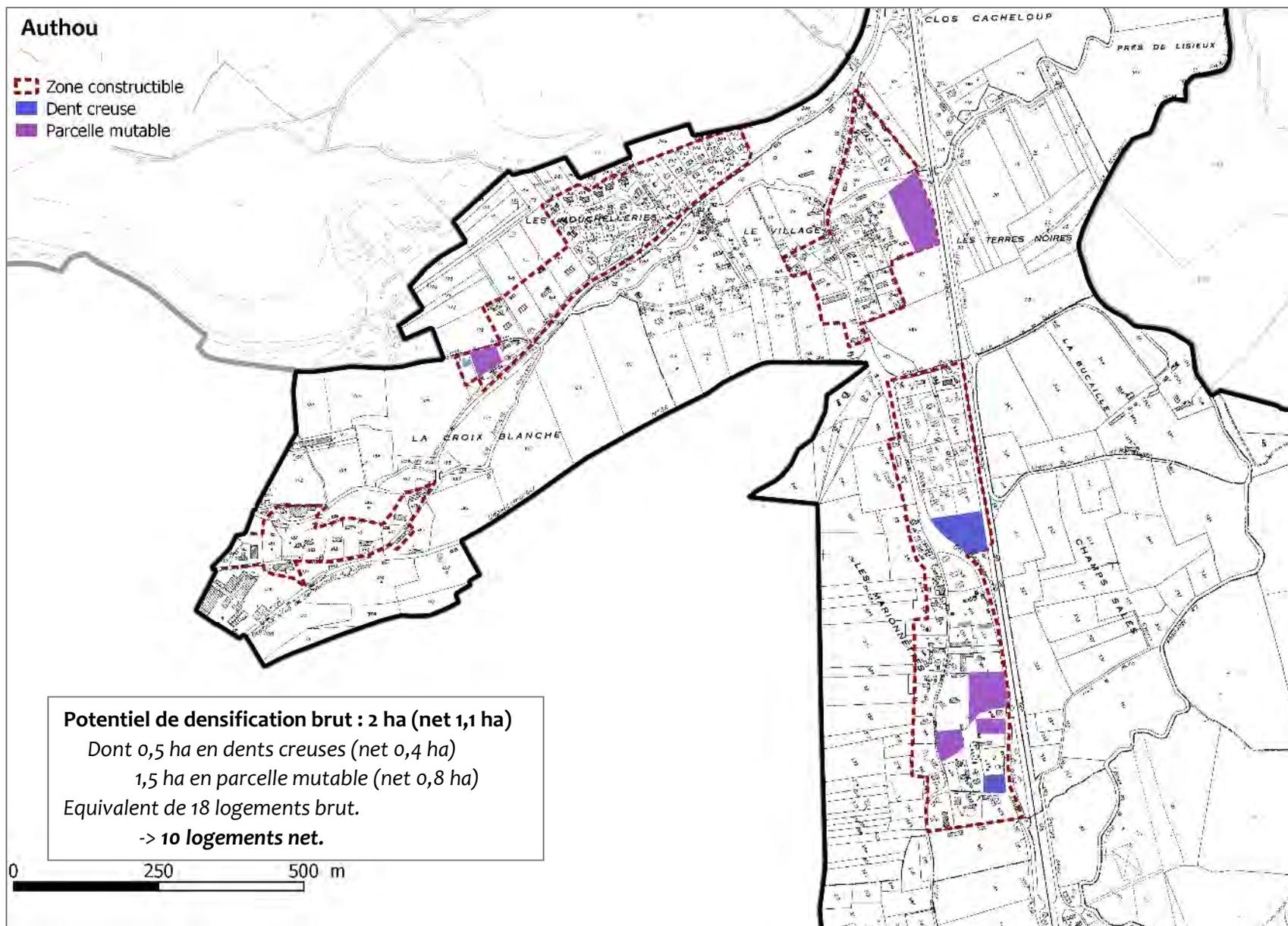
3,6 ha en parcelle mutable (net 1,8 ha)

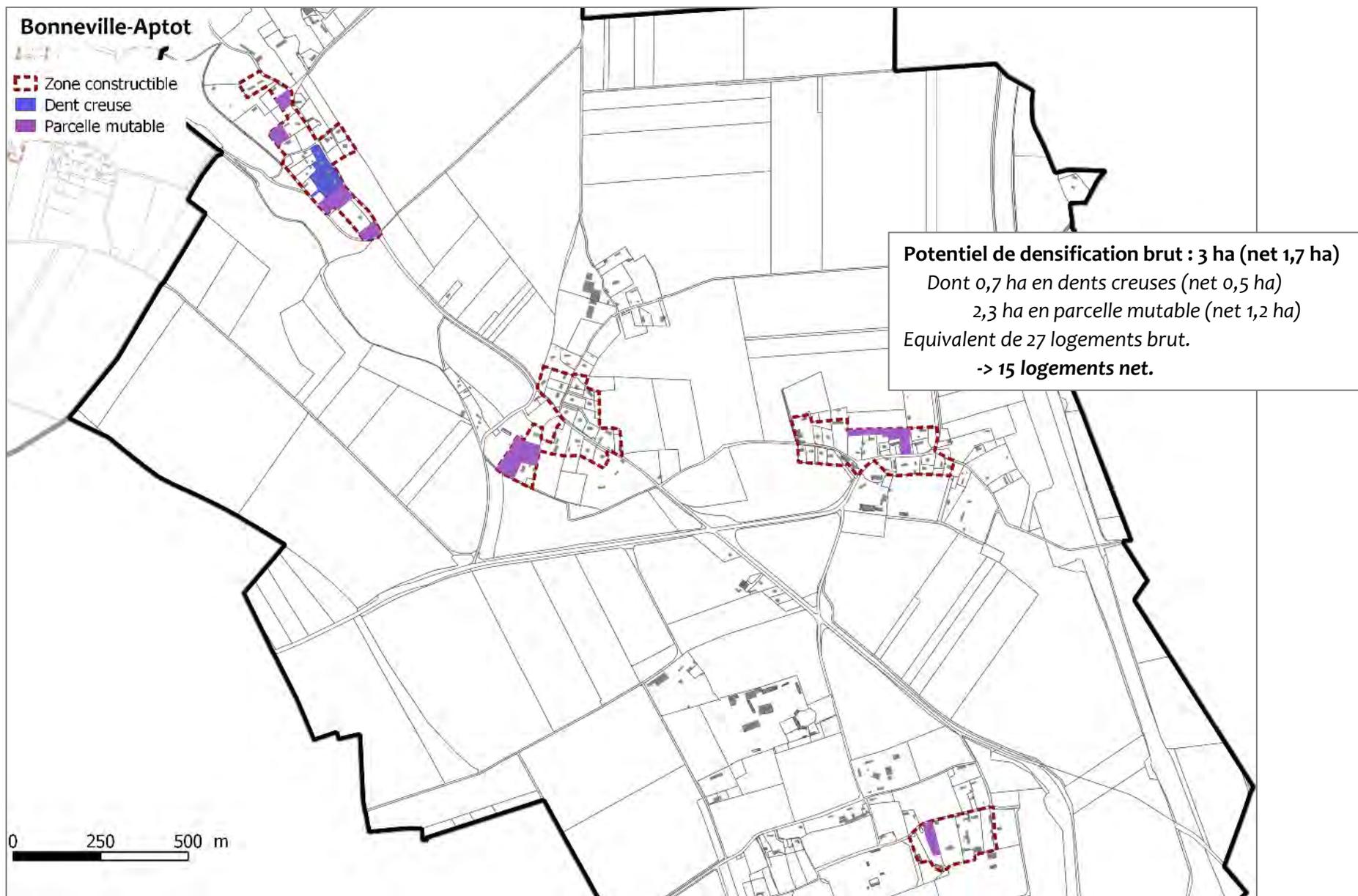
Equivalent de 57 logements brut.

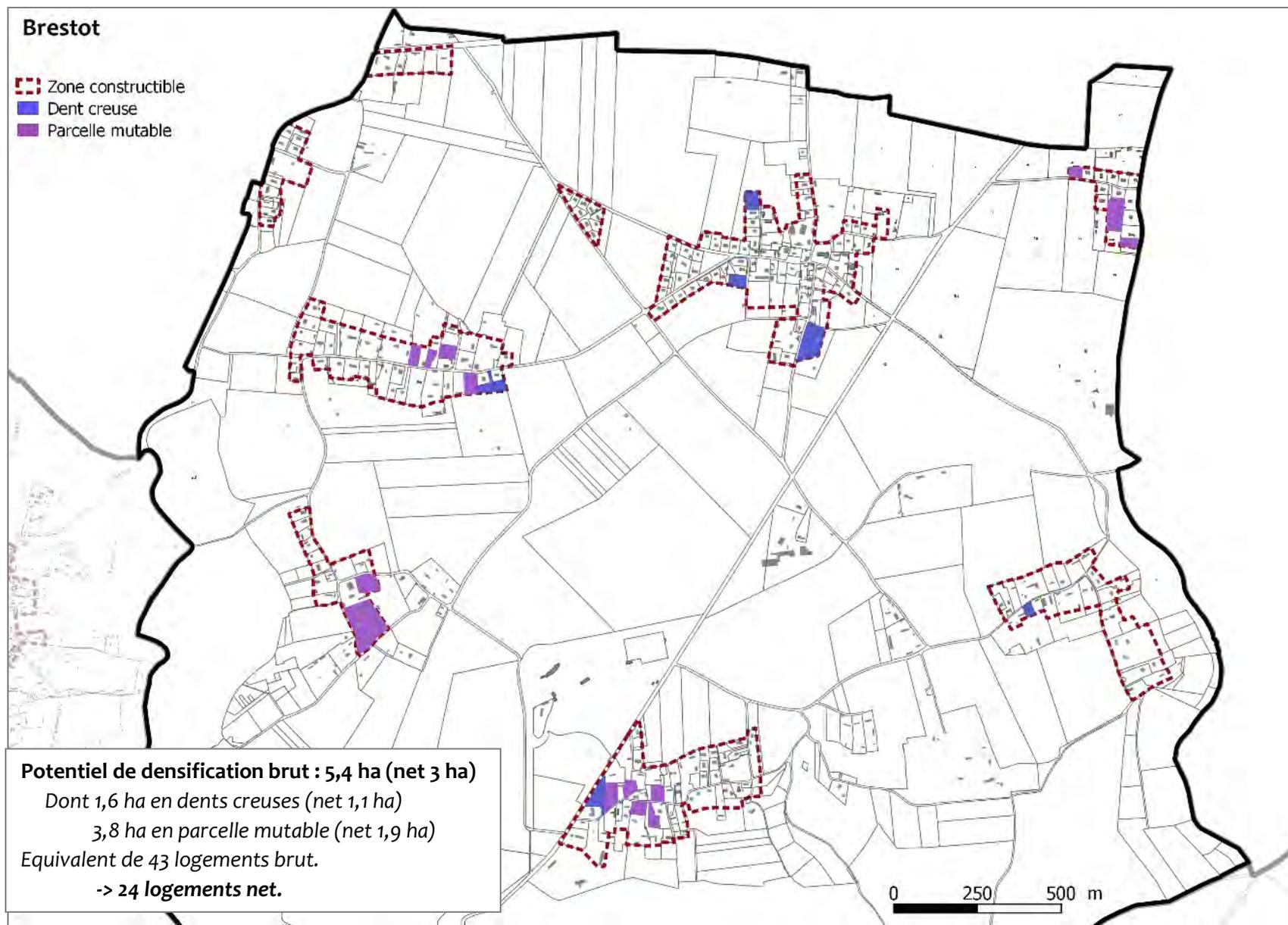
-> 34 logements net.

