



PLUIH approuvé le 28 novembre 2019
Modification n°1 approuvée le 27 janvier 2022
Modification n°2 approuvée le 29 juin 2023
Modification n°3 approuvée le 22 février 2024
Modification n°4 approuvée le 27 février 2025
Modification n°5 approuvée le 5 février 2026

Mise en compatibilité n°1 approuvée le 27 mai 2021
Mise en compatibilité n°2 approuvée le 18 décembre 2025

Le président,
Bernard Leroy

1. Rapport de présentation

1a. Diagnostic



SOMMAIRE

POSITIONNEMENT DU TERRITOIRE	7
1 L'Agglo Seine-Eure et son contexte intercommunal	7
1.1 Un contexte administratif qui évolue	7
1.2 Les documents d'urbanisme supra-communaux de l'Agglo Seine-Eure	8
1.3 Les bassins de vie du territoire	11
DEVELOPPEMENT HISTORIQUE	15
1 Histoire du territoire et de sa conception	15
1.1 Un territoire construit autour de Louviers et de l'industrie drapière	15
1.2 La construction d'un axe structurant autour du bipole Louviers – Val-de-Reuil ...	16
DIAGNOSTIC URBAIN	19
1 Morphologies urbaines	19
1.1 Organisation générale	19
1.2 L'habitat	20
1.3 Les équipements et zones d'activités	27
2 Consommation de l'espace	29
2.1 Méthodologie	29
2.2 La consommation foncière de l'Agglomération Seine-Eure entre 1999 et 2009 ...	29
2.3 La consommation foncière de l'Agglo Seine-Eure entre 2009 et 2015	67
2.4 Bilan de l'analyse de la consommation d'espace	108
3 Densité bâtie	109
3.1 Analyse générale	109
3.2 Analyse par infra-territoire	110
4 Evolution bâtie	121
4.1 Méthodologie	121
4.2 Analyse de l'évolution bâtie des communes	122
5 Le potentiel foncier mobilisable en densification et sa traduction en nombre de logements	163
5.1 Le potentiel foncier mobilisable en zone urbaine	163
5.2 Traduction en nombre de logements	164
DIAGNOSTIC SOCIO-DEMOGRAPHIQUE	205
1 Démographie	205
1.1 La population : nombre, évolution et structure	205
1.2 Les caractéristiques des ménages et des habitants	215

1.3	Revenu des ménages	223
2	Equipements et services.....	225
2.1	Un niveau d'équipements satisfaisant mais des rééquilibrages à opérer	225
2.2	Des fragilités dans l'armature commerciale et de services, mais des leviers de développement existent	229
2.3	Couverture numérique du territoire.....	232
	DIAGNOSTIC SOCIO-ECONOMIQUE.....	235
1	Contextualisation	235
1.1	Le positionnement économique de l'Agglo Seine-Eure	235
1.2	L'environnement économique départemental.....	238
2	La force économique de l'Agglo Seine-Eure : entre dynamisme, attractivité et mutation	241
2.1	Une nécessaire diversification des activités économiques de l'agglomération ...	241
2.2	Le déséquilibre entre emplois et actifs du territoire en progression.....	242
2.3	Les secteurs d'activités : une industrie d'excellence et un secteur tertiaire en mutation	243
2.4	Pérenniser et renforcer l'économie, du local au grand territoire : vers une stratégie de coopération	251
2.5	La diversité et la compétitivité de l'économie locale à renforcer.....	257
3	Le potentiel foncier mobilisable en densification des zones économiques	261
3.1	Le potentiel foncier mobilisable au sein des zones économiques établies.....	261
	MOBILITE	271
1	Une situation à la croisée de l'axe Paris-le-Havre	271
2	La mobilité quotidienne, une nécessité	273
2.1	L'utilisation des modes de transport dans la mobilité quotidienne	273
2.2	Les flux domicile-travail	274
2.3	Les flux domicile-études	277
3	Une structure routière qui dote le territoire d'une forte accessibilité... 279	
3.1	Un réseau convergent vers les polarités du territoire	279
3.2	Des problématiques de trafic liées au fonctionnement de l'autoroute et des échangeurs	281
3.3	Les projets d'amélioration de la desserte du territoire	283
3.4	Le covoiturage pour limiter la saturation des axes.....	286
4	Une desserte structurée autour des pôles de vie.....	289
4.1	Le transport ferroviaire : un mode de transport efficient sur l'axe structurant ..	289
4.2	Une desserte en bus inégale : fonctionnelle en milieu urbain mais peu en milieu rural	292

4.3 Le transport à la demande, un service pour les communes éloignées du réseau classique 301

5 Une structure d'itinéraires pédestres et cyclables reposant essentiellement sur les pratiques de loisirs 305

5.1 La Voie Verte : axe doux structurant..... 305

5.2 Les déplacements piétons 306

5.3 Les déplacements cyclistes 308

6 Vers une intermodalité efficace et respectueuse du territoire 317

6.1 La mise en place d'un Plan de Déplacements Urbains 317

6.2 L'aménagement de l'axe structurant pour plus d'intermodalité 319

6.3 Intermodalité par rapport aux gares, secteurs stratégiques..... 321

7 Un territoire inégalement desservi malgré son accessibilité 327

7.1 Un réseau dense sur les pôles urbains 328

7.2 Val-de-Seine Nord/Val-de-Seine, un secteur en interface du pôle rouennais et des pôles urbains..... 329

7.3 Le plateau du Neubourg, un secteur moins maillé que le reste du territoire 331

7.4 Val d'Iton/Boucles de Seine, un secteur scindé par les infrastructures de transport 333

8 Le stationnement 335

8.1 L'équipement automobile des ménages..... 335

8.2 Stationnement privé des ménages..... 335

8.3 Le stationnement public..... 336

9 Les risques liés aux mobilités : l'accidentologie 340

10 Les enjeux en matière de mobilité 341

Positionnement du territoire

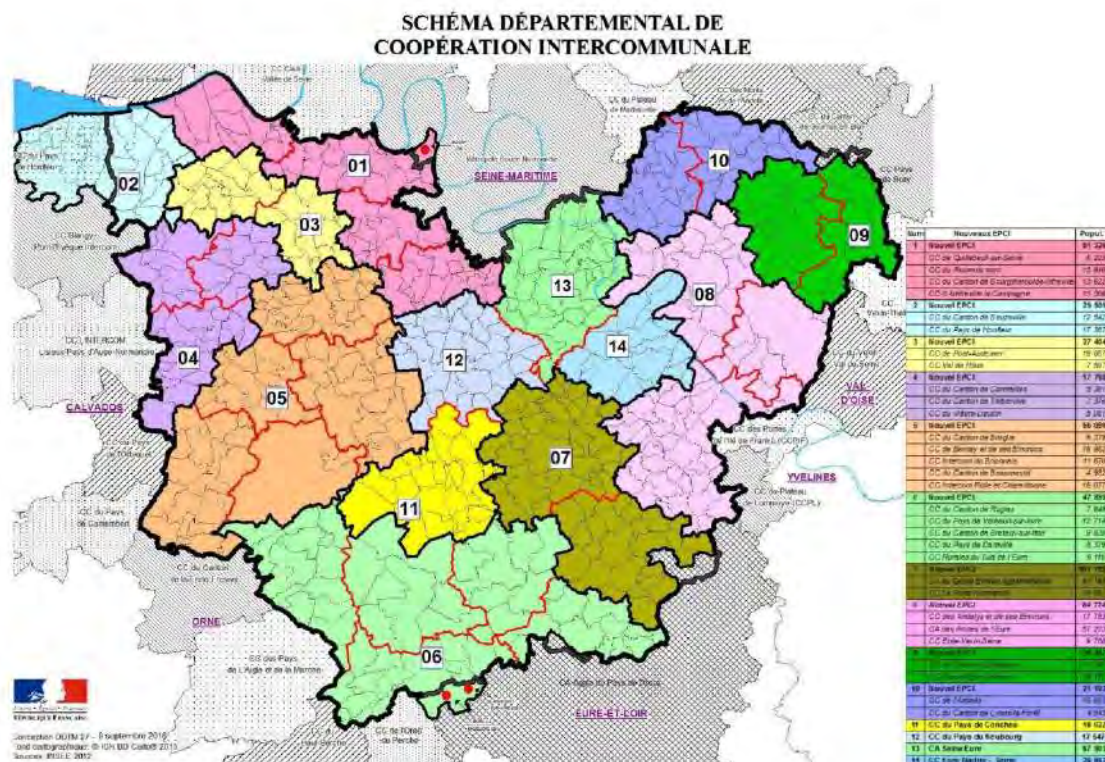
1 L'Agglo Seine-Eure et son contexte intercommunal

1.1 Un contexte administratif qui évolue

Les évolutions législatives successives ont impulsé un redécoupage des intercommunalités et la définition de nouvelles échelles administratives.

L'Agglo Seine-Eure se situe dans la nouvelle région Normandie issue des deux régions administratives de Haute-Normandie et de Basse-Normandie dont la réunification a été adoptée par la loi relative à la délimitation des régions, aux élections régionales et départementales et modifiant le calendrier électoral du 16 janvier 2015 publié au JO du 17 janvier 2015. Le territoire normand bordé par la Manche et structuré par l'axe de la Seine s'étend sur une superficie de 30 100 km² pour 3, 5 millions d'habitants.

La Normandie est structurée par un maillage dynamique d'agglomérations, de villes et de bourgs dont les intercommunalités ont été redessinées suite aux élaborations des schémas départementaux de coopération intercommunale, documents établis dans chaque département servant de cadre de référence à l'évolution de la carte intercommunale. La commission départementale de coopération intercommunale du 19 février 2016 a adopté le schéma départemental de coopération intercommunale de l'Eure, publié le 25 mars 2016, qui a fait passer le nombre d'établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre de 33 à 14, et a supprimé 7 syndicats.



L'Agglo Seine-Eure qui compte aujourd'hui 40 communes membres est le fruit de la fusion entre la Communauté de Communes Seine-Bord et l'Agglomération Seine-Eure le 1^{er} janvier 2013. En 2017, les communes Tostes et Montaure ont fusionné pour former Terres de Bord, tandis que les communes de Porte-Joie et Tournedos-sur-Seine ont fusionné pour devenir la commune de Porte-de-Seine. Au 1^{er} janvier 2018, cinq nouvelles communes ont intégré l'agglomération : Le Bec-Thomas, Saint-Cyr-la-Campagne, Saint-Didier-des-Bois, Saint-Germain-de-Pasquier et Vraiville.

1.2 Les documents d'urbanisme supra-communaux de l'Agglo Seine-Eure

A La prise en compte et l'articulation du PLUi avec les documents d'urbanisme

L'Agglo Seine-Eure est concernée par les objectifs et orientations de plusieurs documents supra-communaux :

- la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'estuaire de la Seine
- le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) Seine-Eure Forêt de Bord
- le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du Bassin Seine-Normandie
- le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) de l'Iton
- le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) et sa déclinaison territoriale le Plan Climat Energie Territorial (PCET) de la Communauté d'Agglomération Seine-Eure

- le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)
- le Plan Régional de l'Agriculture Durable (PRAD)
- le Plan Pluriannuel régional de développement forestier (PPRDF)
- le Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI) du Bassin Seine Normandie

<i>Documents</i>	<i>Date</i>	<i>Lien hiérarchique</i>
<i>DTA de l'Estuaire de la Seine</i>	Approuvé le 10 juillet 2006	
<i>SCOT Seine-Eure Forêt de Bord</i>	Approuvé le 14 décembre 2011	Compatibilité du PLUi avec le SCOT
<i>SDAGE Bassin de Normandie</i>	Arrêté le 20 décembre 2015	Compatibilité du PLUi avec le SDAGE
<i>SAGE de l'Itton</i>	Approuvé le 12 mars 2012	Compatibilité du PLUi avec le SAGE
<i>PCET Agglo Seine-Eure</i>	Adopté en décembre 2013	Prise en compte du PCET par le PLUi
<i>SRCE</i>	Approuvé le 13 octobre 2014	Prise en compte du SRCE par le PLUi
<i>PRAD</i>	Arrêté le 5 avril 2013	
<i>PPRDF</i>	Arrêté le 27 mars 2012	
<i>PGRI</i>	Arrêté le 7 décembre 2015	Compatibilité du PLUi avec le PGRI
<i>Documents</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Orientations</i>
<i>DTA de l'estuaire de la Seine</i>	- Renforcer l'ensemble portuaire normand dans le respect du patrimoine écologique des estuaires - Préserver et mettre en valeur le patrimoine naturel et les paysages, prendre en compte les risques - Renforcer les dynamiques de développement des différentes parties du territoire	Quatre orientations relatives : - à l'armature urbaine, aux espaces stratégiques et à l'aménagement - aux déplacements et aux transports - aux espaces naturels et paysagers - au littoral, à son proche arrière-pays, aux modalités d'application de la loi littoral
<i>SCoT Seine-Eure Forêt de Bord</i>	Le SCoT identifie six défis : - Quelle cohérence de développement avec les territoires voisins de la Métropole de Rouen-Elbeuf ?	Les choix retenus pour établir les PADD et le SCOT : - Une planification inscrite dans les lois « Solidarités et renouvellement urbain » et « Urbanisme et Habitat »