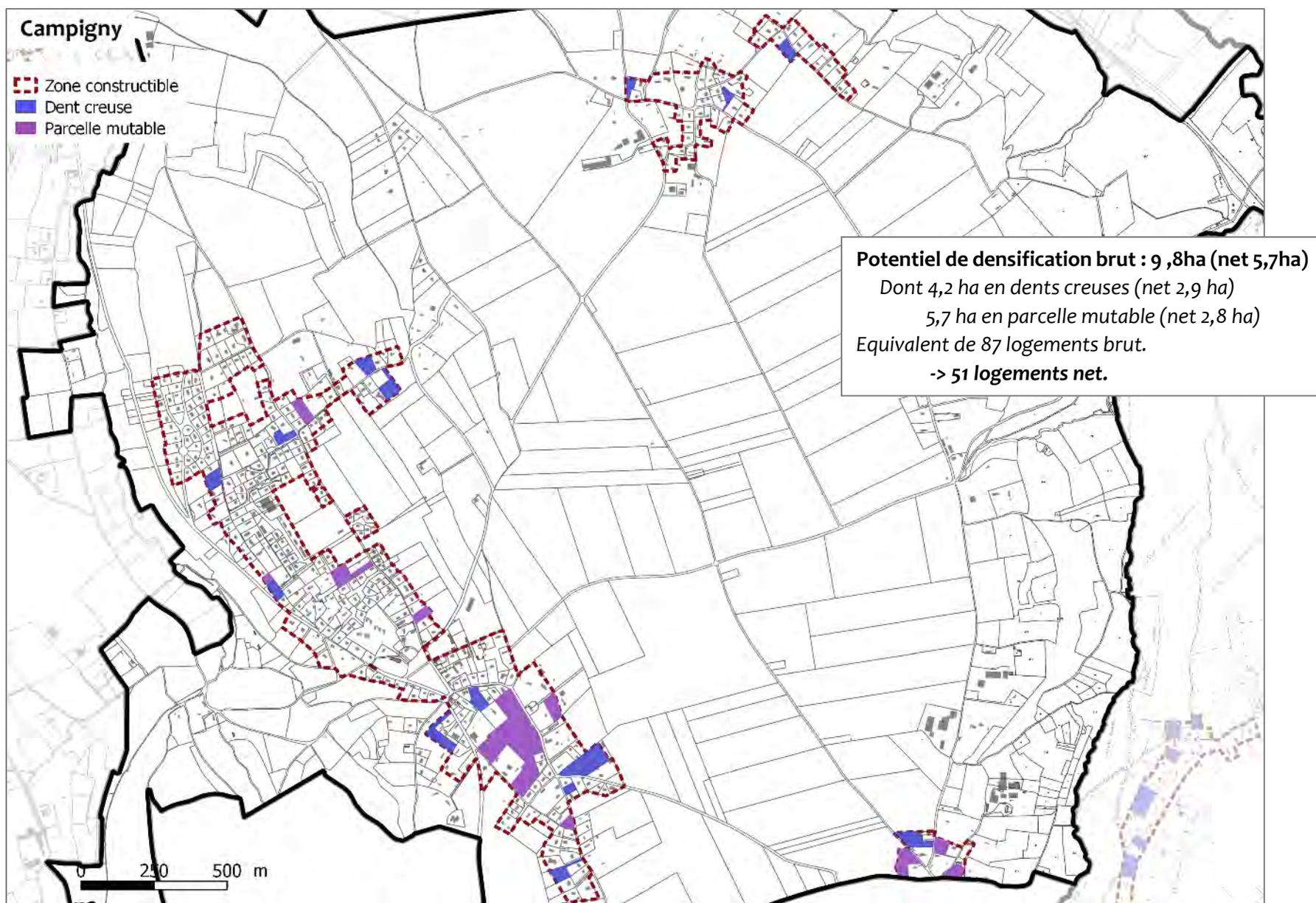


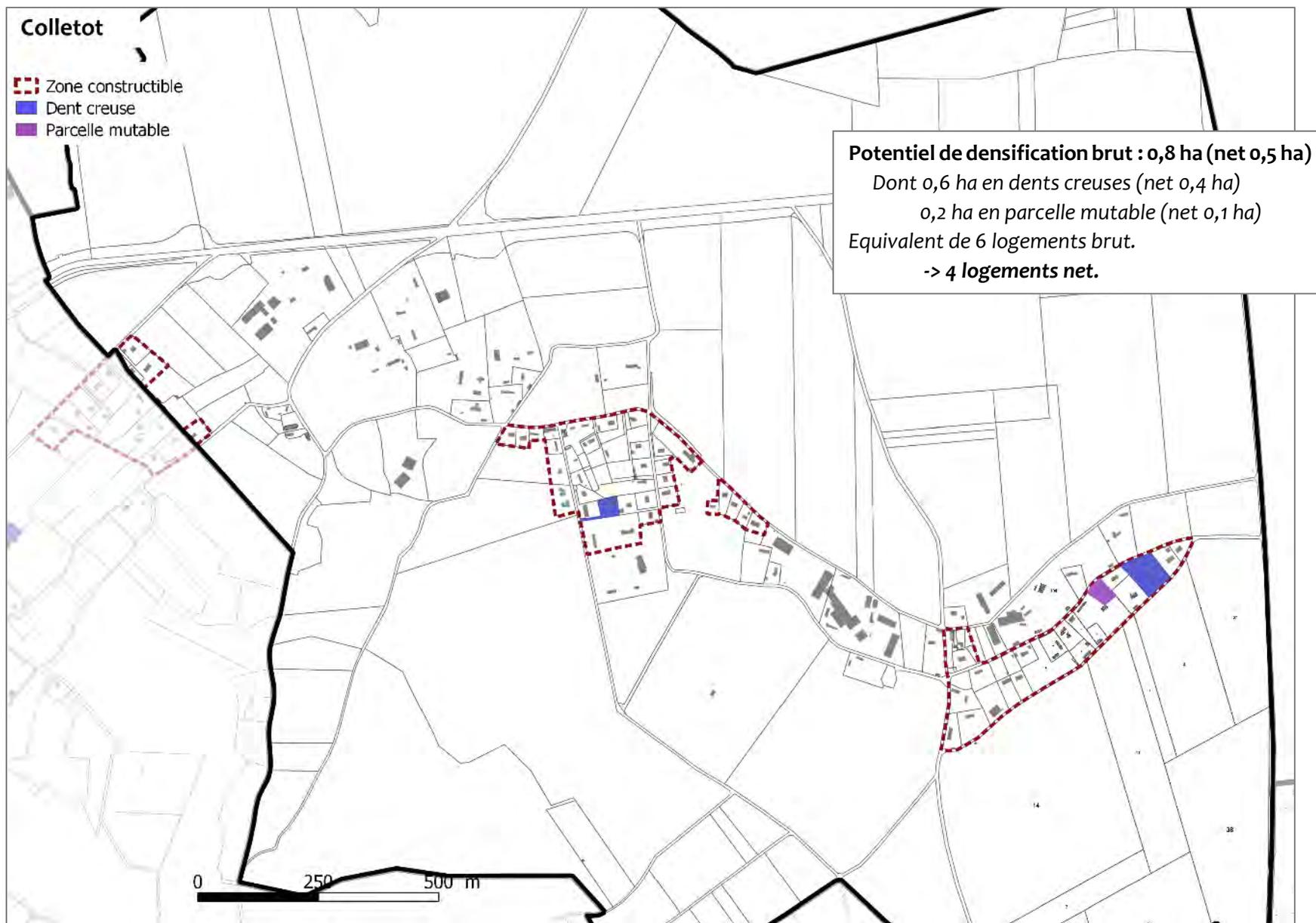


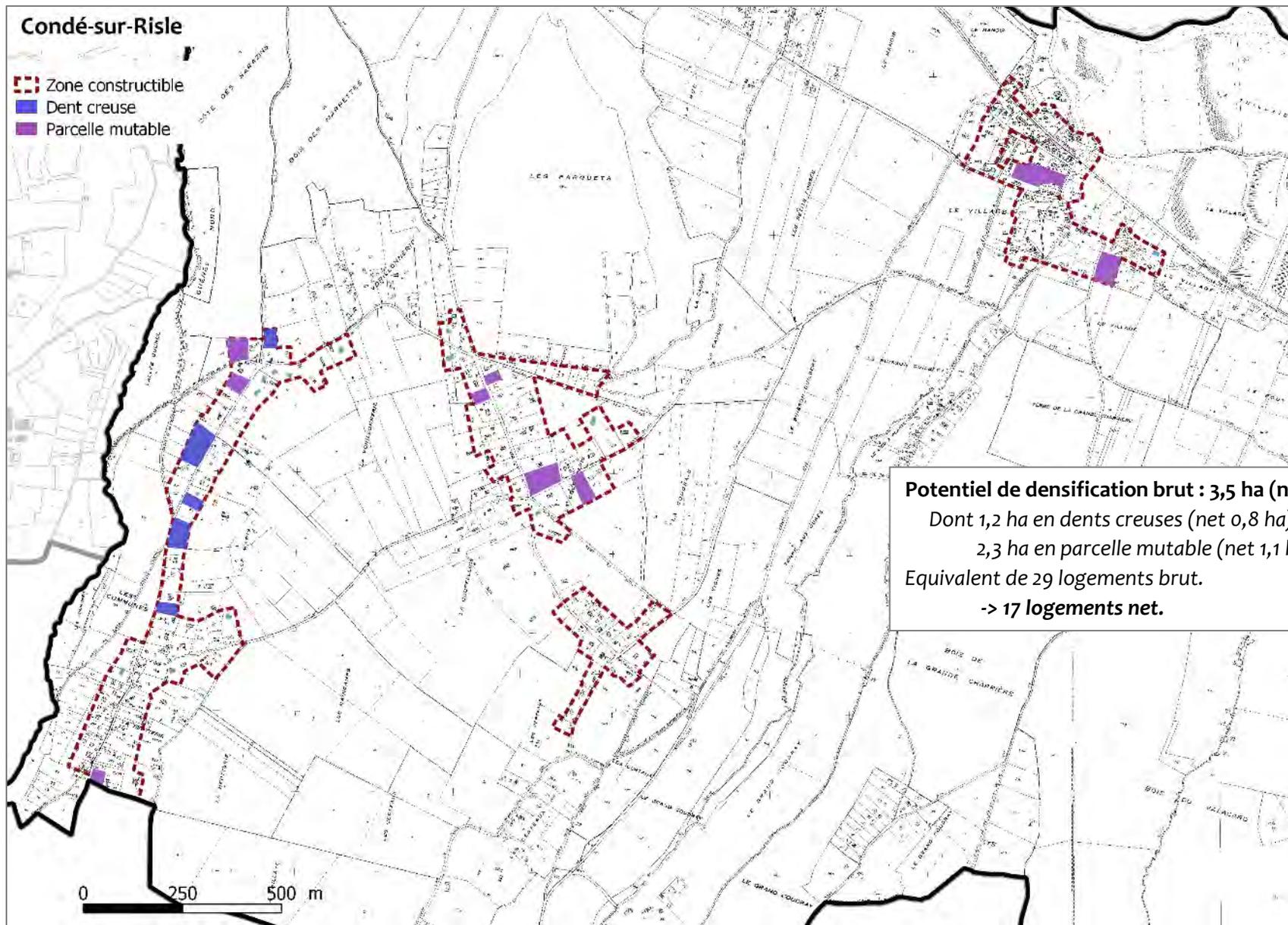




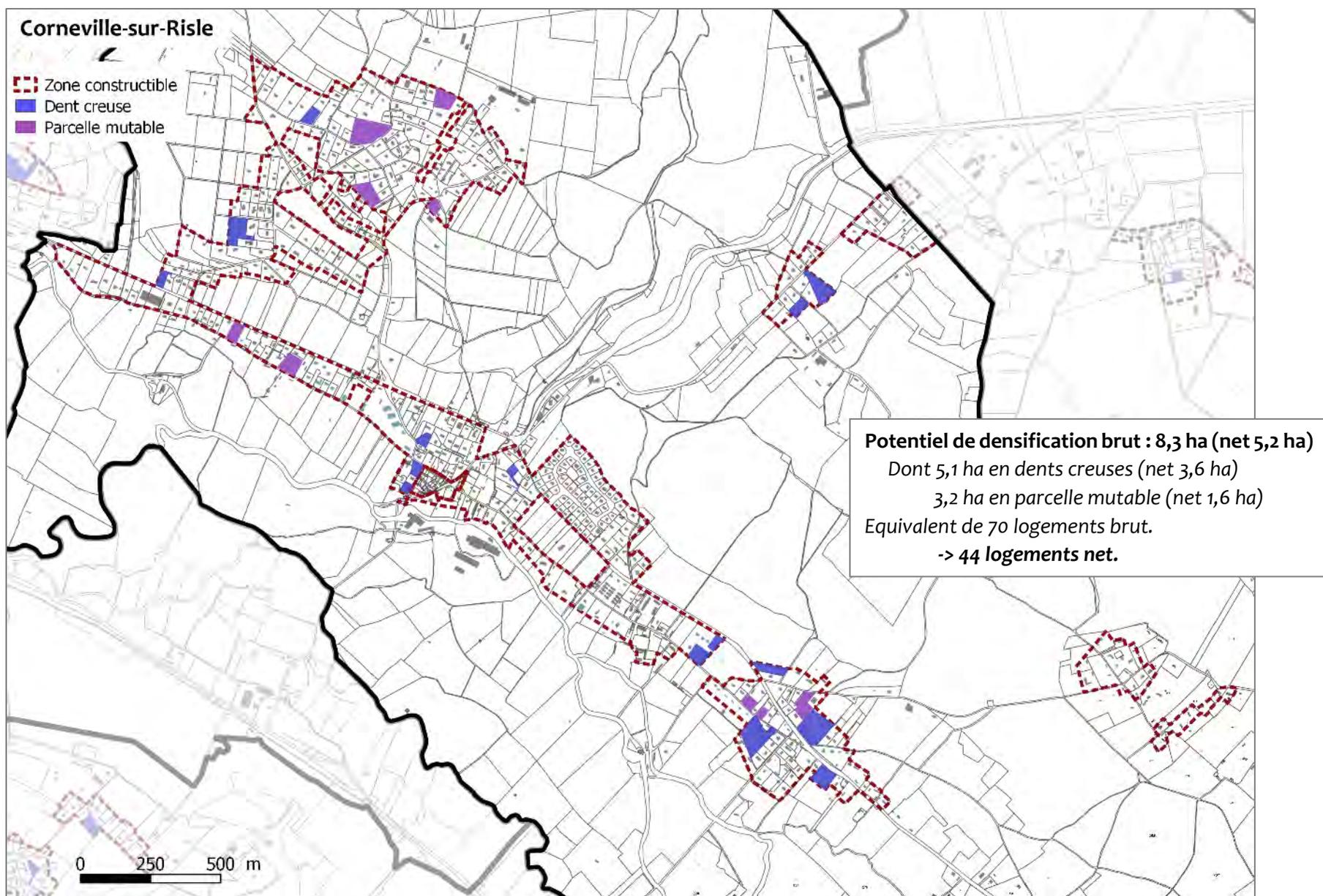


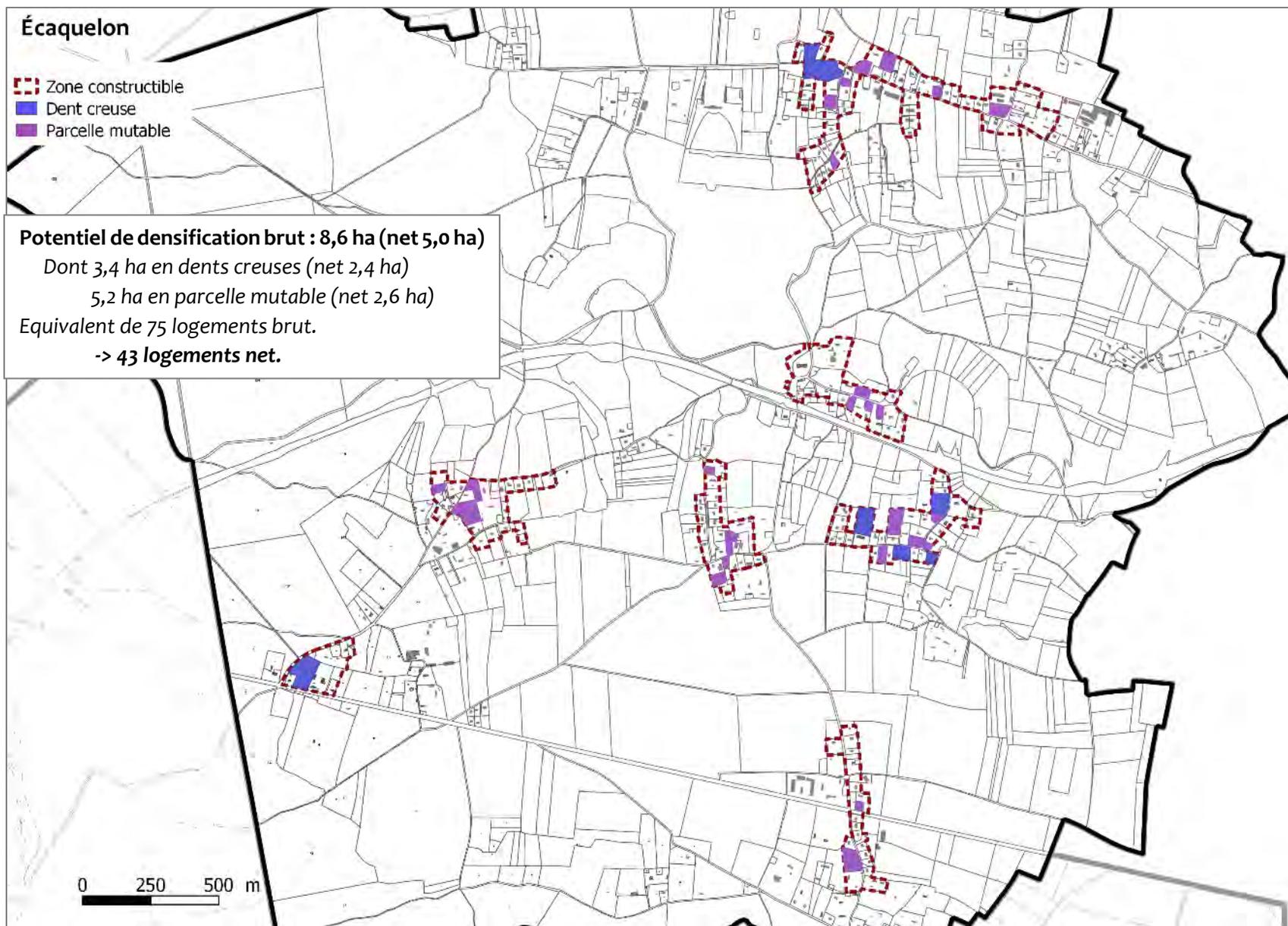


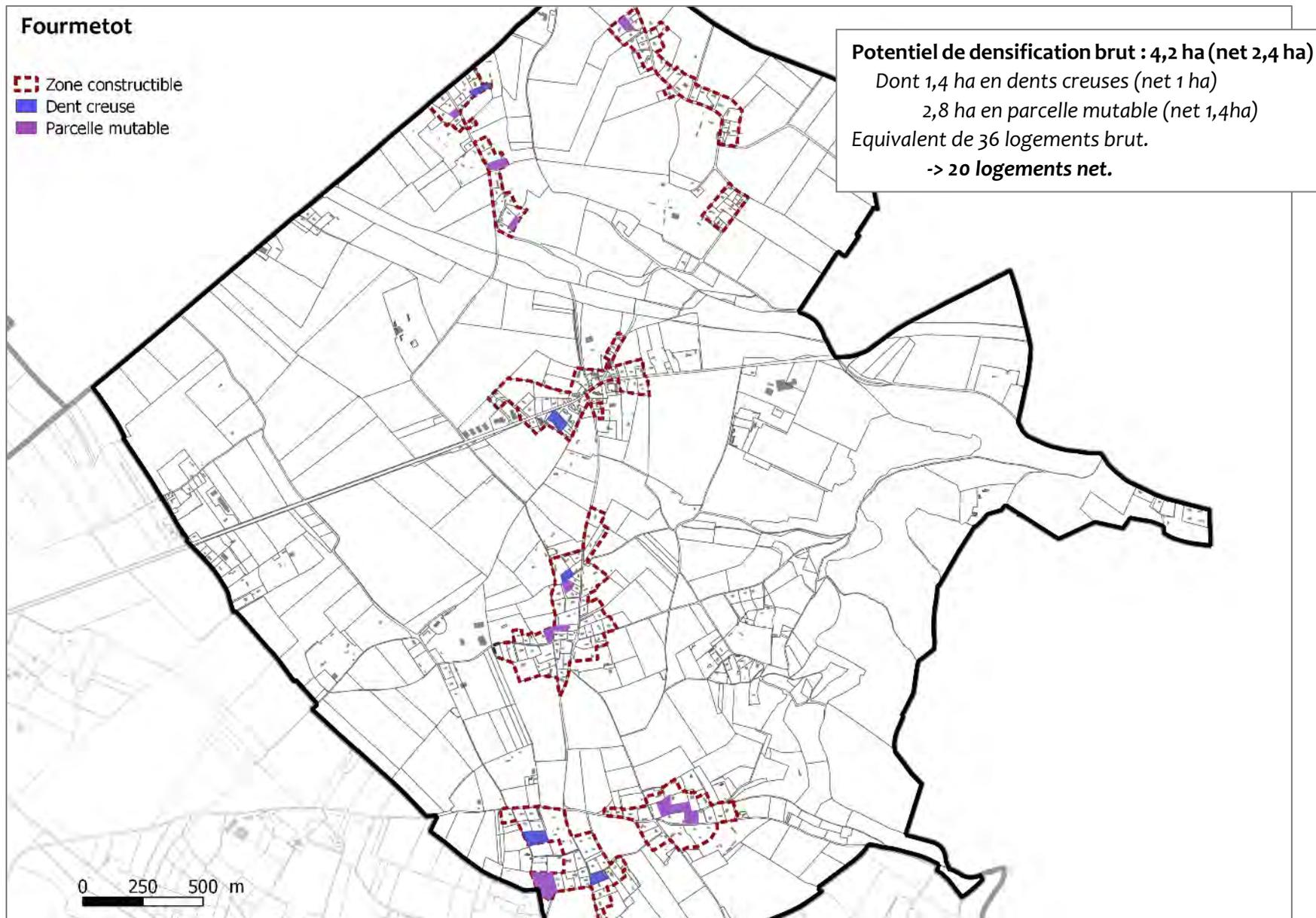


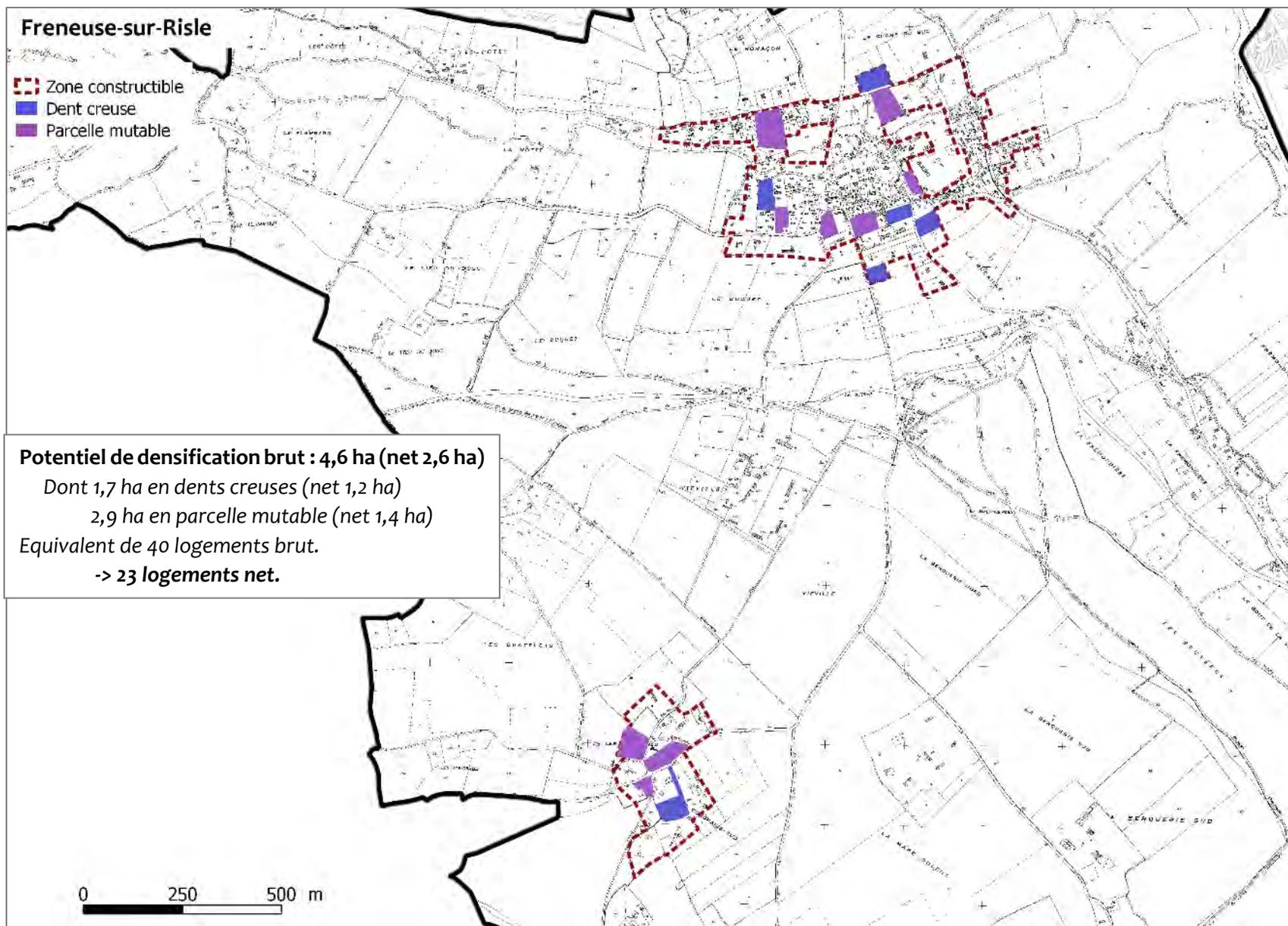


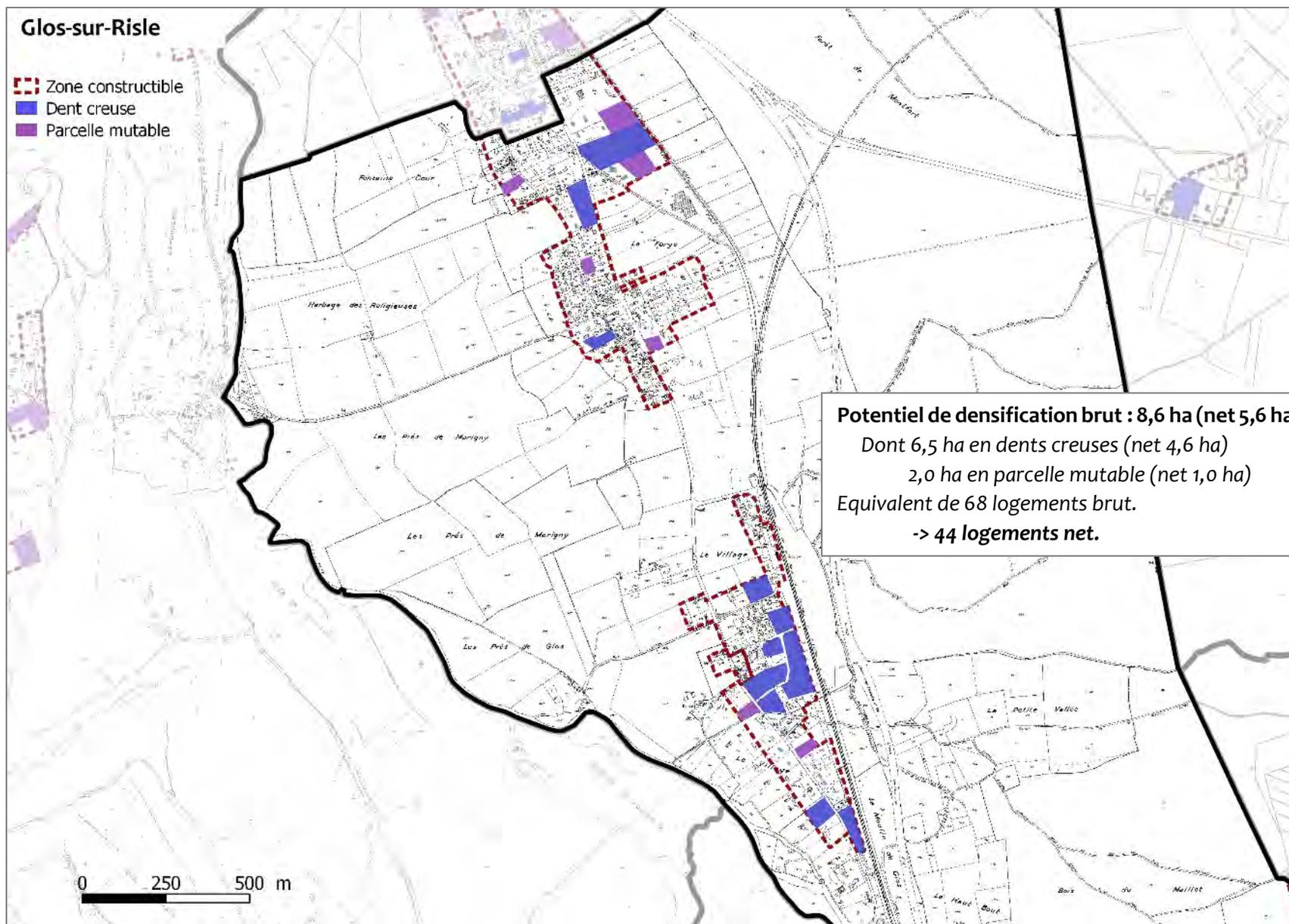
Potentiel de densification brut : 3,5 ha (net 2 ha)
 Dont 1,2 ha en dents creuses (net 0,8 ha)
 2,3 ha en parcelle mutable (net 1,1 ha)
 Equivalent de 29 logements brut.
 -> 17 logements net.

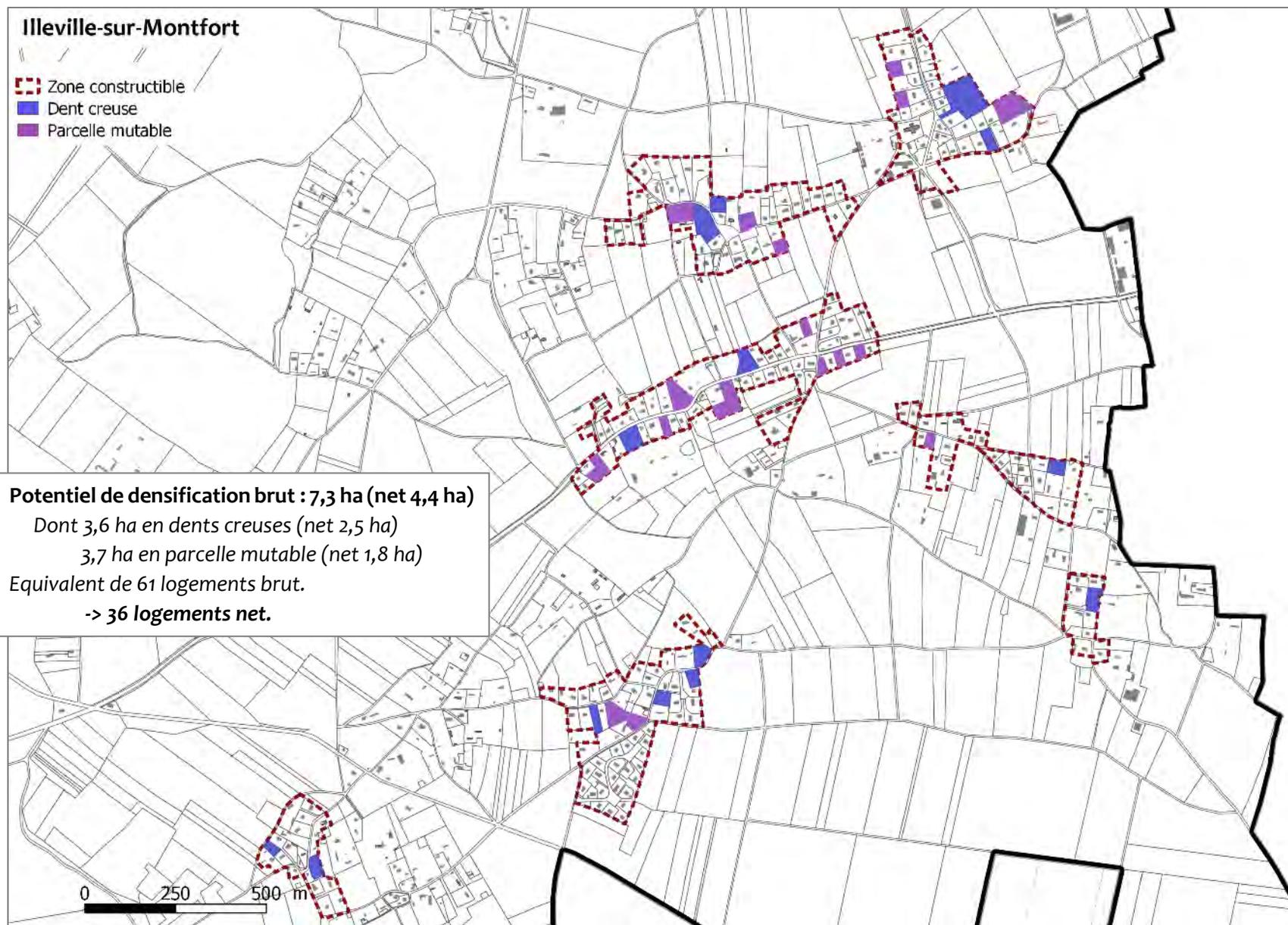


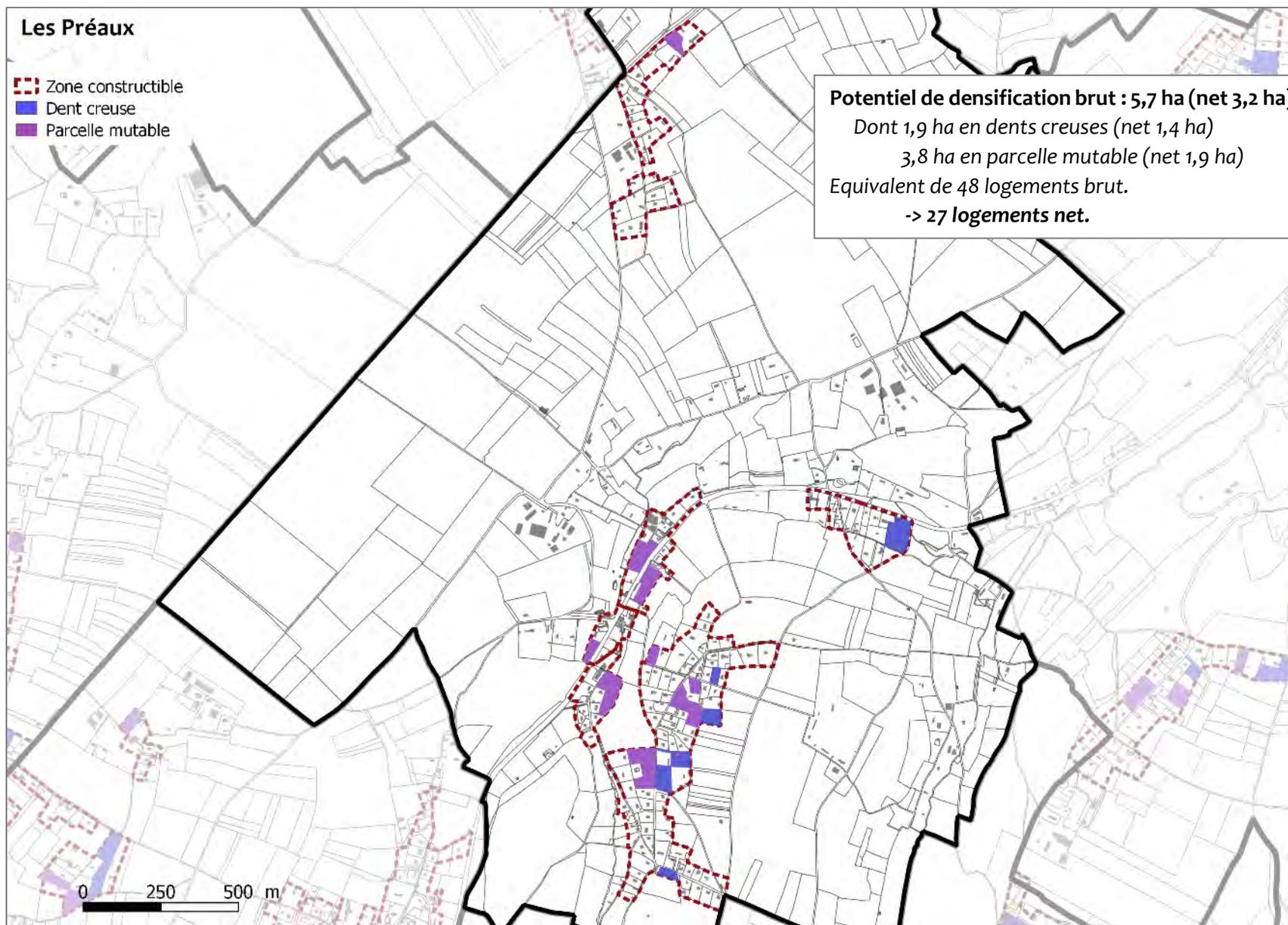


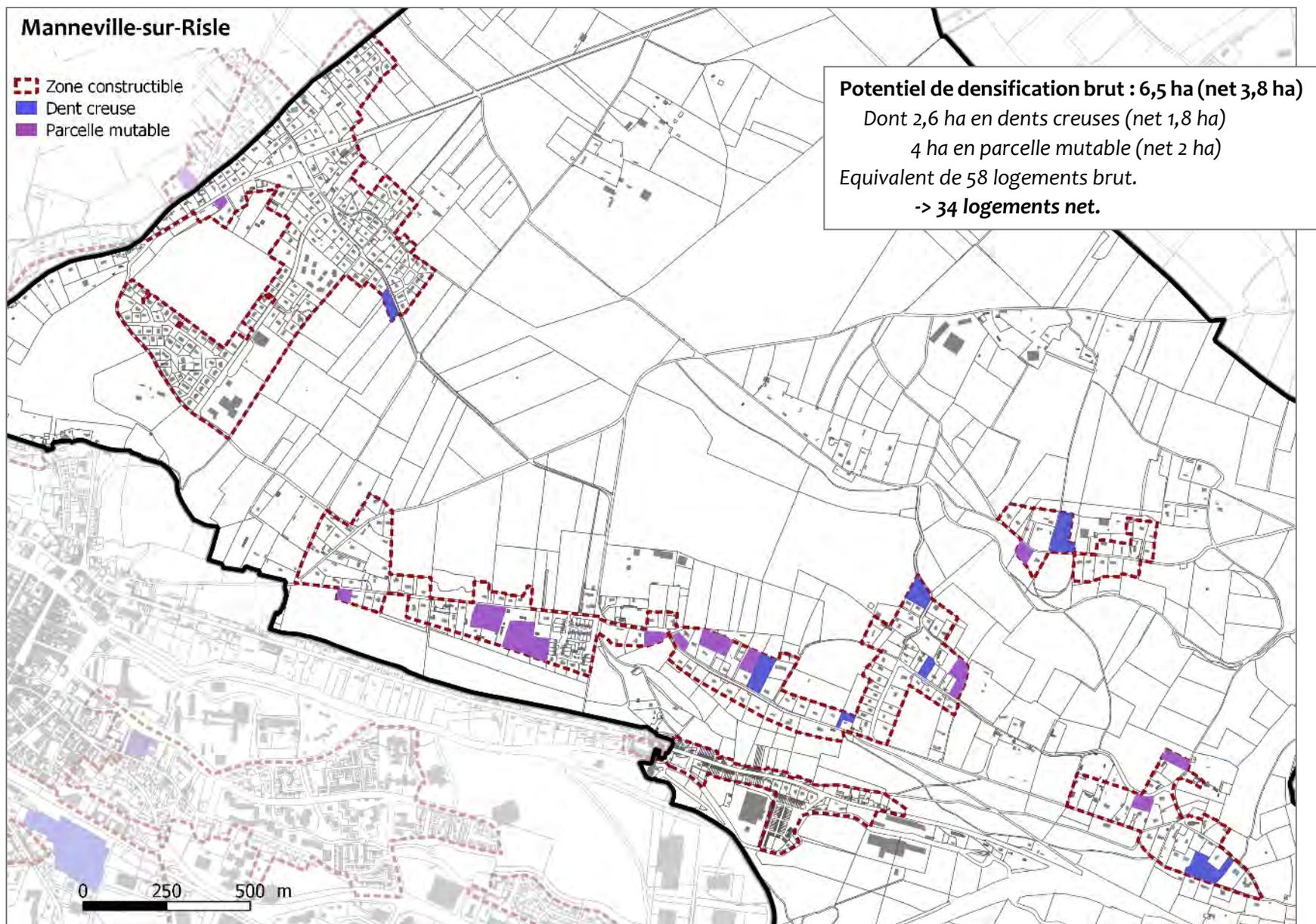


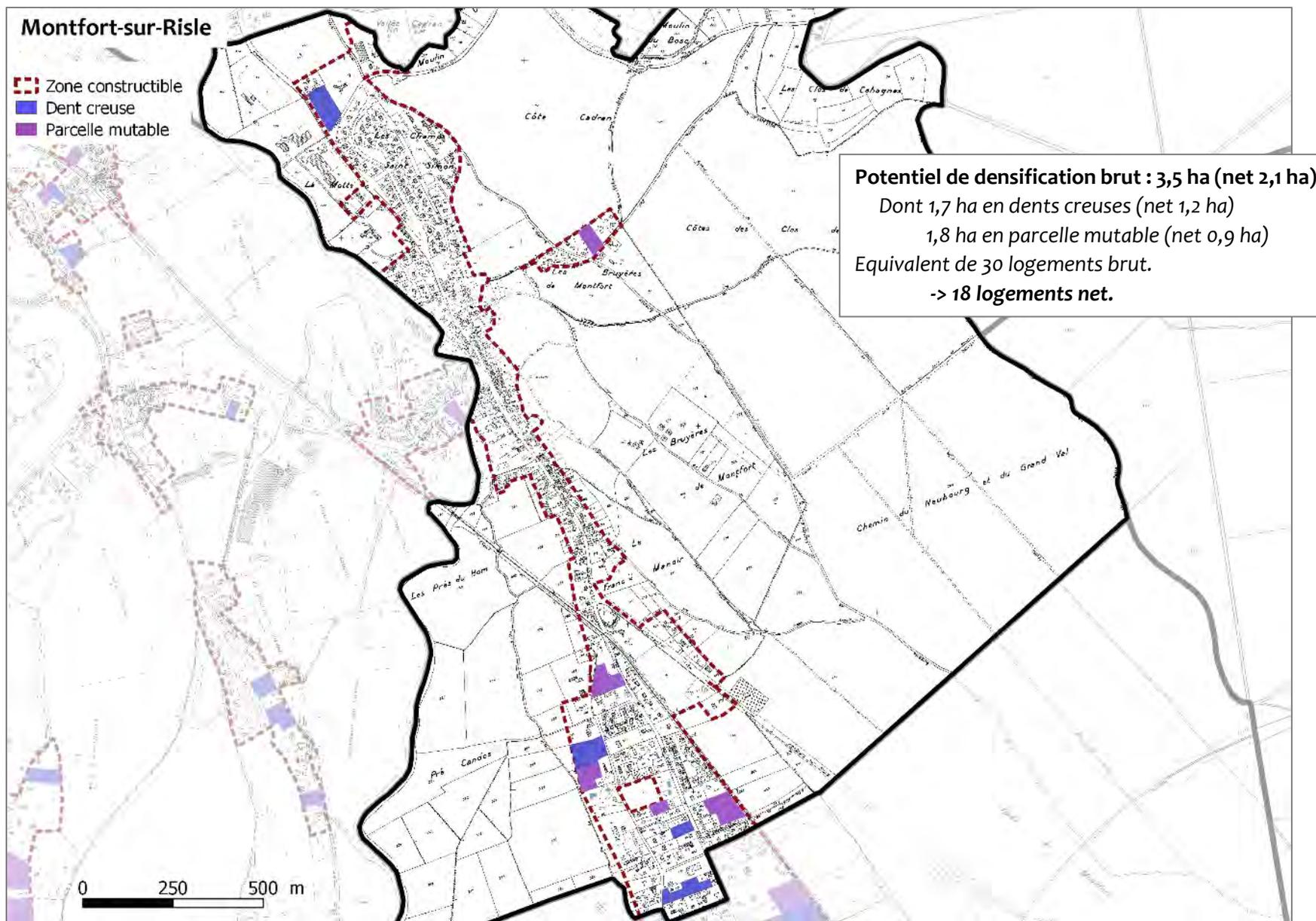


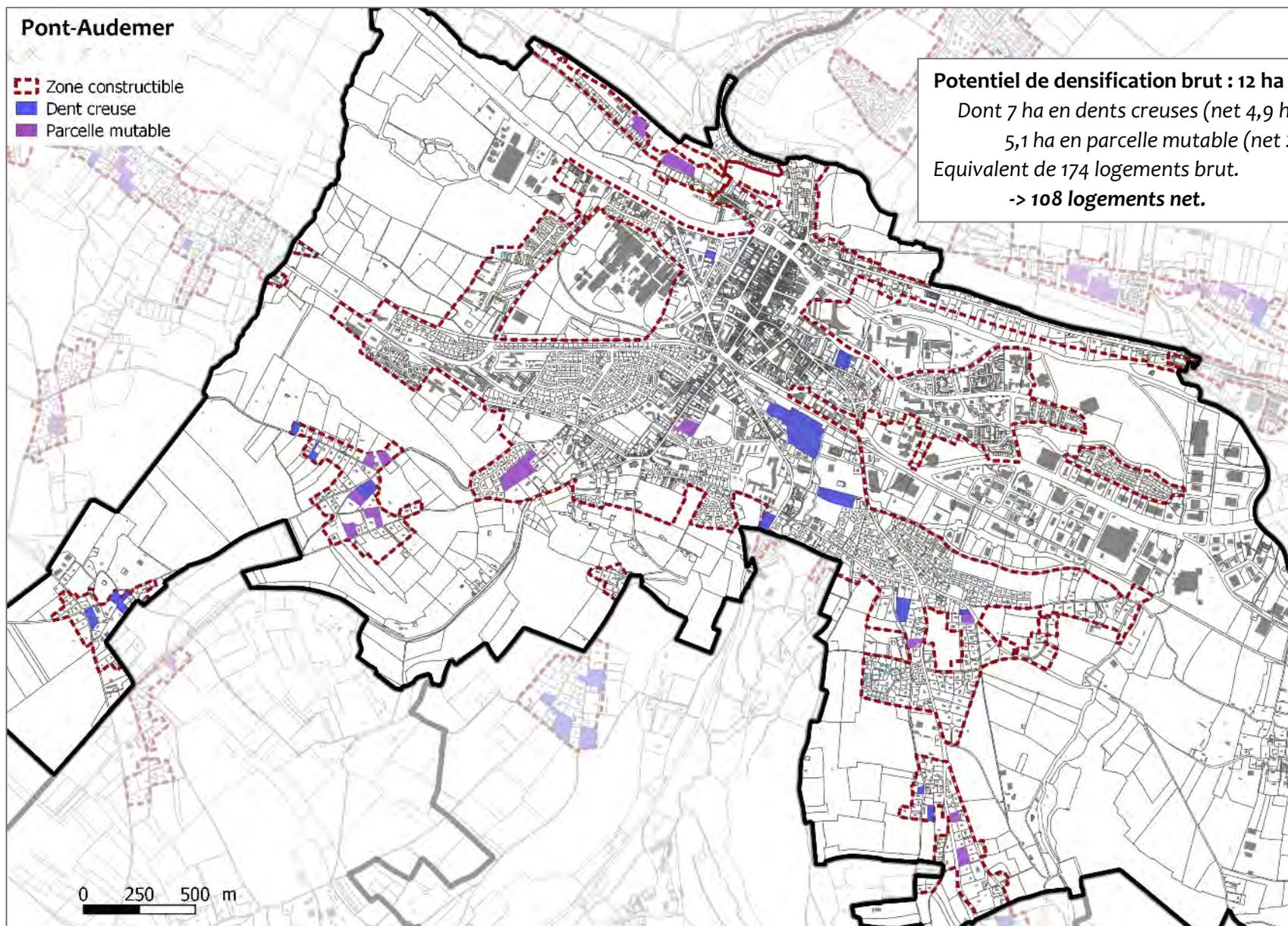


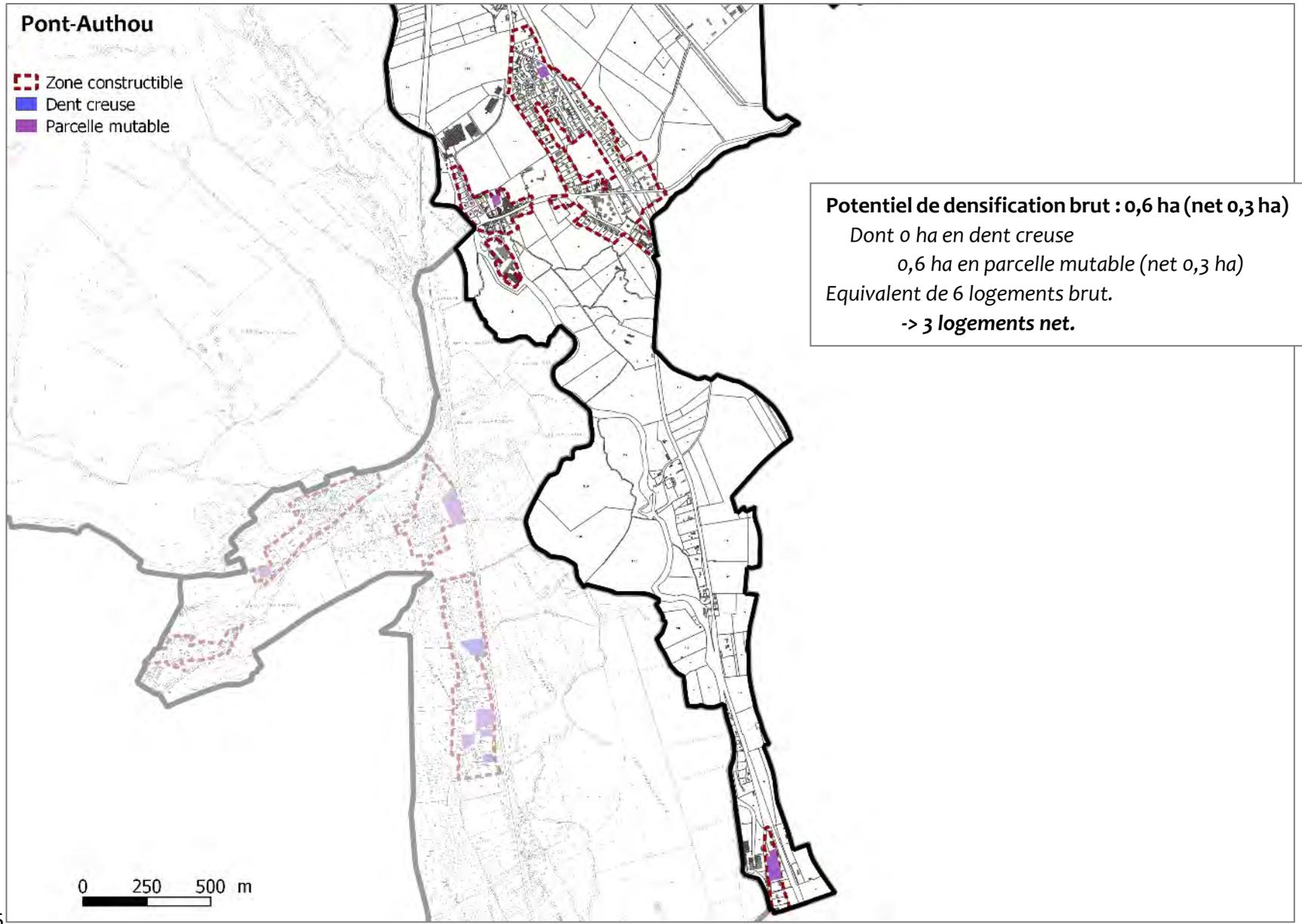




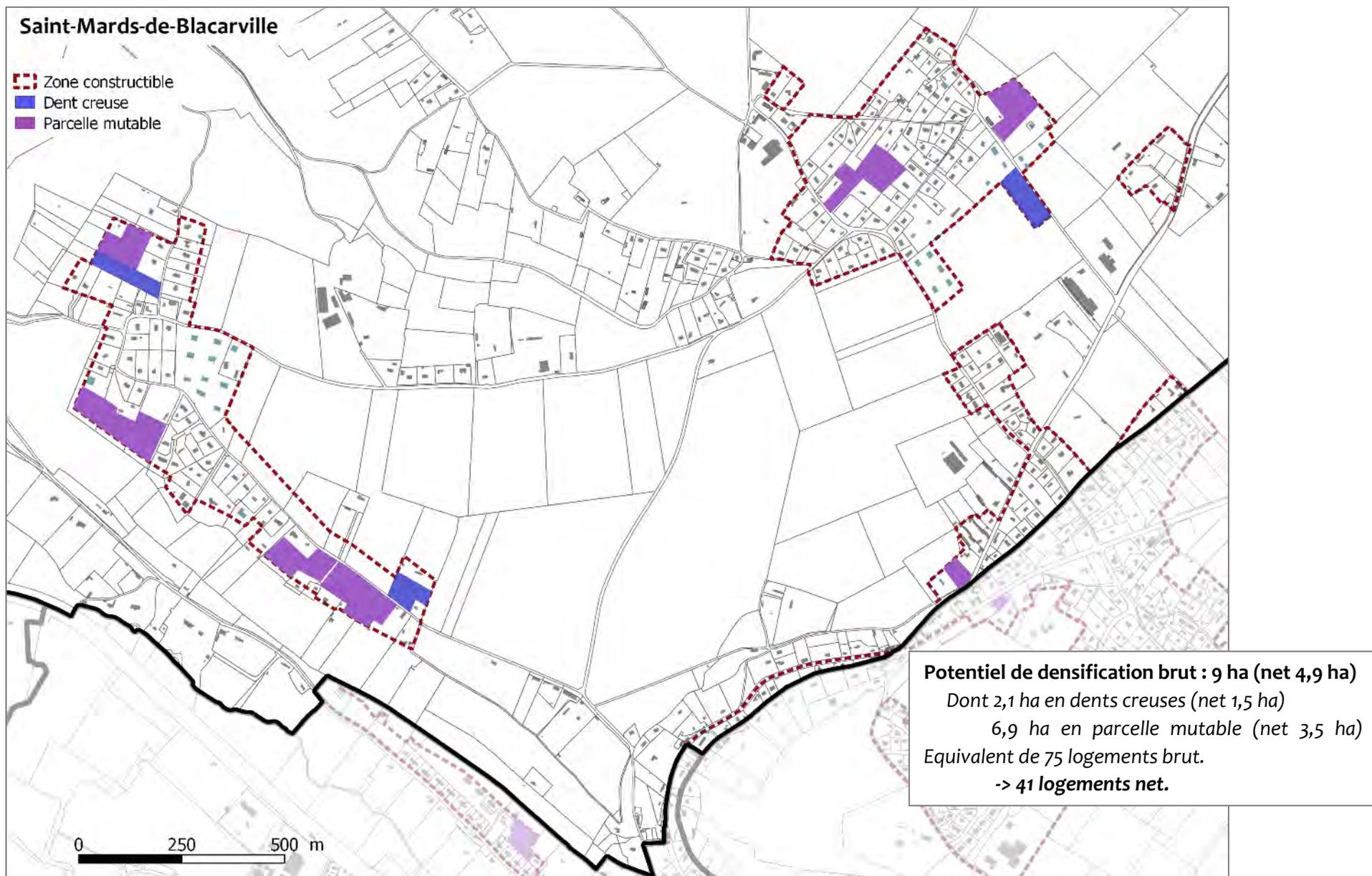


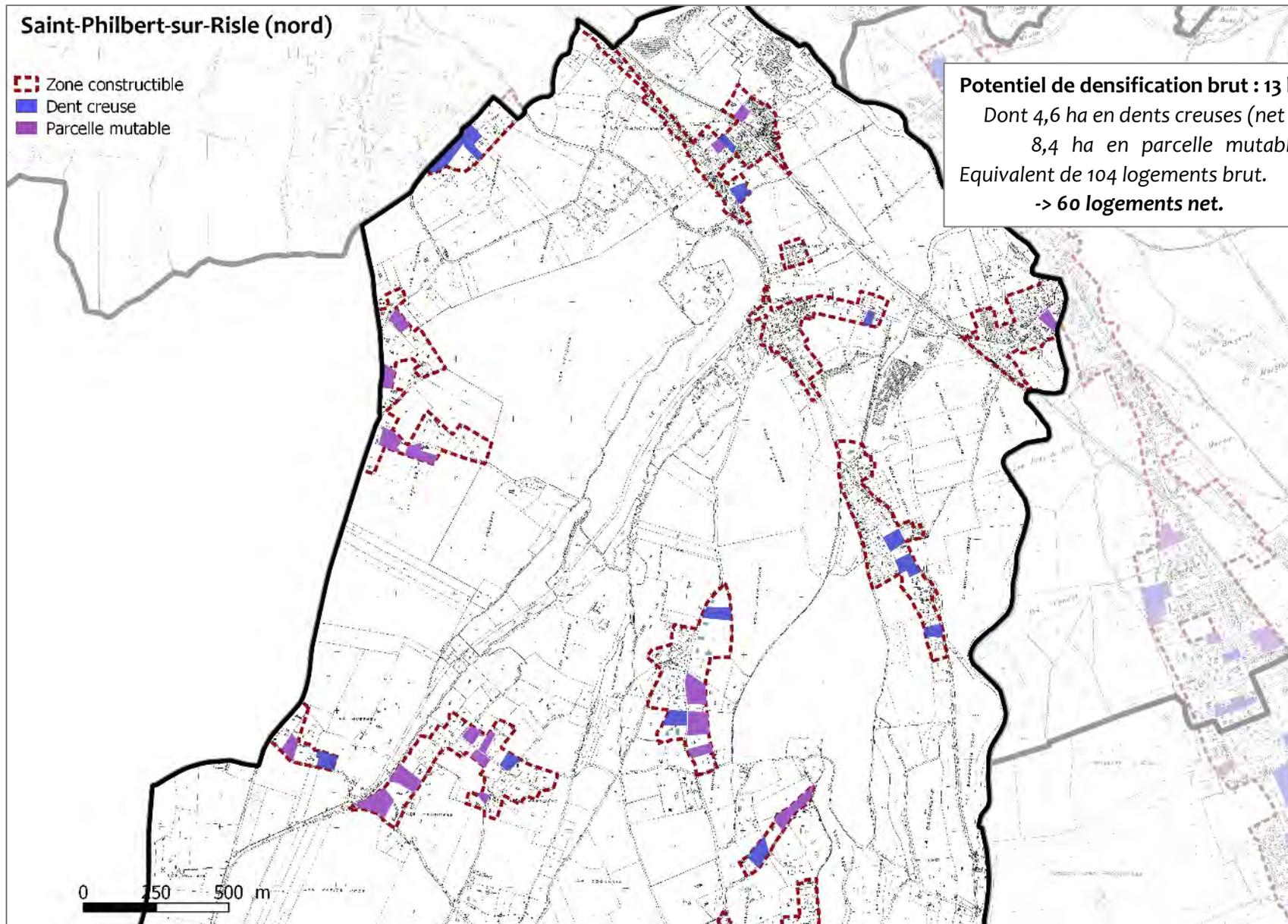


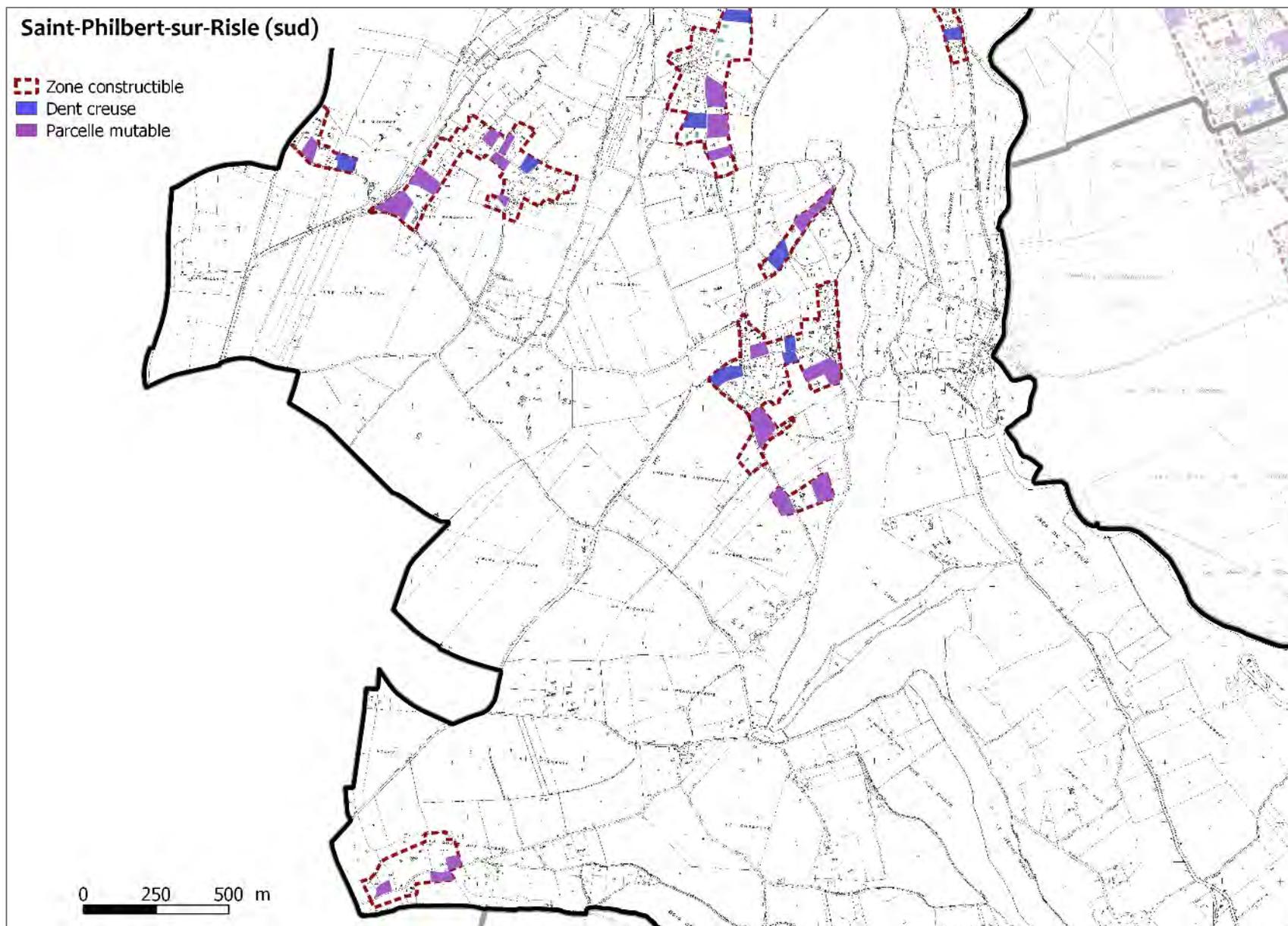


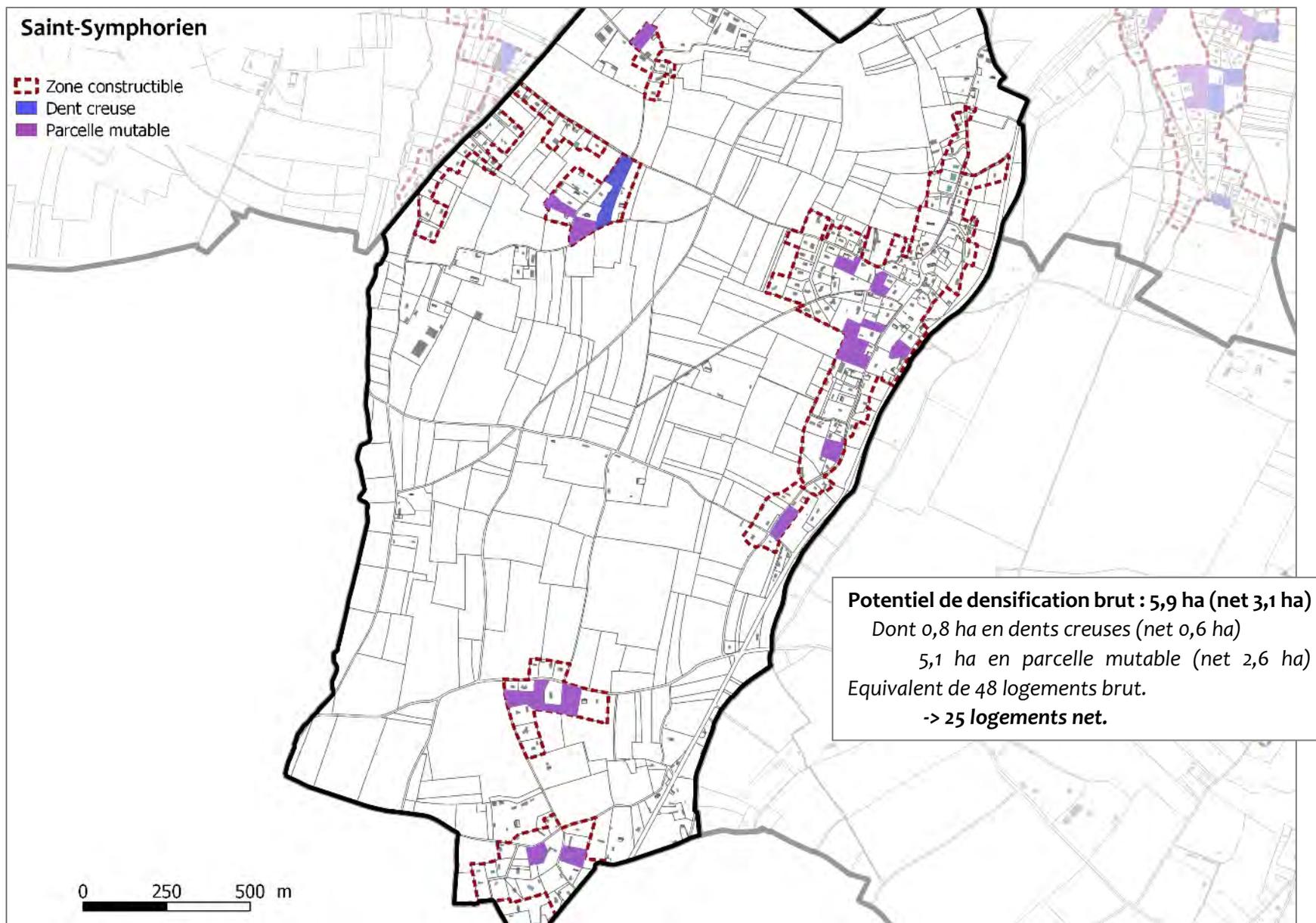


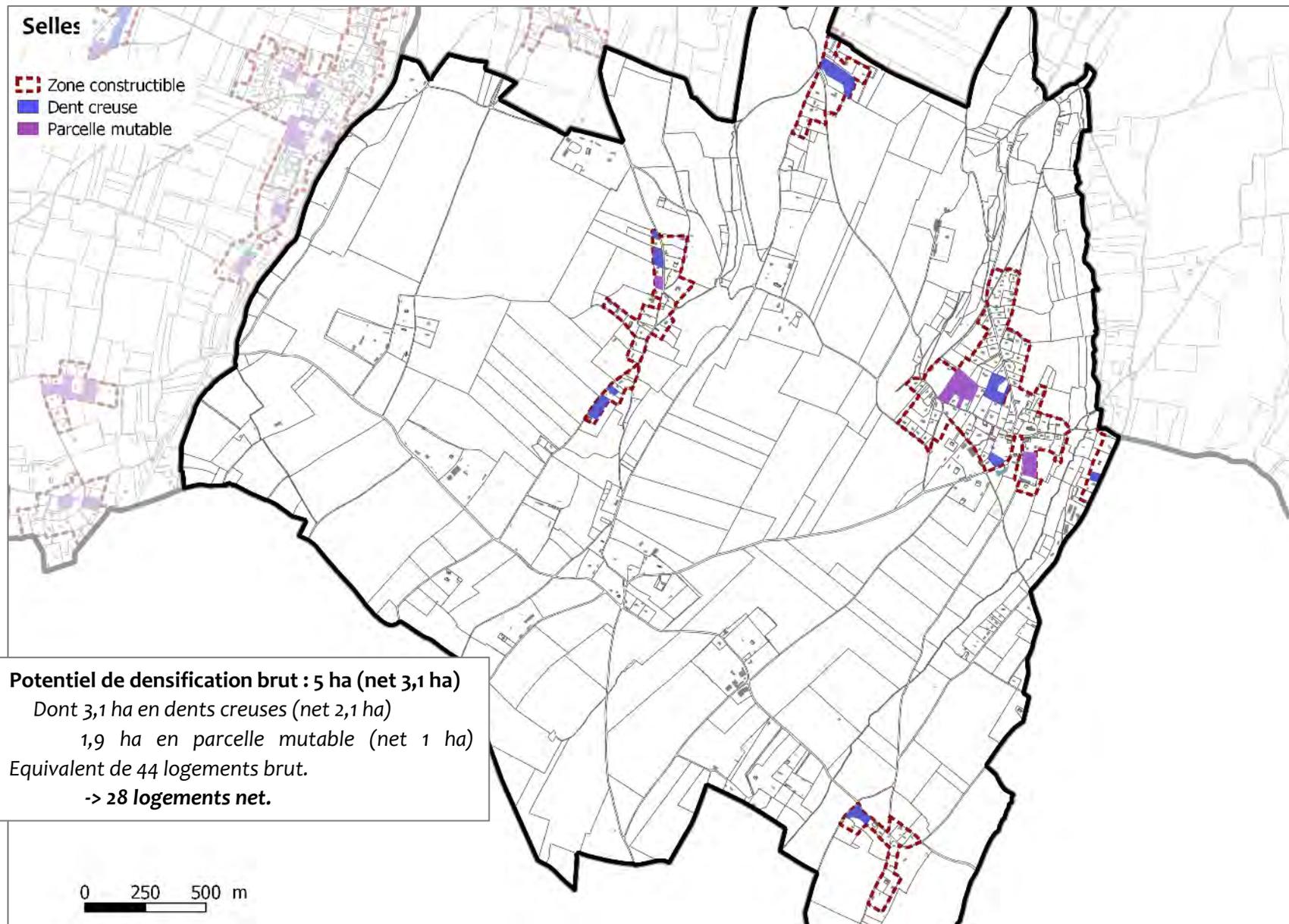
0,35

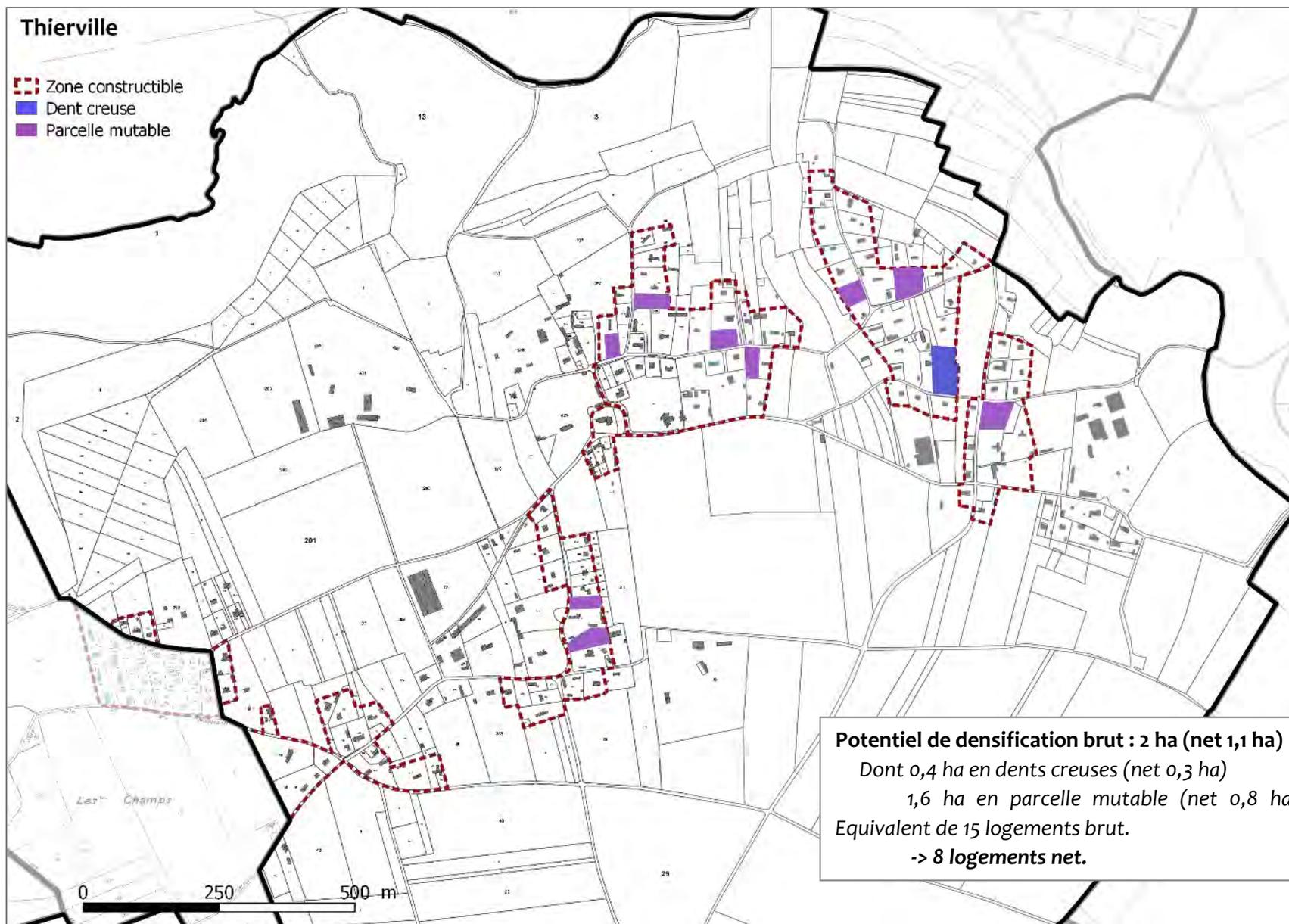


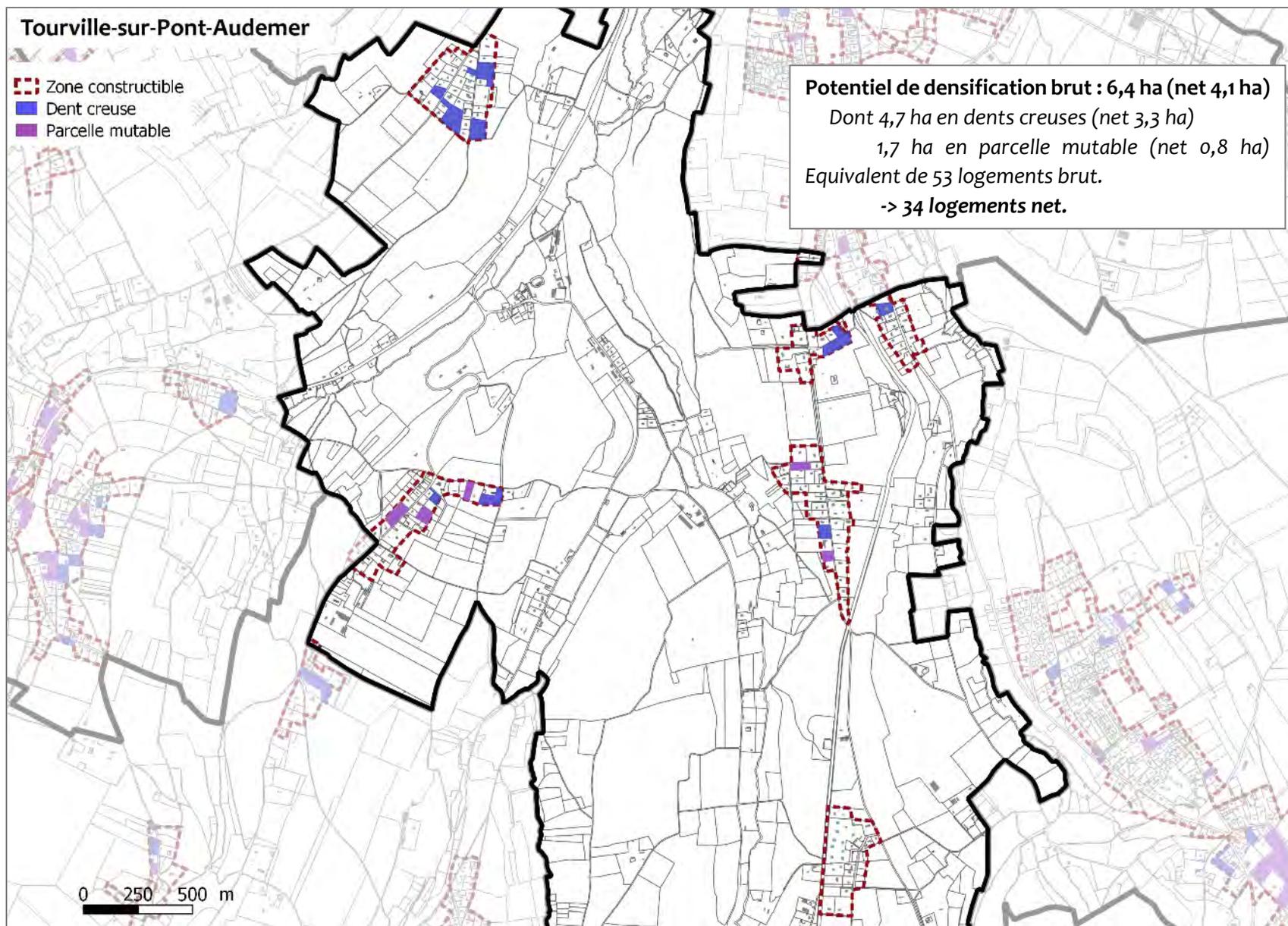


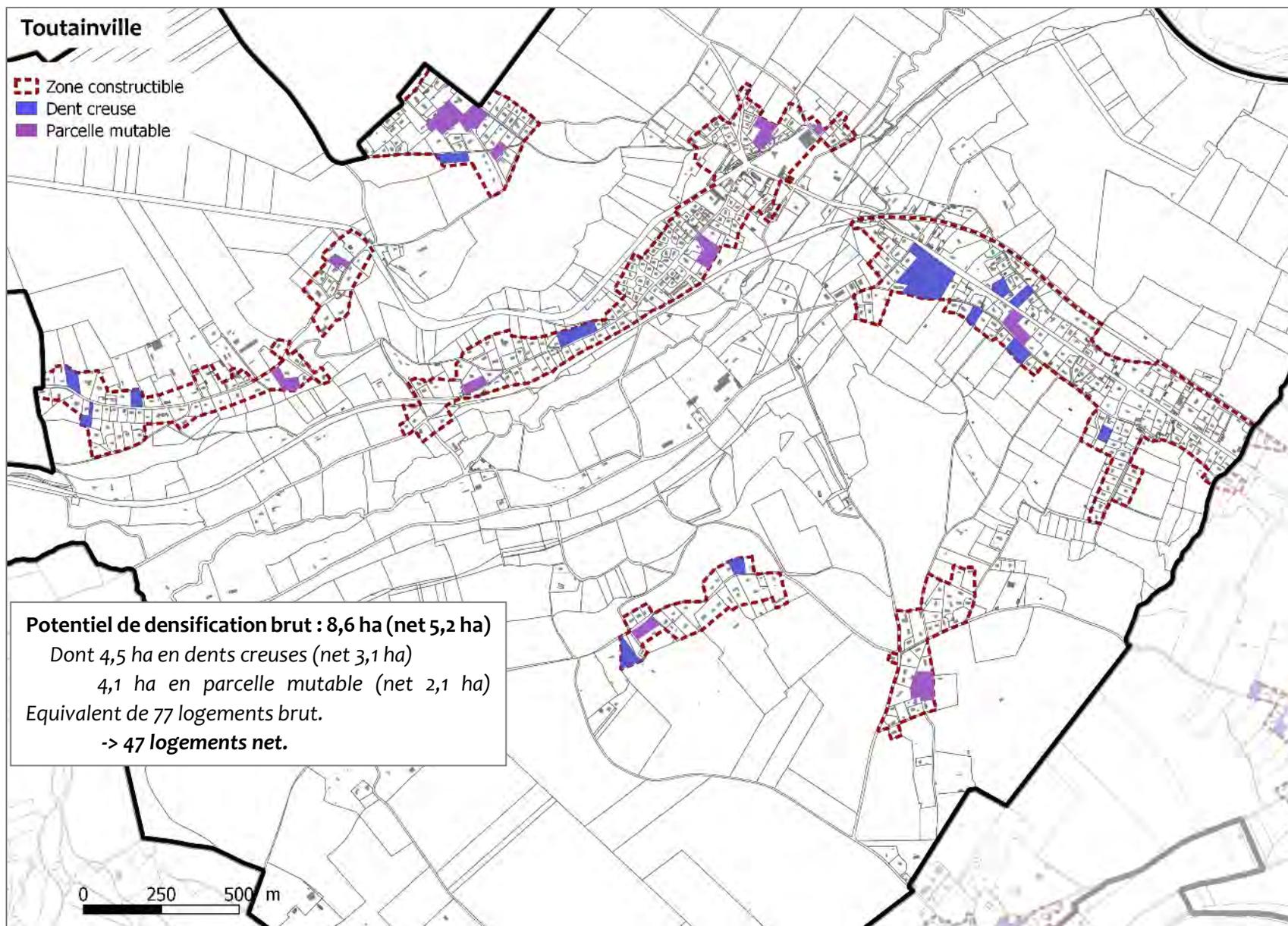


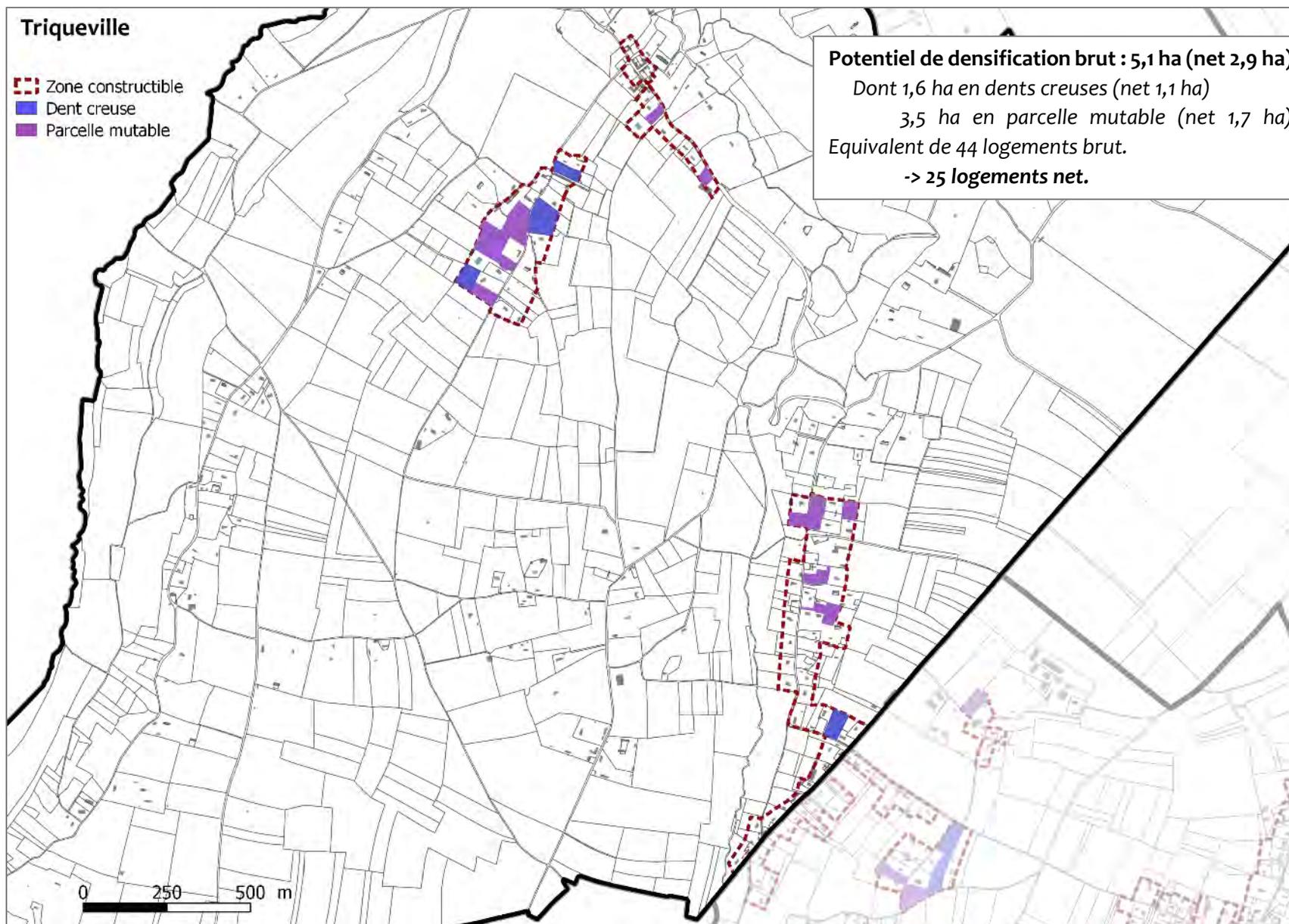




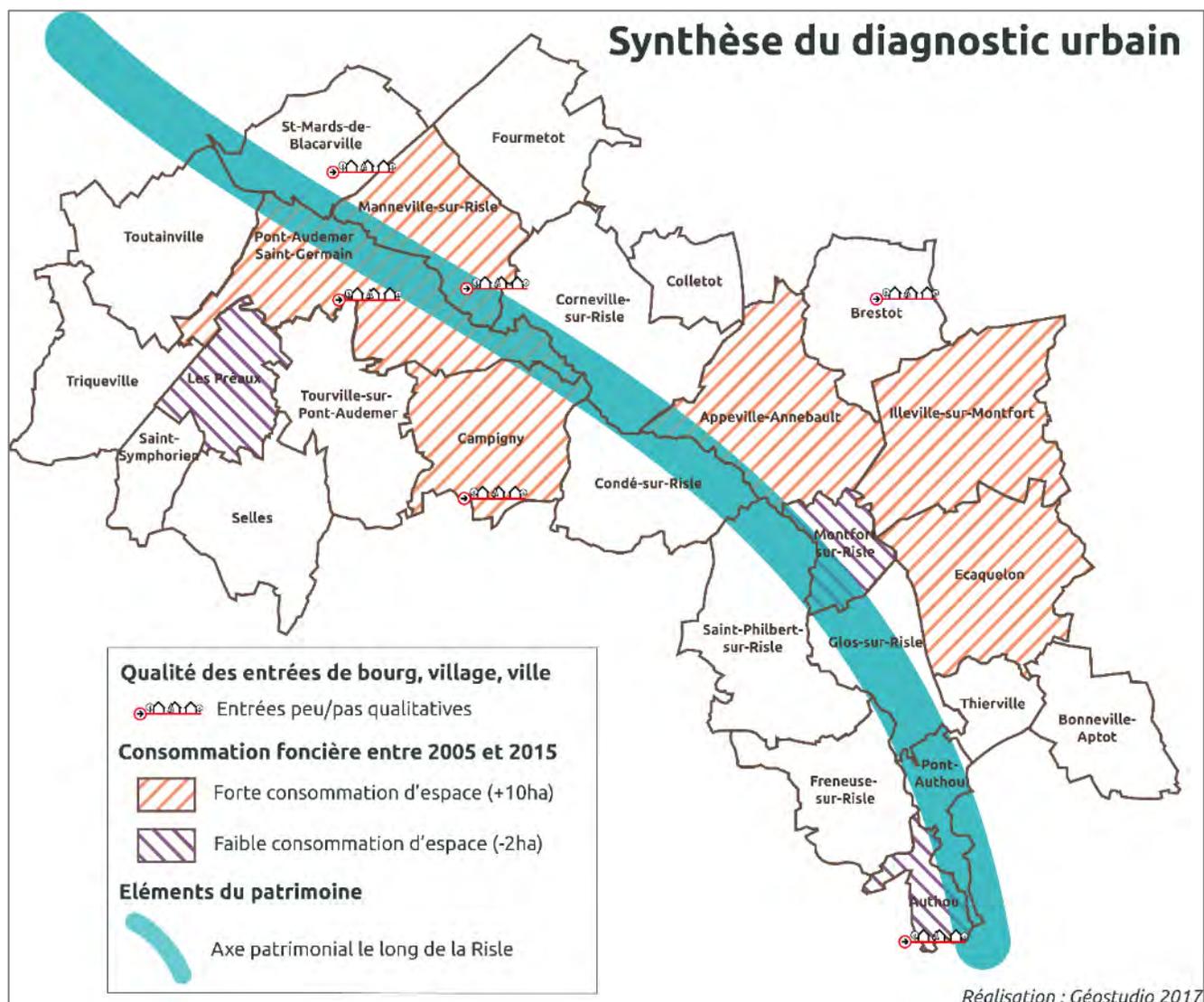






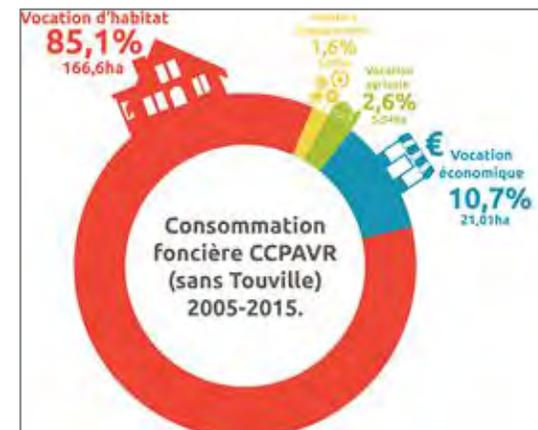


G. Synthèse et enjeux – Diagnostic urbain



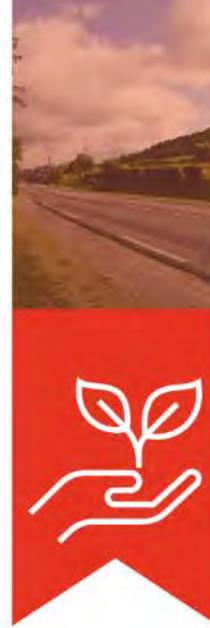
CONSTAT

- Une richesse patrimoniale, naturelle et architecturale incontestable et reconnue.
- Une urbanisation récente plutôt raisonnée (0,83% du territoire soit 195,73ha, dont 20% en densification urbaine), toutefois certaines communes ont davantage été consommatrices de foncier agricole (plus de 10 hectares urbanisés de 2005 à 2015).
- Une extension urbaine des centres-bourgs et hameaux sous forme d'implantation linéaire le long de la voirie et de lotissements, faiblement intégrés aux entités urbaines existantes.
- Des entrées de bourg généralement préservées : végétalisation, transition perceptible entre les espaces agricoles, naturels et urbanisés, néanmoins certaines entrées de ville ou bourg demanderaient un traitement plus soigné.
- Des formes urbaines variées participant à la richesse du cadre de vie.



ENJEUX

- Favoriser la densification (aménagement des dents creuses, respect de la continuité du bâti, etc.), éviter le mitage et limiter la consommation des espaces naturels et agricoles.
- Etre vigilant sur les formes urbaines des futures constructions, afin de stopper la prolifération des lotissements et des extensions linéaires.
- Préserver et soigner la qualité des entrées de village/bourg/ville, notamment ceux situés en porte d'entrée de l'intercommunalité.
- Mettre en valeur le patrimoine et ses particularités en favorisant les savoir-faire normands en matière de construction.



MOBILITÉ DÉPLACEMENT

Qu'il s'agisse des déplacements dans le cadre professionnel, pour les loisirs ou les études, le territoire est dépendant des pôles urbains de Pont-Audemer et en dehors du territoire. La mobilité revêt alors un enjeu fort pour les habitants. Si la voiture est et restera le mode principal de déplacement, les mobilités alternatives se développent sur le territoire, notamment le covoiturage et l'utilisation des mobilités douces.

A. Préambule

La mobilité est une composante primordiale dans le fonctionnement des territoires et dans le quotidien des personnes car elle permet d'assurer l'accès à l'emploi, aux commerces, aux services, aux loisirs, etc. Les besoins en mobilité sont spécifiques à chaque public usager. Chacun n'aura ni les mêmes déplacements ni les mêmes contraintes : les actifs, les jeunes, les personnes âgées, etc.

En milieu rural la mobilité se heurte à de nombreux freins, tels que la distance entre les zones d'habitat parfois dispersées, la faible concentration des services dans les centres bourgs, le tissu économique moins dense, le regroupement des niveaux scolaires, etc. A ceci s'ajoute, la plupart du temps, l'absence de transport en commun aussi performant que dans les agglomérations, en termes d'horaires et de temps de trajet. Ces freins renforcent la suprématie de la voiture individuelle.

La dépendance à la voiture, outre son impact environnemental non négligeable peut également entraîner des effets sociaux négatifs, tel que l'exclusion des ménages sans moyen de locomotion, le risque de précarisation de certains ménages au vu des coûts engendrés par un véhicule, etc.

La mobilité peut donc être vue comme une condition majeure pour le développement des territoires, en termes d'attractivité ou même de maintien de la population, permettant l'accès aux services et à l'emploi. Qu'il s'agisse de transports individuels, en commun ou encore de déplacements doux, la dynamique des territoires repose sur l'accessibilité et la mobilité. En effet, qu'il soit question de transport de personnes ou de marchandises, la mobilité sur un territoire est la clé de son dynamisme.

Garantir l'accessibilité aux activités économiques et commerciales, assurer le transport des personnes aux lieux de vie et de loisirs, permettre aux visiteurs et aux touristes d'accéder aux points d'intérêt du territoire et, plus généralement, d'assurer le déplacement de toutes les personnes et les biens, dans et en dehors de la Communauté de communes Pont-Audemer Val de Risle, constitue un enjeu majeur de pour l'avenir de l'ensemble des communes qui la compose.

Sur la base des données recueillies auprès des différents acteurs de la mobilité qui agissent sur le territoire de la Communauté de communes Pont-Audemer Val de Risle, cette présente partie a pour objectif de faire le diagnostic du fonctionnement du transport et d'en dégager les atouts et contraintes.