- Comment accroître la production d'habitat sans accélérer ou favoriser l'étalement urbain ? - Comment renforcer le rayonnement et la structuration d'un territoire aux centralités indécises ? - Quels moyens pour rapprocher et diversifier l'offre économique des besoins locaux en matière d'emploi ? - Quel nouveau modèle d'organisation du territoire pour équilibrer la part modale du déplacement automobile ? - Quelles valeurs environnementales adopter pour la mise en œuvre du développement durable ?	- Affirmer son rang et son rôle dans l'espace régional rouennais - La satisfaction des besoins d'habitat et l'engagement pour la mixité sociale et fonctionnelle comme facteurs d'équilibre du territoire - Une utilisation économe et équilibrée des espaces, la maîtrise des besoins de déplacement et de circulation automobile, la préservation des ressources naturelles et paysagères la prise en compte des risques et des nuisances
--	---

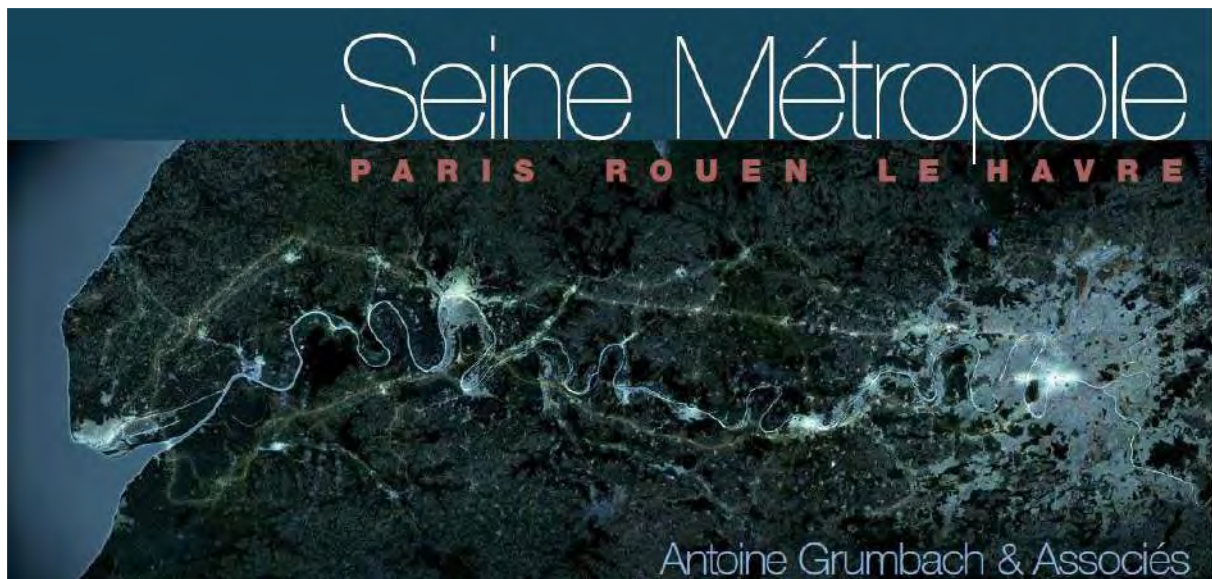
B Les documents d'urbanisme communaux

Au moment de l'élaboration du PLUiH, 19 communes de l'agglomération sont couvertes par un plan local d'urbanisme (PLU), 15 par un plan d'occupation des sols (POS), 2 par une carte communale, tandis que la commune de Connelles est sous le régime du Règlement National d'Urbanisme (RNU). Les plans locaux d'urbanisme n'intègrent pas les dispositions des lois « Grenelle de l'Environnement » avec lesquelles ils doivent se rendre compatibles pour le 1^{er} janvier 2017. La décision d'élaborer le plan local d'urbanisme intercommunal suspend la caducité des POS et la grenellisation des PLU qui restent en vigueur jusqu'à l'adoption du PLUiH.

1.3 Les bassins de vie du territoire

A Un territoire stratégique pour le développement d'un axe Paris-Rouen-Le Havre

Le projet métropolitain de l'Axe Seine, est apparu dans le cadre des réflexions sur le Grand Paris à partir d'une analyse du processus de coopération engagé depuis 2008. L'Axe Seine donne l'occasion de penser le développement de la métropole parisienne élargie à la vallée de la Seine. Ce projet présenté par Antoine Grumbach, intitulé « Seine Métropole », propose de mieux connecter Paris à la mer en affichant une ambition maritime, présentée comme indispensable à toute ville ayant des prétentions mondiales. Il s'agit de définir la vallée de la Seine en axe de développement majeur. La vallée de la Seine offre l'opportunité d'un développement métropolitain linéaire et multipolaire, associé à des espaces naturels d'une qualité exceptionnelle. Le territoire de l'agglomération en associant activités et identités paysagères prend toute son ampleur et développe un rôle stratégique dans cette dynamique.



B Un territoire support de la dynamique de développement rouennaise

Les complémentarités entre les dynamiques de développement du territoire de l'agglomération et de la métropole Rouennaise sont évidentes. Le territoire vient accueillir le développement de la métropole rouennaise située à 30 minutes et profite de son desserrement.

Dans le cadre de cette coopération interterritoriale, le territoire du SCoT accueille les zones d'activités de Pharma-Parc et d'Ecoparc qui comptent parmi les 14 sites-projets de développement économique de la zone d'emplois de Rouen.

Le bassin de vie s'étend sur deux aires urbaines articulées autour des villes centres Rouen et Louviers.

BASSIN DE VIE DE ROUEN

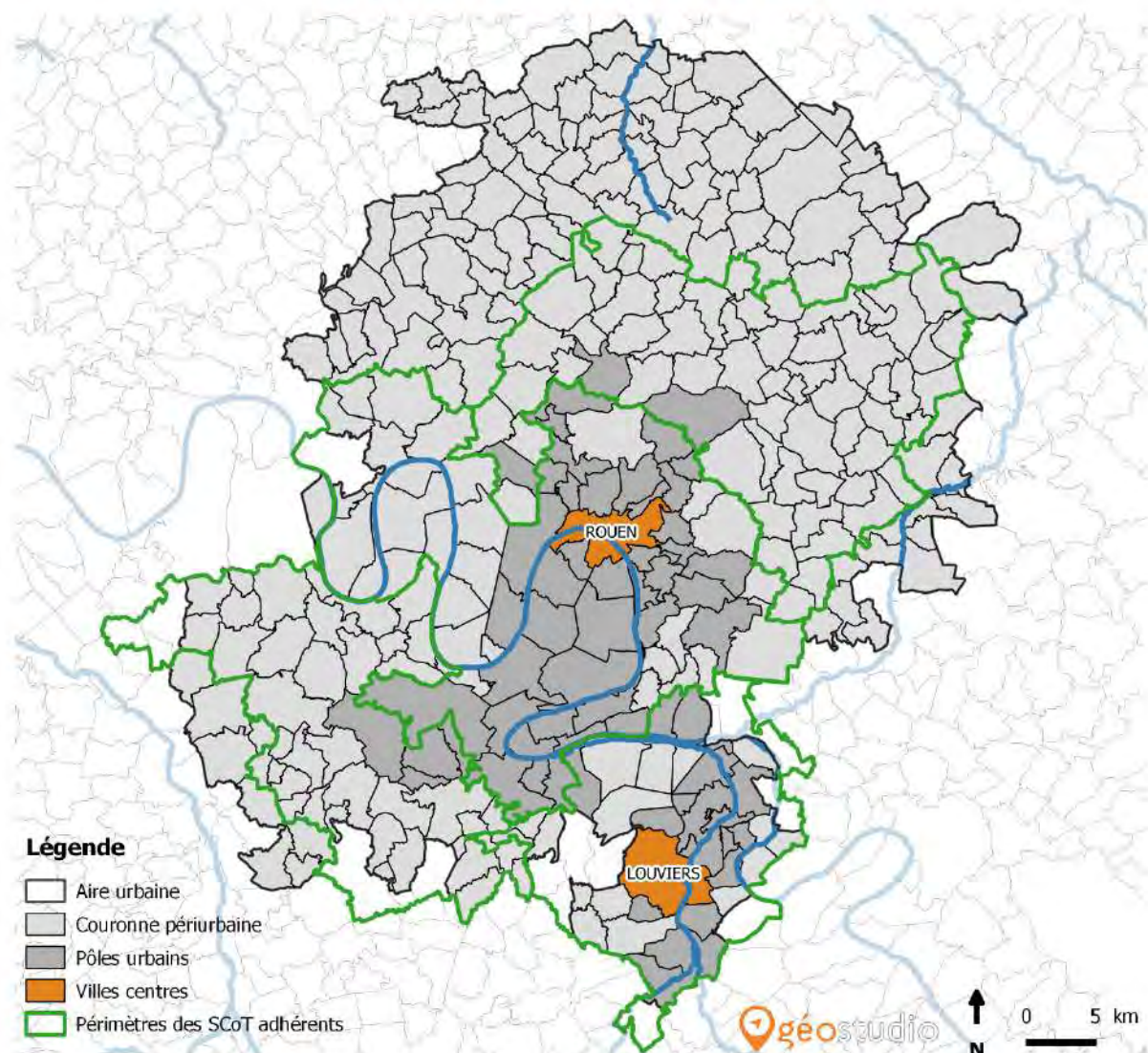


Figure 1a : Bassin de vie de Rouen (Source : IGN/INSEE)

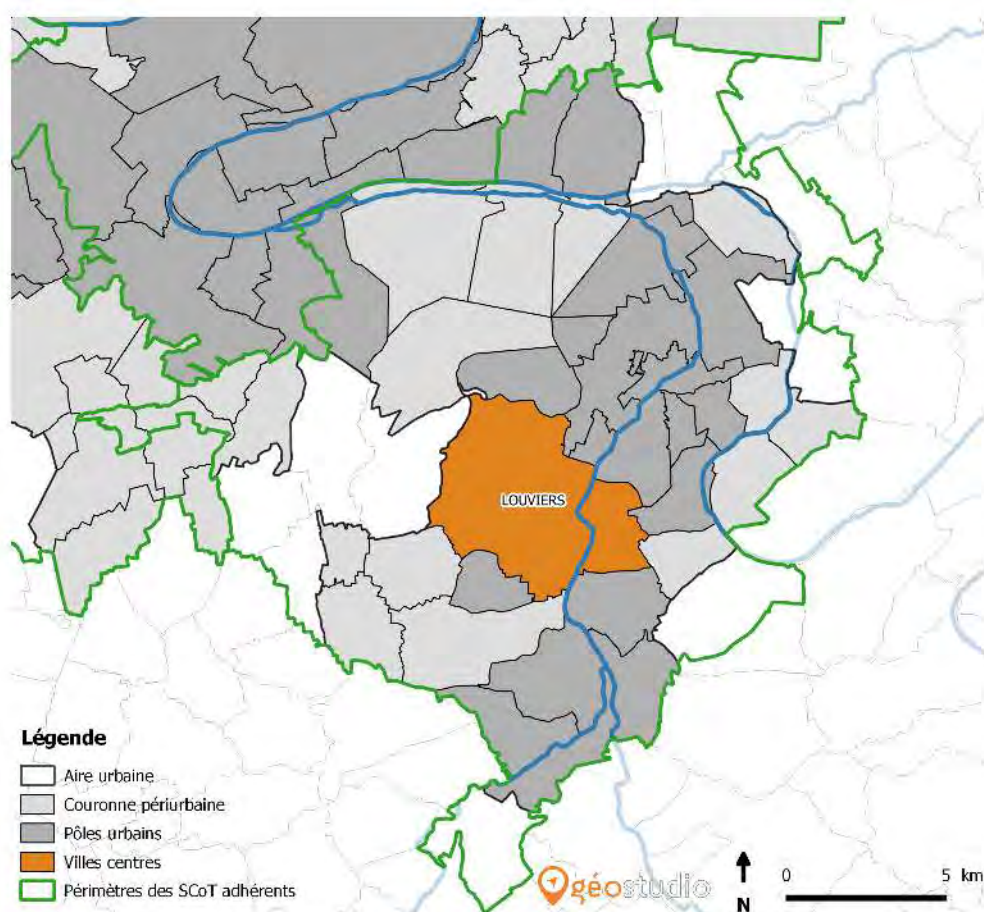


Figure 2b : Bassin de vie de Louviers (Source : IGN/INSEE)