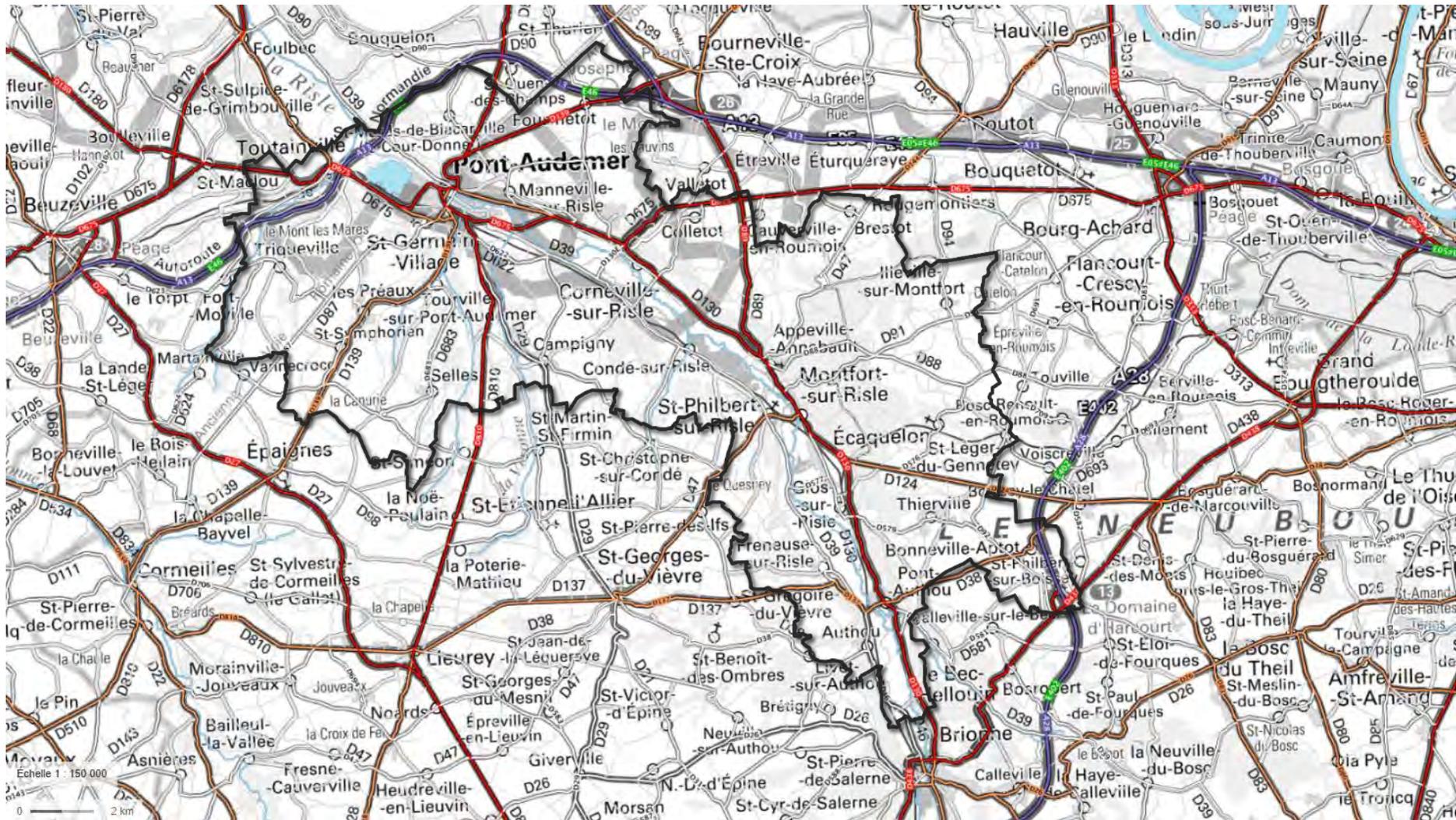
Pour parvenir à établir ces constats, le diagnostic fait l'état des lieux des infrastructures existantes pour assurer l'accessibilité au territoire et les déplacements au sein de la Communauté de communes Pont-Audemer Val de Risle, analyse les moyens de stationnement et conclut sur une analyse approfondie des pratiques et de la mobilité du territoire.

B. L'état des lieux de la desserte du territoire

Un réseau routier bien structuré

Le réseau routier est complet sur le territoire de la Communauté de communes. Deux axes majeurs, l'A13 et l'A28, permettent les déplacements de grande envergure, des axes secondaires permettent les mobilités internes et externes, et les axes locaux irriguent le reste du territoire.

La présence de ces axes structurants sur le territoire augmente la **facilité à prendre l'automobile** pour les liaisons domicile-travail.



Sources : IGN Scan 100, IGN Routes500, Sandre.

Les axes de transports de la Communauté de communes Pont-Audemer Val de Risle.

Les accès majeurs : les autoroutes

L'A13 : L'infrastructure principale

L'A13 est l'axe reliant Paris à Caen via Rouen. L'A13 est un axe majeur à l'échelle de la région puisqu'il permet de desservir l'ensemble de la Normandie.

L'A13 circule au nord-ouest du territoire de la Communauté de communes Pont-Audemer Val de Risle d'Est en Ouest. L'A13 circule directement sur les territoires des communes de Fourmetot, Saint-Mards-de-Blacarville, Toutainville et Triqueville.

Trois sorties desservent particulièrement le territoire. Il s'agit des sorties :

- 25 : Bourg-Achard, dans les deux sens de circulation,
- 26 : Pont-Audemer, dans le sens Caen-Paris uniquement,
- 28 : Beuzeville dans les deux sens de circulation.

Située au nord du territoire, la position géographique de l'A13 permet un accès aisé au territoire mais un accès inégal pour l'ensemble des communes.

Concernant les infrastructures autoroutières, le territoire de la CCPAVR accueille l'aire de repos de Josapha, dans le sens Caen-Paris, sur le territoire de Fourmetot.

L'A13 est l'axe le plus emprunté de Normandie. Sur sa portion euroise, l'A13 accueille un trafic moyen journalier de près de 43 000 véhicules, dans les deux sens de circulation. Ces chiffres diffèrent, bien sûr, dans le temps, en fonction des heures de la journée, entre les jours de semaine et les week-ends, mais également selon les années.

Avec plus de 44 000 véhicules/j. (moyenne journalière annuelle, entre les sorties 25 et 26), **l'autoroute arrive souvent à saturation**, notamment lors des week-ends et des départs en vacances. Après l'échangeur avec l'A131, le trafic est plus léger (environ 29 000 véh./j.).

Les données de Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) au droit de la Communauté de Communes sont répertoriés, pour les trois dernières années dans le tableau suivant :

Section	Type de véhicules	TMJA 2013	TMJA 2014	TMJA 2015
A131-A13 Sortie 28	VL+PL	27 150	27 900	29 200
	VL	24 750	25 400	26 550
	PL	2 400	2 500	2 650

D'un point de vue temporel, le trafic a augmenté entre 2013 et 2015, avec plus de 2000 véhicules supplémentaires, dont 250 poids-lourds.



L'autoroute A13

L'A28 : L'accès principal du Val de Risle

L'A28 est l'axe reliant Abbeville à Tours via Rouen. L'A28 est un des principaux axes Nord-Sud de la Normandie et des Hauts-de-France.

L'A28 circule en limite est du territoire de la Communauté de communes Pont-Audemer Val de Risle du nord au sud. Sur le territoire, l'A28 traverse la commune de Bonneville-Aptot.

Bonneville-Aptot accueille une partie de l'échangeur n°13, qui permet de rejoindre Brionne, dans les deux sens de circulation.

Située en bordure est du territoire, l'A28 permet un accès aisé au territoire du Val de Risle.

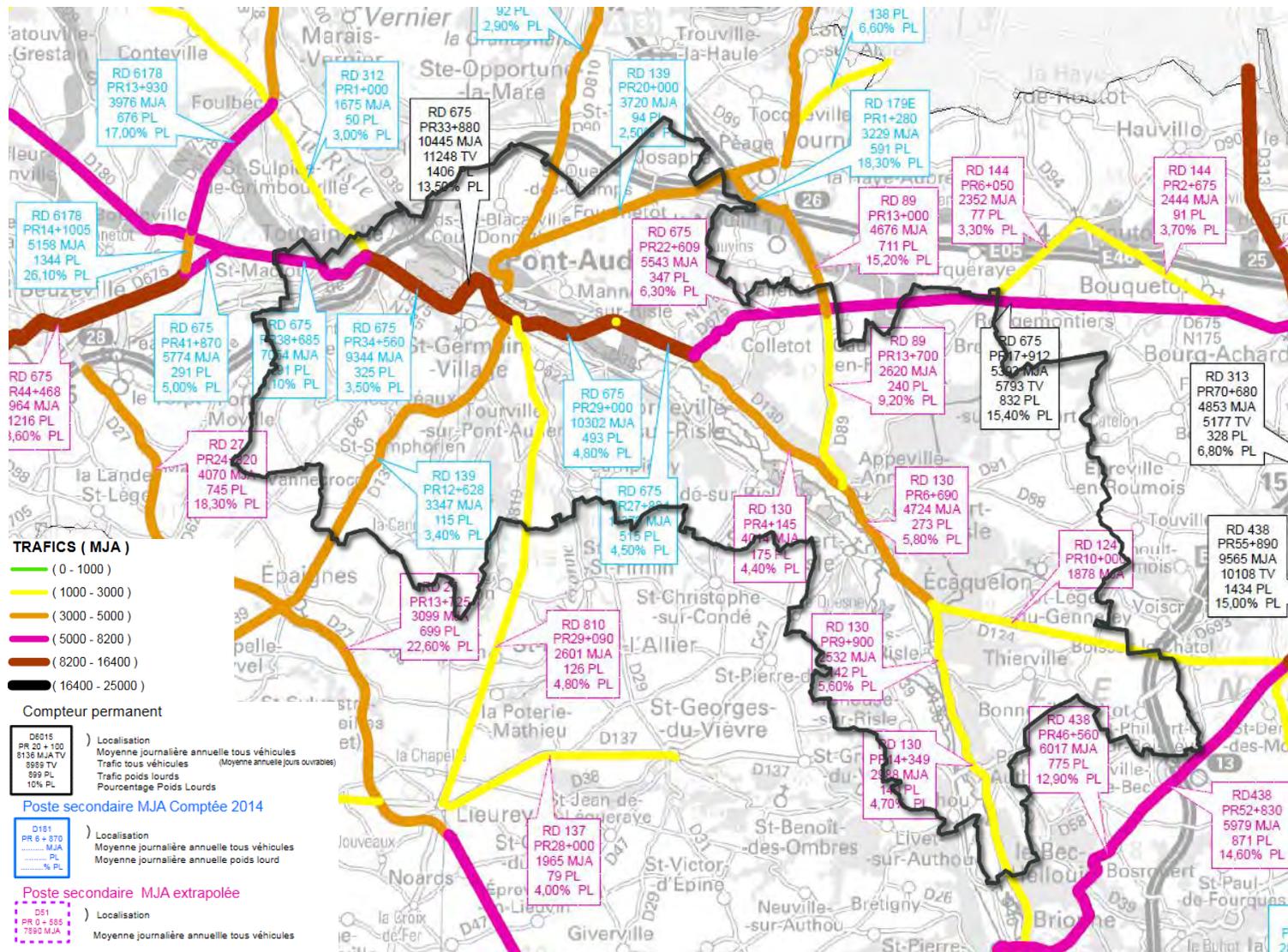
Le maillage principal : un réseau de RD bien organisé

La **RD675** est la seconde voie d'importance du territoire avec, suivant les tronçons, entre 5 000 et 11 000 véh./j dont 300 à 500 poids-lourds et jusqu'à 1400 à Saint-Germain-Village. Il s'agit de l'ancienne RN175 reliant Caen à Rouen, via Pont-l'Evêque, Pont-Audemer et Bourg-Achard. Elle traverse le territoire d'est en ouest et dessert les communes de Toutainville, Saint-Germain-Village, Pont-Audemer, Manneville-sur-Risle, Corneville-sur-Risle et Colletot.

Des routes secondaires desservent également la Communauté de communes :

- **RD130**, Corneville-sur-Risle – Brionne, faisant le lien entre la RD675 le long de la Risle. On relève plus de 4 500 véh/j au droit de Saint-Philbert-sur-Risle et près de 3000 véh/j à Pont-Authou.
- **RD139** reliant Pont-Audemer à Bourneville et accueillant plus de 3500 véh/j.
- **RD810** reliant Pont-Audemer à l'A131 à hauteur de Saint-Aubin-sur-Quillebeuf. Elle traverse le nord du Territoire, et accueille plus de 3200 véh/j.

- **RD89** reliant la sortie 26 de l'A13 à Appeville-Annebault. Elle traverse Colletot où 2620 véh/j ont été comptés en moyenne en 2016, dont 9,2% de poids-lourds.
- **RD179E** est un petit tronçon joignant l'A13 à l'A131 qui accueille près de 3230 véh/j dont 18,3 % de poids-lourds.
- **RD312** reliant Toutainville à Fiquefleur (Honfleur). Cet axe est un accès au littoral et accueille 1675 véh/j en moyenne en 2016.
- **RD124** traversant Ecaquelon et Thierville où circulent près de 1900 véh/j.



Sources : IGN Scan 100, CD27.

Le trafic routier sur la Communauté de communes Pont-Audemer Val de Risle.

Utilisation des modes de transport

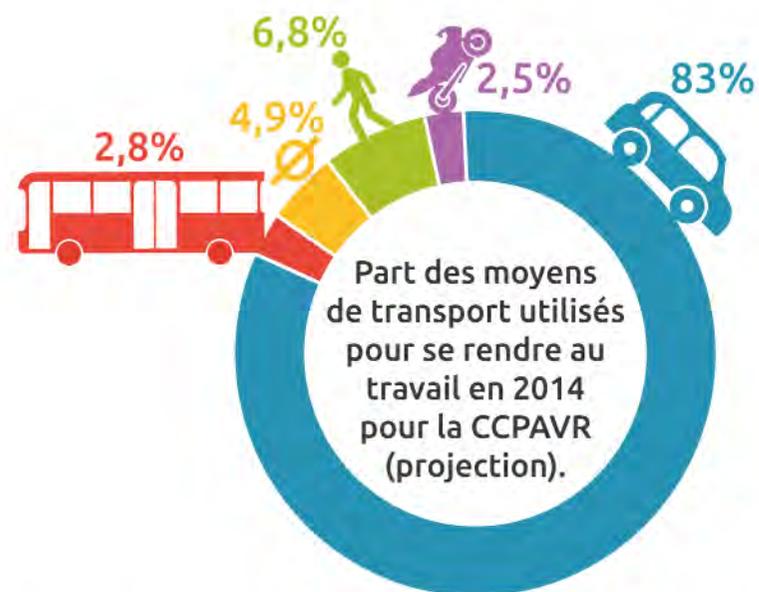
Notre analyse se base essentiellement sur les déplacements domicile-travail ou domicile-étude, qui génèrent la majeure partie des flux de transport en milieu rural, à des plages horaires identiques. Les déplacements domicile-loisirs/commerce sont moins significatifs et diffusent les flux sur des plages horaires et des secteurs différents.

Au sein de la Communauté de communes Pont-Audemer Val de Risle, 11 124 personnes de 15 ans ou plus, ont un emploi en 2014. Le travail génère une majeure partie des flux de transports quotidiens.

74,2% de ces actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi, travaillent dans une autre commune que celle où ils résident. Sur l'ensemble de la Communauté de communes, les besoins en déplacements quotidiens pour le travail est donc important. En comparaison, sur le Grand Evreux Agglomération qui dispose d'un bassin d'emploi conséquent dans l'Eure et d'un réseau de transport dense, cette part est de 55,7%.

Le moyen de transport privilégié pour se rendre au travail est le véhicule individuel (voiture, camion, fourgonnette), comme dans la plupart des territoires ruraux. **83% des actifs du territoire se déplacent en voiture pour se rendre au travail.**

Bien que bénéficiant de la présence d'une ligne ferroviaire en Val de Risle et de plusieurs lignes de bus départementaux, l'utilisation des transports en commun est négligeable et représente trois fois moins que l'utilisation de la marche à pieds.



Source : Insee, RP2013 exploitation principale.

Réalisation : géostudio 2017

Concernant les communes de la Communauté de communes Pont-Audemer Val de Risle, la mobilité des actifs diffère. En 2014, on note les chiffres suivants :

Part des modes de déplacement dans les liaisons domicile-travail

Communes	Sans transport	A pied	Deux roues	Voiture, camion	Transports en commun
Appeville-Annebault	5,4	0,9	1,9	90,9	0,9
Authou	1,4	1,4	0,7	93,5	2,9
Bonneville-Aptot	4,3	1,7	1,7	93,1	0,9
Brestot	3,3	1,3	1,3	93,3	0,8
Campigny	5,6	1	3,2	87,2	3
Colletot	6,7	0	1,1	90	2,2
Condé-sur-Risle	6,5	1,4	0	90,6	1,4
Corneville-sur-Risle	3,2	2,8	1,8	91	1,2
Ecauelon	4,4	1,7	2	91,6	0,3
Fourmetot	4,7	0,9	1,6	90,8	1,9
Freneuse-sur-Risle	5,1	0	4,4	88,9	1,9
Glos-sur-Risle	6	1,3	1,7	89,3	1,7
Illeville-sur-Montfort	4,5	0,5	2,3	91,2	1,5
Les Préaux	4,2	3,7	0,5	91,5	0,1
Manneville-sur-Risle	4,6	1,5	2,3	90,2	1,2
Montfort-sur-Risle	9	8,6	3,3	78	1,2
Pont-Audemer	4,7	17,3	3,9	68,6	5,5
Pont-Authou	7,7	7,7	2,3	80,5	1,8
Saint-Germain-Village	5,3	6,6	3,8	81,5	2,8
Saint-Mards-de-Blacarville	3,5	2,1	1,5	91,8	1,2
Saint-Philbert-sur-Risle	5,8	4,8	1,9	83,9	3,5
Saint-Symphorien	7,6	2,4	2,4	86,7	1
Selles	4,1	3,6	0	91,3	1
Thierville	3,4	4,1	2	87,8	2,7
Tourville-sur-Pont-Audemer	6,2	1,6	1,6	89,6	1
Toutainville	4,8	1,4	1,4	91,1	1,3
Triqueville	3,4	1,4	0,7	91,4	2,2
CC de Pont-Audemer Val de Risle	4,9	6,8	2,5	83,0	2,8
Eure	4,6	6,5	2,3	81,8	5,9

Source : INSEE.

A l'échelle de la Communauté de communes, 83% des actifs utilisent la voiture comme mode de déplacement domicile-travail et moins de 3% d'entre eux prennent les transports en commun. Il est intéressant de noter que près de 5% d'actifs n'utilisent pas de transports pour aller travailler (il peut ici s'agir de télétravail, de locaux adjacents à l'habitation, ou d'indépendants travaillant à leur domicile). Il s'agit de chiffres en hausse sur les dernières années.

Sans surprise, le taux d'utilisation de la marche à pieds dans les mobilités domicile-travail est plus important dans le centre urbain de la Communauté de communes. En effet, 17,3% des actifs utilisent ce mode doux pour se rendre au travail en 2014. Il s'agit d'un chiffre nettement supérieur au reste du territoire. A l'inverse les communes rurales présentent une part très faible d'actifs utilisant la marche à pieds pour aller travailler. Ceci est dû au manque d'accessibilité directe aux zones d'emplois dans un temps raisonnable de marche.

On note également que les deux-roues sont peu utilisés. La topographie du territoire ainsi que l'insécurité des déplacements sont probablement à l'origine de ces chiffres.

Au vu des infrastructures du territoire et au manque de transport en commun, on peut estimer que la proportion des déplacements, pour tous motifs confondus est sensiblement similaire pour l'ensemble des déplacements des habitants de la Communauté de communes Pont-Audemer Val de Risle.

On relève donc une réelle disparité entre les communes de la Communauté de communes Pont-Audemer Val de Risle. Notons que même les communes urbaines du territoire, concentrant les emplois, accueillent une majorité d'actifs travaillant à l'extérieur de la commune.

La mobilité est donc très importante sur le territoire et l'utilisation de la voiture reste primordiale pour se rendre au travail ou sur les lieux d'études. Il en est de même pour ce qui est des loisirs et commerces puisque la plupart des grands centres proposant une offre importante se situent dans les agglomérations du Havre, d'Evreux et Rouen qui restent facilement accessibles grâce aux infrastructures.

Les statistiques concernant les modes de déplacement sur le territoire intercommunal montrent une utilisation de la voiture très supérieure à la moyenne nationale : 88 % contre 70 % environ (voir tableau ci-après). La préférence pour ce mode de déplacement est même supérieure à la moyenne du département.

La mobilité des actifs dans le territoire estuarien



Source : AURH.

Les flux de déplacement

Il est nécessaire de s'intéresser aux mobilités et aux différentes migrations pouvant être observées sur le territoire de la CCPAVR.

Les données utilisées proviennent du recensement de l'INSEE pour l'année 2014.

Les migrations pendulaires : domicile-travail

La notion de migration pendulaire peut s'apparenter aux navettes domicile-travail qui sont recensées par un déplacement depuis un lieu de résidence à destination d'un lieu de travail. Il est alors question de tous les individus de plus de 15 ans ayant un emploi ou étant qualifié d'actif. Il est ainsi connu le lieu de résidence d'un individu ainsi que la commune où ce dernier est employé. Ces données sont recensées par une enquête mise en place par l'INSEE.

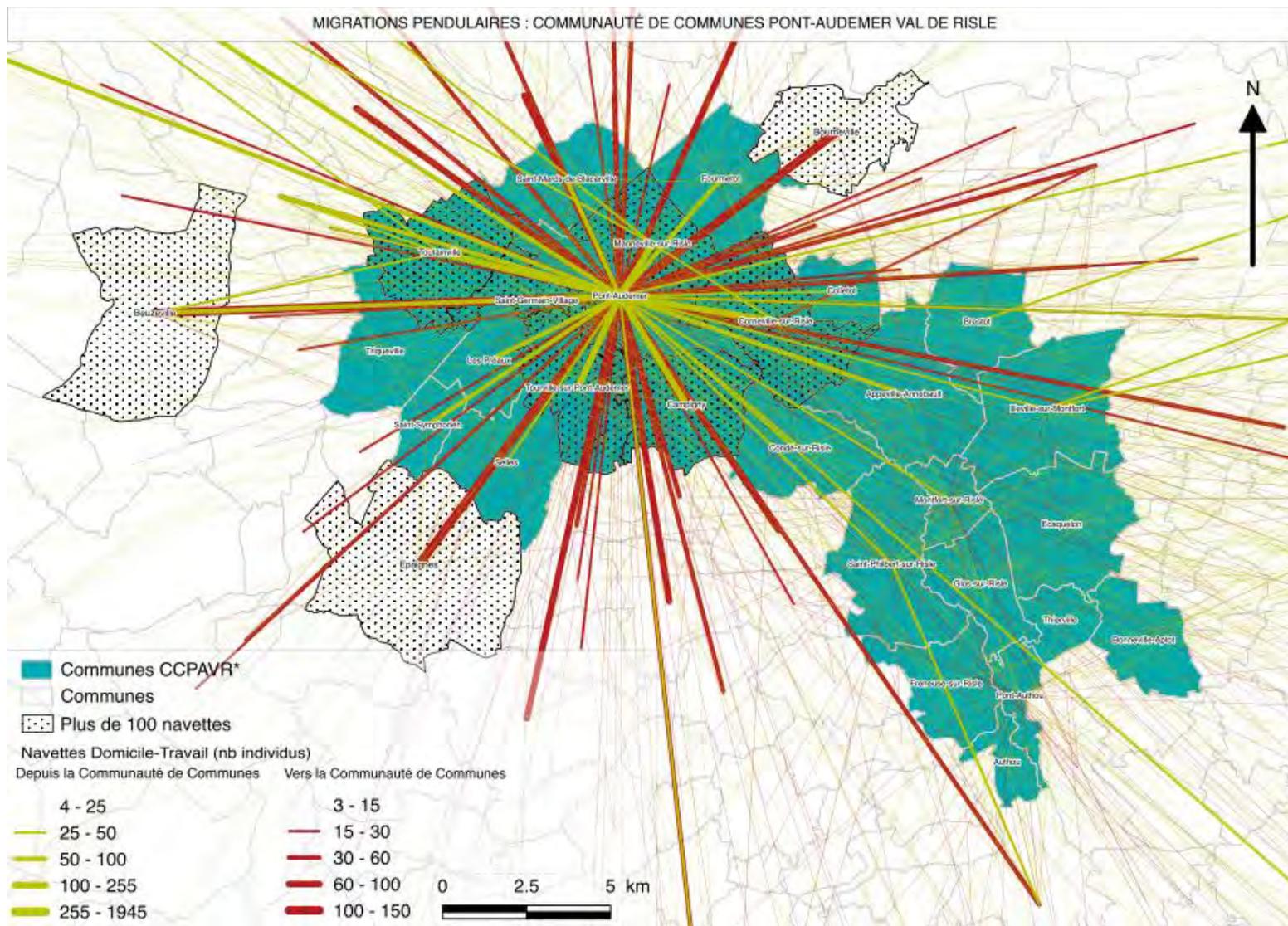
Dans le cas présent, nous recensons un total d'environ 15000 individus effectuant des navettes journalières à destination ou en provenance de la CCPAVR. Nous constatons un flux de sortie des pendulaires de plus de 10000 individus pour un flux d'entrée de 3500 individus.

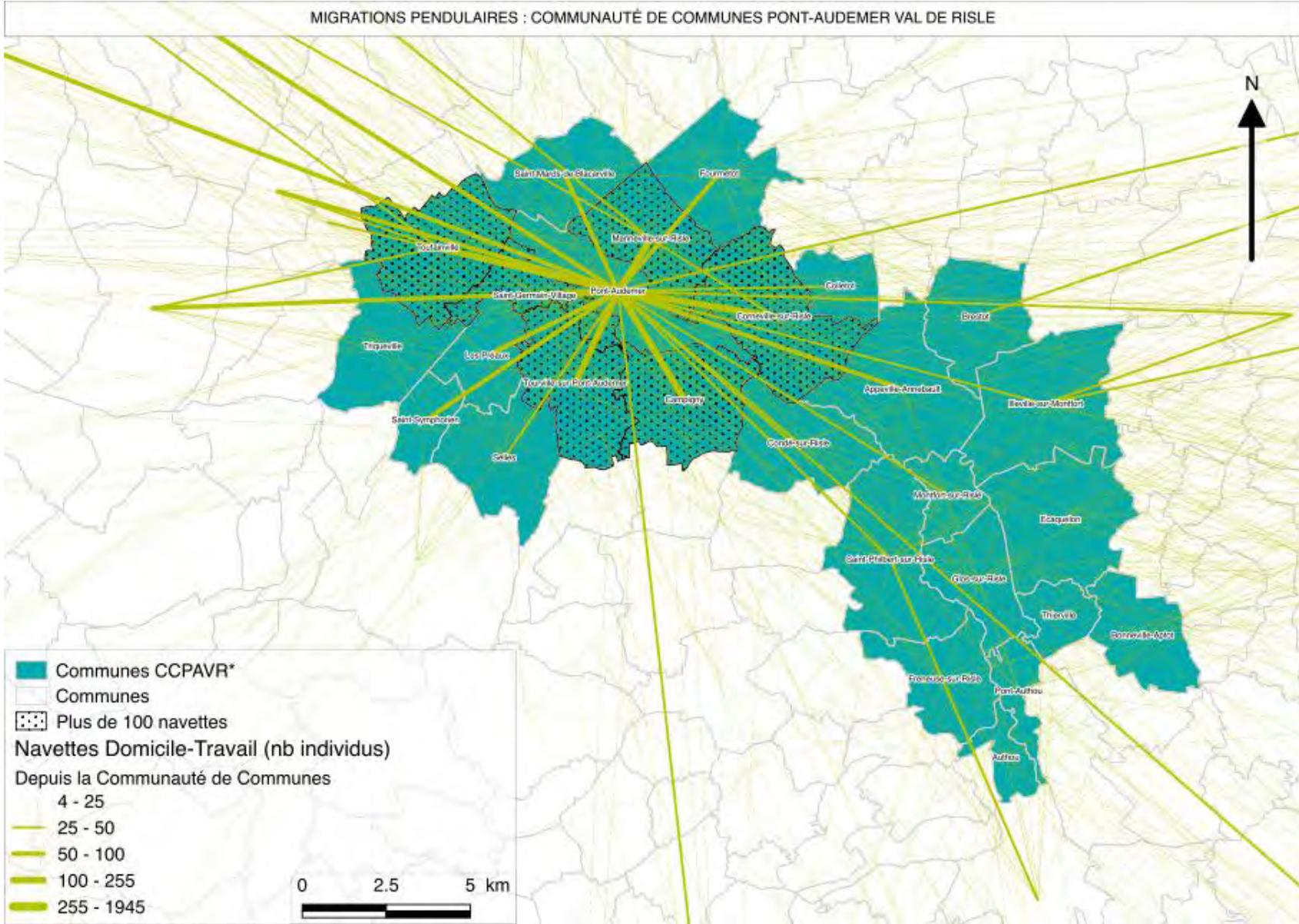
Dans le cas des flux de sortie, nous observons que les migrations pendulaires s'effectuent, pour 77% des individus, dans l'Eure avec une forte représentation de la commune de Pont-Audemer (plus de 3500 navettes). Dans un second temps, c'est le département voisin, la Seine-Maritime enregistre 1835 pendulaires, dont 15% à destination du Havre et 13% à destination de Rouen. L'importance de ces bassins d'emploi et les axes de communication efficaces expliquent en partie cette pendularité. Chacune d'elle se trouve respectivement à 48 km (Le Havre/Pont-Audemer) et 56 km (Rouen/Pont-Audemer). Le Calvados est plus faiblement représenté, 350 individus, avec une forte représentation de la commune d'Honfleur (43% des pendulaires).

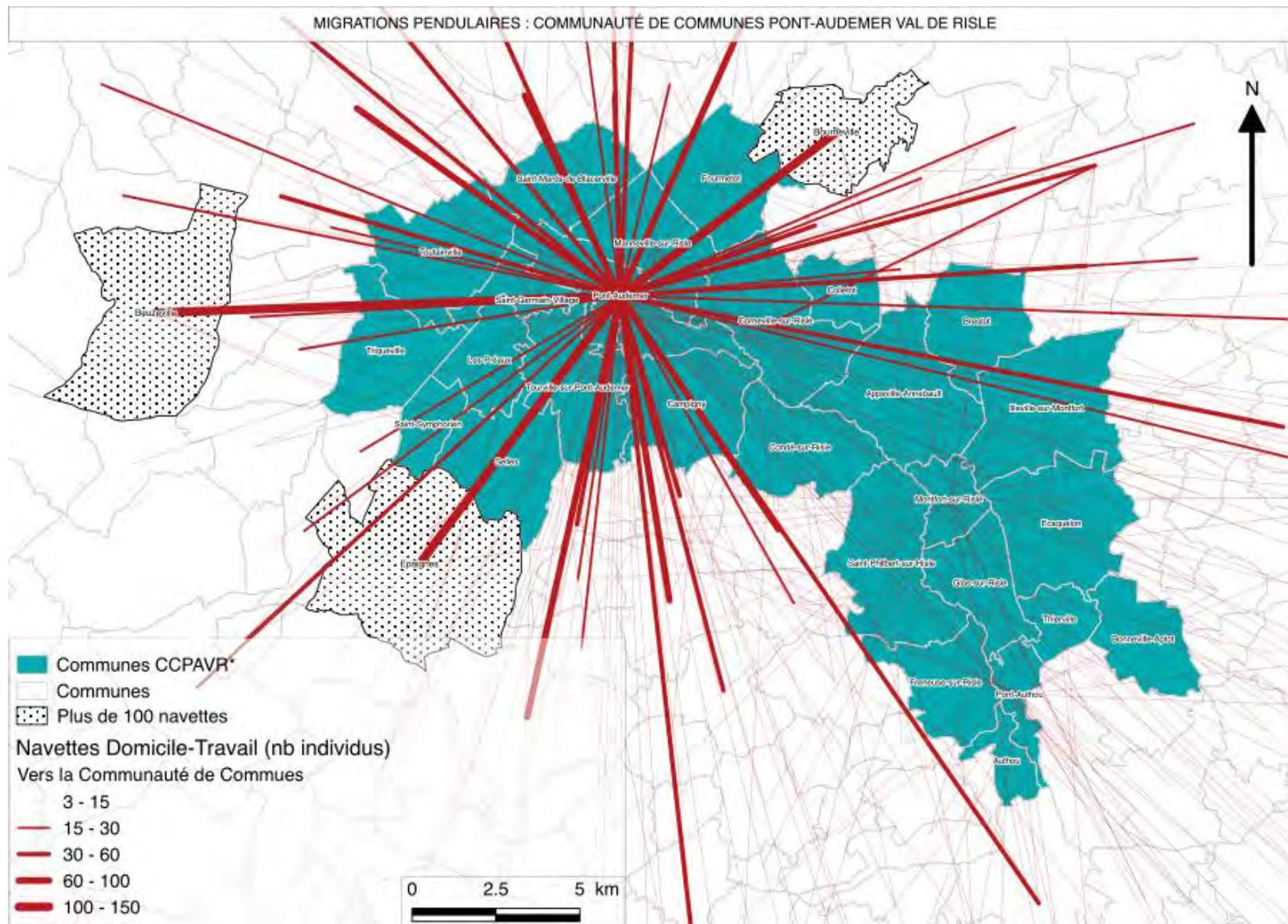
Concernant les flux d'entrées, ils sont nettement plus faibles que les flux de sorties. En effet, 3500 individus travaillent à destination de la CCPAVR et Pont-Audemer est la commune le plus fortement représentée (69% des actifs).