Le territoire de l'agglomération Seine-Eure se structure donc de la façon suivante :

Aire urbaine de Louviers			
Communes	VILLE CENTRE	POLE URBAIN	COURONNE PERI-URBAINE
	Louviers	Léry	Porte-de-Seine
		Incarville	Poses
		Val-de-Reuil	Herqueville
		Le Vaudreuil	Andé
		St-Etienne-du-Vauvray	St-Pierre-du-Vauvray
		Vironvay	Crasville
		Pinterville	Surville
		Acquigny	Quatremare
		Amfreville-sur-Iton	Le Mesnil-Jourdain
		La Haye-le-Comte	
	Hors aire urbaine		
	Le Manoir		
	Pîtres		
	Amfreville-sous-les-Monts		
	Connelles		
	Heudebouville		
	La Vacherie		
	Surtauville		
	La Haye-Malherbe		
	Le Bec-Thomas		
	Saint-Cyr-la-Campagne		
	Saint-Didier-des-Bois		
	Saint-Germain-de-Pasquier		
	Vraiville		

Développement historique

1 Histoire du territoire et de sa conception

1.1 Un territoire construit autour de Louviers et de l'industrie drapière

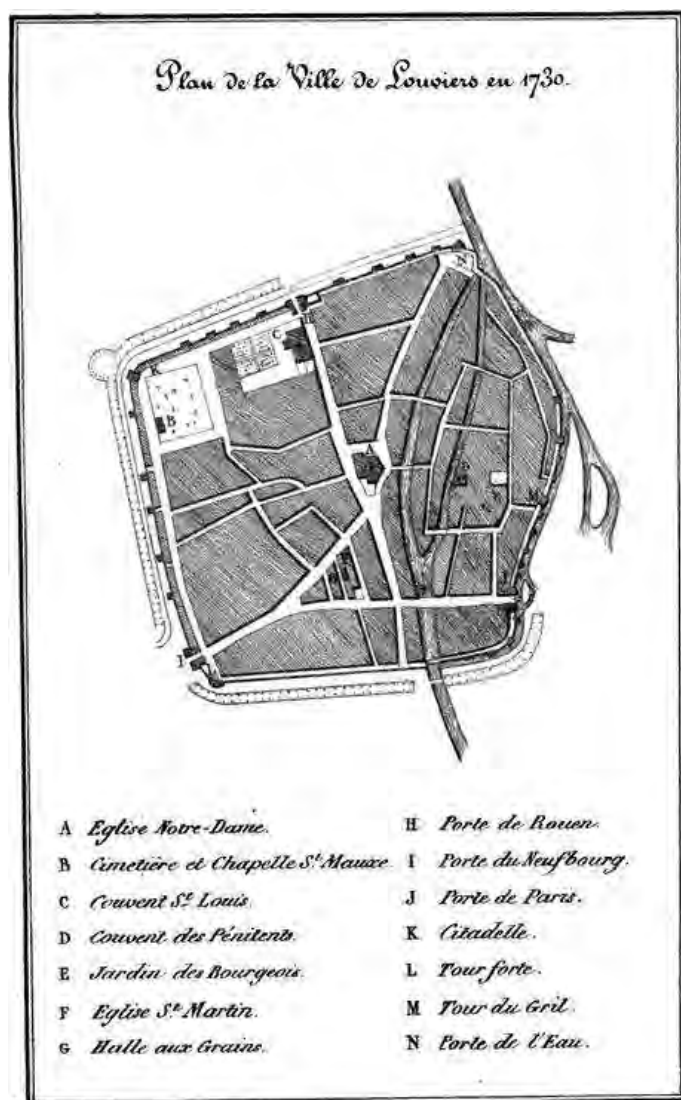


Figure 3 : Plan de Louviers en 1730 (Source : Essai historique sur Louviers, Paul Dibon, 1836)

Le territoire de l'Agglo Seine-Eure s'est développé en premier lieu autour de la ville de Louviers. La réalisation d'un axe urbain intégrant Val-de-Reuil s'est dessinée par la suite avec l'implantation de la ville nouvelle sur le territoire.

Louviers, ville historique se développa avec un réseau de canaux dont les origines datent de l'époque gallo-romaine. Ces canaux ont permis dès leur édification des liens entre la ville d'Evreux et le territoire de Louviers.

Louviers est une ville qui s'est développée sous l'archevêché de Rouen. Les archevêques Rouennais furent comtes de la commune entre 1197 et la révolution française. Au cours des premières années du XIII^{ème} siècle, est édifiée l'église Notre Dame.

La prospérité de la commune de Louviers se construit au XIV^{ème} siècle autour de l'industrie drapière ce qui engendre une augmentation de la population et un développement de son territoire. Cette industrie se développe avec l'utilisation des cours d'eau pour leur force motrice sur la commune puis avec l'apparition des métiers à tisser qui facilitent l'expansion de l'activité. Le rapport à

l'eau dans le processus usinier est encore très lisible dans le paysage avec notamment d'importants bâtiments implantés en bordure de rivière. Les greniers aérés par des ouvertures en anse de paniers témoignent également de cette activité. En parallèle, la culture du lin, fréquente dans la région, conduit à une architecture particulière : celles des ateliers familiaux de tissage de la batiste. L'activité drapière permet une prospérité jusqu'au milieu du XX^{ème} siècle, époque où Louviers compta le plus d'entreprises et d'ateliers.

Cette prospérité se refléta dans de multiples travaux : la suppression des anciens remparts, remplacés par des boulevards plantés, l'ouverture et pavage des rues, l'amélioration des écoles, du port, des ponts, de l'éclairage, la réalisation d'importants travaux à l'Hôtel de ville et à l'hospice, l'inauguration de la gare de chemin de fer.

La seconde guerre mondiale a durement frappé le patrimoine de Louviers qui a subi les bombardements liés à la bataille de France puis à la libération.

Louviers est une ville ouvrière qui après la guerre fut marquée par la reconstruction de nouveaux quartiers : Saint-Lubin, Saint-Germain, la Roquette, la Côte de Paris, Saint-Jean. La crise du textile dans les années 60 met fin à l'activité historique de la commune.

Le patrimoine religieux de la commune est remarquable avec notamment l'Eglise Notre Dame, classée monument historique depuis 1846. Le patrimoine civil témoigne également du rôle de la commune dans la vie administrative de la région avec la présence entre autre du palais de justice inauguré en 1896 et qui abrite le conseil des Prud'hommes, la maison du Parlement, où se réfugia le parlement de Normandie (ou parlement de Rouen) durant les guerres de religion. Enfin, le patrimoine industriel révélateur de l'activité drapière du territoire se distingue notamment par l'usine de Jean-Batiste Decrétot, première installation textile fondée vers 1780 ; le Moulin de Bigard, situé rue des anciens combattants d'Afrique du Nord sur le bras de Bigard de l'Eure ; successivement moulin à tan au XVIII^{ème} siècle, le moulin à foulon (coton) en l'an XIII, la filature de drap Jourdain-Ribouleau en 1824 (visitée par le prince Louis-Napoléon en 1849 et reconstruite après incendie en 1856), le grand moulin à blé (minoterie) de la famille Lair en 1890 (actionnée par roue à aube métallique, puis par électricité), l'usine vétérinaire en 1962 et enfin l'espace culturel municipal en 1978.

1.2 La construction d'un axe structurant autour du bipole Louviers – Val-de-Reuil

Val de Reuil est l'une des neuf villes nouvelles créées en France au début des années 1970. Elle a été créée ex nihilo en 1981 dans l'objectif d'assurer un meilleur équilibre, social, économique et humain dans les régions à forte concentration de population, en offrant des possibilités d'emploi et de logements ainsi que des équipements publics et privés. L'aménagement de la ville nouvelle a été confié à l'Établissement Public d'Aménagement de la ville nouvelle du Vaudreuil créé en 1972. Les rattachements territoriaux des secteurs de Val de Reuil ont créé des découpages administratifs complexes et ont fait apparaître des enclaves territoriales rendant complexe la lecture du territoire.

La ville est organisée selon le principe du « Plan de voirie en grille » qui permet de ne pas établir à l'avance l'emplacement des fonctions centrales. Cette méthode a été mise en place justement en réaction contre la rigidité de l'urbanisme fonctionnaliste. Son centre se caractérise par un urbanisme de dalle et elle dispose également d'un système de voirie orthogonal, dans lequel les rues se coupent à angle droit.

La première tranche du germe de ville est lancée en 1974, les premiers logements sont livrés en 1975, suivis rapidement par les commerces (1976), la gare (1978) puis la médiathèque (1981).

Les idées de séparations fonctionnelles de la charte d'Athènes, l'intégration des équipements dans les lieux de vie, les hauteurs modérées des logements collectifs permettant

aux habitants de conserver des repères visuels, la limitation de l'étalement urbain et le rapport proche à l'environnement ont constitué les bases de la conception du début de la ville nouvelle.

Les différents quartiers de Val-de-Reuil se sont constitués progressivement. Cependant, cette ville de près de 14 000 habitants s'est constituée en seulement 30 ans.

Comme la majorité des villes nouvelles, l'urbanisation de Val-de-Reuil, pour répondre à un souci de « développement rapide », s'est essentiellement appuyée sur des financements publics. Mais l'image d'une ville verticale est éloignée de la réalité : si 86 % des résidences principales correspondent à des logements locatifs sociaux, plus de la moitié du parc est constitué de logements individuels.

En relation avec l'histoire de la construction de la ville nouvelle et à la vocation de celle-ci, le parc est constitué de grands logements, destinés à l'accueil des familles que le développement économique était censé drainer.



Figure 4 : Zone commerciale sur dalle, Rue Grande



La ville de Val-de-Reuil a entamé un programme de renouvellement urbain qui a permis depuis 2001 sa réhabilitation et qui se poursuit actuellement avec la mise en œuvre d'un plan de renouvellement urbain lié aux politiques financées par l'ANRU (Agence Nationale pour le Renouvellement Urbain). Le projet ANRU a permis de mettre à jour les dysfonctionnements notamment de la dalle piétonne. Des actions ont été proposées afin de permettre une véritable requalification du germe de ville en résolvant les problématiques de démolition/rénovation et en proposant des modèles différents d'urbanisme pour insuffler une dynamique nouvelle à ces espaces.

Mis à part le cœur de ville, Val-de-Reuil s'est essentiellement développée sous forme d'habitat pavillonnaire. Les quartiers pavillonnaires restent très différents. On trouve des maisons de ville (individuel groupé) et des maisons individuelles.

Val-de-Reuil possède encore trois secteurs urbanisables à destination logement : le secteur de la ferme équestre, l'entrée de ville ouest autour de la place des 4 saisons et l'entrée de ville est entre la ville et la gare.



Diagnostic urbain

1 Morphologies urbaines

1.1 Organisation générale

La majorité des communes de l'agglomération ont des cœurs historiques aux architectures traditionnelles (briques, pans de bois, ...). Le développement de la ville s'est fait autour de l'église, avec une implantation des constructions en limite de rue, une architecture traditionnelle et mitoyenne et un bâti sous forme d'îlot. Les hauteurs de ces derniers sont souvent comprises entre le R+1 (rez-de-chaussée + étage) et le R+1+C (rez-de-chaussée + étage + combles aménageables), bien que quelques R+2 (rez-de-chaussée + 2 étages) soient aussi présents. Les villes de Pont-de-l'Arche et Louviers étaient dotées d'une enceinte urbaine fortifiée, aujourd'hui démolies mais dont la trace est toujours lisible dans le tissu urbain (présence de vestiges, de fossés...).

Les centres-villes rassemblent la majorité des commerces, ces derniers se situent au rez-de-chaussée, avec des logements en R+1. Les rues sont plutôt étroites, les parcelles des constructions sont de tailles et de formes irrégulières. Des places publiques animent ces centres-villes. Les cœurs de ville historiques sont souvent devenus très minéraux, construits à partir de matériaux locaux, faits de pierres et de pavés. Des espaces plus verts sont tout de même présents ponctuellement dans ces tissus urbains, comme à Louviers le long de l'Eure par exemple. Il est important de maintenir la présence du végétal, notamment des jardins.

Dans les secteurs de centre-ancien, il est important de noter l'alignement des constructions en limite d'emprise publique. Ce dernier fera l'objet d'un règlement, afin de conserver le caractère traditionnel de ces secteurs. Des linéaires seront ainsi identifiés dans le règlement graphique, sur lesquels il conviendra de suivre l'alignement en limite d'emprise publique.

A Val-de-Reuil, ville nouvelle

La commune de Val-de-Reuil affiche un urbanisme différent de celui observé sur l'agglomération. Elle fait partie des neuf villes nouvelles françaises créées dans les années 1960.

L'objectif de la Ville nouvelle était d'atteindre 100 000 habitants en l'an 2000. C'est l'atelier de Montrouge qui est chargé des études. Le concept de Germe de ville est retenu : un centre-ville de 4000 logements denses avec des commerces qui doit se développer dans les années qui suivent, notamment par l'action des habitants eux-mêmes. C'est un urbanisme sur dalle sur laquelle sont développées les circulations piétonnes, les circulations automobiles en pied et beaucoup d'équipements pour les futurs quartiers comme un théâtre, un cinéma et un supermarché. Cependant, la ville n'a pas connu la croissance attendue.



L'urbanisation de Val-de-Reuil est atypique à l'échelle du territoire. En effet, il n'y a pas de centre ancien, les commerces sont organisés dans la Rue Grande autour de la grande dalle béton. La majorité des habitations s'organise en logements collectifs ou en habitat groupé (densité élevée). Les secteurs pavillonnaires se situent quant à eux plutôt à la périphérie de la ville. Val-de-Reuil est organisé autour d'un schéma strict et très quadrillé. L'habitat y est dense, les parcelles sont petites et les constructions sont très souvent mitoyennes.

1.2 L'habitat

A Les maisons remarquables

Au XIX^{ème} siècle, avec le développement de l'industrie et l'arrivée du chemin de fer, des maisons cossues sont construites. Il s'agit de villas, liées au développement de la villégiature sur le territoire ou de maisons de maîtres. Ces constructions se distinguent d'abord par leur implantation dans de grandes parcelles clôturées. La maison est mise en scène, dans l'axe du portail, entourée de son jardin, souvent assez important. Les clôtures sont soignées, dans le même style architectural que la maison. Elles sont parfois en pierre de taille, mais principalement en briques, et le plus souvent dans un appareillage mixte brique/pierre, brique/silex. Les maisons de maître datent principalement du XIX^{ème} siècle ou début du XX^{ème}. Leurs couvertures sont souvent à quatre pans, principalement en ardoises et accompagnées de cheminées en briques. Les couvertures ont souvent été percées ultérieurement par des châssis de toits.

Ces constructions et leurs jardins créent une respiration végétale et participent à la qualité de l'espace public car le jardin est perceptible depuis l'espace public. Les clôtures sont plutôt composées d'un muret bas réhaussé d'une grille ou d'une haie.



*Figure 7 : Maison remarquable à Acquigny
(Source : Geostudio)*



*Figure 6 : Maison remarquable à Saint-Etienne-du-Vauvray
(Source : Geostudio)*

Les maisons de villégiatures, se sont développées à la fin du XIXème siècle et surtout au début du XXème siècle, surtout dans les communes bénéficiant d'un accès ou d'une vue sur la Seine. Elles ont souvent un appareillage mixte et beaucoup de modénatures inspirées du style régionaliste ou des nouveaux courants Art nouveau/Art Déco.



Figure 9 : Maison remarquable à Porte-de-Seine



Figure 8 : Maison remarquable à Pont-de-l'Arche

B Les maisons de bourg

Les centres anciens des communes moyennes et du pôle urbain sont composés d'un tissu plus dense organisé autour de places et le long des rues. Les maisons sont principalement mitoyennes dans le centre bourg, avec des jardins à l'arrière de la parcelle. Les toitures sont principalement à deux pans, parallèles à la rue. Les façades sont souvent enduites, avec une modénature en briques. L'enduit à faux-joints imitant la pierre est très présent sur le territoire. Les couvertures peuvent être en tuiles, souvent mécaniques ou en ardoises. Les maisons de bourg sont également souvent en pan de bois, apparent ou enduit. Ces constructions n'ont pas de clôtures.



Ces maisons n'ont pas toutes un intérêt architectural et patrimonial fort en elles-mêmes mais participent à la qualité du tissu urbain et à l'ambiance de la rue.



Figure 11 : Maison de bourg au Vaudreuil



Figure 10 : Maison de bourg à Saint-Pierre-du-Vauvray

C L'habitat pavillonnaire

L'habitat pavillonnaire fait l'objet d'opérations d'ensemble dans la plupart des cas, dans les couronnes périurbaines des villes. On retrouve ce schéma sur l'ensemble de l'agglomération, où l'on distingue clairement le centre ancien des secteurs d'habitat alentours. Ce mode de développement de la ville est très consommateur d'espace, les maisons sont implantées en milieu de parcelles, laissant beaucoup d'espace au jardin entourant l'habitation. En limite d'emprise publique, les clôtures sont constituées de grillages, de haies ou des deux à la fois. Les rues de ces lotissements sont généralement pourvues de places de stationnement de part et d'autre de la voirie, afin d'accueillir des visiteurs. L'habitat pavillonnaire peut également constituer de l'habitat diffus, lorsque les maisons sont construites au coup par coup le long des routes.



Les pavillons du territoire ont souvent un enduit clair, une toiture à deux pans. On trouve quelques toitures terrasses.

Le territoire compte beaucoup de lotissements ou pavillons isolés datant de la deuxième moitié du XXème siècle. Ces constructions vont faire l'objet de réhabilitation dans les années à venir, notamment pour l'amélioration thermique. L'isolation par l'extérieur peut être recherchée quand elle est possible techniquement, mais son développement doit être encadré pour assurer la qualité des finitions et l'intégration de la surépaisseur en façade, notamment dans le cas de bâti mitoyen.

Les panneaux solaires doivent également être installés avec recherche, notamment sur des bâtiments anciens, en centre bourg, tout en sachant qu'ils sont interdits sur les bâtiments protégés par le PLUiH en application de l'article L.151-19 du Code de l'urbanisme.



Figure 15 : Clôture pleine à La Haye-le-Comte



Figure 13 : Panneaux solaires à Andé



Figure 14 : Maison avec isolation par l'extérieur à La Haye-le-Comte



Figure 12 : Lotissement à Igoville

La clôture est un aspect très important de l'ambiance urbaine et constitue la limite entre l'espace privé et l'espace public. Quand elle n'est pas très haute, elle permet à l'espace public de bénéficier des façades des constructions et de la végétalisation des terrains. Quand les murs sont hauts et pleins au contraire, elle crée une rupture avec l'espace public et une autre ambiance se dégage.

En ce moment, il y a une tendance au développement des matériaux opaques pour les clôtures, afin de répondre à une volonté des habitants de protéger leur intimité. Cependant, ces matériaux ne sont pas toujours mis en œuvre avec recherche et coupe la vue de manière



Figure 16 : Absence de clôture au Mesnil-Jourdain



Figure 17 : Clôture pleine maçonnée à Alizay

totale ou partielle sur les jardins et le végétal.

D L'habitat groupé

D'une densité plus élevée que les quartiers pavillonnaires, les secteurs d'habitat groupé résultent également d'opérations d'aménagement d'ensemble. La différence de forme urbaine se trouve dans le fait que les habitations sont cette fois-ci implantées en limite de rue et sont mitoyennes, ce qui limite l'intimité des habitants et accentue l'impression de densité bâtie. Des places de stationnement sont situées devant les habitations. Dans un secteur d'habitat groupé, on peut également voir des logements en petits collectifs, comme à Saint-Pierre-du-Vauvray.



Figure 18 : Logements groupés contemporains à Val-de-Reuil



Figure 19 : Logements groupés et collectifs à Saint-Pierre-du-Vauvray

E L'habitat collectif

Dans les années 1970, pour faire face à la crise du logement notamment, le collectif s'est développé en nombre. Ce mode d'habitat vise une densité forte. Ces logements sont implantés autour des centres-villes, dans la couronne périurbaine. Ils sont la plupart du temps organisés en grands ensembles, implantés en milieu de parcelle. Cette configuration permet de créer des espaces de parkings ainsi que des espaces publics près des immeubles. Cependant, les enjeux de lutte contre l'étalement urbain impliquent également que certains petits collectifs soient construits dans le tissu urbain central, comme la Résidence de l'Arche à Louviers par exemple. Sur l'agglomération Seine-Eure, la hauteur de ces ensembles collectifs oscille entre 4 et 5 étages. A noter que ces logements en grand collectif vieillissent mal et reflètent l'image de la crise traversée par la politique de la ville ces dernières décennies. C'est pour cela que les nouvelles opérations de logements collectifs sont désormais menées sur de plus petits ensembles, afin d'être mieux intégrées à la ville.



Figure 22 : Logements collectifs en étalement urbain à Louviers
(Source : Geostudio)



Figure 21 : Logements collectifs en centre-ville de Louviers
(Source : Geostudio)



Figure 20 / Logements collectifs à Val-de-Reuil
(Source : Geostudio)

F Les corps de ferme et hameaux

Les corps de fermes sont particulièrement présents sur le territoire et témoignent d'une activité agricole forte, qu'elle soit actuelle ou passée. En effet, la majorité des communes de l'agglomération Seine-Eure sont des communes rurales, où l'activité agricole a toujours été importante. Les corps de ferme traditionnels sont généralement constitués de plusieurs bâtiments, alignés en limite de rue et sur les limites séparatives. Ils disposent de grandes cours intérieures, cachées depuis la rue. Ces bâtiments constituent dès lors un enclos par leurs façades pleines et les clôtures en pierres qui les accompagnent, le tout sur de grandes parcelles.

Les fermes sont plutôt présentes dans les villages et les hameaux du territoire, même si on peut en trouver aussi aux abords du pôle urbain, comme en entrée de ville de Louviers.

Les fermes du territoire sont de plusieurs types. Les plus anciennes sont classiquement dans le centre du village, qui s'est ultérieurement étendu. Les fermes sont toujours composées de plusieurs bâtiments, organisés autour de la maison d'habitation. Le terrain autour des bâtiments est quasiment toujours clôturé, souvent par un mur en maçonnerie assez haut, ou parfois par les bâtiments eux-mêmes.

On trouve également de grandes exploitations, souvent isolées avec un terrain clos de très grande taille avec beaucoup de bâtiments annexes (Louviers, Saint-Pierre-du-Vauvray, Quatremare, ...).

L'enjeu de ces fermes souvent très anciennes et qui participent à la qualité de l'ambiance du village est de les restaurer et de leur trouver un nouvel usage quand l'activité agricole s'arrête.



Figure 23 : Ferme à Quatremare



Figure 24 : Corps de ferme à Terres-de-Bord

Le pan de bois est très présent dans l'architecture des fermes du territoire. Il est souvent utilisé en complément d'autres matériaux. Les bâtiments agricoles sont traditionnellement des bâtiments utilitaires pouvant évoluer en fonction des usages agricoles. Les fermes du territoire sont principalement constituées de grands volumes hauts et larges, notamment pour le stockage des céréales.



Figure 26 : Mur de clôture en Bauge et pierres au Mesnil-Jourdain



Figure 25 : Mur de clôture maçonné en brique et moellons à Terres-de-Bord

1.3 Les équipements et zones d'activités

A Les équipements



Figure 28 : EHPAD à Pont-de-l'Arche



Figure 27 : Musée de Louviers



Figure 29 : Siège de l'Agglo Seine-Eure à Louviers

Une architecture contemporaine de qualité est très présente sur le territoire de l'agglomération et doit être encouragée. Elle s'inspire souvent d'éléments de l'architecture locale ou de l'histoire du territoire.

B Les zones d'activités

Les zones d'activités sont caractérisées par des bâtiments implantés sur de grandes parcelles. Les espaces de stationnement, les aménagements paysagers ou encore les dispositifs de gestion des eaux pluviales occupent une place importante et s'étalent fortement, si bien que les zones d'activités occupent une grande emprise sur le territoire. L'Agglo Seine-Eure abrite ainsi de nombreuses zones d'activités réparties sur le territoire, notamment les parcs d'activités Pharmaparc à Val-de-Reuil et Ecoparc à Heudebouville. Ces secteurs d'activités sont généralement situés à proximité des grands axes routiers (la D6154 pour Pharmaparc et l'A13 et le D6015 pour Ecoparc) et à une certaine distance des zones d'habitation afin de limiter l'impact sonore et visuel qu'elles peuvent engendrer pour le voisinage.