Flux de sortie à l'échelle communale	Nombre d'individus	Taux (%)
Calvados	354	3,3
<i>Honfleur</i>	155	43,6
Eure	8273	77,0
<i>Corneville-sur-Risle</i>	269	3,2
<i>Pont-Audemer</i>	3807	46,0
<i>Saint-Germain-Village</i>	277	3,3
Seine-Maritime	1835	17,1
<i>Le Havre</i>	289	15,7
<i>Rouen</i>	242	13,2
Ile De France	144	1,3
Autres départements	135	1,3
Total	10741	100

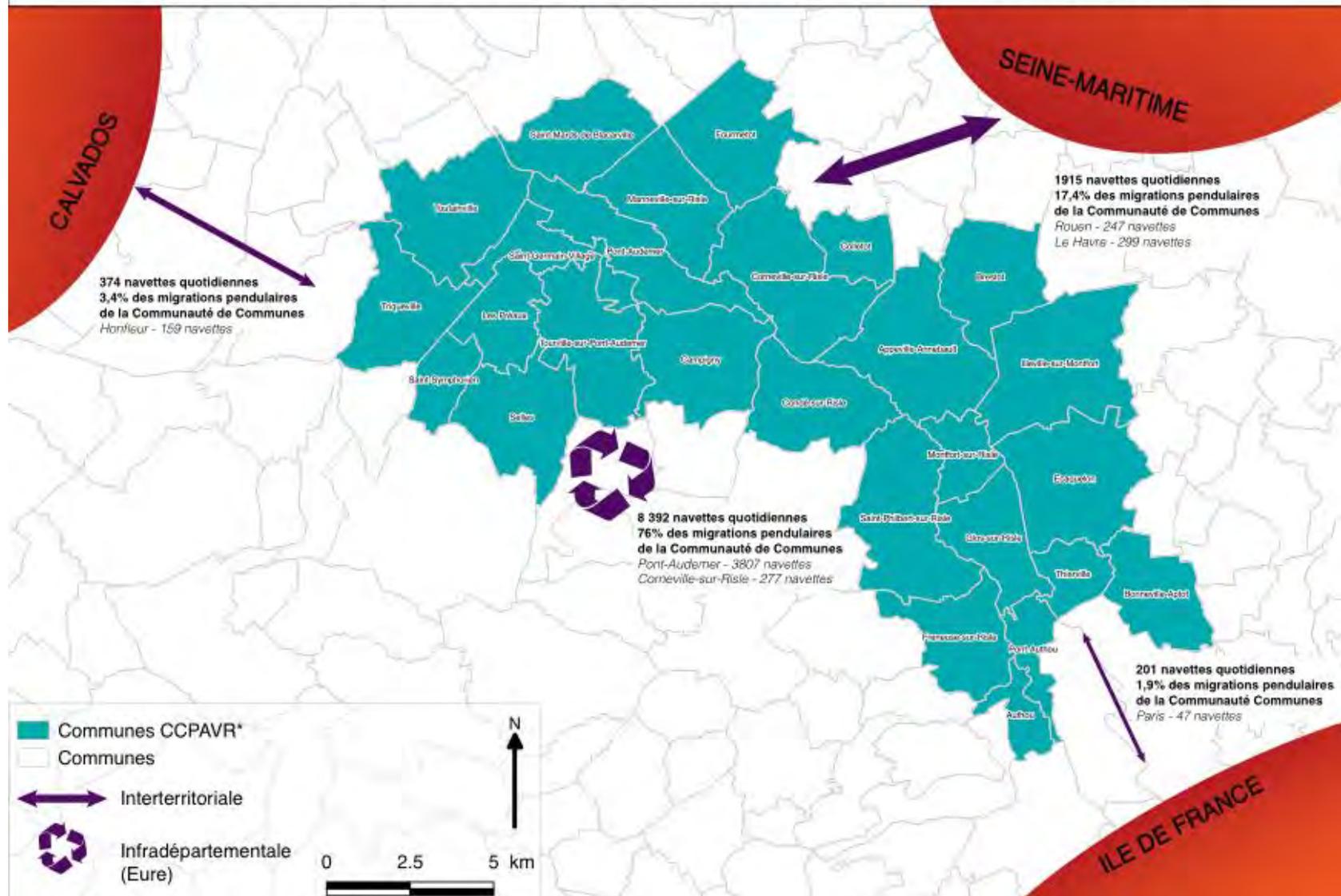
Flux d'entrée	Nombre d'individus	Taux (%)
Communes de la CCPAVR		
<i>Corneville-sur-Risle</i>	199	5,7
<i>Montfort-sur-Risle</i>	177	5,0
<i>Pont-Audemer</i>	2445	69,4
<i>Saint-Germain-Village</i>	158	4,5
Sous-Total	2980	84,6
<i>Autres communes</i>	542	15,4
Total	3522	100







SYNTHÈSE MIGRATIONS PENDULAIRES COMMUNAUTÉ DE COMMUNES PONT-AUDEMER VAL DE RISLE



Migration scolaire

La notion de mobilité scolaire englobe différents critères. Le premier est la scolarisation d'un individu, la deuxième est son lieu de résidence et la troisième est son lieu de scolarité. Sont écartées les données d'étudiants résidant dans une commune présentant un campus universitaire et n'effectuant des navettes seulement pour le week-end (Ex : *Mes parents vivent à Manneville-sur-Risle, j'étudie à Rouen et je ne rentre voir mes parents que pour les vacances*). Ainsi seront présentées des données relatives à des enfants du cycle primaire, secondaire et supérieur (dans certains cas).

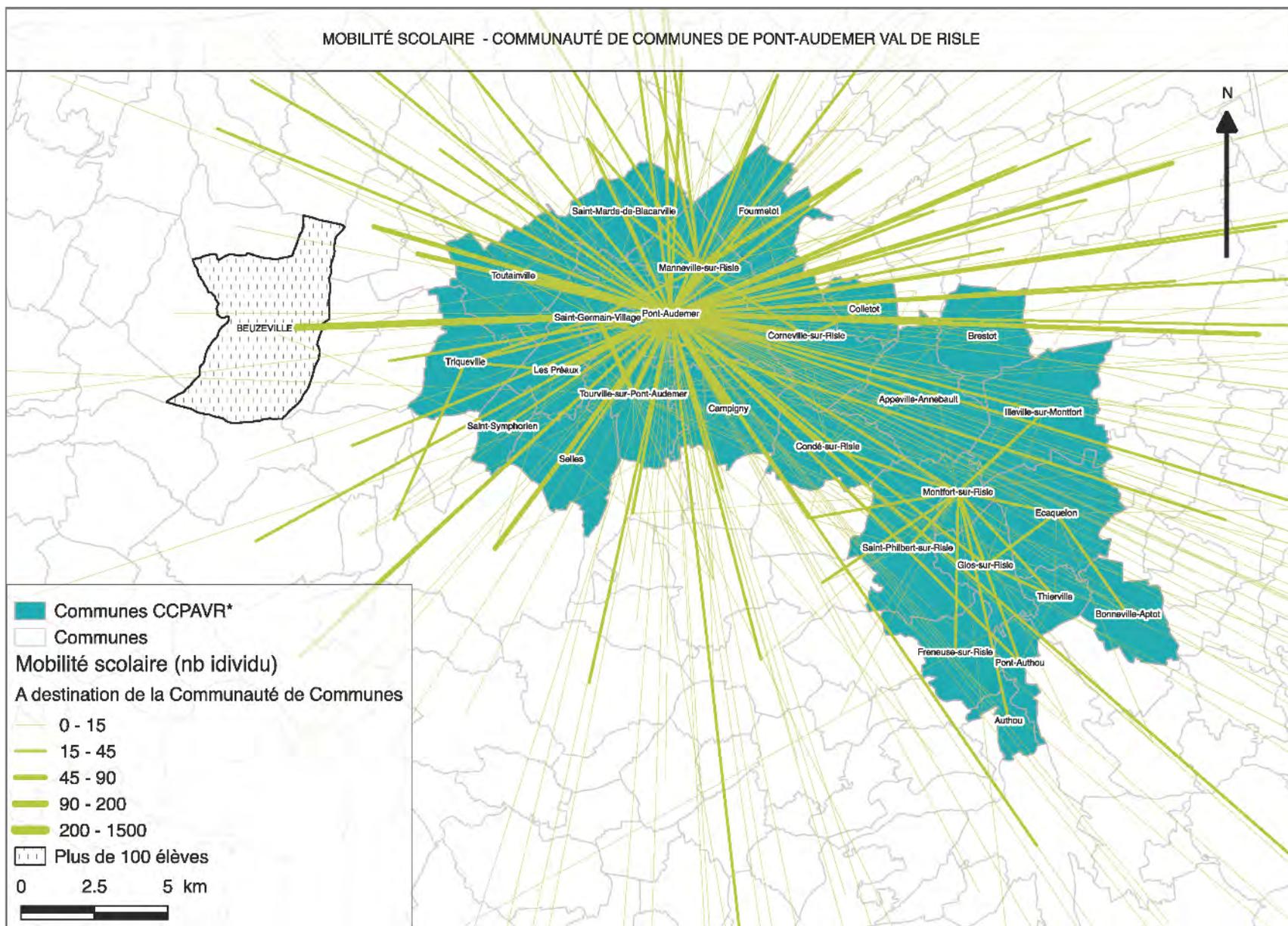
Nous avons porté un intérêt quant aux communes où allaient étudier ces individus. Logiquement, ce sont les communes de la CCPAVR qui sont majoritairement représentées en raison des infrastructures scolaires présentes sur le territoire (écoles maternelles, primaires, collèges, lycées, BTS). Cependant, la Seine-Maritime est représentée par 393 individus allant notamment étudier à Rouen et à Mont-Saint-Aignan où se trouve le campus universitaire (46% des individus). L'étude de la base de données à montrer que certains étudiants résidaient au cœur de la CCPAVR mais effectuaient des navettes quotidiennes à destination du campus universitaire de Rouen. Les autres départements sont faiblement représentés. La majeure partie des élèves/étudiants se déplacent au sein de la CCPAVR (90% des élèves).

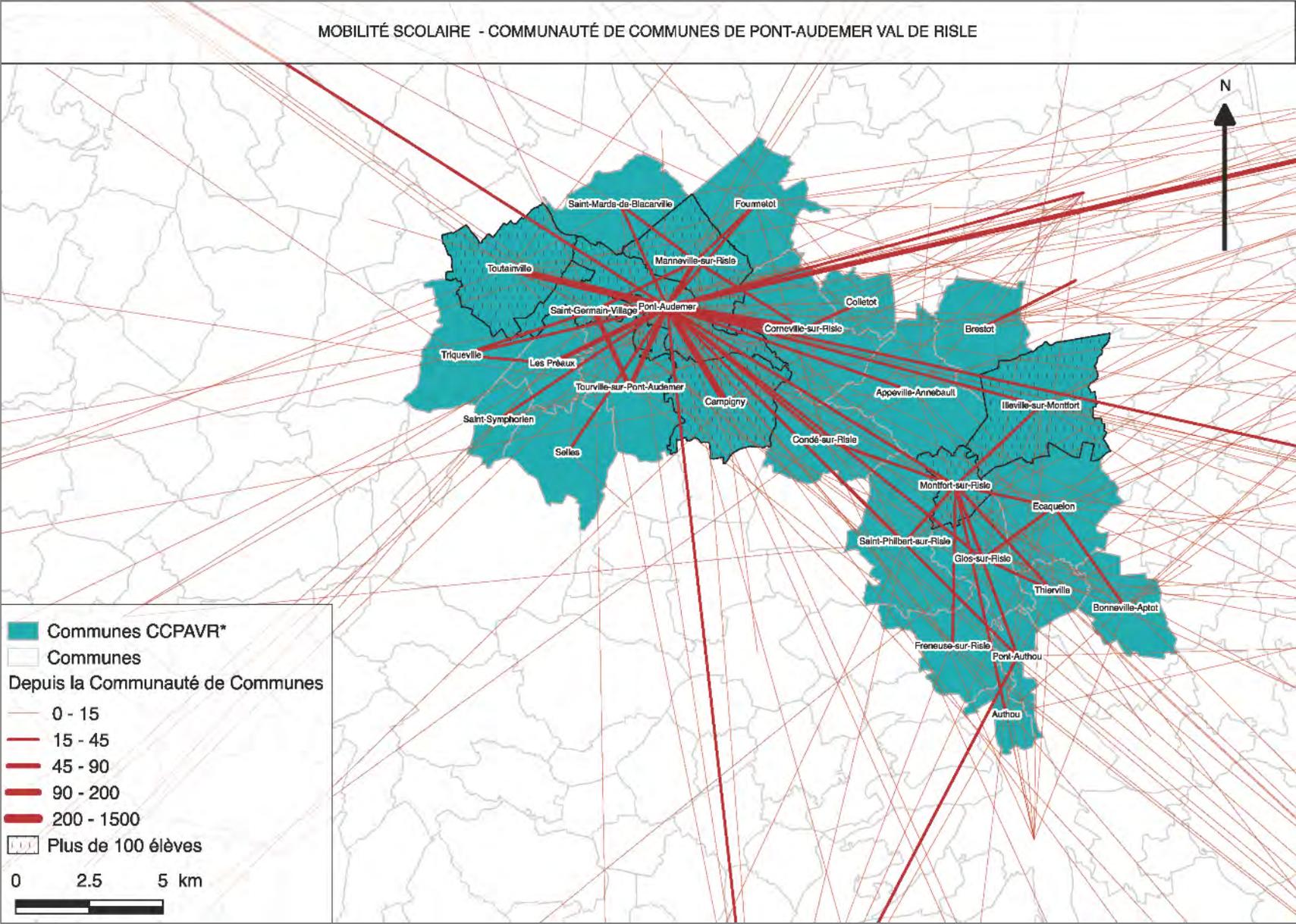
Nous avons également porté un regard quant aux communes où se situaient le plus d'élèves et Pont-Audemer est très largement représentée avec plus de 70% des élèves scolarisés et cela s'explique en raison des infrastructures scolaires présentes au sein de la commune (primaire, secondaire) et compte également des établissements scolaires proposant un internat.

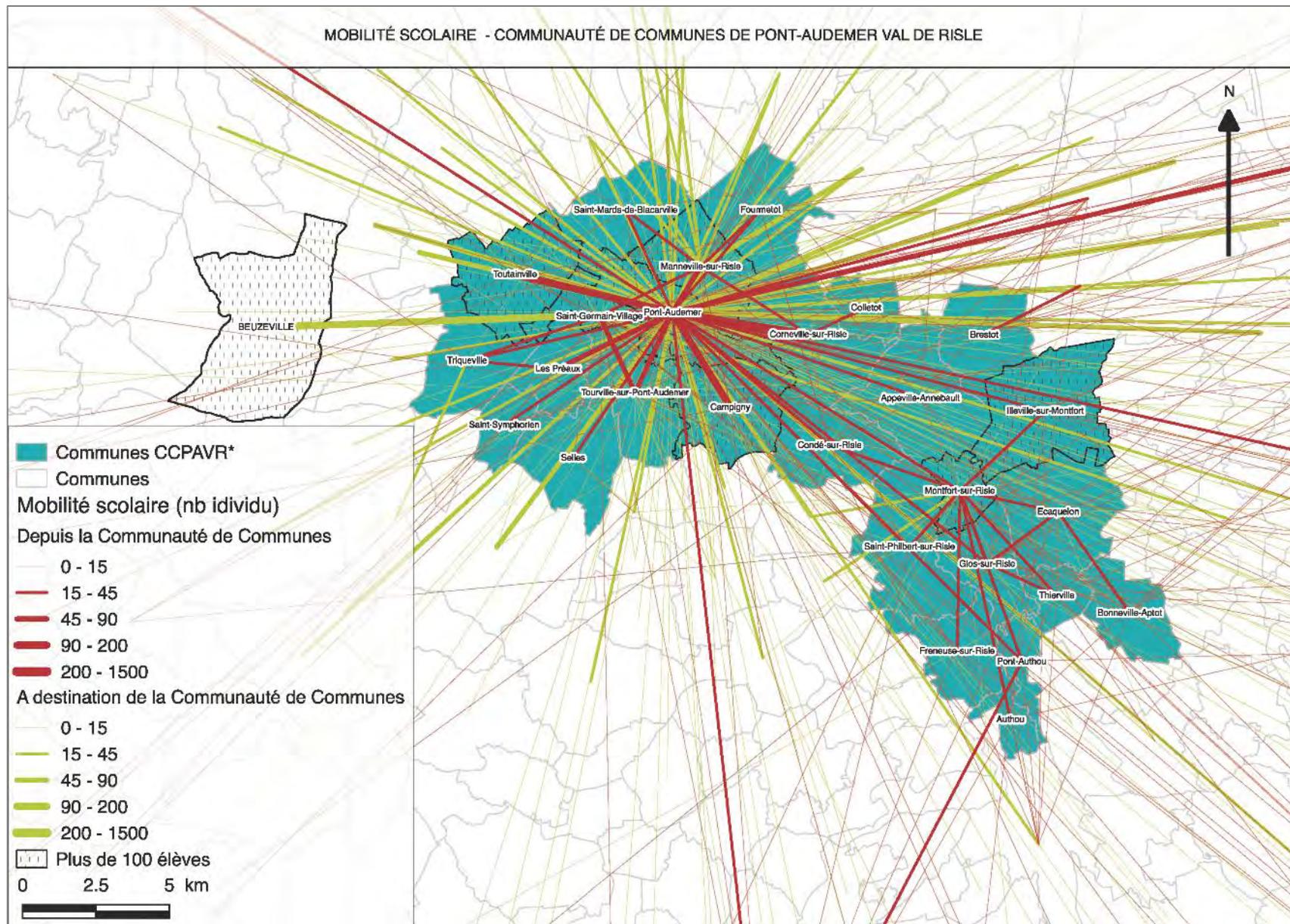
Les autres communes représentées sont également équipées d'infrastructure mais ne propose pas toujours toutes les offres de scolarité.

Où vont étudier les élèves résidents dans la CCPAVR		
	Nombre d'individus	Taux (%)
Calvados	86	1,4
<i>Caen</i>	22	25,5
Eure	5415	90,4
<i>Monfort-sur-Risle</i>	396	7,3
<i>Pont-Audemer</i>	2489	46,0
<i>Saint-Germain-Village</i>	266	4,9
Seine-Maritime	393	6,6
<i>Le Havre</i>	52	13,2
<i>Rouen</i>	138	35,1
<i>Mont-Saint-Aignan</i>	45	11,5
Ile-de-France	9	0,2
Autres départements	96	1,6
Total	5990	100,0

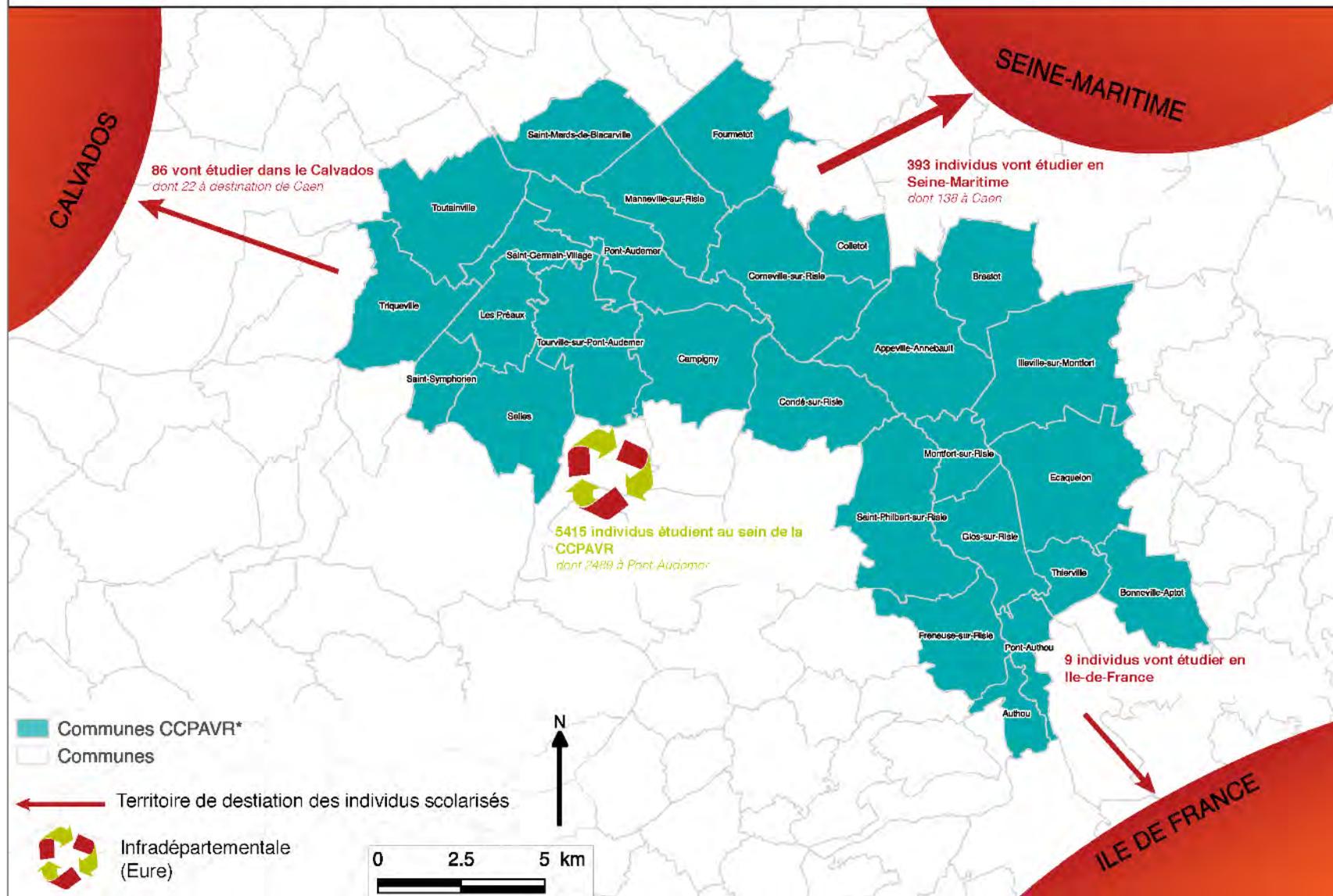
Dans quelle commune étudient-ont le plus en CCPAVR ?		
	Nombre d'individus	Taux (%)
<i>Manneville-sur-Risle</i>	638	8,2
<i>Montfort-sur-Risle</i>	511	6,6
<i>Pont-Audemer</i>	5415	69,7
<i>Saint-Germain-Village</i>	366	4,7
<i>Tourville-sur-Pont-Audemer</i>	184	2,4
Sous total	7114	91,6
Autres communes	652	8,4
Total	7766	100







SYNTHÈSE MOBILITÉ SCOLAIRE - COMMUNAUTÉ DE COMMUNES PONT-AUDEMER VAL DE RISLE



La circulation des marchandises

Des études spécifiques ont permis, en 2010, de caractériser les flux de poids-lourds sur le territoire de l'ex Pays Risle Estuaire. Bien que les données soient anciennes, les constats sont toujours d'actualité :

- La proximité du Grand Port Maritime du Havre et la plateforme logistique de Honfleur sont les points névralgiques du transit de marchandises sur le grand territoire.
- Les ponts de Normandie et Tancarville sont les principaux pourvoyeurs de poids-lourds sur le territoire de l'ex Pays et, de ce fait, indirectement, sur le territoire de la CCPAVR.
- Les autoroutes ne canalisent que partiellement les flux, étant donnée le coût des péages, ce qui a pour conséquences de renvoyer les poids-lourds vers le réseau principal et secondaire.
- Le territoire joue un rôle de transit nord-sud et est-ouest.
- Les voies principales diffusent le flux de poids-lourds, notamment les RD89 et RD675 qui permettent de relier Pont-Audemer à l'A13 et la RD130 qui circule le long de la vallée de la Risle.
- Les nœuds stratégiques sont situés aux connections entre axes principaux et autoroutes, particulièrement à Toutainville et Bourneville et aux grands carrefours de communication : Pont-Audemer.

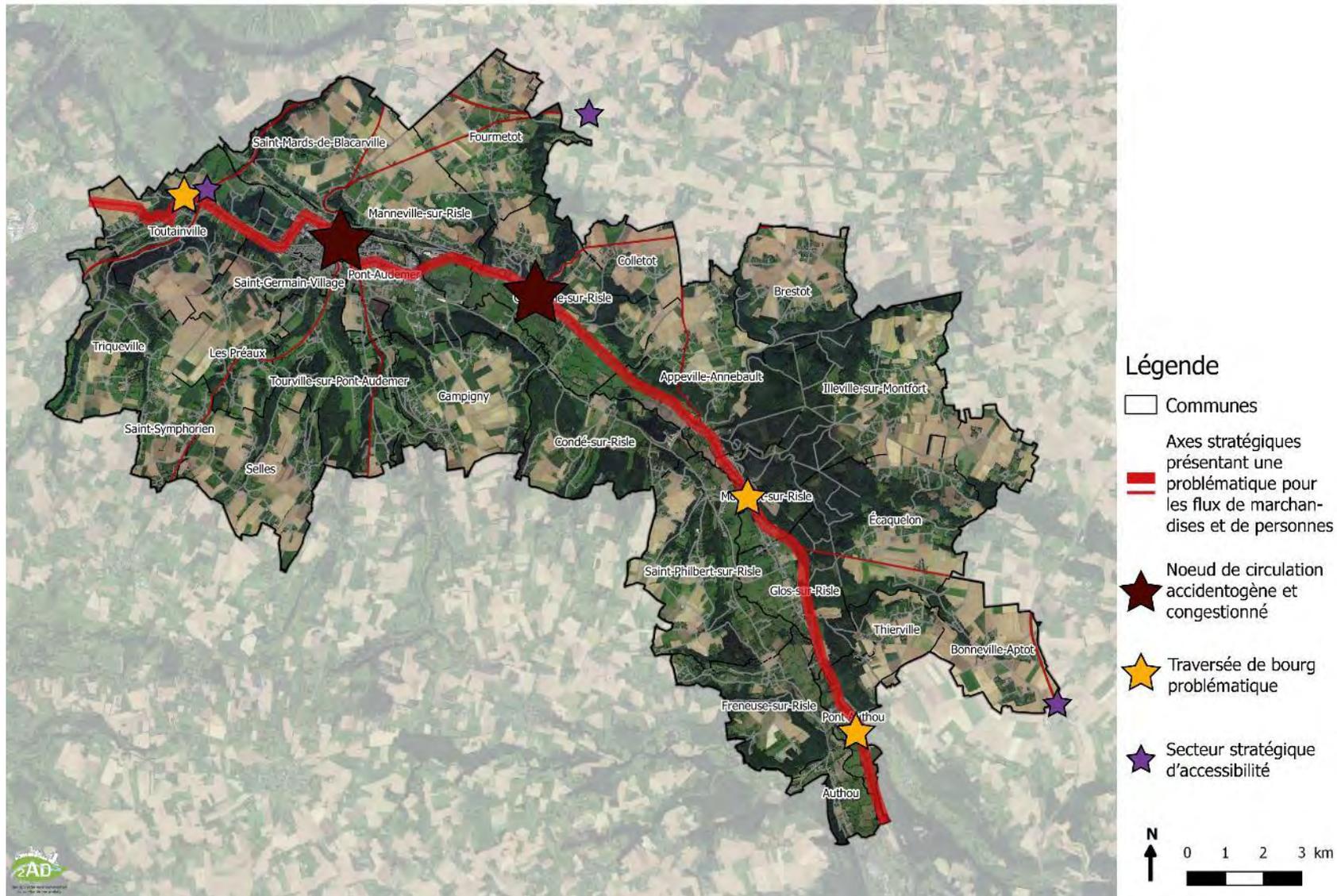
Un travail de sécurisation des secteurs traversés est encore à poursuivre sur le territoire de la CCPAVR. Les axes principaux restent donc les plus stratégiques et problématiques pour les flux de marchandises. Enfin, il est intéressant de noter que la ligne Glos-Honfleur peut avoir un rôle à ce sujet bien qu'aucun projet de transport de marchandises ne soit actuellement à l'étude sur cet axe.

Des problématiques et enjeux de circulation : un territoire de transit

Vis-à-vis des infrastructures, la mobilité du territoire pose plusieurs enjeux de circulation :

- Un enjeu d'accessibilité depuis les axes majeurs autoroutiers, en projet (Toutainville) comme existants (Bourneville en cours de réaménagement et Bonneville-Aptot), il s'agit des portes d'entrée du territoire. Au vu des projets en cours ou à venir, il s'agit d'un réel enjeu d'accessibilité pour le territoire.
- La RD675 et la RD39, qui constituent la colonne vertébrale routière de la vallée de la Risle et qui est un axe de transit important, tant pour les personnes que les marchandises. Ceci pose la question du trafic poids-lourds, particulièrement dans les traversées de bourgs.
- Les axes secondaires qui drainent les flux et les reportent vers l'axe principal en vallée de Risle ou vers les autoroutes accueillent un grand nombre de véhicules, tant voiture que poids-lourds pouvant entraîner des points noirs dans la circulation.
- Les traversées de Toutainville, Pont-Audemer, Corneville-sur-Risle, Montfort-sur-Risle et Pont-Authou sont ponctuellement problématique à ce titre.
- La situation de Pont-Audemer et Corneville-sur-Risle comme nœuds de circulations avec les axes secondaires présente un caractère accidentogène complémentaire (décrit dans le chapitre dédié).

Les points noirs et secteurs stratégiques du territoire



C. Des transports en commun peu développés

Concernant les transports en commun, le territoire est desservi par (voir carte ci-après) :

- **Une ligne de train** (gare de fret uniquement à Pont-Audemer),
- **Une ligne de car TER** (Rouen/Pont-Audemer),
- **Cinq lignes de bus départementales** régulières.

Les bus scolaires et départementaux

La gestion du transport scolaire sur le territoire de la Communauté de communes reste la compétence du département. Les villages et hameaux étant parfois éloignés des établissements scolaires du territoire, de nombreux circuits ont dû être mis en place pour permettre aux élèves de rejoindre les écoles, collèges et le lycée.

Les **44 lignes de bus scolaire** sont les suivantes :

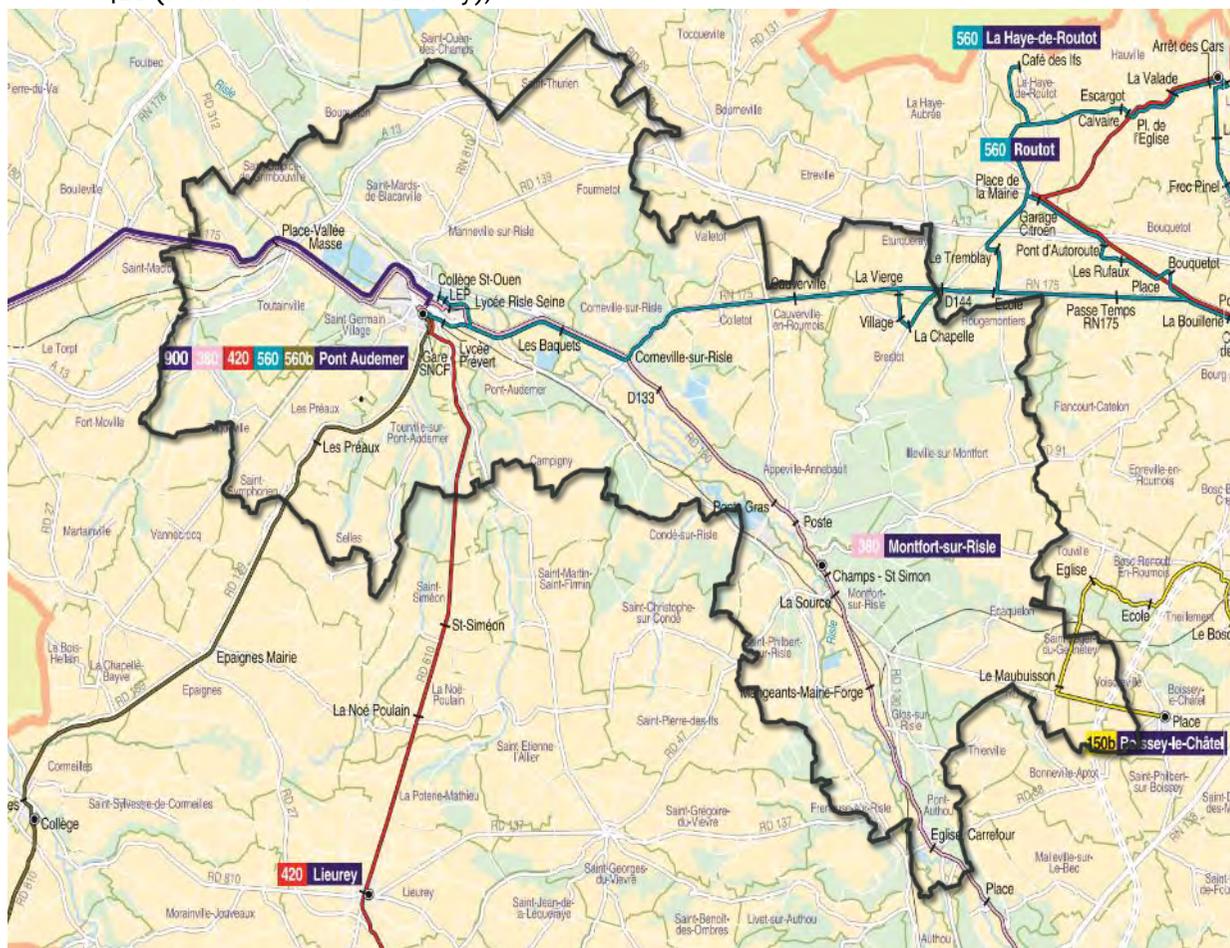
- Pont-Audemer ↔ Tourville-la-Haule,
- Quillebeuf ↔ Manneville,
- SEGPA ↔ Collège Manneville,
- St-Aubin ↔ Manneville,
- St-Aubin/Quillebeuf ↔ Pont-Audemer,
- St-Germain-Village ↔ Pont-Audemer,
- St-Symphorien ↔ Pont-Audemer,
- Tourville ↔ Pont-Audemer,
- Toutainville ↔ Pont-Audemer,
- Triqueville ↔ Pont-Audemer,
- Trouville ↔ Manneville,
- Aizier ↔ Manneville,
- Bourneville ↔ Manneville,
- Campigny ↔ Pont-Audemer,
- Chemin Perrey ↔ Pont-Audemer,
- Corneville ↔ Manneville,

- Corneville ↔ Pont-Audemer,
- La Haye-Aubrée ↔ Pont-Audemer,
- Le Marais Vernier ↔ Pont-Audemer,
- Le Marais Vernier ↔ Manneville,
- Manneville ↔ Pont-Audemer,
- Pont-Audemer ↔ Pont-Audemer,
- Illeville-sur-Montfort ↔ Montfort-sur-Risle, via Touville,
- Illeville-sur-Montfort ↔ Montfort-sur-Risle, via Ecaquelon,
- Freneuse-sur-Risle ↔ Montfort-sur-Risle,
- Bonneville-Aptot ↔ Montfort-sur-Risle,
- Saint-Philbert-sur-Risle ↔ Montfort-sur-Risle,
- Thierville ↔ Pont-Audemer, via Ecaquelon et Bonneville,
- Thierville ↔ Pont-Audemer, via Appeville et Condé-sur-Risle,
- Bosc-Bernard ↔ Pont-Audemer,
- Illeville-sur-Montfort ↔ Appeville,
- Saint-Philbert-sur-Risle ↔ Pont-Audemer,
- Freneuse-sur-Risle ↔ Pont-Audemer,
- Illeville-sur-Montfort ↔ Brionne,
- Montfort-sur-Risle ↔ Brionne,
- Montfort-sur-Risle ↔ Condé-sur-Risle,
- Ecaquelon ↔ Thierville,
- Ecaquelon ↔ Glos-sur-Risle,
- Appeville ↔ Appeville,
- Appeville ↔ Authou,
- Saint-Léger-du-Gennetey ↔ Brionne, via Ecaquelon et Montfort-sur-Risle,
- Pont-Audemer ↔ Montfort-sur-Risle,
- Appeville ↔ Montfort-sur-Risle,
- Montfort-sur-Risle ↔ Condé-sur-Risle.

En ce qui concerne les bus départementaux, cinq lignes régulières circulent au sein du territoire :

- 380 (Evreux ↔ Honfleur),
- 420 (Pont-Audemer ↔ Bernay),

- 560 (Pont-Audemer ↔ St-Ouen-de-Thouberville),
- 560b (Lisieux ↔ Pont-Audemer),
- 900 (Pont-Audemer ↔ Le Havre).



Source : CD27.

Les lignes de bus départementaux sur la Communauté de communes Pont-Audemer Val de Risle

Les lignes de bus sont fortement accés sur l'accessibilité de Pont-Audemer. Seule la ligne 380 permet une desserte plus locale des communes de la vallée de la Risle. Les autres lignes offrent plutôt une desserte « express » avec les autres pôles eurois.

Les données de validation dans les bus départementaux permettent de voir que la fréquentation est variable selon les lignes et les communes du territoire. Il s'agit des chiffres sur six mois, allant d'avril à septembre 2017. Ils incluent donc les vacances scolaires d'été.

Sur l'ensemble des lignes, le plus grand nombre d'utilisateur provient de Pont-Audemer si l'on cumule l'ensemble des arrêts sur le territoire communal. Globalement, on note une utilisation plus faible des bus en milieu rural.