Les bâtiments des zones d'activités sont souvent des grands volumes traités en bardage métallique ou en enduit et la qualité du traitement architectural n'est pas toujours intégrée à la conception de ces bâtiments. Le rapport à l'espace public de ces bâtiments est essentiel à la bonne intégration dans le paysage. Les zones d'activités du territoire, par leur implantation, marquent souvent le lien entre l'espace urbain et l'espace agricole et sont souvent en entrée de ville.

Le choix des matériaux est important, notamment les couleurs si l'on veut minimiser l'impact de ces bâtiments dans le paysage. Le traitement des clôtures, des espaces verts et de la qualité architecturale doit être encadré pour assurer une bonne intégration.

2 Consommation de l'espace

2.1 Méthodologie

L'objectif consiste à mesurer la consommation foncière entreprise sur le territoire intercommunal lors des périodes 1999-2009 et 2009-2015. Pour cela, l'analyse s'appuie sur les résultats du Mode d'Usage de l'Espace (MUE) présentés par l'Agence d'Urbanisme des Boucles de Seine et Eure (AURBSE)

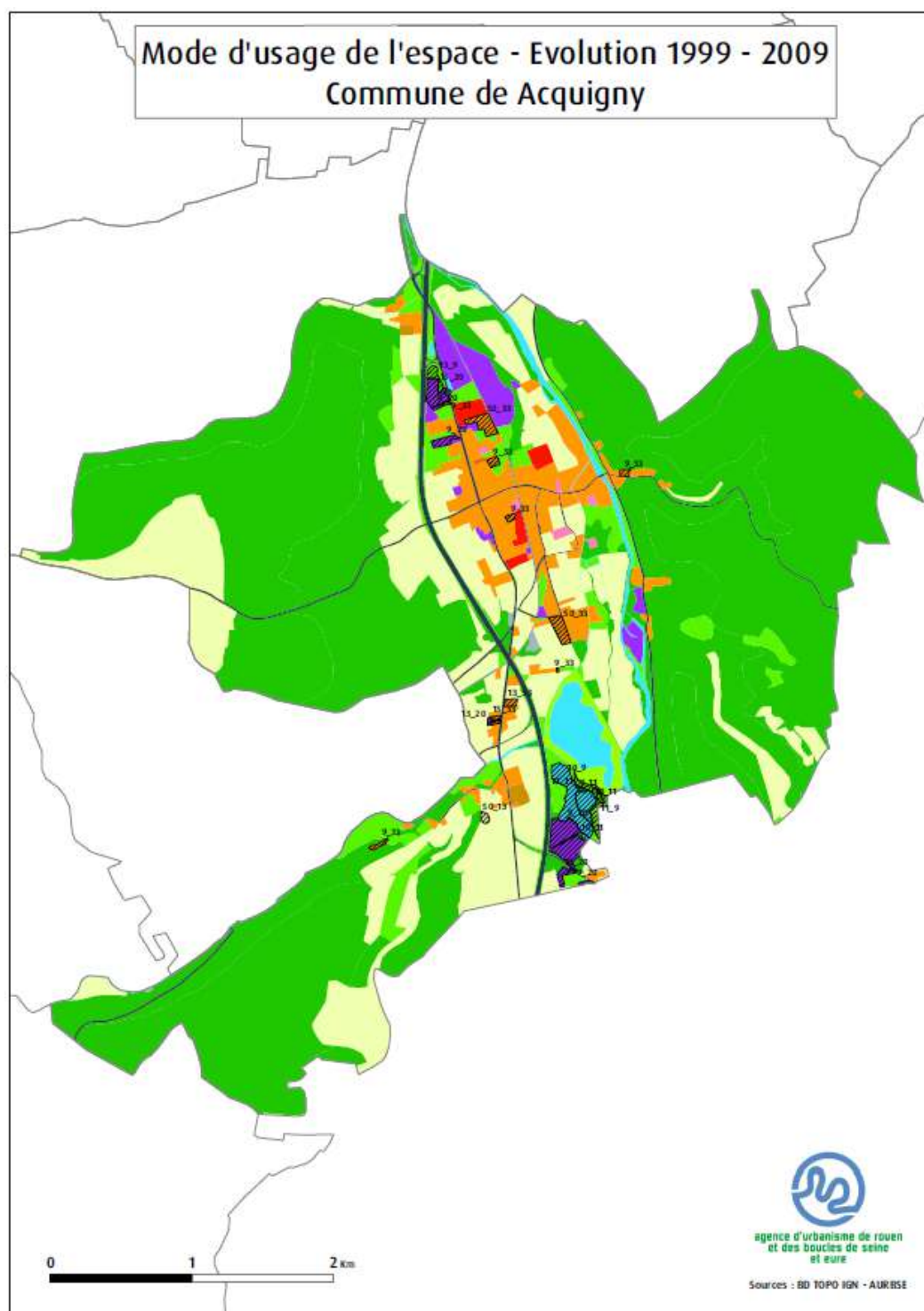
L'analyse effectuée consiste à prendre en compte les espaces naturels ou agricoles ayant été consommés pour de l'urbanisation sur ces deux périodes.

2.2 La consommation foncière de l'Agglomération Seine-Eure entre 1999 et 2009

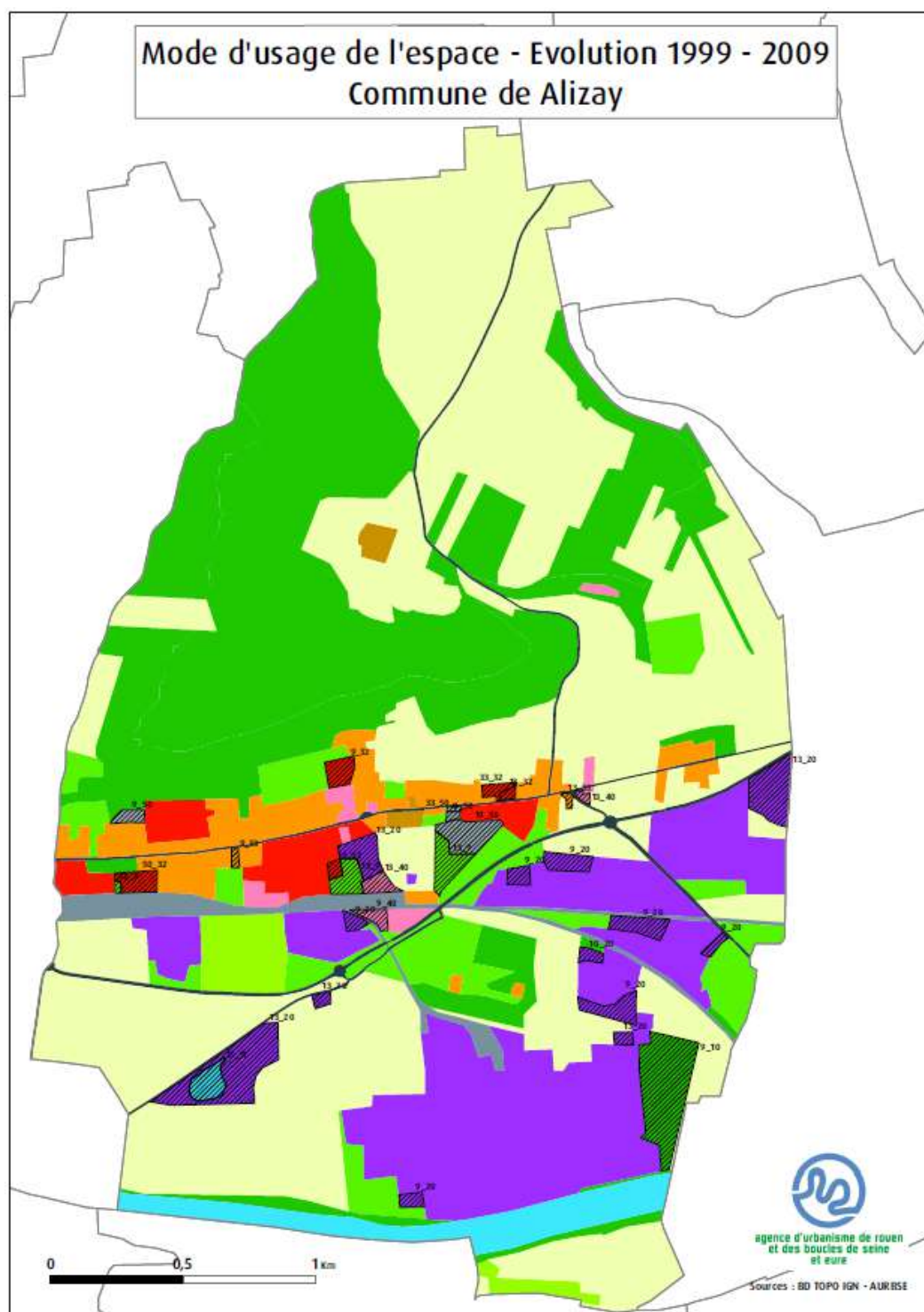
L'agence d'urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure a réalisé une analyse de la consommation d'espace par commune sur la période 1999 – 2009. Au total, 502,9 ha ont été consommés sur cette période, soit une moyenne de 45,7 ha/an (502,9 / 11).

Sont pris en compte les espaces naturels non agricoles non boisés (9), les espaces boisés (au moins 10% d'arbres) (10), les espaces aquatiques (11), les espaces de loisirs et d'agrément (12), les activités agricoles (sous toutes leurs formes) (13), les constructions en milieu rural (bâtiments agricoles, fermes, silos et bâtiments isolés agricoles) (14) ayant mutés en activités industrielles (20), centres commerciaux et supermarchés (21), ensemble d'habitats collectifs (31), habitats individuels denses (32) et peu denses (33), équipements publics ou privés avec leurs parkings (40), autoroutes, routes essentielles, échangeurs (42) et urbanisation en cours : friches commerciales ou industrielles (50).

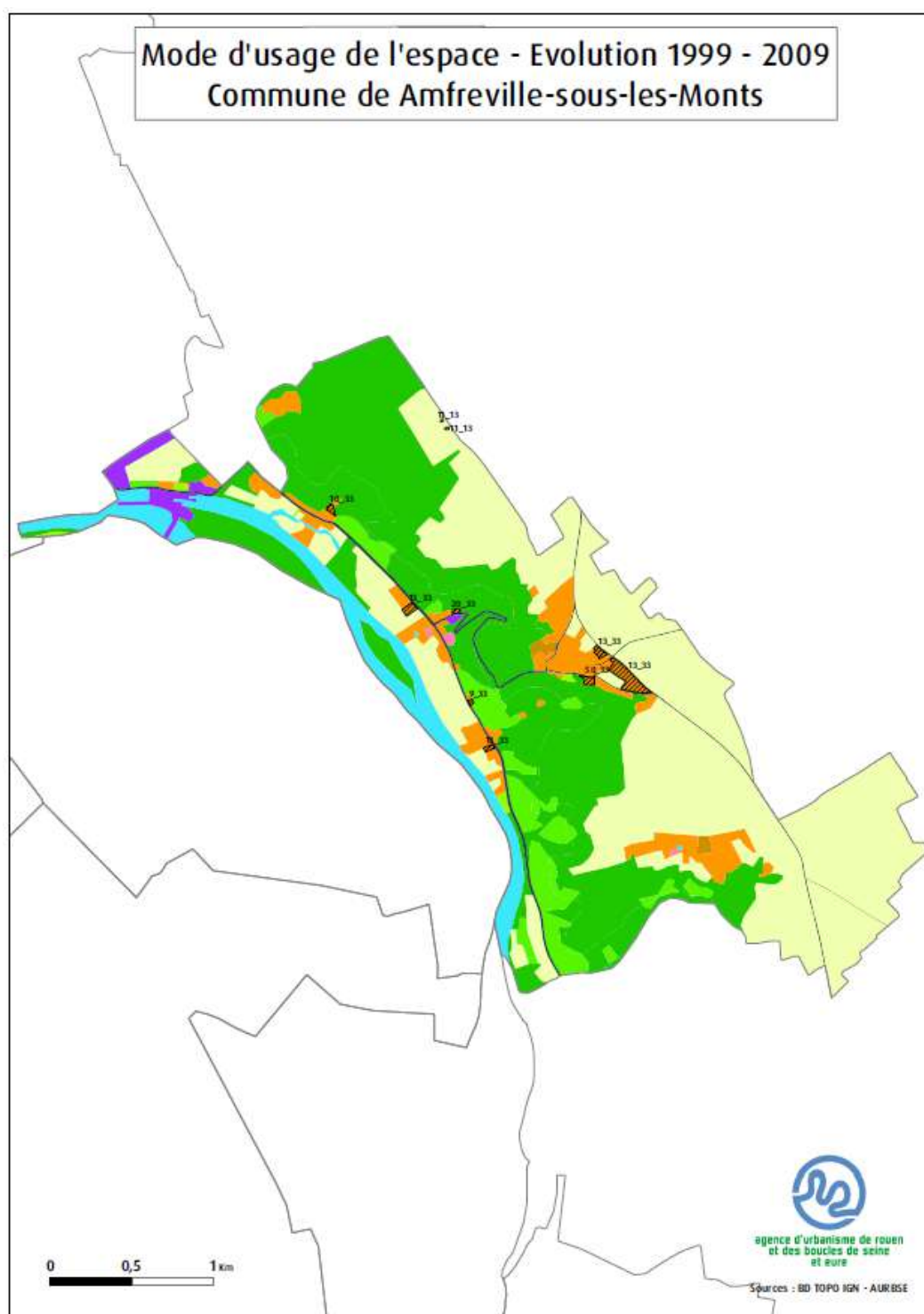
	1999/2009	20	21	30	31	32	33	40	42	43	50	TOTAL
Espaces naturels non agricoles non boisés	9	57,7	3,0		2,1	18,0	18,8	5,3	1,2		3,9	109,9
Espaces boisés (au moins 10% d'arbres)	10	54,4				0,7	5,5	4,0	2,8		13,2	80,6
Espaces aquatiques	11	1,7										1,7
Espaces de loisirs et d'agrément	12	1,2			0,3	1,0	1,9	1,5	0,9		1,5	8,3
Activités agricoles (sous toutes leurs formes)	13	134,3	0,7		3,7	23,9	67,5	8,6	1,4		49,1	289,3
Constructions en milieu rural (bâtiments agricoles, fermes, silos, bâtiments isolés agricoles)	14	0,5					10,0	0,6			1,9	13,1
TOTAL		249,8	3,7	0,0	6,1	43,6	103,7	20,0	6,4	0,0	69,7	502,9



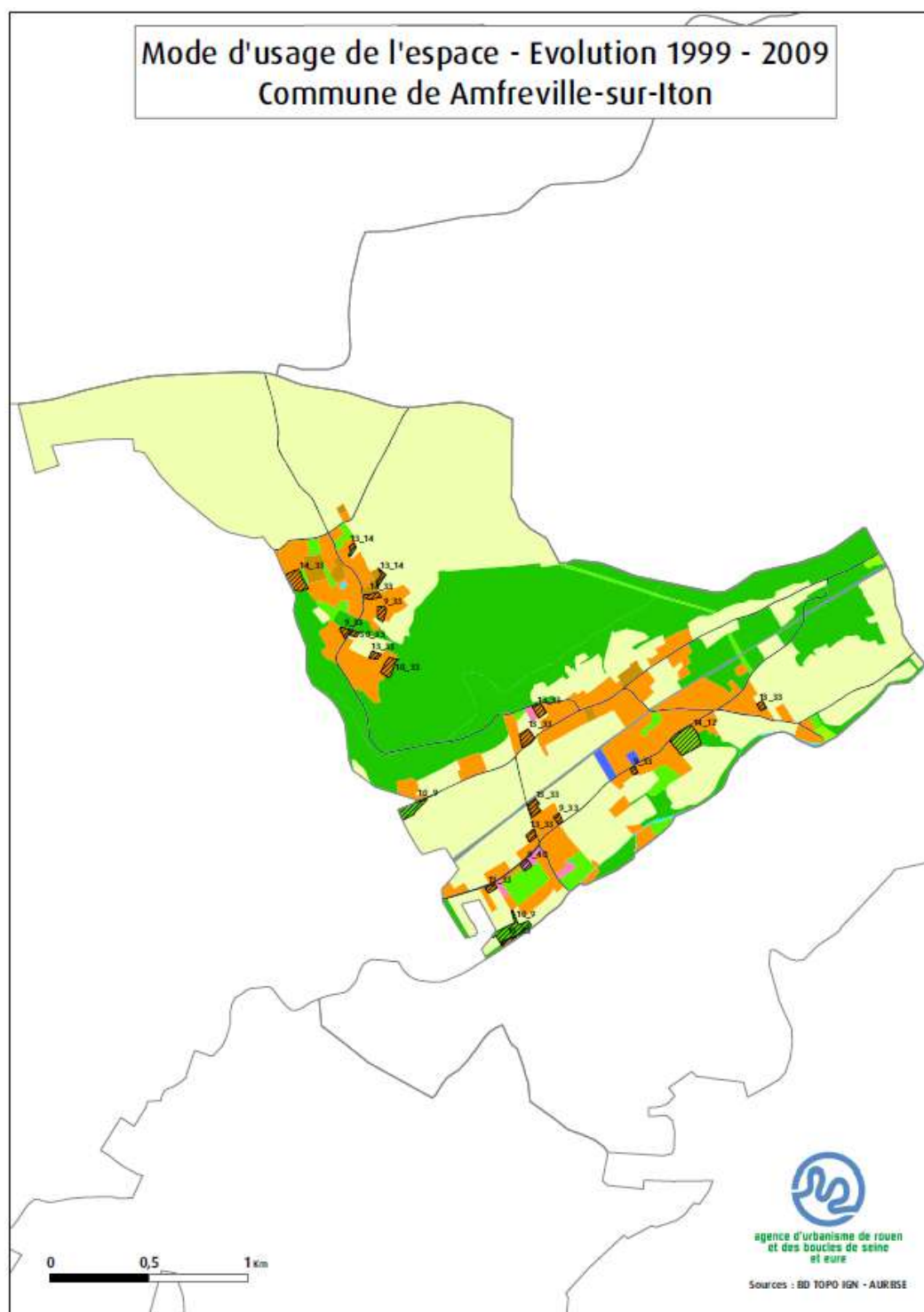
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9	7				1,52				8,52
10	0,57								0,57
11									0
12									0
13	2,35				0,74				3,09
14									0
	9,92	0	0	0	2,26	0	0	0	12,2



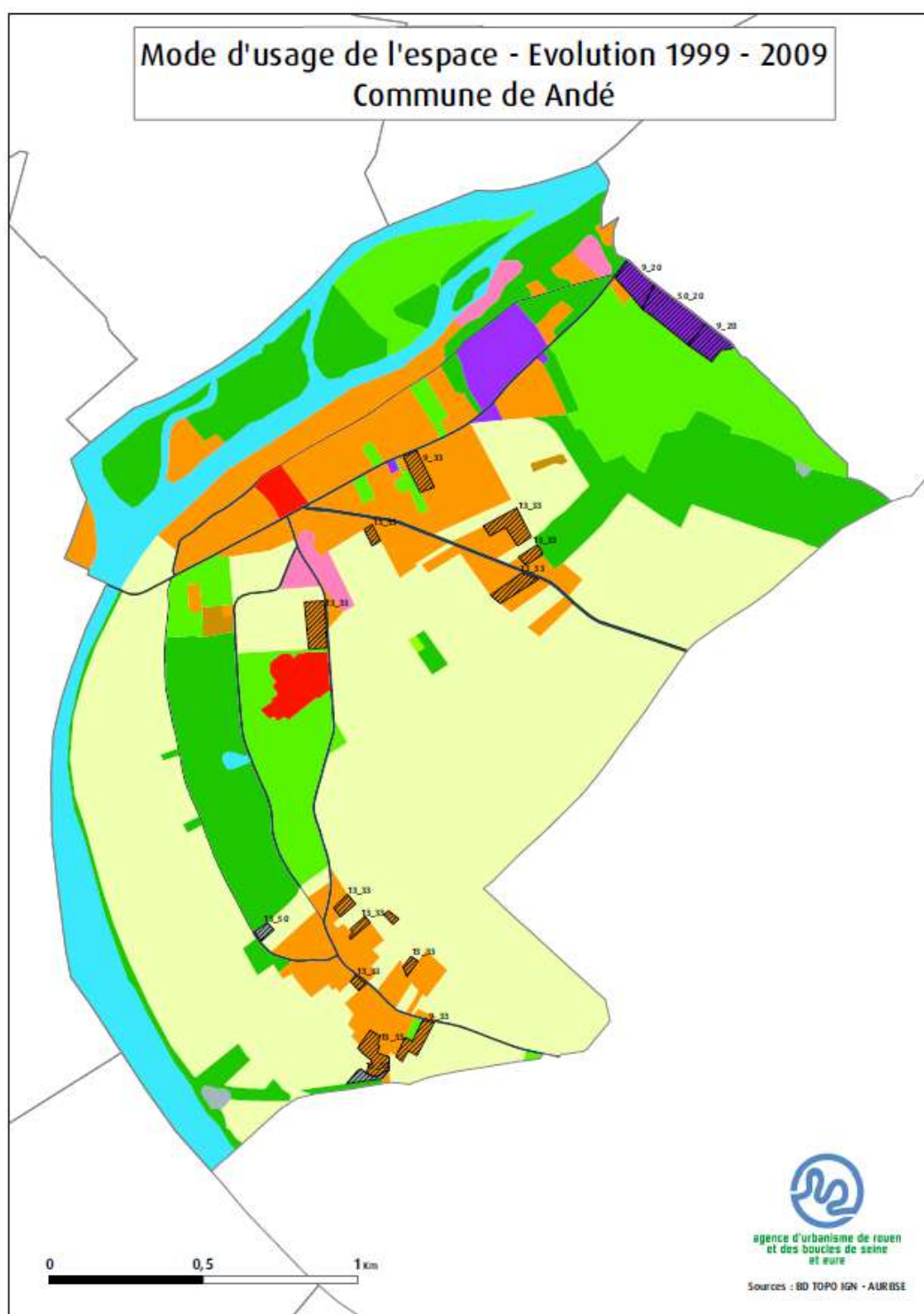
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9	5,71			1,02	0,2	0,58		0,7	8,21
10	0,42								0,42
11									0
12									0
13	10,99			0,54	0,17	0,92		2,21	14,83
14									0
	17,12	0	0	1,56	0,37	1,5	0	2,91	23,5



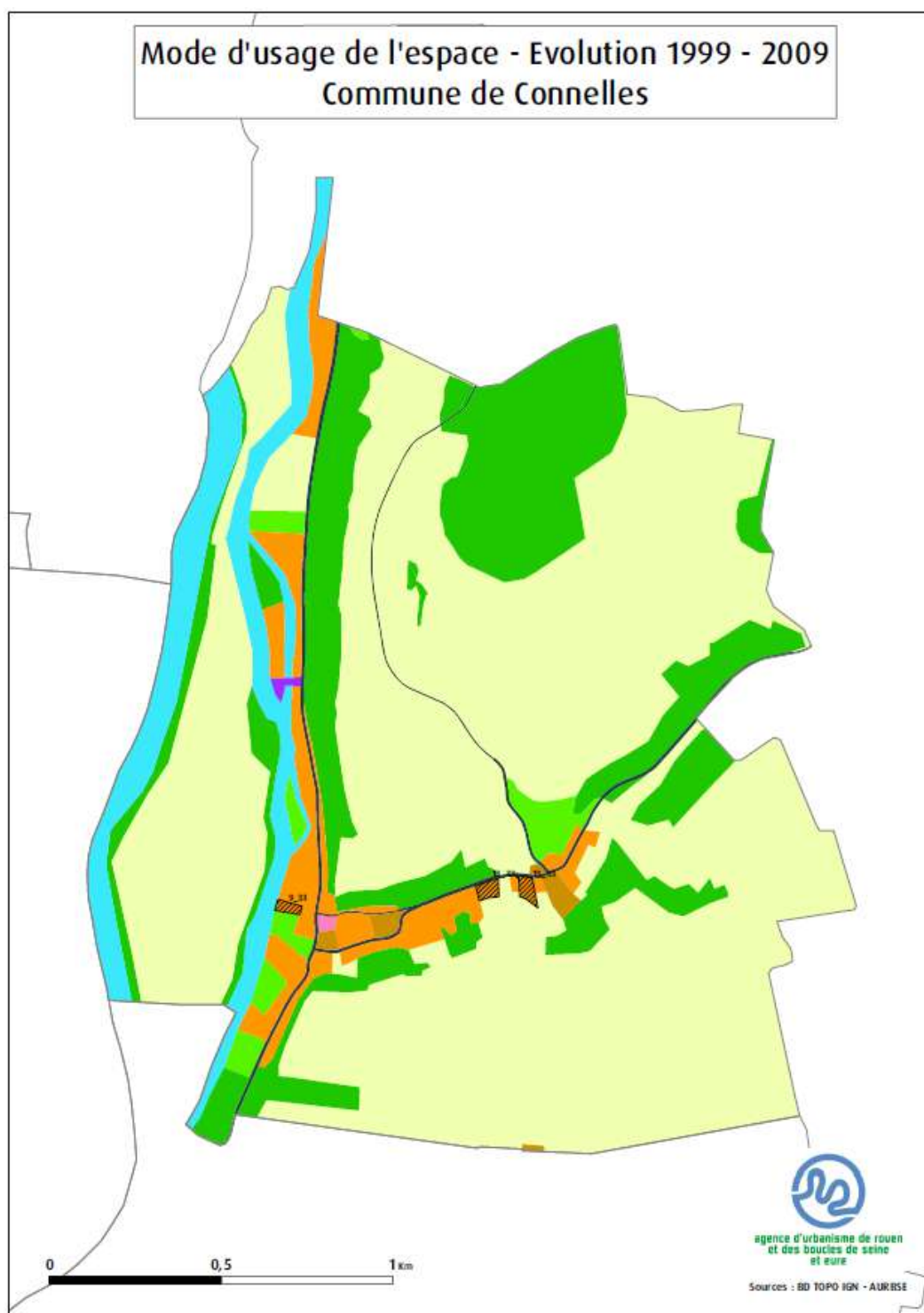
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9					0,08				0,08
10					0,21				0,21
11									0
12									0
13					2,92				2,92
14									0
	0	0	0	0	3,21	0	0	0	3,21