La grande majorité des titres validés proviennent de cartes unitaires et cartes 10 voyages, ce qui ne permet pas de montrer une utilisation quotidienne des lignes de bus. La validation de ce type de titres de transport ne diminuant pas en période estivale entre avril et septembre 2017, on peut en juger qu'il ne s'agit pas de mobilité pour les scolaires.

Par ailleurs, il y a une forte représentation des abonnements scolaires pour demi-pensionnaires. Sur l'ensemble des lignes desservant le territoire, plus de 25% des validations proviennent d'abonnements scolaires.

Fréquentation des bus départementaux sur le territoire entre avril et septembre 2017.

Ligne	Nom de l'arrêt	Nb 1eres Montees	Ligne	Nom de l'arrêt	Nb 1eres Montees
380	EVREUX Gare Routiere	9785	560	PONT AUDEMER LP Risle Seine	4908
	PONT AUDEMER Gare SNCF	8291		ROUTOT Rue du Stade	1306
	HONFLEUR Gare routiere	3763		ROUTOT Place de la mairie	923
	PONT AUDEMER LP Risle Seine	2432		BARNEV S SEINE La Mare Foulon	907
	NEUBOURG LE Vieux Chateau	1768		ST OUEN DE THOU Pharmacie	559
	PONT AUDEMER Pompiers	178		PONT AUDEMER Lycee J. Prevert	512
	BRIONNE Marechal Leclerc	176		ST OUEN DE THOU La Chouque	472
	NEUBOURG LE Office tourisme	154		BOURG ACHARD Place des medecin	257
	BEUZEVILLE Sorel Caserne	136		ST OUEN DE THOU Le Cafe	228
	PONT AUDEMER Le Pot d Etain	82		PONT AUDEMER Gare SNCF	195
	EVREUX Marechal Foch	68		ROUGEMONTIERS Ecole	153
	HONFLEUR Les marronniers	63		BOURG ACHARD Pompiers	128
	HARCOURT Mairie	54		BRESTOT Mairie	92
	GLOS SUR RISLE La Forge	51		HAUVILLE Mare Mande	92
	CORNEVILLE SUR La Cardourie	48		ROUGEMONTIERS Le Tremblay	63
	ROUGE PERRIERS RD137	40		HAYE DE ROUTOT Grand rue	61
	QUITTEBEUF Eglise	37		BOUQUETOT Passe temps	55
	PONT AUTHOU Eglise	36		ROUGEMONTIERS RD675 Chapelle	51
	PONT AUDEMER Les Etangs	32		BOUQUETOT Place	28
	MONTFORT SUR RI Pl anniciades	31		BOURG ACHARD La boullerie	27
	APPEVILLE ANNEB La Poste	30		ETUROQUERAYE La Vierge Brestot	26
	TOUTAINVILLE Vallée Masse	30		TRINITE DE T RD675	26
	CORNEVILLE SUR Robert Planquet	28		BOSGOUET RD675	23
	CALLEVILLE RD137 x RD26	24		HONGUEMARE GUEN L Ouraille	22
	BEC HELLOUIN Centre	23		BOUQUETOT Les Ruffaux	20
	ST MACLOU L Escal	22		LANDIN LE Route d Hauville	19
	RIVIERE ST SAUV St Clair	20		BARNEV S SEINE Rue du Village	17
	BACQUEPUS RD39 x RD60	19		HAUVILLE Eglise	14
	BEC HELLOUIN RD39	19		BOURG ACHARD Maizeret	11
	GAUVILLE LA CAM Le Chene	16		BARNEV S SEINE La Halboterie	10
PONT AUTHOU Camping	16	HAUVILLE Rue des Bons	10		
ST AUBIN D ECRON RD39	16	BOUQUETOT Pont Autoroute	6		
MANNEVILLE LA R Croix Gonier	15	CORNEVILLE SUR Robert Planquet	2		
GAUVILLE LA CAM Eglise	13	HONGUEMARE GUEN Froc Pinel	2		
GLOS SUR RISLE Mangeants	12	ROUGEMONTIERS RD144 Garage	2		
MANNEVILLE LA R Les Catelets	11	ROUGEMONTIERS La Mare Loisel	1		
TOUTAINVILLE Maine	11				
FIQUEFLEUR EQUA Sdf	9				
STE COLOMBE LA Boulangerie	6				
GAUVILLE LA CAM Pont SNCF	3				
Total pour la ligne 380 :		27580	Total pour la ligne 560 :		11228
Ligne	Nom de l'arrêt	Nb 1eres Montees	Ligne	Nom de l'arrêt	Nb 1eres Montees
420	PONT AUDEMER Gare SNCF	5198	900	PONT AUDEMER Gare SNCF	5452
	BERNAY Gare SNCF	4630		HAVRE LE Gare SNCF	5196
	LIEUREY Poste	110		BEUZEVILLE Sorel Caserne	219
	NOE POULAIN Mairie	30		FIQUEFLEUR EQUA Relais	132
	COURBEPINE RD834 Mesnil	18		ST MACLOU L Escal	118
	ST SIMEON RD810 x RD625	10			
BAZOQUES Eglise	4				
Total pour la ligne 420 :		10000	Total pour la ligne 900 :		11117

Source : CD27.

Concernant les temps de parcours, si l'on considère les trajets de la ligne 380 par exemple, on peut relier Honfleur à Evreux, via Beuzeville, Pont-Audemer et Brionne.

Arrêts du bus départemental 380.



Source : CD27.

Cette ligne traverse l'ensemble de la Communauté de communes via la vallée de la Risle : Toutainville, Saint-Germain-Village, Pont-Audemer, Manneville-sur-Risle, Corneville-sur-Risle, Appesville-Annebaud, Montfort-sur-Risle, Glos-sur-Risle et Pont-Authou. Toutefois, en tenant compte des accès indirects entre Honfleur et Evreux, nécessitant un changement à Pont-Audemer dans les deux sens et le nombre d'arrêt parfois très important, et les trajets non directs, il faut compter environ 1h40 pour rejoindre Evreux depuis Pont-Audemer. Il s'agit de trajets réalisés en environ 1h en voiture.

Le constat soulevé par les habitants est que le cadencement des horaires des bus départementaux ne permet pas une desserte efficace pour l'ensemble des habitants. En effet, les horaires pourraient permettre aisément aux scolaires et travailleurs à heures fixes de rejoindre les grandes agglomérations, mais les fréquences faibles, les arrêts nombreux ayant pour conséquence des temps de parcours longs, et l'offre très réduite voire inexistante le week-end et hors période scolaire ne permet pas de rendre ce service efficace au quotidien.

Les transports urbains

Seule la commune de Pont-Audemer a mis en place un service de bus permettant le déplacement urbain au sein de la Ville de Pont-Audemer.

Le bus circule du lundi au vendredi sur 3 circuits :

- le vert partant du parc des étangs ;
- le bleu desservant les Baquets en passant par la zone industrielle et le quartier de l'Europe ;
- le rouge desservant de la Roquette en passant par l'hôpital.

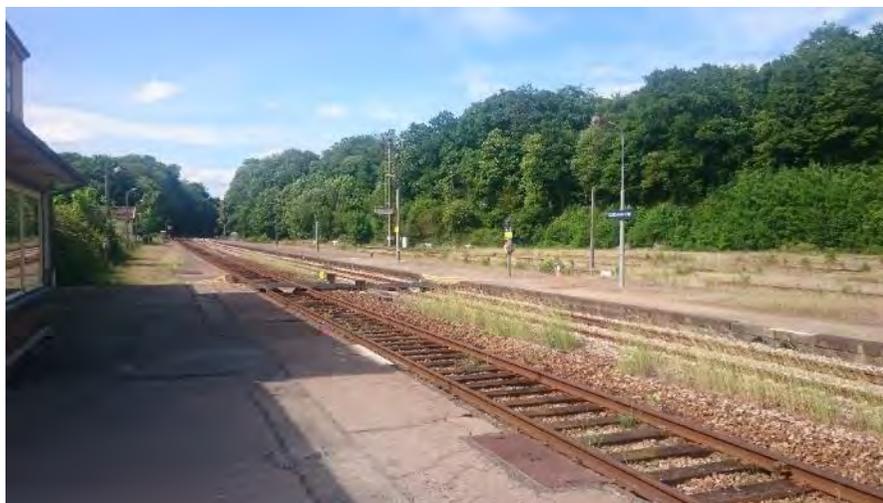
Le bus de Pont-Audemer.



Source : Ville de Pont-Audemer.

La desserte ferroviaire : la halte de Glos-sur-Risle

L'offre ferroviaire est restreinte, la gare SNCF située à Glos-sur-Risle. La halte se situe sur la ligne Rouen-Bernay-Caen.



La gare de Glos-Montfort.

La Halte Glos-Montfort est desservie une fois par jour. La fréquentation est estimée par la SNCF à 1 638 voyageurs en 2015.

Il s'agit d'une fréquentation relativement faible et qui a tendance à diminuer. En effet, en 2014, la fréquentation était estimée à 3 288 voyageurs, soit une baisse significative de près de 50%.

Au vu de la fréquence de desserte de la halte, l'offre ferroviaire est donc recherchée en dehors du territoire principalement à Serquigny et Bernay (cinq à six départs par jour sur cette même ligne).

Une seconde ligne de chemin de fer traverse le territoire. Il s'agit de l'ancienne ligne à voie unique entre Glos et Honfleur via Pont-Audemer. Elle ne transporte plus de voyageurs et n'accueille que de manière discontinue quelques trains de marchandises.

D. Le stationnement

L'équipement automobile des ménages

En ce qui concerne les équipements automobiles des ménages de la Communauté de communes, l'INSEE fait part, en 2014 que sur les 12 124 ménages recensés au sein du territoire, 93,4% ont au moins une voiture. Il s'agit de chiffres supérieurs à la moyenne départementale. Ces chiffres sont à relativiser en fonction des communes. En effet, l'ex-Communauté de communes de Pont-Audemer comptait 85,5% des ménages ayant au moins une voiture, soit un chiffre de 3 points inférieur à la moyenne départementale. Le territoire complet, quant à lui, montre un équipement des ménages en automobile de 5 points supérieur au département.

En réalité, la quasi-totalité des communes présentent des taux à plus de 91%. Seules Pont-Audemer, Montfort-sur-Risle et Pont-Authou se situent en deçà. Il s'agit, en effet, de communes denses où les commerces et services sont présents et où la mobilité automobile au quotidien est sensiblement moins nécessaire. Les taux restent toutefois élevés et la très grande majorité des ménages sont équipés d'au moins une voiture.

Il est également intéressant de noter qu'un grand nombre de ménages accueille deux voitures ou plus sur la plupart des communes. A l'échelle globale du territoire, 41% des ménages ont une seule voiture et 52,4% en ont au moins deux. Ce sont à nouveau les pôles urbains où l'équipement automobile est moindre, qui marquent la différence.

Les chiffres de la Communauté de Communes Pont-Audemer Val de Risle sont supérieurs à la moyenne départementale en matière d'équipement des ménages en voiture. On dénombre un équipement d'au moins deux voitures nettement supérieur (9 points de plus sur le territoire par rapport au département).

L'équipement automobile des ménages en 2014

Communes	Au moins 1 voiture	1 voiture	2 voitures ou +
Appesville-Annebault	95,3	37,6	57,7
Authou	94,4	48,6	45,8
Bonneville-Aptot	98,8	28,2	70,6
Brestot	95	36,8	58,2
Campigny	97,4	35,1	62,3
Colletot	98,5	36,8	61,8
Condé-sur-Risle	96,1	31,2	64,9
Corneville-sur-Risle	94,5	38,1	56,4
Ecaquelon	97	30,1	66,9
Fourmetot	93,4	37,3	56,1
Freneuse-sur-Risle	93,8	41,8	52,1
Glos-sur-Risle	94,3	42,4	51,9
Illeville-sur-Montfort	97	34,5	62,5
Les Préaux	96,2	36,1	60,1
Manneville-sur-Risle	91,5	43	48,5
Montfort-sur-Risle	81,8	51,7	30,1
Pont-Audemer	72,1	55,6	16,5
Pont-Authou	89,4	56,2	33,2
Saint-Germain-Village	90,2	52,3	37,9
Saint-Mards-de-Blacarville	95,2	40	55,2
Saint-Philbert-sur-Risle	93,2	44,5	48,7
Saint-Symphorien	96,4	39,2	57,2
Selles	91,4	41,6	49,7
Thierville	96,2	46,6	49,6
Tourville-sur-Pont-Audemer	92,6	36,2	56,4
Toutainville	94,6	38,2	56,5
Triqueville	96,5	47,6	49
CC de Pont-Audemer Val de Risle	85,5	46,6	38,9
Eure	88,1	44,8	43,3

Source : INSEE.

Le territoire montre de vraies disparités sur le territoire en matière d'équipement des ménages en voiture. En effet, les communes rurales nécessitent plus de mobilité que les communes urbaines équipées en zones d'activités, services, voire en transports en commun.

Stationnement privé des ménages

En 2014, sur les 12 124 ménages que compte la Communauté de communes Pont-Audemer Val de Risle, 10 361 accueillent au moins une voiture. Ces équipements automobiles génèrent des besoins en stationnement.

7 729 ménages ont au moins un emplacement réservé au stationnement à domicile. C'est donc autant places de stationnement qui sont à minima, affectées aux ménages du territoire. C'est-à-dire que 66% des ménages ont au moins un emplacement réservé au stationnement à leur domicile. Les besoins en stationnement extérieurs au domicile sont près de plus de 2 632 places.

Ces besoins peuvent causer des dysfonctionnements non négligeables, notamment en milieu urbain qu'il s'agit de prendre en compte dans l'élaboration du projet communautaire.

Le stationnement public

En ce qui concerne le stationnement public, une grande disparité existe entre les communes. En dehors des communes de Pont-Audemer, Saint-Germain-Village, Montfort-sur-Risle et Pont-Authou, la plupart des communes accueillent des places de stationnement en centre-bourg pour le fonctionnement des équipements locaux, notamment la mairie, les écoles, parfois églises et stades municipaux. Il s'agit majoritairement de petits parkings accueillant de 5 à 20 places. Le stationnement peut également être autorisé dans les rues en complément, lorsque les rues sont assez larges et sécurisées pour accueillir des voitures.

Notons que quelques communes ont mis en place des parkings publics permettant d'organiser le stationnement en centre-bourg.

Le tableau suivant recense le nombre approximatif des places de stationnement par communes, dans les centres. Il s'agit uniquement des communes qui ne sont concernées que par des petits parkings de centre-bourg de moins de 20 places. Il s'agit d'un comptage des parkings constitués présentant des emplacements délimités.

Le potentiel en stationnement des communes

Communes	Nb de places
<i>Pont-Audemer (zones d'activités)</i>	900
<i>Pont-Audemer (hors zones d'activités)</i>	850
<i>Saint-Philbert-sur-Risle (supermarché et médiathèque)</i>	155
<i>Montfort-sur-Risle</i>	100
<i>Manneville-sur-Risle</i>	75
<i>Toutainville</i>	70
<i>Fourmetot</i>	60
<i>Apperville-Annebault</i>	55
<i>Saint-Philbert-sur-Risle (hors supermarché)</i>	50
<i>Brestot</i>	35
<i>Selles</i>	30
<i>Condé-sur-Risle</i>	30
<i>Pont-Authou</i>	30
<i>Saint-Germain-Village</i>	25

Les problématiques liées au stationnement se manifestent avant tout au niveau des territoires urbains. De ce fait, les principales poches de stationnement pour véhicules motorisés sont recensées sur les communes de Pont-Audemer, Saint-Philbert-sur-Risle et Montfort-sur-Risle. Il s'agit des communes accueillant des activités économiques dont les parkings peuvent être mutualisés (supermarchés notamment).

A Pont-Audemer, les surfaces dédiées au stationnement en accès libre représentent une enveloppe de 1750 places. Les parkings des hypermarchés et de la zone commerciale représentent à eux seuls plus de la moitié de cette enveloppe, avec environ 900 places accessibles.

Ailleurs sur le territoire, on recense peu de très grandes surfaces de parking d'un seul tenant. Il s'agit de plus petites zones de stationnement organisées dans les centres-bourgs. Seuls les parkings du supermarché et de la médiathèque de Saint-Philbert-sur-Risle permettent d'accueillir plus de 150 voitures sur un même secteur.

En conclusion, globalement sur l'ensemble du territoire, il n'a été recensé aucune problématique liée au stationnement : le stationnement urbain à Pont-Audemer et à Montfort-sur-Risle est bien géré. Dans les autres communes le stationnement est lié aux équipements et les quelques commerces. Les places dédiées au stationnement sont en suffisance pour répondre à la demande des usagers.

Toutefois, la commune de Colletot envisage d'améliorer l'accessibilité de la Mairie et de la Salle des fêtes par la création d'un parking dédié. Ce projet devra être pris en compte dans le volet réglementaire du PLUi.

E. Une alternative à la voiture individuelle : le Co-voiturage

Le département propose huit aires de co-voiturages officielles, particulièrement le long de l'A13. Le territoire d'étude ne possède aucune aire de co-voiturage départementale.

Les aires de covoiturage départementales les plus proches de la Communauté de communes Pont-Audemer Val de Risle sont situées à proximité de l'accès à l'A13 à :

- Beuzeville accueillant 21 places dont 1 réservée aux PMR,
- Bourg-Achard – Aire du Roumois accueillant 49 places dont 2 PMR,
- Bourneville-Sainte-Croix accueillant 30 places de stationnement.

Une aire de covoiturage est également en cours de réalisation à Toutainville. Elle permettra le stationnement de 30 véhicules. Il s'agira de la première aire sur le territoire de la Communauté de communes. Il s'agit du secteur le plus stratégique pour la réalisation d'un tel équipement, étant donné la réalisation du demi-diffuseur de Toutainville pour améliorer la desserte du territoire.

Bien que relativement éloignées, les aires de covoiturage se multiplient à proximité du territoire, sur des secteurs stratégiques autour des diffuseurs de l'A13.

Le réseau est également développé sur Internet, avec le site co-voiturage 27 et l'application qui permettent de trouver un covoiturage en direct par géolocalisation.



Source : covoiturage27.net, site de mise en relation pour le co-voiturage à l'échelle du département et plus...

Des initiatives communales ont permis de réaliser des aires locales pour organiser le stationnement dédié au covoiturage. C'est le cas de Pont-Authou qui accueille une aire d'environ 5 places afin de ne pas encombrer le stationnement dédié aux commerces et services en centre-bourg.

Ailleurs, il n'a pas été fait mention d'un tel besoin ou d'une réelle demande pour du stationnement organisé et dédié au covoiturage sur le territoire. Les projets éventuels qui seront formulés par les élus du territoire seront prévus dans le cadre du PLUi.

F. L'accessibilité aux infrastructures de transport

Une accessibilité aux grandes infrastructures inégale

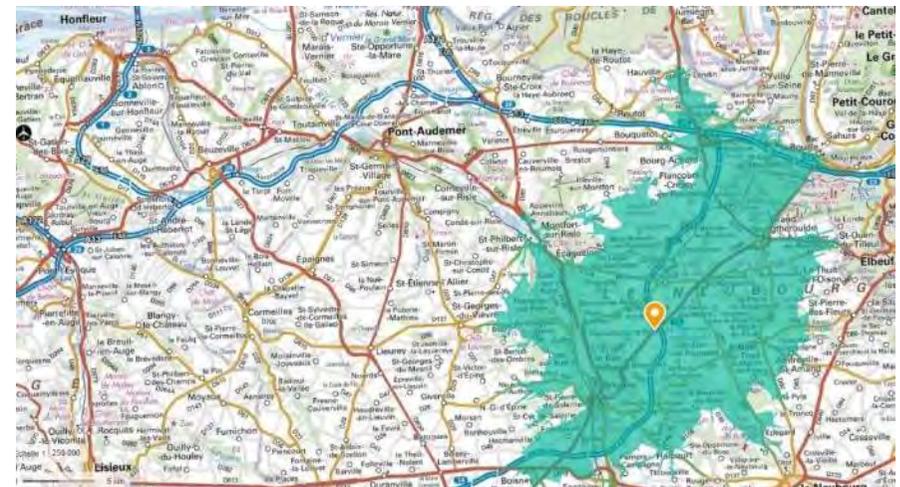
Concernant l'accessibilité aux grandes infrastructures, on note qu'elles bordent le territoire et permettent une desserte rapide du nord et de l'est du territoire.

A travers son Géoportail, l'Etat et l'IGN ont mis en place un outil de calcul d'isochrones et isodistances (zones délimitant une zone d'accessibilité à un point donné, pour un temps ou une distance de déplacement) S'appuyant sur les bases de données géographiques de l'IGN (BD TOPO®), ces ressources permettent d'évaluer de manière théorique, des temps de parcours piéton ou voiture depuis ou vers les adresses ciblées. Ces informations, bien que théoriques et valables, hors problématiques de circulation et de trafic, sont particulièrement pertinentes pour comprendre les temps ou distances de déplacement. Concernant les déplacements piétons, ces données sont très intéressantes,

particulièrement en dehors des grands axes de circulation qui peuvent être de vrais freins à ces flux.

Bien que cet outil fasse abstraction des éventuels problèmes de circulation, il donne une idée de l'accessibilité des infrastructures.

Les cartes suivantes montrent, en bleu, les secteurs théoriques atteints depuis les sorties d'autoroutes desservant le territoire.



Sources : Géoportail.

L'accessibilité au territoire depuis les autoroutes en 15 minutes.

Si l'on regarde l'accessibilité de l'A13 et de l'A28 à un maximum de 15min de trajet de chacune des sorties d'autoroute de l'A13 et A28, ce qui reste le temps acceptable pour rejoindre une grande infrastructure, on note que le territoire est couvert en quasi-totalité. Seule la commune de Selles semble légèrement moins accessible.

La partie nord et est du territoire est facilement accessible grâce aux sorties d'autoroute qui bordent le territoire.

L'amélioration de la desserte autoroutière : les nouveaux diffuseurs

La desserte autoroutière du territoire est intéressante et permet de relier facilement les grands pôles urbains aux alentours : le Havre, Caen et Rouen. Actuellement, le raccordement à l'autoroute A13 se fait :

- à l'ouest, à 14 km de Pont-Audemer, via la sortie n°28, située à Beuzeville,
- à l'est, à 14 km de Pont-Audemer, via la sortie n°26 de Bourneville.

Signé avec l'Etat en août 2015, le Plan de relance autoroutier prévoit la réalisation de 20 projets sur les réseaux Sanef et Sapn, concentrés sur cinq domaines d'intervention :

- l'aménagement du territoire ;
- l'élargissement des voies ;
- la sécurité du réseau ;
- l'amélioration des services ;
- la protection de l'eau.

Ce plan permet l'amélioration des services autoroutiers notamment celui de la desserte de la desserte de Pont-Audemer.

Il consiste à réaliser deux aménagements :

- La création d'un complément au demi-diffuseur de Bourneville, orienté vers Caen, permettant d'entrer sur l'A13 vers Caen et de sortir de l'A13 depuis Caen,
- La création, à Toutainville, d'un demi-diffuseur orienté vers Paris, permettant d'entrer sur l'A13 en direction de Paris et de sortir de l'A13 depuis Paris,

Ces deux aménagements ont pour but de favoriser un accès plus direct et plus sûr à l'autoroute depuis Pont-Audemer et inversement et également le secteur de Val de Risle.

Cette accessibilité renforce encore l'intérêt pour l'utilisation de la voiture individuelle dans les déplacements quotidiens, en améliorant la desserte du territoire.

Les aménagements autoroutiers à Bourneville et Toutainville

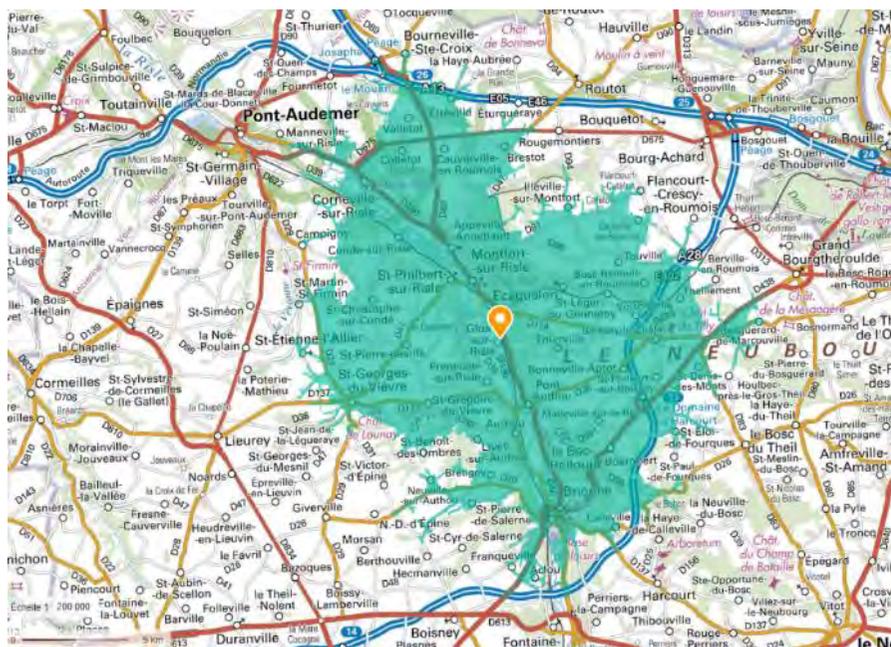


Source : Déclaration de projet

L'accessibilité à la gare : une problématique majeure de l'utilisation des transports en commun

Outre la faible desserte de la gare par les trains de voyageurs, l'accessibilité à la gare de Glos-Montfort n'est pas optimale pour une accessibilité à l'ensemble du territoire.

L'accessibilité à la gare de Glos-Montfort en 15 minutes



Sources : Géoportail

Au vu de sa position géographique dans le territoire, l'accessibilité à la gare est avant tout intéressante pour les habitants du Val de Risle. Le nord-ouest du territoire, autour de Pont-Audemer est peu accessible à moins de 20 minutes de trajet, ce qui correspond à un trajet relativement long s'il est suivi d'un trajet en train.

La ligne de bus départementale 420 fait la navette entre Pont-Audemer (ancienne gare) à Bernay Gare. Le trajet dure une quarantaine de minutes, soit environ 10 minutes de plus qu'en voiture. Les horaires sont cependant calés sur les horaires des trains pour Paris et Caen.

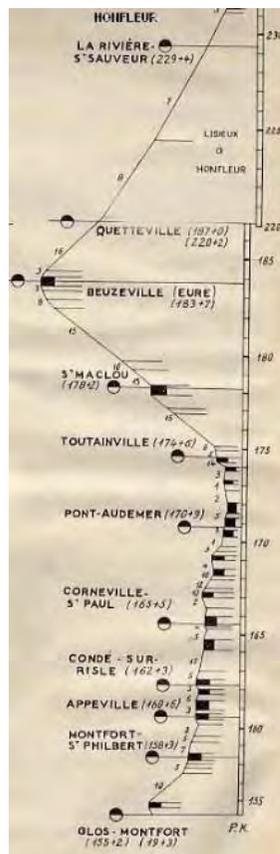
L'ancienne voie ferrée Glos-sur-Risle – Honfleur : un support d'amélioration de la desserte du territoire ?

Ouverte en 1867, la ligne permettait la desserte ferroviaire de Pont-Audemer. Au début du XX^e siècle, la desserte est assurée par un Glos-Pont-Audemer et cinq Glos-Honfleur, sans compter les trains de marchandises. L'exploitation cesse dans les années 1970.

En 1995, une association a décidé de remettre des trains touristiques en circulation sur cette ligne : le Pontaurail qui exploite le tronçon Pont-Audemer Honfleur depuis le 2 Juillet 1995. Fin 2005, l'exploitation touristique de la ligne cesse. La ligne est aujourd'hui abandonnée. Cependant, elle reste propriété de la SNCF et doit rester mobilisable en cas de conflit et ne peut donc pas disparaître.

A ce jour, aucun projet concret n'est envisagé. Il est cependant important de noter que la ligne reste un itinéraire stratégique pour le territoire qui bénéficie toujours de la présence des infrastructures. L'avenir devra être envisagé dans le cadre du PLUi, qu'il s'agisse d'une exploitation locale de transport en commun de voyageurs, de marchandises ou touristique (voie verte par exemple).

Le profil de la ligne Glos-Honfleur



Sources : Archives SNCF

L'ancienne ligne à Saint-Philbert-sur-Risle, Toutainville et Pont-Audemer



G. Modes doux comme l'alternative au tout-voiture

Identification des circulations douces

Il faut savoir qu'aujourd'hui, en France, 50% des déplacements de moins de 5 km sont réalisés en voiture. Il s'agit de courtes distances. D'ailleurs, d'un point de vue des mobilités en général, 7 déplacements sur 10 sont inférieurs à 5km et peuvent donc être réalisés à pieds ou en vélo.

Les déplacements piétons

Ce mode de déplacement naturel est à nouveau considéré comme mode de transport à part entière. Le déplacement à pied, intégré de manière prioritaire dans l'aménagement de la ville, permet au piéton de profiter d'un cadre de vie plus sécurisé, agréable et convivial. L'aménagement du territoire, en milieu urbain comme rural, a un enjeu fort en matière d'intégration des circulations piétonnes. Une réflexion intégrée permet d'anticiper ces flux et proposer le développement d'autres modes alternatifs à la voiture tels que la bicyclette et les transports collectifs.

Sur le territoire, seuls 6,8 % des habitants utilisent la marche pour se rendre au travail. Ces chiffres peuvent être plus importants lorsque les emplois sont proches et rapidement accessibles comme à Pont-Audemer ou Montfort-sur-Risle où respectivement 17,3% et 8,6% des actifs vont travailler à pieds et chutent fortement en milieu rural (Colletot : 0%, Illeville-sur-Montfort : 0,5%, Apeville-Annebault et Fourmetot : 0,9%).

Les déplacements cyclistes

Les français parcourent en moyenne 85 km par an et par habitant, en vélo. Cette moyenne constatée est très basse par rapport aux autres pays européens ou la moyenne avoisine plus les 300 km. Même si les foyers sont

très souvent équipés et que l'utilisation du vélo à des fins sportives est forte, cette faible moyenne française s'explique surtout par la faible utilisation du vélo dans la pratique utilitaire des déplacements du quotidien.

Trois phénomènes permettent de comprendre cette faible utilisation :

- La topographie et les difficultés pour rejoindre les plateaux depuis la vallée de la Risle,
- La sécurité des déplacements lorsque les voies sont partagées,
- La difficulté de stationnement pour les vélos.

Ces phénomènes expliquent que la part d'utilisation de ces modes pour les déplacements quotidiens entre domicile et travail sur le territoire n'est que de 2,5%.

A ce jour, la mise en place d'infrastructures spécifiques permet d'augmenter la part des déplacements cyclables, notamment en milieu urbain. Ainsi, des aménagements de pistes piétonnes et cyclables ont été réalisés pour sécuriser les trajets, notamment à Pont-Audemer. Ils incitent les habitants à utiliser ce mode de transport pour se déplacer.

Les usages

Piétons, comme cyclistes, ont une vision de l'organisation routière différente des automobilistes. La capacité physique, mais également l'environnement traversé (relief, paysage, sécurité, etc.) ont un rôle primordial sur la capacité des habitants à utiliser les cheminements doux.

Sur le territoire de la Communauté de communes Pont-Audemer Val de Risle, il existe de nombreux chemins non carrossables strictement réservés aux piétons, voire aux cyclistes. Il existe également des secteurs aménagés ou non nécessitant une cohabitation entre les modes doux et la voiture.

Ces chemins peuvent former des itinéraires ou des boucles permettant de relier facilement des points stratégiques du territoire voire en dehors du territoire. Parfois, certains chemins ne permettent pas un bouclage complet d'itinéraires et voient leur utilité diminuer fortement. L'accessibilité par les voies douces est un enjeu essentiel d'un développement durable du territoire dans une optique de diminution de l'utilisation de la voiture.

Bien évidemment, ces circulations douces, qu'elles soient utilisées à des fins de loisirs (promenade) ou des fins utiles (travail, commerce), proposent des distances très variables. Les grands itinéraires utilisés à des fins sportives peuvent constituer des itinéraires de plusieurs kilomètres, tandis que les venelles et chemins en milieu urbain permettent de relier plus efficacement les pôles attractifs des communes (gare, commerces, zones d'emploi, etc.).

Au vu de la disparité des usages, l'analyse des circulations douces distingue les voies vertes et chemins de randonnées, des circulations piétonnes et cyclables en milieu urbain.

Le réseau viaire est relativement dense sur le territoire. La plupart des rues ou routes secondaires, dans les agglomérations, sont utilisables pour la marche à pieds. Qu'il y ait un trottoir dédié à la marche à pieds ou que cela soit réalisé directement sur route lorsque la circulation est apaisée et peu dense (c'est le cas de la plupart des villages), l'utilisation des voies secondaires est possible. La sécurisation de certains itinéraires reste encore à réaliser pour permettre ce type de déplacements, notamment sur les axes principaux.

En dehors des routes, la trame des chemins, c'est-à-dire routes non revêtues, chemins agricoles et voies dédiées aux déplacements doux, montre qu'il est envisageable de relier les principaux centres d'intérêt du territoire. Toutefois, comme il l'est énoncé auparavant, cette possibilité

reste freinée par la topographie, la sécurisation (éclairage, aménagements spécifiques, etc.) et par le potentiel en utilisation.

Outre les déplacements à vocation de loisirs ou sportifs, il est à noter que cette trame de chemin est moins dense dans la vallée de la Risle. Sur ce secteur, le réseau viaire occupe l'espace et ne laisse que peu de possibilité d'une circulation douce dédiée. A ce titre, l'ancienne voie de chemin de fer Glos-sur-Risle – Honfleur, suivant la vallée de la Risle, peut présenter un enjeu important en matière de circulation douce.

La trame des chemins du territoire



Voies vertes, véloroutes et chemins de grandes randonnées

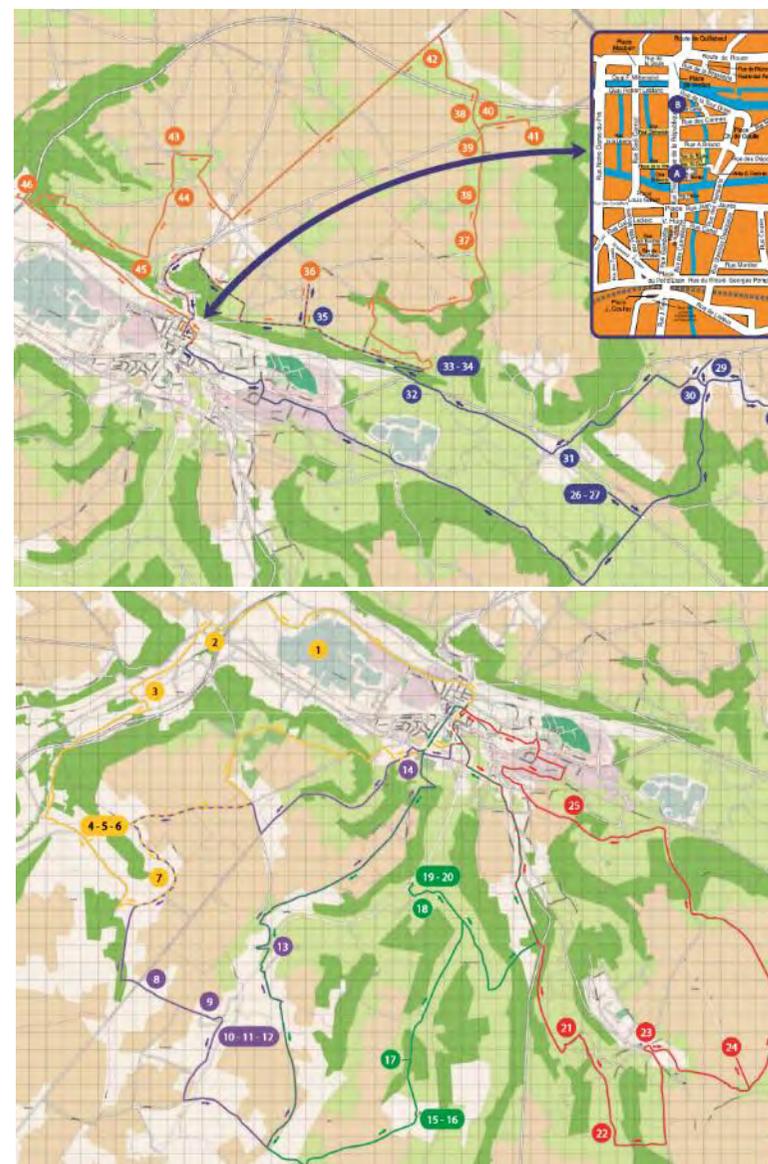
Déplacement et tourisme sont très liés, notamment au travers des itinéraires pédestres, cyclables ou cavaliers.