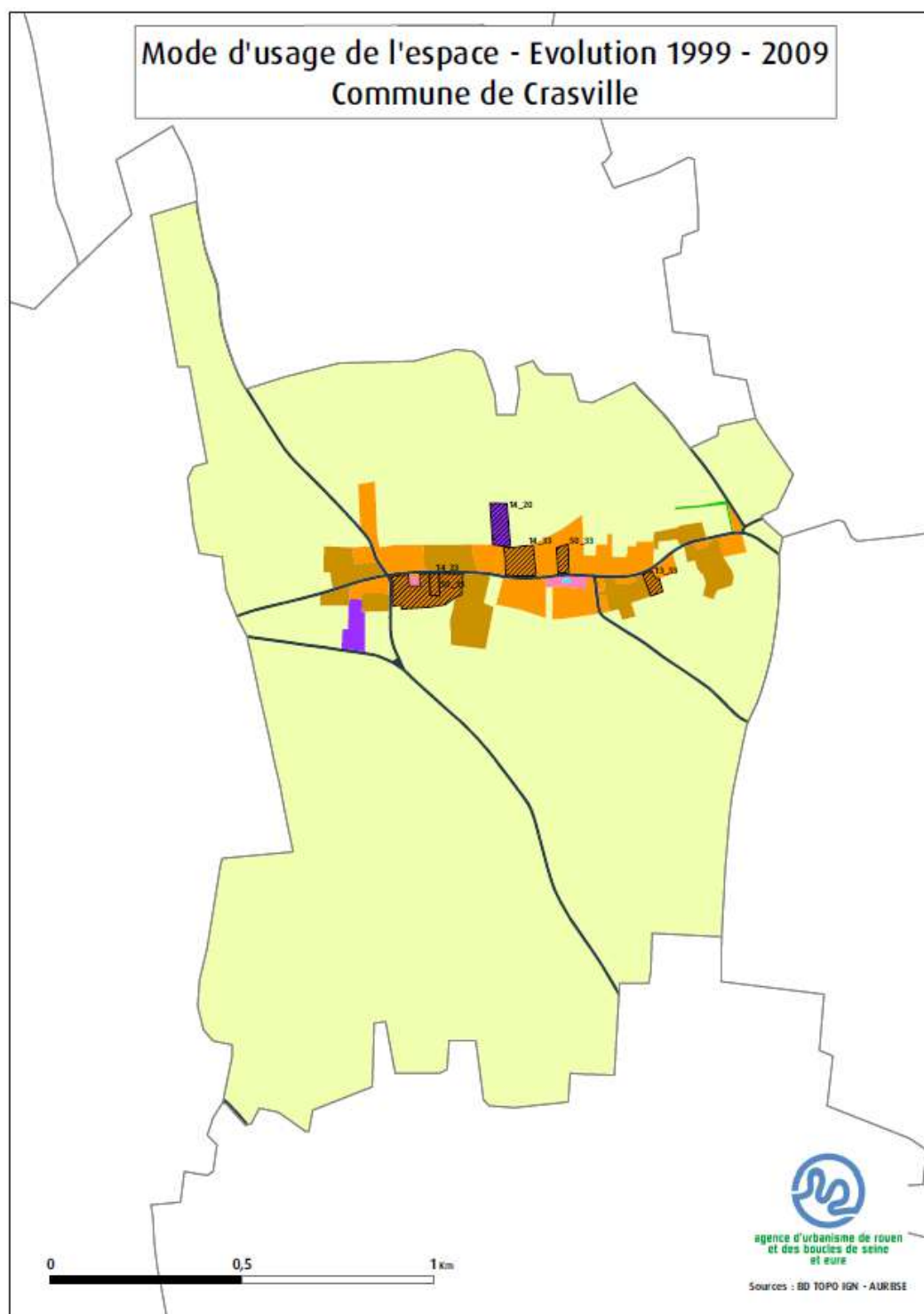
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9					0,67	0,18			0,85
10					0,62				0,62
11									0
12									0
13					1,67				1,67
14					0,95				0,95
	0	0	0	0	3,91	0,18	0	0	4,09



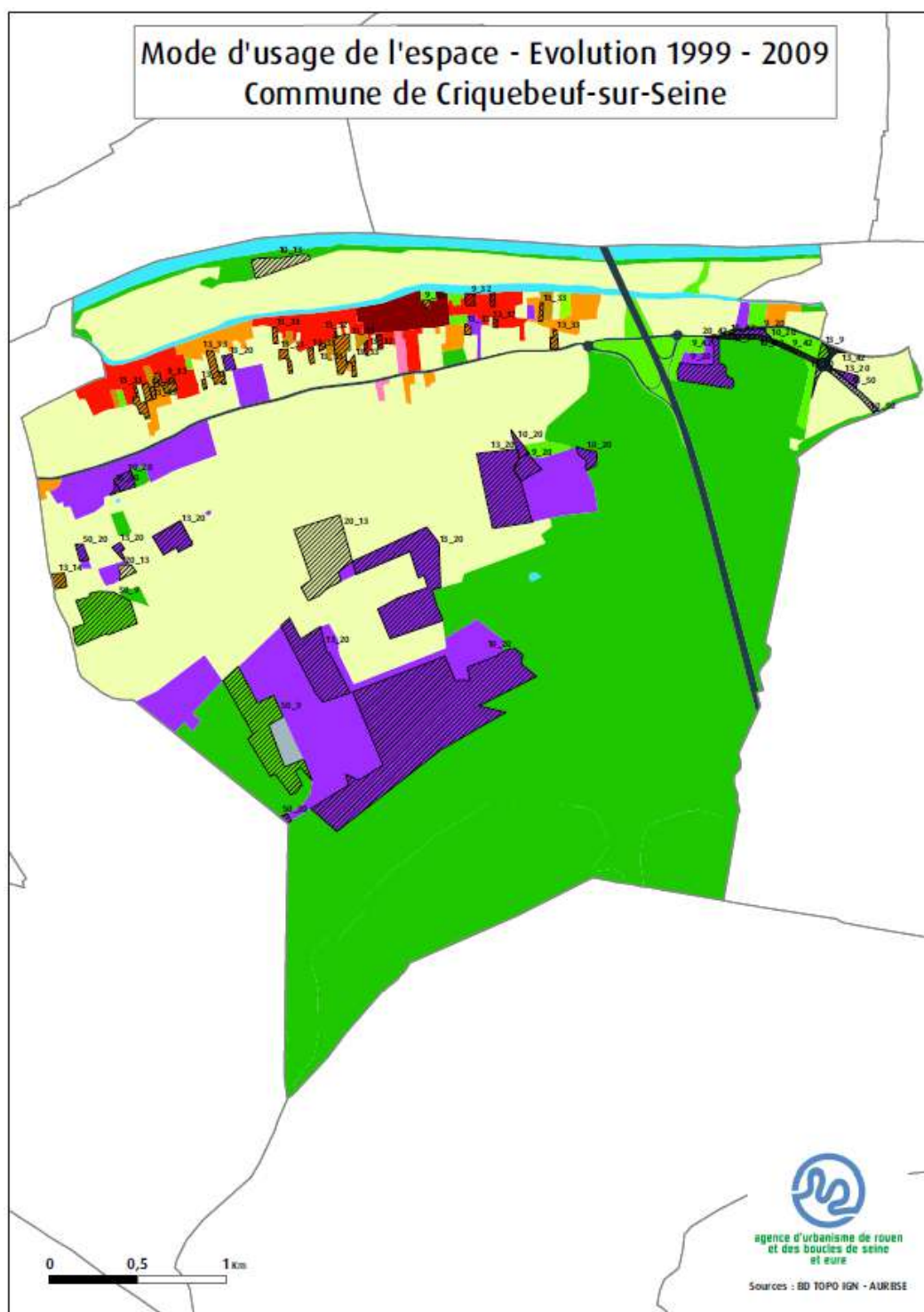
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9	1,86				1,24				3,1
10									0
11									0
12									0
13					4,49			0,45	4,94
14									0
	1,86	0	0	0	5,73	0	0	0,45	8,04



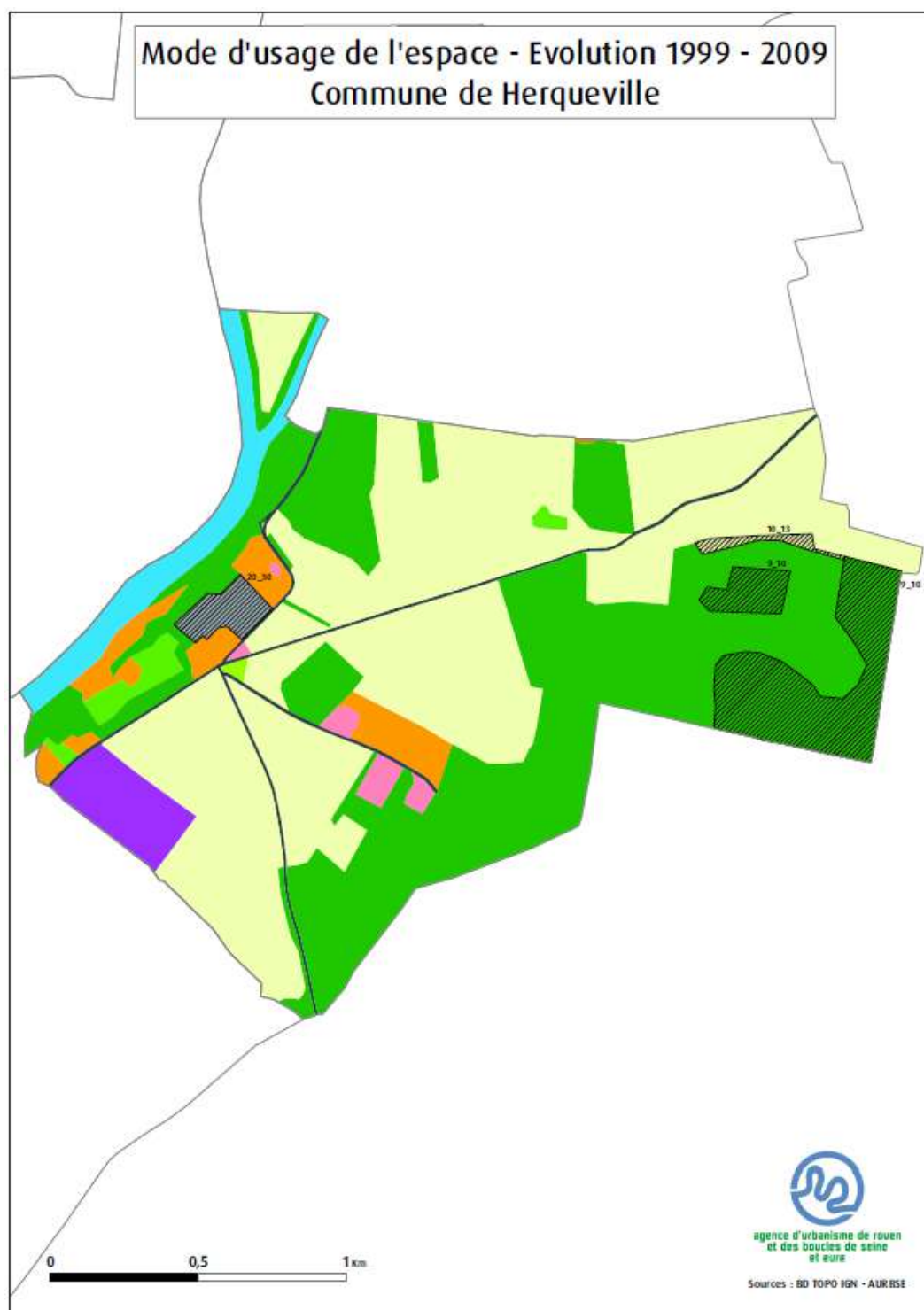
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9					0,22				0,22
10									0
11									0
12									0
13					0,62				0,62
14									0
	0	0	0	0	0,84	0	0	0	0,84