Les circuits équestres

La **filière équestre n'est pas réellement organisée à l'échelle du département comme du territoire**. Beaucoup de fermes équestres sont présentes, mais fonctionnent en autonomie, et c'est au promeneur/randonneur d'organiser ses points de chute, soit directement, soit en passant par un organisme privé. Le Comité Régional d'Equitation de Normandie a cependant identifié cinq circuits équestres à l'échelle du département de l'Eure. La plus proche se situe à Aizier, au nord-est de la Communauté de communes (« le chemin des sources bleues »).

Le cyclotourisme

Plusieurs circuits de cyclotourisme existent. On dénombre six boucles. Elles concernent Pont-Audemer et ses environs et permettent la découverte de la vallée de la Risle et des coteaux.



Sources : Tourisme Pays Risle Estuaire.

Boucles de cyclotourisme autour de Pont-Audemer

La randonnée pédestre

Les **promenades pédestres sont bien identifiées**. 38 chemins, circuits ou promenades permettent de sillonner le territoire de la Communauté de communes Pont-Audemer Val de Risle. Ils font l'objet de dépliants touristiques, disponibles dans les mairies et lieux touristiques.

Notons, de plus, que la majorité de ces itinéraires sont identifiés comme pouvant être utilisés également en VTT ou à cheval.

La forêt domaniale de Montfort accueille également de nombreux chemins de randonnées.

La carte des chemins de promenade et de randonnées est disponible en annexe du diagnostic.

Circulation piétonne et cyclable en milieu urbain

Les circulations piétonnes en milieu urbain ont une fonction pour les déplacements utiles. Il s'agit d'itinéraires utilisés pour accéder aux commerces, services ou lieux de travail. Ces circulations ont pour but de permettre de réaliser un parcours piéton plus rapidement et avec moins de détours qu'un parcours voiture.

Sur le territoire, on distingue deux types de voies douces :

- Les voiries partagées : généralement repérables dans les bourgs et en milieu rural, elles offrent un usage indifférencié de l'espace et un partage de la voirie, de fait, entre les différents modes de déplacements (voiture, vélo, piétons). Cette situation plutôt adaptée aux secteurs de faibles fréquentations, permettent, même si elles ne répondent pas strictement aux normes d'accessibilité, une plus grande souplesse et une adaptabilité de l'espace.
- Les circulations dédiées : ces voies sont plus présentes en milieu urbain où les problématiques et la fréquentation des rues sont

plus importantes. Il est donc plus aisé d'apercevoir des rues aménagées, où le piéton dispose d'un trottoir plus ou moins large, de traversées signalées, de pistes cyclables dédiées au vélo, voire même de venelles et chemins strictement réservés aux circulations douces. L'espace est ainsi réparti entre les modes, dont la place est bien identifiée. Les normes d'accessibilité à respecter trouvent ici tout leur sens, afin d'offrir la sécurité et le confort nécessaire aux piétons.

Les freins à ces circulations douces sont :

- La capacité physique des usagers : les circulations quotidiennes non dédiées à une activité sportive, doivent permettre de relier rapidement et efficacement les points stratégiques des communes : commerces, services, gare, arrêt de bus... Pour permettre une réelle utilisation des circulations douces, les itinéraires doivent être courts et s'inscrire sur des altitudes relativement planes.
- Les coupures d'itinéraires par des axes routiers : de nombreuses routes départementales traversent les communes. Certaines de ces voies peuvent constituer, du fait de leur trafic ou de leur gabarit, de véritables coupures, peu agréables à longer à pied et difficiles à traverser. De ce fait, des aménagements spécifiques sont nécessaires pour améliorer les usages.

Aujourd'hui, un axe majeur de déplacement doux revêt une importance particulière sur le territoire. Il s'agit de pouvoir relier efficacement et de manière sécurisée, les communes de la vallée de la Risle. **A ce titre l'ancienne voie de chemin de fer présente un enjeu non négligeable et son avenir peut être stratégique pour les mobilités douces sur le territoire.**

H. Les difficultés d'une intermodalité efficace

Un des plus importants enjeux pour les habitants du territoire est de pouvoir être mobiles de manière efficace pour rejoindre :

- les grands pôles voisins qui offrent les emplois, les grands services, loisirs et commerces,
- les pôles locaux qui concentrent les équipements de proximité : scolaires, de santé, commerciaux, etc.

A ce jour, seule la voiture permet une souplesse horaire et une facilité des déplacements sur un réseau en bon état et aisément accessible sur le territoire. Il s'agit cependant d'un temps de transport conséquent et d'un budget important pour les ménages du territoire.

L'intermodalité est un moyen efficace de donner de la souplesse aux trajets du quotidien en utilisant en partie la voiture ou les modes doux et en partie les transports en commun ou le covoiturage.

Si l'on considère les changements de modes nécessitant parfois de prendre plusieurs trains ou bus, il faut compter des temps de trajet très importants. Le cadencement des trains comme des bus n'est que peu adapté à l'heure actuelle pour permettre aux habitants d'utiliser ces modes de transport au quotidien. Il est également important de noter que les trajets en train sont proposés à des tarifs qui ne font pas concurrence à l'utilisation de la voiture individuelle.

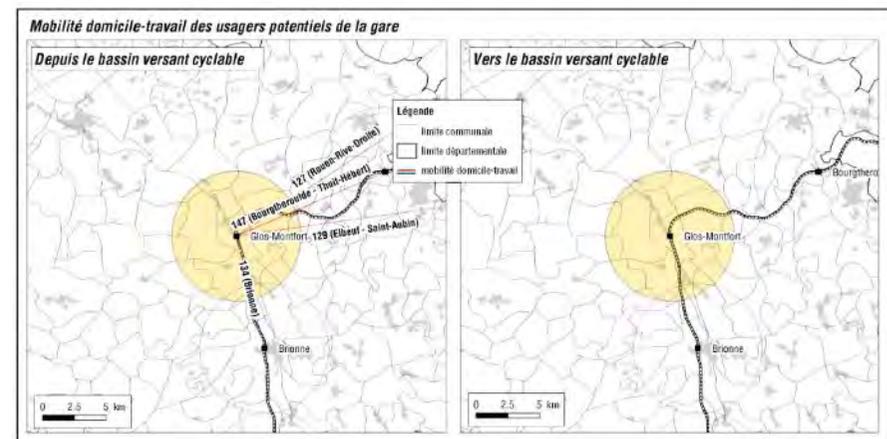
Etant dépourvue d'un réseau de transport en commun interne, sur l'ensemble de la Communauté de communes, le territoire est donc tributaire des transports départementaux et nationaux. De ce fait, il est peu propice à l'intermodalité.

Toutefois, il est intéressant de noter :

- le développement du co-voiturage qui semble être une solution efficace et intéressante en milieu rural,
- la présence de la ligne de bus départementale 420 Pont-Audemer – Bernay permettant de rejoindre en 40 min la gare de Bernay depuis le centre-ville de Pont-Audemer. Les horaires du bus étant alignés sur les horaires des trains afin de faciliter l'intermodalité.
- la mise en place de transports à la demande notamment à Pont-Audemer.

Quant à l'intermodalité vélo-train, la DREAL Normandie a réalisé une étude de l'intermodalité train-vélo sur l'ensemble des gares de Haute-Normandie. Elle a permis de recenser les atouts et contraintes concernant l'utilisation du vélo autour de la gare.

La mobilité domicile-travail des usagers potentiels de la gare

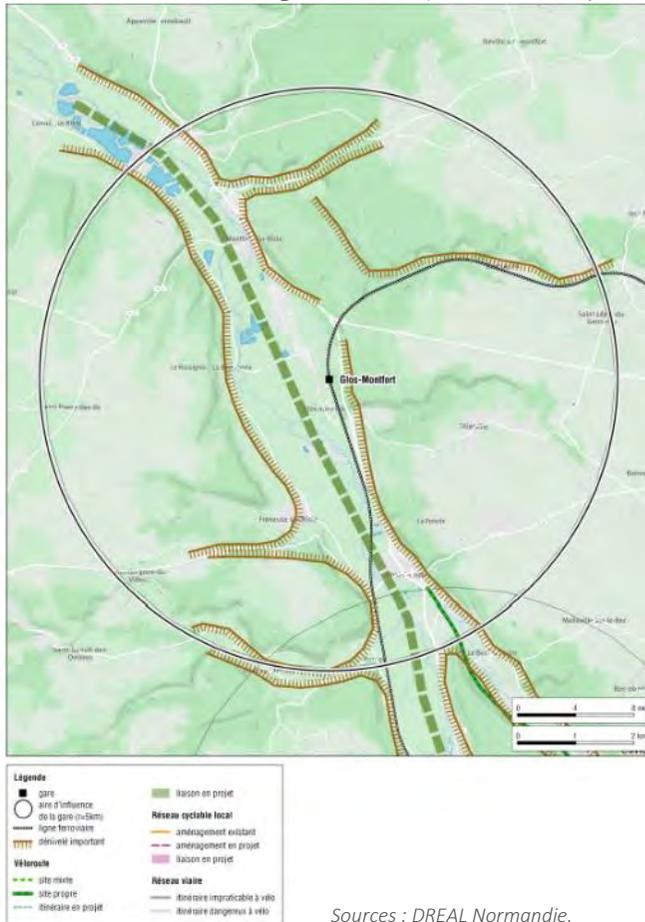


Sources : DREAL Normandie.

I. Les risques liés aux mobilités : l'accidentologie

Concernant la gare de Glos-sur-Risle/Montfort-sur-Risle, le potentiel d'intermodalité train-vélo est considéré comme faible au vu de la demande ferroviaire. Toutefois, le projet départemental de véloroute desservant le bourg de Montfort-sur-Risle le long de la Risle dont le tracé précis n'est pas défini pourrait être un levier d'action sur l'intermodalité train-vélo.

Situation et contexte de la gare et des infrastructures cyclables



Sources : DREAL Normandie.

Dans un territoire dépendant de la voiture et présentant des axes routiers secondaires accueillant un trafic important, l'accidentologie est une donnée importante à prendre en considération pour la sécurité des habitants et le cadre de vie.

Entre janvier 2012 et août 2016, le nombre d'accidents impliquant un accident corporel, recensé sur le territoire de la Communauté de communes est de 56. Il n'y a pas de chiffres disponibles concernant les accidents uniquement matériels mais le chiffre est évidemment plus important sur le territoire.

Sur ces dernières années, on déplore :

- 1 décès,
- 54 blessés hospitalisés,
- 19 blessés légers, non hospitalisés.

Ce sont les routes départementales qui occasionnent le plus de victimes de la route et plus particulièrement la RD 675 avec 13 accidents corporels recensés sur cette période. On déplore un seul décès suite à un accident sur la RD675 à Corneville-sur-Risle.

Les communes où les accidents se sont les plus produits sont les communes où les flux de voiture sont les plus importants : Pont-Audemer et Corneville-sur-Risle particulièrement.

**Cumul des accidents de la circulation
Janvier 2012 à septembre 2016**

CC Pont-Audemer Val de Risle

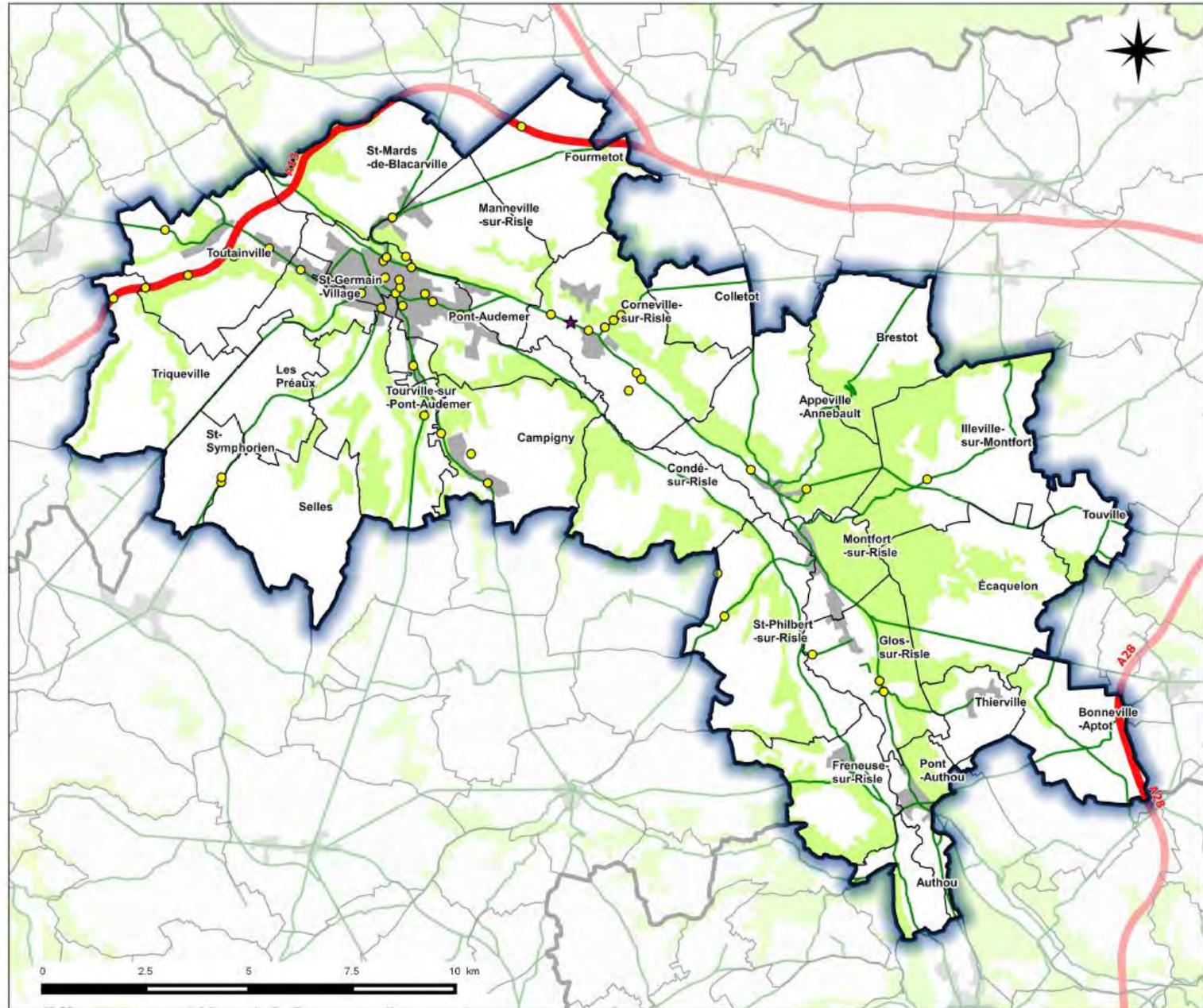
LÉGENDE

- ★ Accidents mortels
- Accidents corporels
- Réseau routier**
- Autoroutes
- Routes nationales
- Routes départementales
- Limite de communes
(Au 1er janvier 2016)

- Données de 2012 à 2015 consolidées
- Données de janvier à septembre 2016 provisoires



DDTM27/SCTSRD/ASTER - nov. 2016
Sources : © IGN BD Cartho© 2015



T:/SCTROASTER/SICARTO-SPECIFIQUE/SECURITE routiere/Accidentologie - 2012-2016.qps

J. Synthèse – Mobilité

CONSTAT

- Le territoire se structure autour d'un important réseau routier (autoroutes facilement accessibles, routes nationales et départementales).
- Une offre de transport scolaire importante.
- Des chemins de randonnée pédestre, permettant la découverte du patrimoine historique, paysager et écologique local, mais offre moins structurée pour le cyclotourisme et le tourisme équestre.
- Des transports en commun centrés autour de Pont-Audemer et de la vallée de la Risle et une offre limitée sur le reste du territoire incitant au recours à la voiture individuelle.
- Des trajets domicile-travail nombreux, intra-CCPAVR et à destination des départements limitrophes.

ENJEUX

- Présenter un projet permettant à tous de se déplacer dans son usage quotidien à l'aide de moyens de transports adaptés et limitant l'impact sur l'environnement.
- Accueillir les touristes, pour la journée ou à plus long terme, et leur proposer une offre variée de moyens de déplacements.



SYNTHÈSE

CONSTATS ET ENJEUX

Les enjeux du territoire découlent des constats mis en évidence dans cet état des lieux du territoire. Les constats sont organisés autour de deux catégories : atouts et points de vigilances. De ce diagnostic transversal, résulteront les orientations inscrites dans le projet d'aménagement et de développement durables.

Quels sont les constats et enjeux pour chaque items sur la CCPAVR ?

A. Enjeux – Contexte paysager

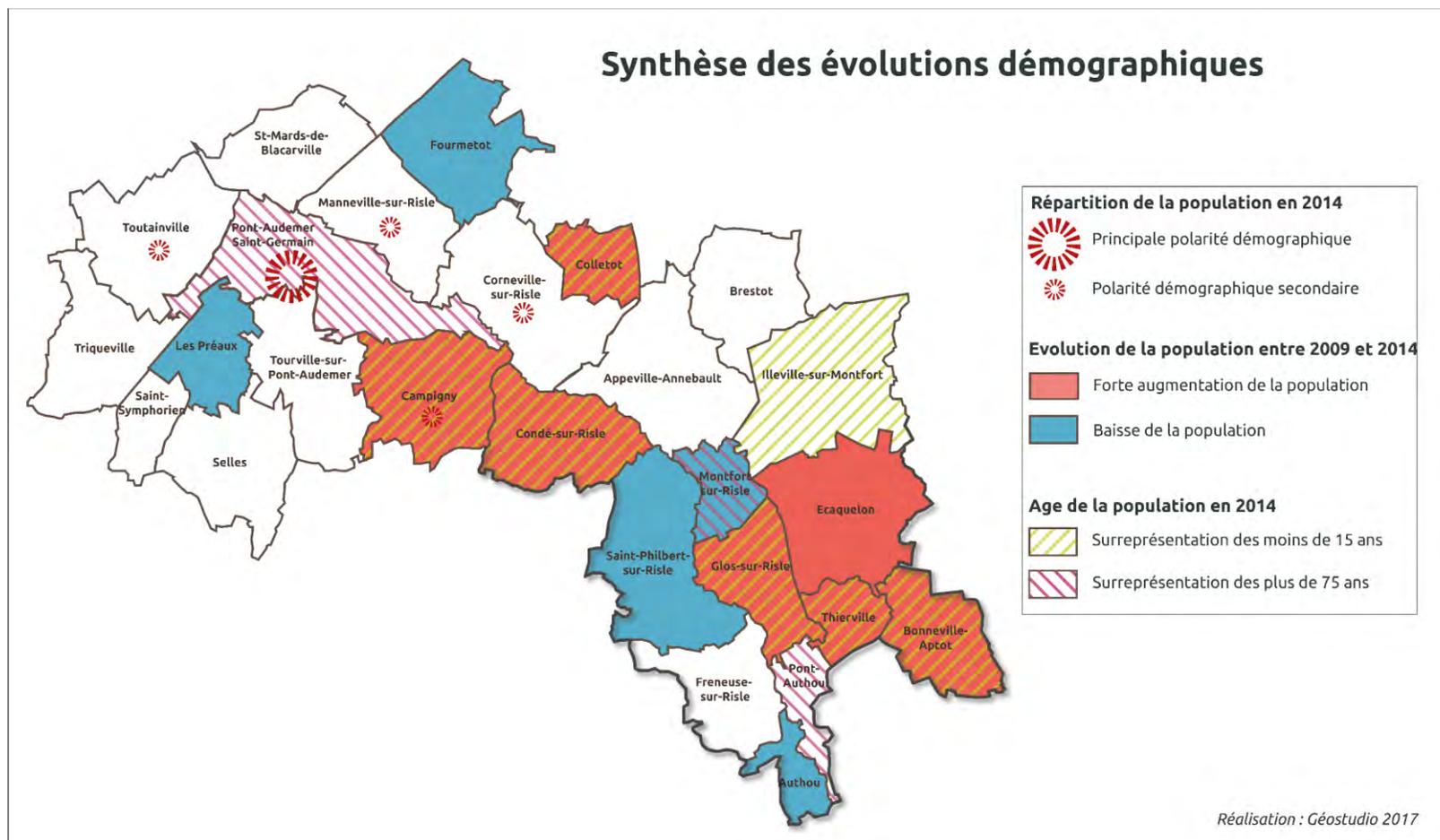
CONSTAT

- Une géographie marquée par le relief créé par la vallée de la Risle et par les vallons de ses affluents.
- Un paysage préservé, rural, à proximité d'un pôle urbain important.
- Des silhouettes villageoises perturbées par des éléments peu intégrés (hangars agricoles, lotissements pavillonnaires, infrastructures et réseaux, etc.).
- Réduction du paysage bocager traditionnel (notamment sur le plateau du Lieuvin) et diminution des vergers identitaires du territoire.
- Impact paysager plus ou moins marqué par l'A13 traversant le territoire.

ENJEUX

- Préserver la qualité du paysage rural.
- Concentrer les opérations d'urbanisme sur les dents creuses et les cœurs de bourg ou de ville.
- Maintenir/restaurer les milieux ouverts (les bocages) et les vergers.
- Soutenir l'activité agricole, garante de la qualité des paysages.
- Reconvertir le patrimoine industriel ancien et l'intégrer dans le cadre de la recomposition urbaine.

B. Enjeux – Dynamiques démographiques



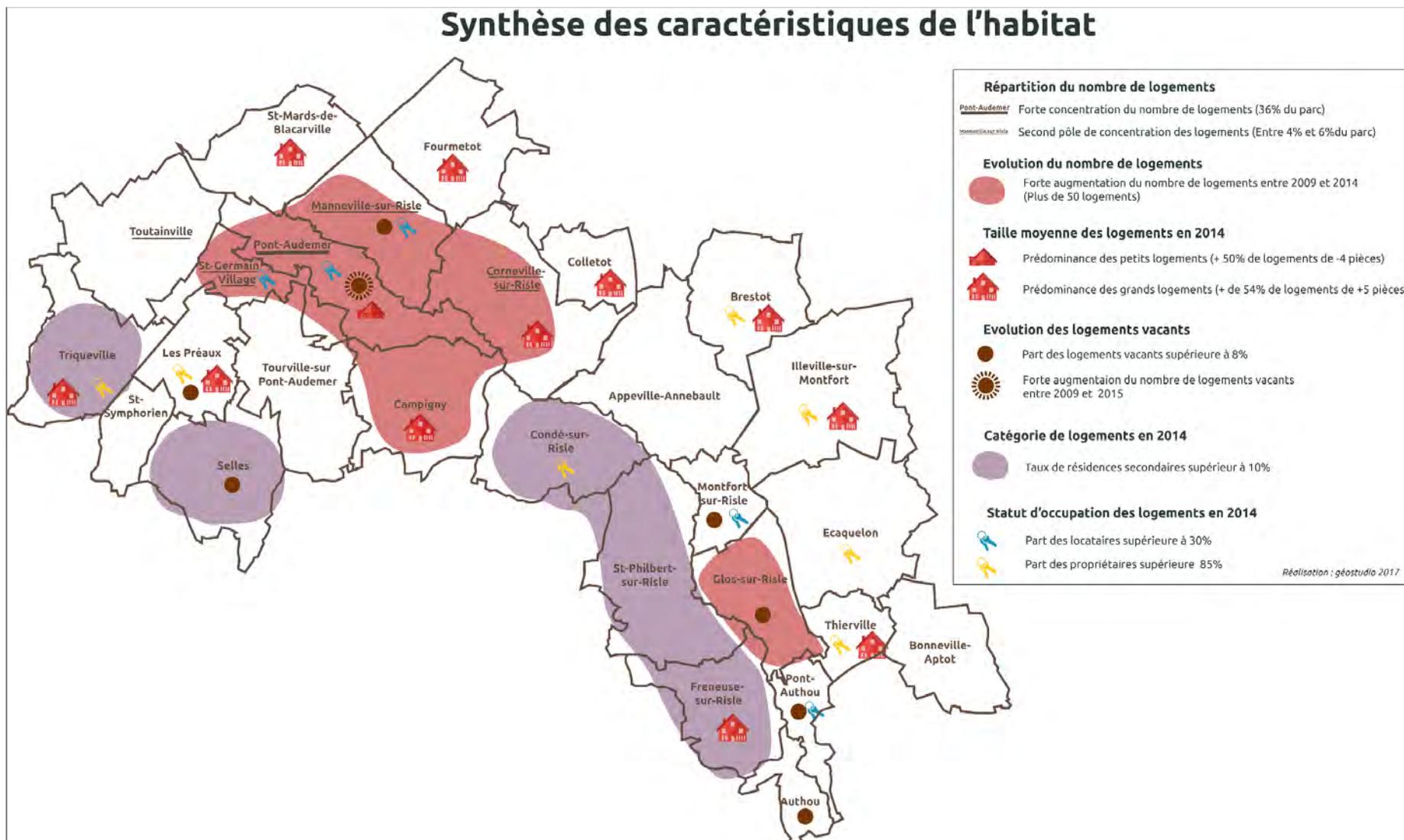
CONSTAT

- Augmentation forte et constante du nombre d'habitants (+1 922 habitants en 6 ans soit une croissance annuelle de +1,4%) due à l'emménagement de nouveaux habitants sur le territoire. Toutefois, cinq communes enregistrent une légère baisse de leur population.
- Une population majoritairement jeune (un habitant sur cinq a moins de 15 ans ; 54,9% de la population a moins de 44 ans). Néanmoins, le phénomène national de vieillissement de la population, lié au baby-boom d'après-guerre, est également ressenti sur le territoire, les 60-75 ans sont en augmentation ces dernières années.
- Un nombre des naissances supérieur à celui des décès sur l'ensemble de la Communauté de communes.
- Plus d'une personne sur dix vit en dessous du seuil de pauvreté, ce taux approche une personne sur trois pour les moins de 30 ans (moyenne légèrement supérieure à celle du département).
- Une population diplômée en augmentation et en adéquation avec les emplois proposés sur le territoire.
- Une diversité des tendances démographiques à l'échelle communale (des différences entre les communes en termes d'évolution démographique, d'arrivée de nouveaux habitants, de revenu disponible par ménage, de l'âge des habitants).

ENJEUX

- Accueillir les nouveaux habitants et favoriser leur intégration aux activités et à la vie locale afin de lutter contre l'émergence de quartier ou de commune dortoir.
- Anticiper les besoins des résidents de +60 ans en matière de logements, équipements, services, consommation, mobilité, etc.
- Prévoir les équipements nécessaires à la stabilisation des jeunes (équipements sportifs, de loisirs, scolaires, mobilité et consommation).
- Prendre en compte le niveau de revenu de la population (dans la production de logements, services et les besoins).

C. Enjeux – Dynamiques de l’habitat



→ **Accompagnement du vieux bâti dans le 21^e siècle**

Le vieux bâti plaît aux touristes mais des difficultés sont repérées pour l'accueil à l'année de résidents. Les sensibilités les plus fortes sont repérées dans les cœurs de bourgs et plus particulièrement sur Pont-Audemer.

- l'amélioration énergétique

Ces constructions ont été conçues pour un confort thermique en deçà des attentes d'aujourd'hui (près de 4 °C de différence), ce qui engendre des travaux d'amélioration énergétique où les nouveaux matériaux sont difficiles à mettre en œuvre dans un tissu à valeur patrimoniale.

- le besoin de fonctionnalité

L'entrée de la lumière, l'étroitesse, l'accessibilité sont des freins pour une partie des habitants : couples avec enfants et (futurs)retraités.

En parallèle une majeure partie des logements anciens sont implantés dans un site piétonnier avec peu d'espaces d'agrément. Le besoin d'avoir un jardin, de pouvoir se stationner est difficile à satisfaire.

- le respect de l'architecture. Les travaux d'entretien et d'amélioration du bâti entraînent une instruction plus poussée dans les autorisations et un budget alloué au logement plus important que dans le parc de logement récent.

→ **Diversification nécessaire de la production de logements neufs**

La création des logements depuis le milieu du XX^e siècle s'est particulièrement axée sur le pavillon et quelques opérations de logements collectifs.

Les pavillons sont nombreux sur le marché de l'ancien avec le départ des premières générations (années 1980). La production s'est accentuée, le marché tend à être mono orienté sur ce produit.

Pourtant la demande d'appartements existe mais le territoire ne parvient pas à la satisfaire : les logements collectifs actuels sont peu nombreux / peu disponibles, une demande de logements collectifs plus qualitatifs émerge : avoir un ascenseur, un balcon, une qualité architecturale.

CONSTAT

- Une évolution constante du nombre de logements : doublement en 50 ans (+6 950 entre 1968 et 2014) et évolution toujours marquée dans les années 2000 (+1 200 entre 2009 et 2014).
- Cinq communes ont perdu des habitants mais ont continué de développer le parc de logements
- Un manque de mixité dans les constructions neuves avec 73% de logements individuels.
- Développement du collectif majoritairement entre 1950 et 1990.
- Une partie du parc de logements n'est pas ou est de moins en moins confortable (en 2015, seulement 7 logements sur 10 présentent tous les éléments de confort).
- Renouvellement de la population : un ménage sur trois a emménagé durant les quatre dernières années.
- Des logements plus grands habités par de moins en moins de personnes : une personne de moins par ménage en 50 ans.
- Une augmentation de la vacance dans le logement (presque un logement sur 10 est inoccupé). Seulement 5 communes ne connaissent pas d'augmentation de la vacance (village périphérique des pôles principaux).
- Caractéristiques des logements vacants : 50% des logements vacants construits avant 1915, 50% d'appartements, 65,1% de petits logements (moins de 3 pièces) et une vacance récente pour 41,5% malgré un taux de 25% de vacance de plus de 4 ans.
- Près d'un ménage sur cinq locataire d'un logement HLM -> Adéquation entre l'offre et la demande de logements locatifs sociaux.

ENJEUX

- Prévoir un renouvellement du parc de logements permettant de compenser son ancienneté (1/3 du parc date d'avant 1945).
- Faciliter le parcours résidentiel en diversifiant le parc de logements.
- Mieux tirer parti du bâti existant en élaborant une réflexion sur l'évolution des constructions anciennes et des corps de ferme qui caractérisent le patrimoine local (restauration, amélioration de la performance énergétique, etc.).
- Proposer et diversifier une offre de logements qui corresponde aux besoins des populations dites spécifiques : étudiants, seniors, personnes à mobilité réduite, etc.
- Prendre en compte les problématiques liées au contexte environnemental local particulier : présence de champignons et de zone inondable.

D. Enjeux – Equipements

Synthèse des équipements	Services de santé	Hébergement pour personnes âgées	Equipements sportifs	Equipements scolaires	Equipements culturels	Distributeurs automatiques
Appeville-Annebault						
Authou						
Bonneville-Aptot						
Brestot						
Campigny						
Colletot						
Condé-sur-Risle						
Corneville-sur-Risle						
Ecaquelon						
Fourmetot						
Freneuse-sur-Risle						
Glos-sur-Risle						
Illeville-sur-Montfort						

Les Préaux						
Manneville-sur-Risle						
Montfort-sur-Risle						
Pont-Audemer						
Pont-Authou						
Saint-Germain Village						
Saint-Mards de Blacarville						
Saint Philbert-sur-Risle						
Saint-Symphorien						
Selles						
Thierville						
Tourville-sur-Pont-Audemer						
Toutainville						
Triqueville						

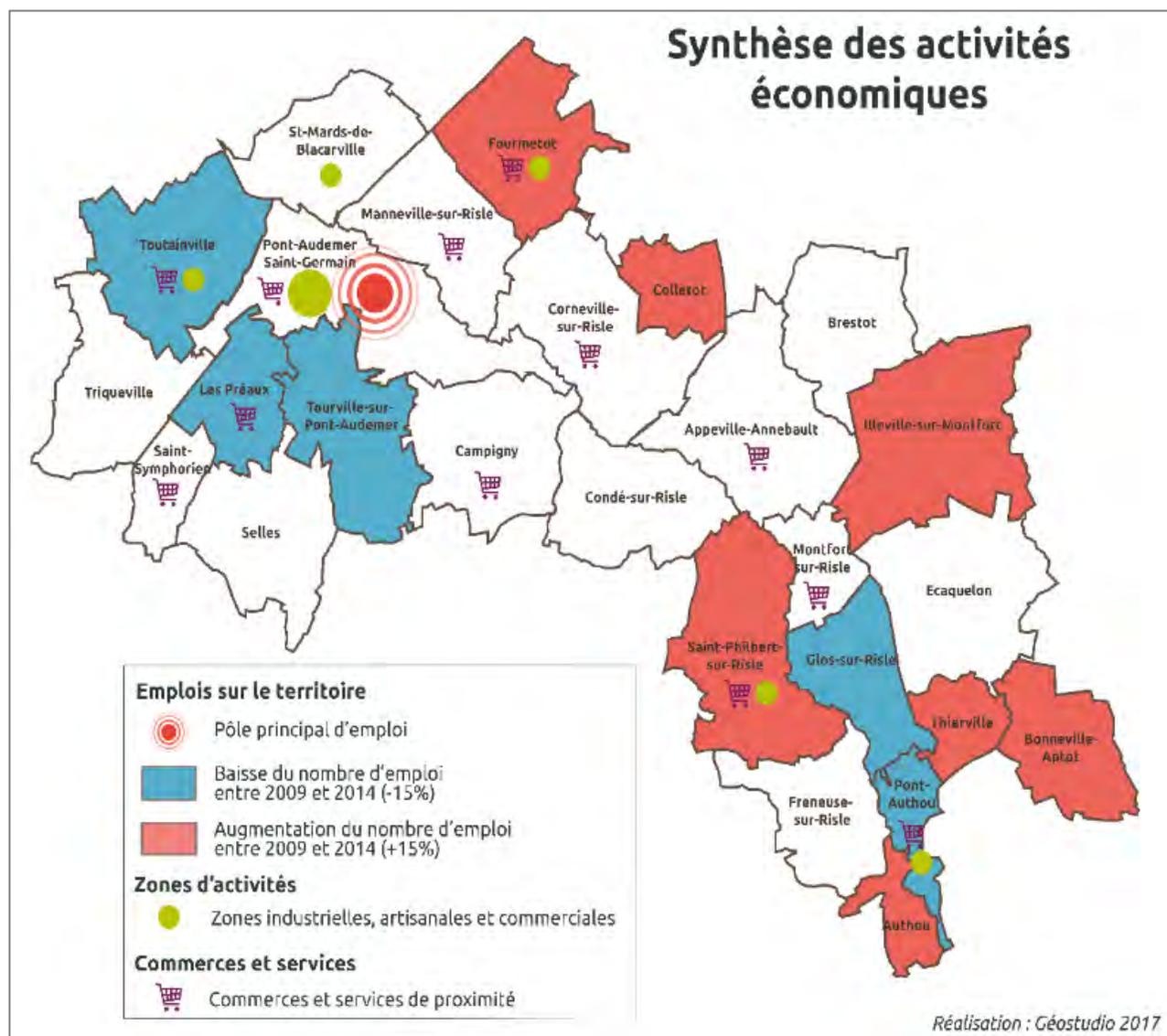
CONSTAT

- Bonne densité et variété d'équipements présents dans le territoire : scolaires, de loisirs, sportifs, de santé, administratifs. Pont-Audemer/Saint-Germain a un rôle prédominant : une majorité des équipements y sont regroupés.
- Tissu scolaire dense sur le territoire : offre complète jusqu'au bac et bien répartie en fonction de la demande sur le secteur. Néanmoins une offre de formation supérieure insuffisante avec pour double conséquence, un risque de fuite de jeunes vers les pôles voisins -Rouen, Le Havre, Caen et Paris- et une faible attractivité scolaire pour les jeunes des territoires voisins.
- Services de santé présents (hôpital, médecins généralistes et spécialistes, pharmacies) mais qui tendent à se réduire en termes de qualité et de disponibilité (départ à la retraite et non-remplacement des médecins).
- Offre culturelle variée (théâtre, écoles de musique, cinéma, musées, bibliothèques) majoritairement concentrée à Pont-Audemer et à Montfort-sur-Risle/Saint-Philbert-sur-Risle.
- Des équipements sportifs nombreux et diversifiés : gymnases, terrains de foot, city stade, skate-park, accès canoë, dont une grande majorité en libre accès.
- Des équipements et services administratifs multiples, centrés sur les anciens chefs-lieux de cantons (Pont-Audemer et Montfort-sur-Risle).
- Un tissu associatif dynamique et porteur d'activités et d'événements sur l'ensemble du territoire.
- Une couverture mobile globalement satisfaisante, hors quelques zones blanches et une connexion internet inégale.

ENJEUX

- Maintenir une offre d'équipements et de services élevée, diversifiée et complète.
- Veiller à la répartition des équipements sur le territoire : maintenir la position centrale de Pont-Audemer/Saint-Germain tout en confortant le rôle des pôles secondaires et les pôles relais, sans oublier les communes plus rurales.

E. Enjeux – Activités économiques



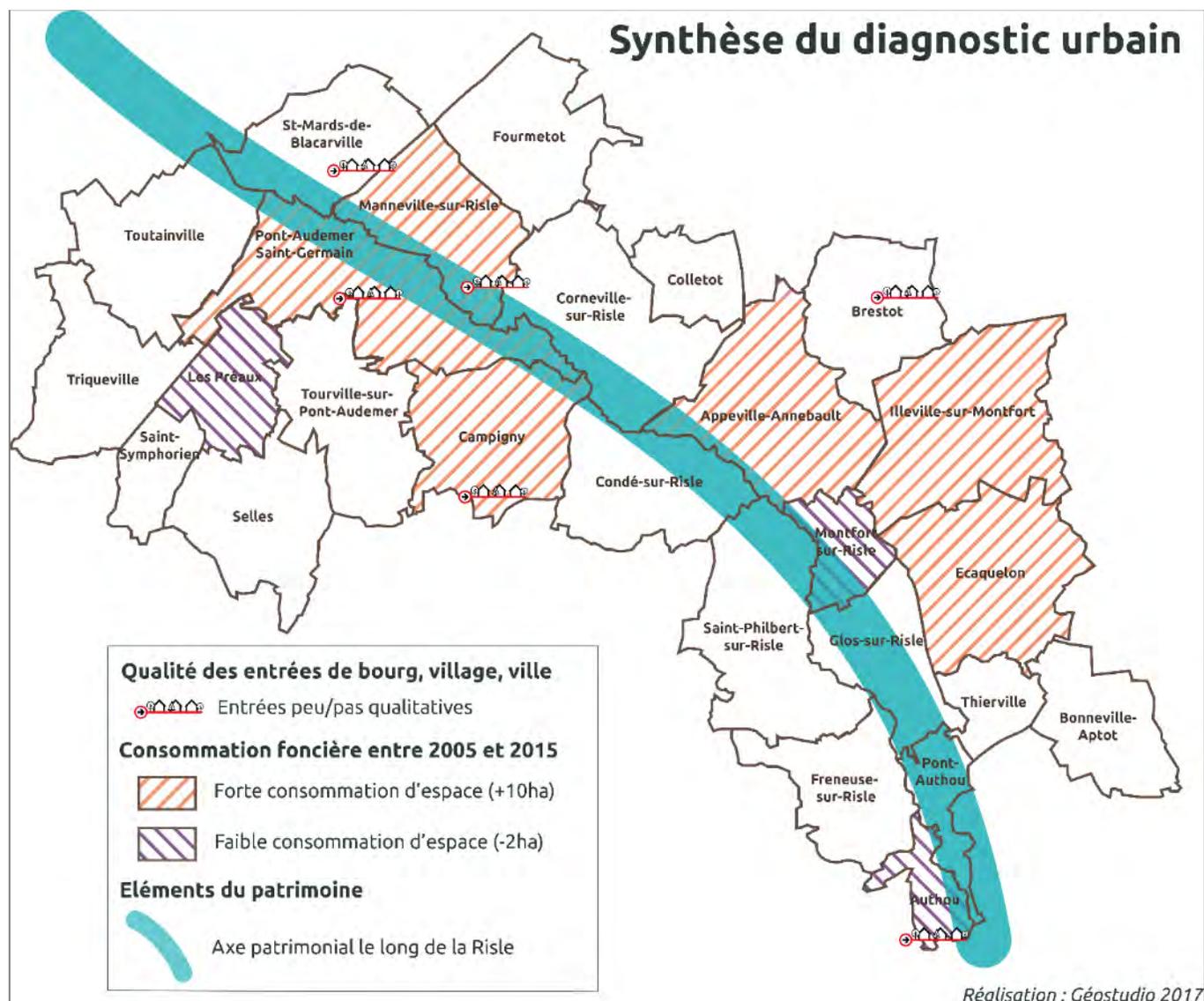
CONSTAT

- Un pôle attractif en termes d'emplois et de commerces sur le territoire, à l'échelle du département : Pont-Audemer Saint-Germain.
- Des entreprises diversifiées implantées sur le territoire synonymes d'emplois, d'attractivité économique et de stabilité.
- Un secteur industriel moins puissant soumis à une concurrence internationale accrue et aux évolutions de consommation.
- Un taux de chômage légèrement supérieur à celui du département caractérisé par des écarts entre communes et une forte inégalité : les jeunes de moins de 30 ans se trouvent davantage sans emploi.
- Des commerces de proximité implantés sur une majorité des communes, mais dont certains tendent à se fragiliser compte tenu des évolutions des habitudes de consommation des habitants.
- Produits locaux de qualité et émergence de circuits courts sur le territoire.
- Un potentiel touristique varié en termes d'activités (patrimoine, architecture, tourisme vert, tourisme sportif), et d'hébergements mais insuffisamment valorisé.

ENJEUX

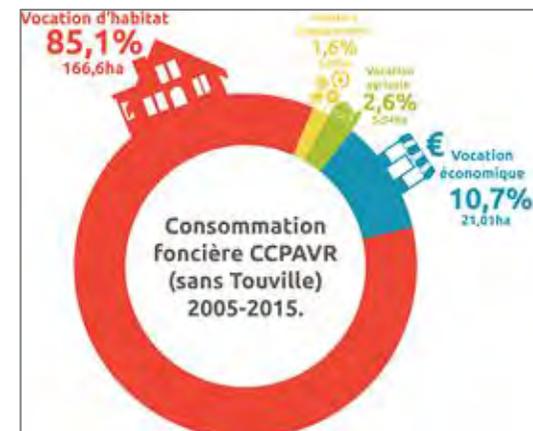
- Soutenir et développer les commerces de proximité afin d'assurer leur pérennité et ainsi répondre aux demandes et besoins des habitants.
- Accompagner les activités économiques en place en s'appuyant sur le cadre de vie, la desserte routière, les équipements implantés, etc.
- Valoriser les circuits-courts et la richesse des productions locales.
- Préciser l'identité touristique du territoire en valorisant notamment le tourisme vert (randonnée, cyclotourisme, canoë, etc.) et le patrimoine.

F. Enjeux – Diagnostic urbain



CONSTAT

- Une richesse patrimoniale, naturelle et architecturale incontestable et reconnue.
- Une urbanisation récente plutôt raisonnée (0,83% du territoire soit 195,73ha, dont 20% en densification urbaine), toutefois certaines communes ont davantage été consommatrices de foncier agricole (plus de 10 hectares urbanisés de 2005 à 2015).
- Une extension urbaine des centres-bourgs et hameaux sous forme d'implantation linéaire le long de la voirie et de lotissements, faiblement intégrés aux entités urbaines existantes.
- Des entrées de bourg généralement préservées : végétalisation, transition perceptible entre les espaces agricoles, naturels et urbanisés, néanmoins certaines entrées de ville ou bourg demanderaient un traitement plus soigné.
- Des formes urbaines variées participant à la richesse du cadre de vie.



ENJEUX

- Favoriser la densification (aménagement des dents creuses, respect de la continuité du bâti, etc.), éviter le mitage et limiter la consommation des espaces naturels et agricoles.
- Etre vigilant sur les formes urbaines des futures constructions, afin de stopper la prolifération des lotissements et des extensions linéaires.
- Préserver et soigner la qualité des entrées de village/bourg/ville, notamment ceux situés en porte d'entrée de l'intercommunalité.
- Mettre en valeur le patrimoine et ses particularités en favorisant les savoir-faire normands en matière de construction.

G. Enjeux – Mobilité

CONSTAT

- Le territoire se structure autour d'un important réseau routier (autoroutes facilement accessibles, routes nationales et départementales).
- Une offre de transport scolaire importante.
- Des chemins de randonnée pédestre, permettant la découverte du patrimoine historique, paysager et écologique local, mais offre moins structurée pour le cyclotourisme et le tourisme équestre.
- Des transports en commun centrés autour de Pont-Audemer et de la vallée de la Risle et une offre limitée sur le reste du territoire incitant au recours à la voiture individuelle.
- Des trajets domicile-travail nombreux, intra-CCPAVR et à destination des départements limitrophes.

ENJEUX

- Présenter un projet permettant à tous de se déplacer dans son usage quotidien à l'aide de moyens de transports adaptés et limitant l'impact sur l'environnement.
- Accueillir les touristes, pour la journée ou à plus long terme, et leur proposer une offre variée de moyens de déplacements.

H. Constat et enjeux proposés par les habitants

Durant la phase de diagnostic, plusieurs ateliers de concertation ont été organisés pour rencontrer les habitants et connaître leur vision du territoire permettant ainsi de les intégrer à la démarche d'élaboration du PLUi.

Deux premiers ateliers ont eu lieu en novembre 2016 à Pont-Audemer et Selles à l'échelle de l'ex-Communauté de communes Pont-Audemer, la fusion n'ayant pas encore eu lieu. Quant aux trois ateliers suivants, ils se sont déroulés après la fusion des deux Communautés de communes le 1^{er} janvier 2017, à Freneuse-sur-Risle, Saint-Philbert-sur-Risle et à Appeville-Annebault.

Ces ateliers se sont déroulés en trois temps :

- Une présentation sur le contenu du PLUi, les objectifs, la procédure et la concertation mise en place ;
- Un quizz interactif sur les thématiques de la démographie, de l'habitat, des déplacements et de l'environnement ;
- Des échanges autour de cartes IGN et photographies aériennes du territoire pour positionner les enjeux, les risques et autres informations communiquées par les habitants eux-mêmes. De nombreux sujets ont été abordés lors de ces échanges : les risques inondations, des problèmes de circulation, des lieux à préserver pour leur qualité paysagère, etc.

Une centaine d'habitants se sont exprimés durant ces ateliers. Voici un résumé des thèmes abordés et des discussions :

Les habitants ont mis en évidence un **paysage riche** : des terres agricoles sur les plateaux, des côteaux boisés, et la Risle peu accessible. Les habitants souhaitent une protection, une préservation et une mise en valeur de ce paysage particulier.

Une réflexion a été menée concernant l'implantation, la forme et la **pérennisation des commerces de proximité**. Le développement des circuits courts (AMAP, drive fermier, vente à la ferme...) permettra de répondre aux nouvelles attentes de consommation.

Les habitants présents ont abordé l'enjeu de la **mobilité**, un thème essentiel dans un territoire rural mal desservi par les transports en commun, où la place de la voiture est prédominante.

Quelques problèmes liés à la circulation routière et au trafic poids-lourds ont été évoqués, notamment dans le centre-ville de Montfort-sur-Risle.

La voie ferrée désaffectée le long de la Risle fait régulièrement l'objet de débats, les habitants ont formulé plusieurs pistes de réflexion concernant son avenir :

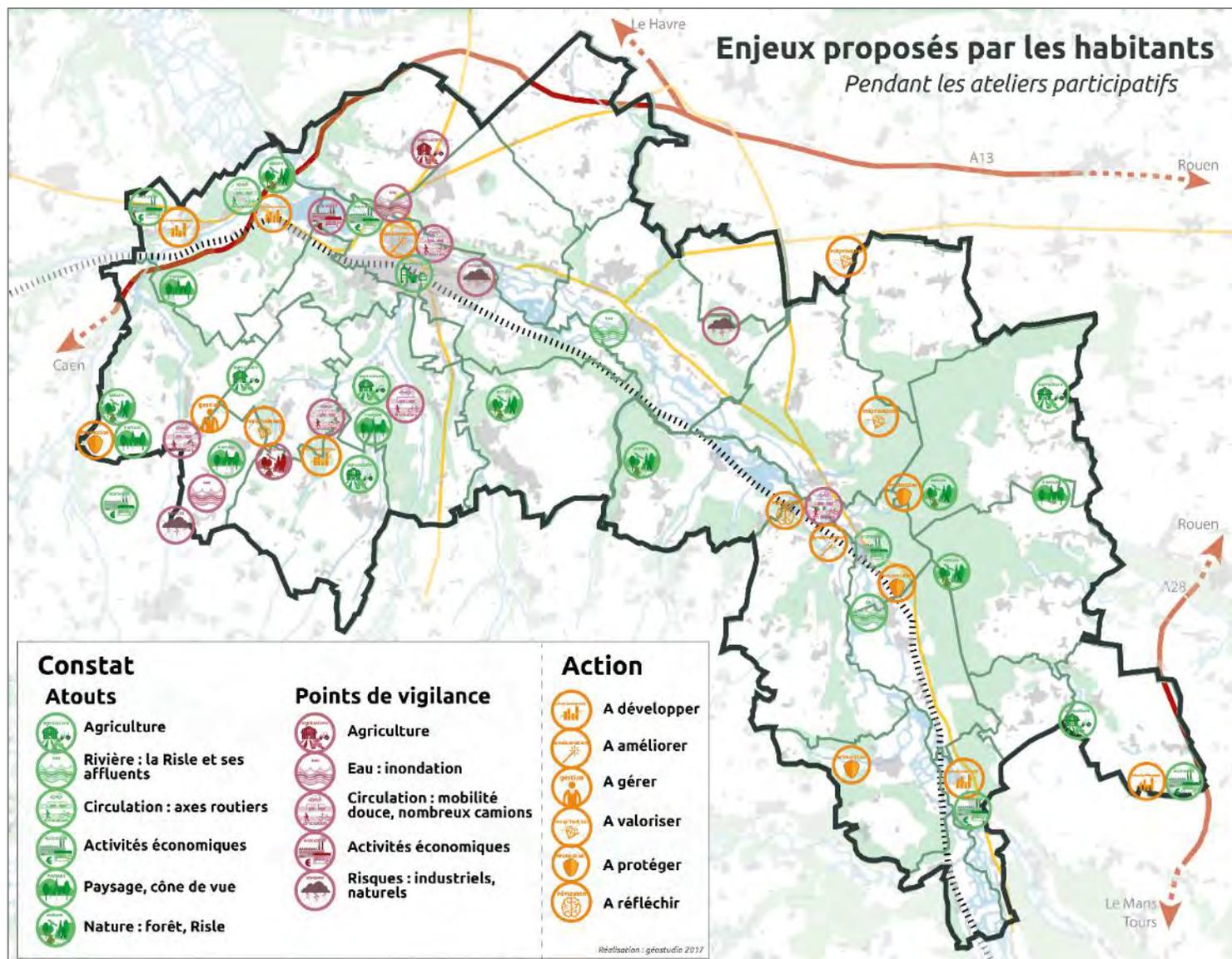
- Un axe de mobilité douce : une voie verte reliant le territoire à Honfleur,
- Un axe de mobilité interne permettant aux lycéens de tout le territoire de se rendre aux établissements de Pont-Audemer.

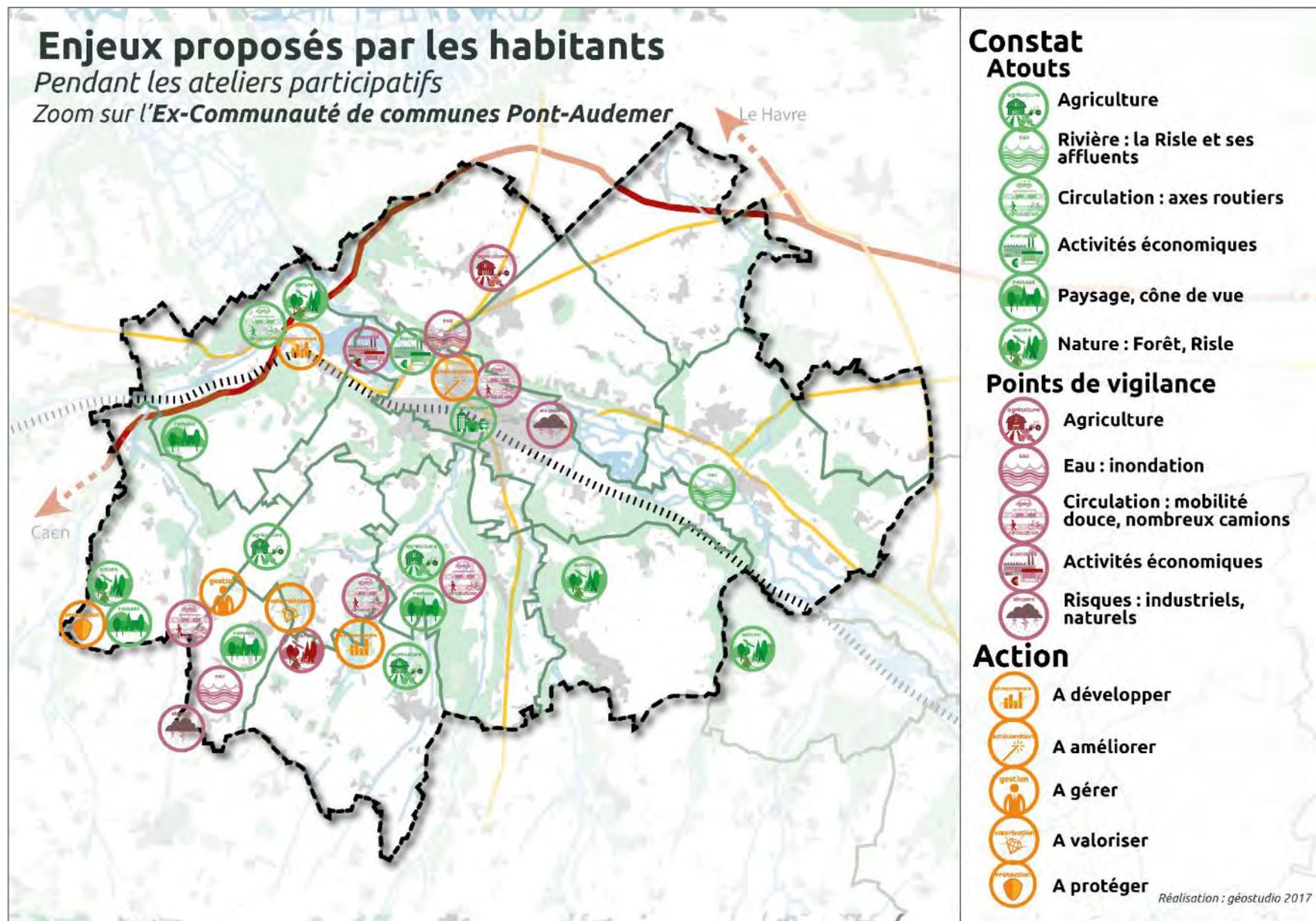
Le maillage autoroutier du territoire va évoluer dans les années à venir : les futurs projets autoroutiers sont à prendre en considération dans l'élaboration de la **politique économique**, deux secteurs ont été signalés comme pouvant être porteurs de nouveaux espaces économiques : Bonneville-Aptot et Appeville-Annebault ou Brestot ; en raison de leur proximité avec les échangeurs autoroutiers de l'A28 et de l'A13. Ils viendraient compléter les projets déjà engagés sur le territoire de l'ex-Communauté de communes de Pont-Audemer.

Quelques zones à **risques** naturels et industriels ont été localisées.

Certains habitants s'inquiètent quant à la réduction du nombre de médecin et des **équipements de santé** sur le territoire.

NB : Précisions que l'ensemble des communes n'étaient pas représentées par les habitants présents aux cinq ateliers. Ces enjeux ne sont pas exhaustifs et reflètent la vision de la centaine d'habitants qui se sont exprimés.









PLUi Pont-Audemer Val de Risle



Diagnostic territorial



ANNEXES

A. Fiches essentielles de l'ABF de l'Eure : « éolien : les zones de préservation du patrimoine architectural, urbain et paysager »



LE DIRE DE L'ARCHITECTE DES BÂTIMENTS DE FRANCE LES ESSENTIELS

Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine de l'Eure (DRAC Normandie)
Urbanisme ISSN 2492-9743 n°05 annexe – maj 21 fév. 2019 – Franco POULLAIN

Éolien : les zones de préservation du patrimoine architectural, urbain et paysager

Les enjeux de la bonne intégration paysagère d'éoliennes sont liés à plusieurs critères qu'il convient d'analyser séparément avant de pouvoir les appréhender au sein d'un territoire aussi vaste et divers que ne l'est le département de l'Eure.

En premier lieu, la hauteur des éoliennes est un point prépondérant. En effet, si nous instruisons des éoliennes de 65 mètres environ dans les années 2005 à 2010, puis de 100 à 130m jusqu'en 2015, les demandes portent en 2018 sur des éoliennes atteignant plus de 200m de haut. Il est évident qu'une éolienne de 65m a beaucoup moins d'impact dans le paysage (et est plus en rapport avec les pylônes électriques) qu'une éolienne de 200m qui n'a pas de comparaison possible dans notre département. **Il semble donc très important de privilégier des éoliennes de moins de 100m de haut (au niveau du mât), quitte à en avoir une ou deux de plus par parc.** Il est également important que les éoliennes visibles dans un même secteur soient globalement d'une hauteur identique afin de composer une ligne paysagère et non pas de subir des évolutions technologiques. Il faut également noter que des parcs préexistants sont souvent des espaces qui, déjà occupés, peuvent voir le nombre de machines augmenter. Il faut alors que les éoliennes soient pensées comme des extensions du parc existant (machines identiques, même couleur et même hauteur) et non comme un second parc éloigné de quelques kilomètres.

En deuxième lieu, la question de l'utilisation des espaces par l'homme est un critère décisif. Plus le paysage est issu d'une agriculture intensive, plus il est en capacité d'accueillir des éoliennes car **il y a une notion de « sols utiles »** que l'on retrouve moins dans des zones de vallées, de forêts ou de bocages. Cela est notamment vrai pour le plateau du Vexin, celui de la Plaine de Saint-André ou entre Évreux et Le Neubourg. Ces espaces déjà fortement utilisés par l'homme pour les cultures a déjà perdu des qualités paysagères et l'ajout d'éoliennes ne vient pas forcément lui en retirer. Alors que pour des espaces comme le bocage près de Montreuil l'Argillé, l'échelle est encore celle d'une agriculture plus à taille humaine et dans laquelle les éoliennes s'intègrent moins bien.

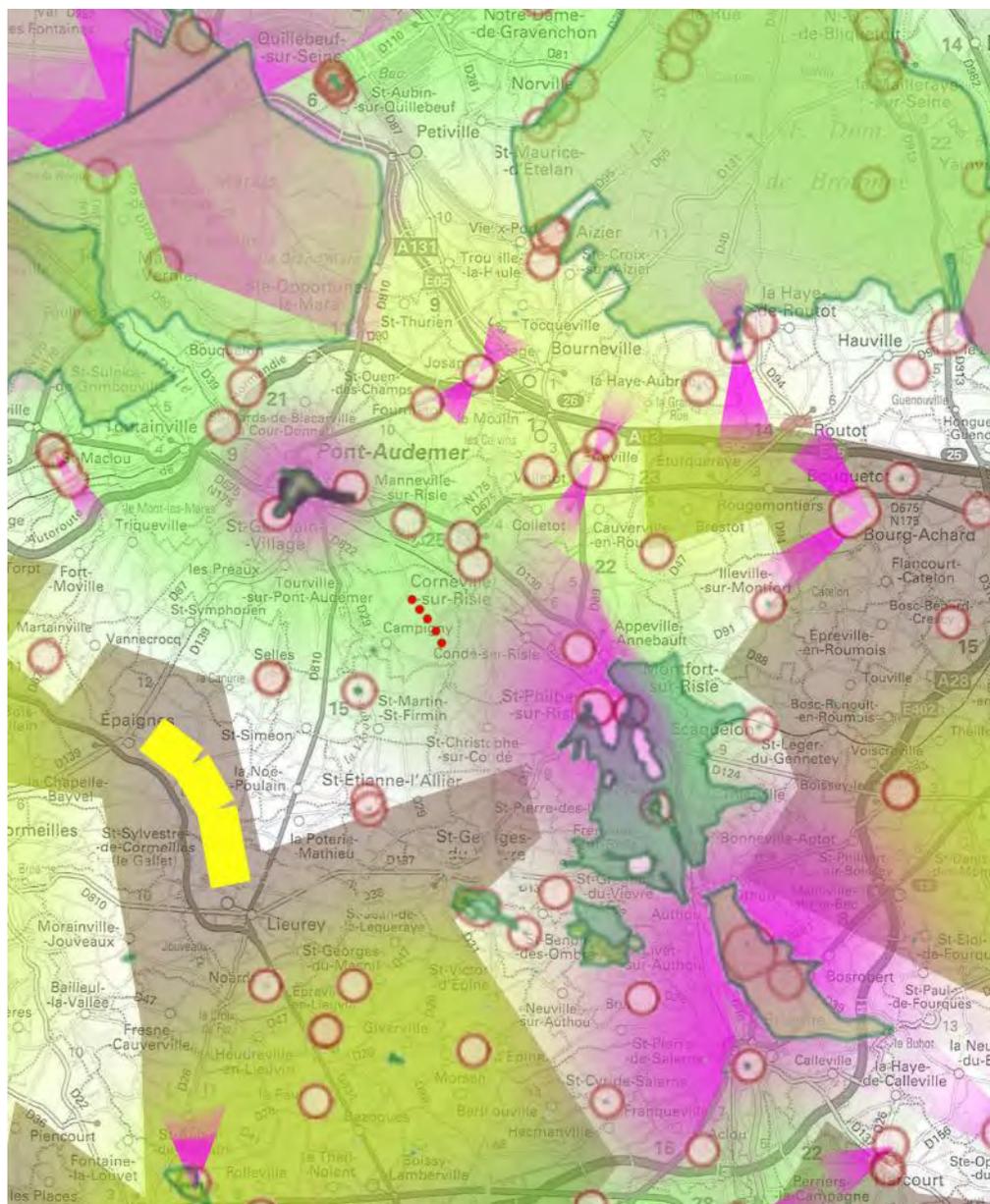
Il en est de même pour les espaces de vallées. Les espaces de vallées, de la Seine, de l'Epte, de la Risle... ne sont pas des espaces faits pour les éoliennes car ces secteurs donnent à voir de multiples points de vue sur une nature préservée, une qualité en terme d'habitats... et doivent être préservés pour que ces espaces demeurent des lieux récréatifs pour le plus grand nombre.

En troisième lieu, en ce qui concerne les espaces protégés, un très important travail a été mené par l'UDAP pour déterminer tous les cônes de vue depuis les monuments historiques ou les sites inscrits ou classés vers le paysage qui les entourent. Cela ne veut pas dire que toutes les intervisibilités potentielles ont été traitées car c'est tout simplement impossible. Le travail (en violet) a permis de mettre en évidence que tous les monuments historiques n'ont pas le même rapport avec le paysage qui les entoure. Ainsi, une croix de cimetière va avoir un lien fort et indéfectible avec l'église et le cimetière car il y a du sens à ce que tout reste lié. Mais cette croix n'aura pas de lien avec le paysage qui se trouve au-delà des murs du cimetière. Par contre, un château médiéval qui aura été érigé en haut d'une escarpe rocheuse pour protéger une zone de frontière nous dit quelque chose sur la volonté humaine d'édifier une construction à un endroit précis. Cela va être le cas pour Château-Gaillard, le Château de Gaillon, Château-sur-Epte, Montfort-sur-Risle, Louye...

Le territoire de l'Eure est très riche de ce passé médiéval du fait de la période du Duché de Normandie et des guerres qui ont suivi. **Le fait qu'encore aujourd'hui, un visiteur de ces châteaux puisse comprendre et « voir » les paysages du passé est d'une importance cruciale dans la construction identitaire de notre société.**

Les châteaux de loisirs entretiennent un autre rapport avec le paysage puisque la construction visuelle n'est pas liée à la défense ou à la sécurité mais au plaisir et à une notion philosophique du rapport entre l'Homme et la Nature. **La préservation de ces cônes violet ou des espaces très forts (autour d'Évreux, du Château de Gaillon...) permet de ne pas banaliser les territoires et de laisser la possibilité à chaque époque passée de continuer à être perceptible par tous et toutes.**

La superposition de ces différentes perceptions des espaces qui forment le département de l'Eure conduit à la cartographie suivante (voir la carte sur internet pour avoir la version à jour) :



LE DIRE DE L'ARCHITECTE
DES BÂTIMENTS DE FRANCE
LES ESSENTIELS

Les zones de préservation du patrimoine architectural, urbain et paysager
mis à jour le 21 février 2019

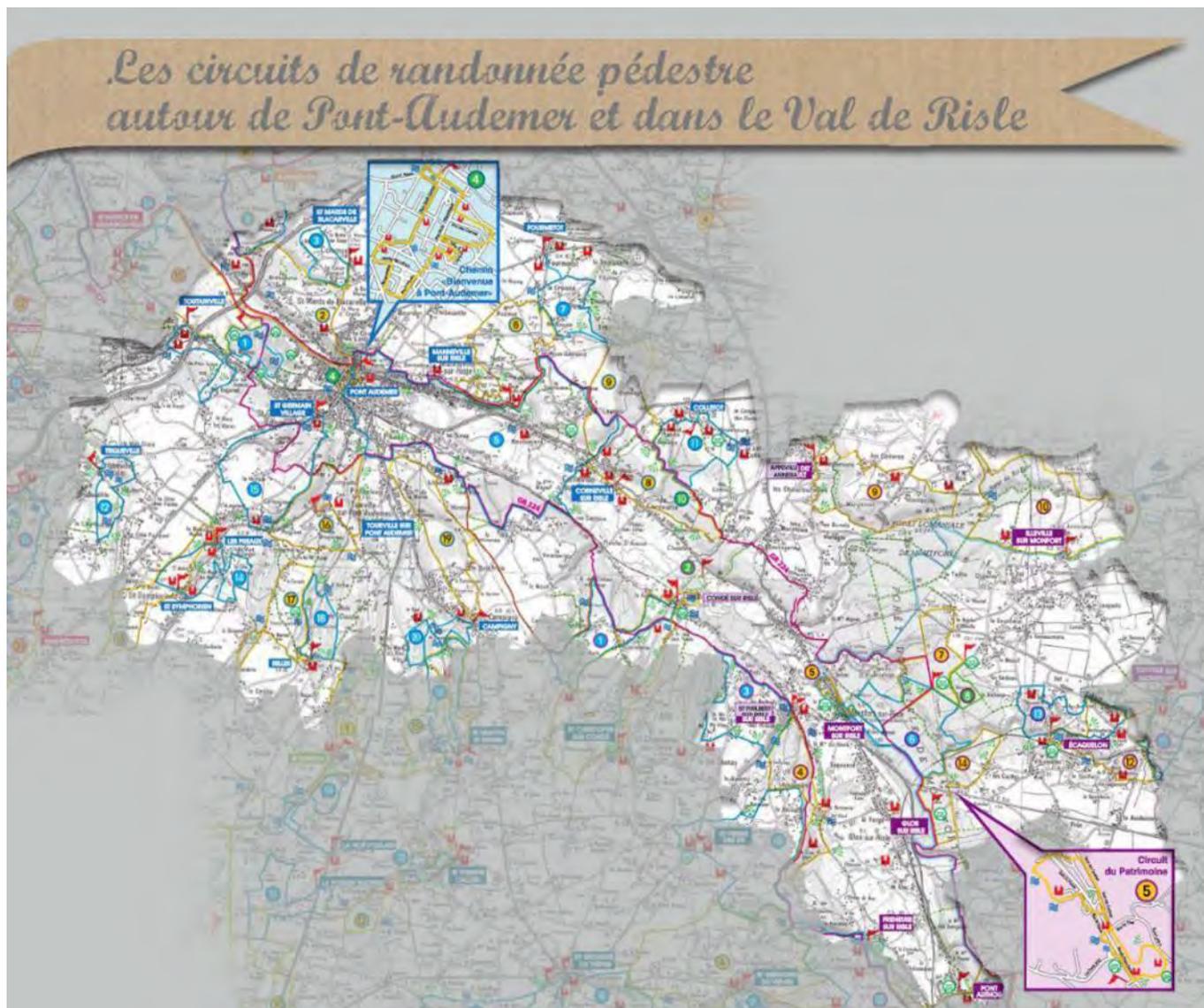
- Parc éolien accordé (préfet ou justice)
- Parc éolien refusé (préfet ou justice)
- Parc éolien en cours d'instruction
- Périmètre Monuments historiques
- Sites inscrits
- Sites classés
- Zones propices à l'éolien SRE 2012
- Zones plutôt favorables à l'éolien de taille raisonnable (65 à 100m de mât)
- Intervisibilité avec les MH
- Zones de vallée
- Zones de forêts, bocage, champs

Les espaces en jaune sont ceux qui correspondent à des espaces agricoles à forte qualité paysagère, les espaces en vert correspondent aux vallées. Les cônes ou ronds violets sont liés à la forte présence patrimoniale bâti. Les zones en marron sont liées aux espaces favorables à l'éolien dans le schéma régional de 2012. La superposition de tous ces critères met en évidence certains secteurs plutôt favorables (les post-it jaunes).

Il existe un secteur favorable autour d'Ecouis au niveau du Vexin car on a un plateau agricole déjà très utilisé, qui se retrouve un tout petit peu en terme d'extension du parc de Tourny. On a un deuxième secteur entre Roman et Saint André de l'Eure, là encore pour des raisons de plateaux agricoles. Un troisième autour du Neubourg, car même si tous les projets ne sont pas possibles dans ce secteur, il est quand même important de souligner que l'artificialité des espaces agricoles peut favoriser le développement de l'éolien. Le dernier espace plutôt favorable est entre Lieurey et Epaignes car la nature est un peu moins luxuriante et est en dehors de la zone de bocage qui se trouve plus au sud.

La cartographie met également en évidence que l'échelle communale n'est pas forcément adaptée pour de tels choix impactant le paysage qui est une richesse pour tous.

B. Chemins de randonnée



Source :
www.tourisme-pontaudemer-rislenormande.com