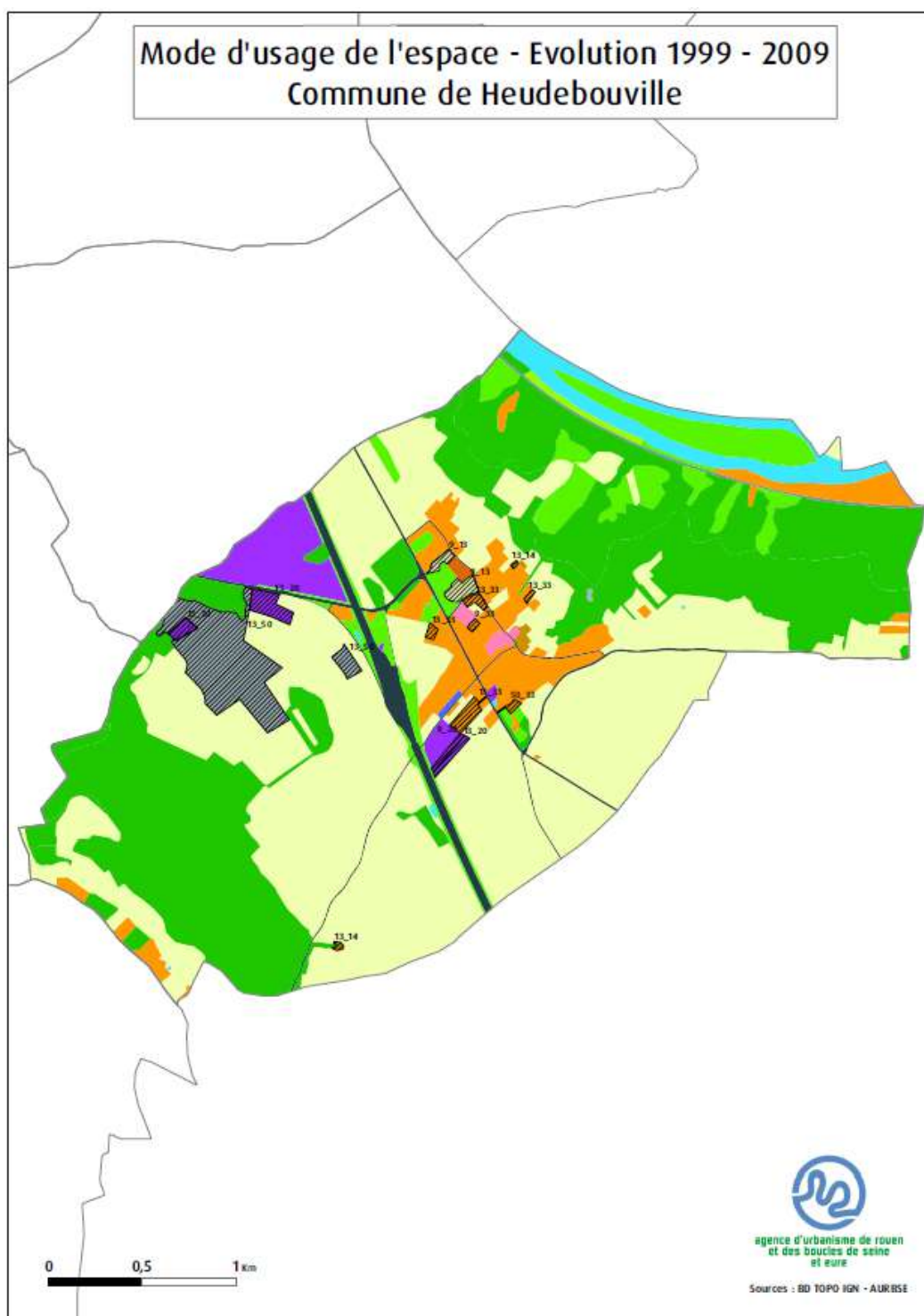
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9									0
10									0
11									0
12									0
13					0,2				0,2
14	0,51				1,82				2,33
	0,51	0	0	0	2,02	0	0	0	2,53



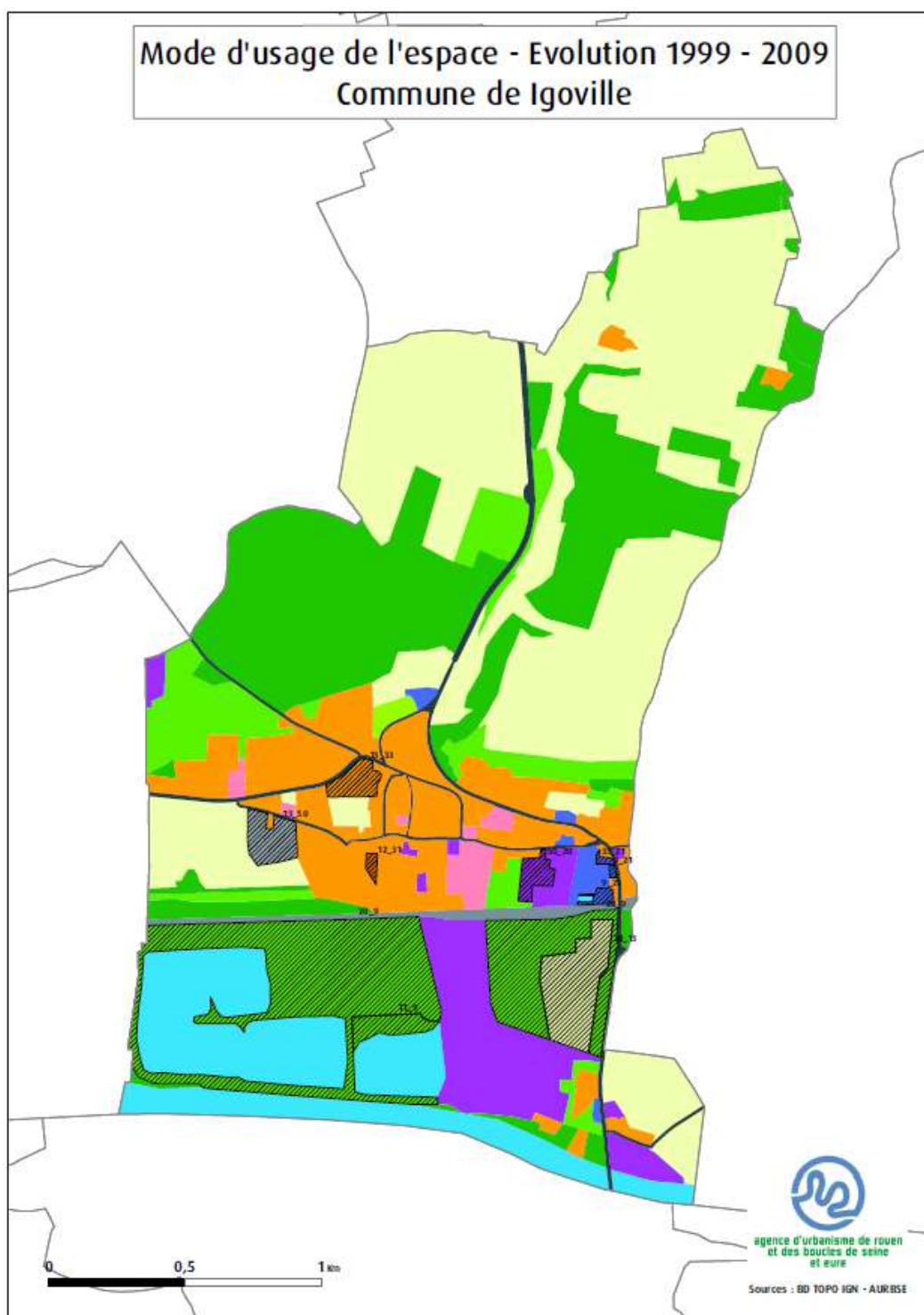
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9	5,16			0,57	0,97		0,7		7,4
10	48,63						0,8	0,07	49,5
11									0
12									0
13	34,63			0,55	5,72		0,83	1,13	42,86
14					0,17				0,17
	88,42	0	0	1,12	6,86	0	2,33	1,2	99,9



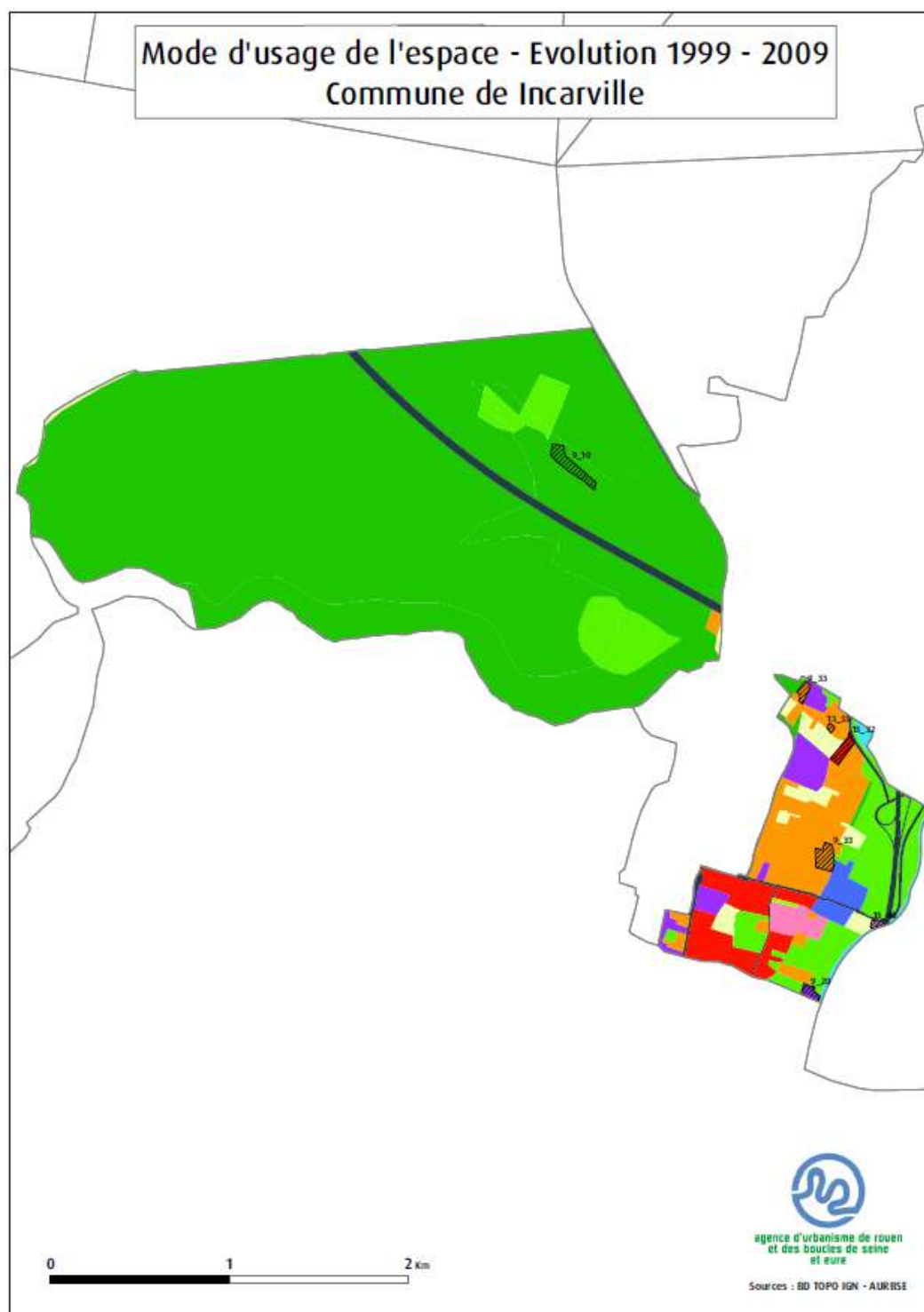
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9									0
10									0
11									0
12									0
13									0
14									0
	0	0	0	0	0	0	0	0	0



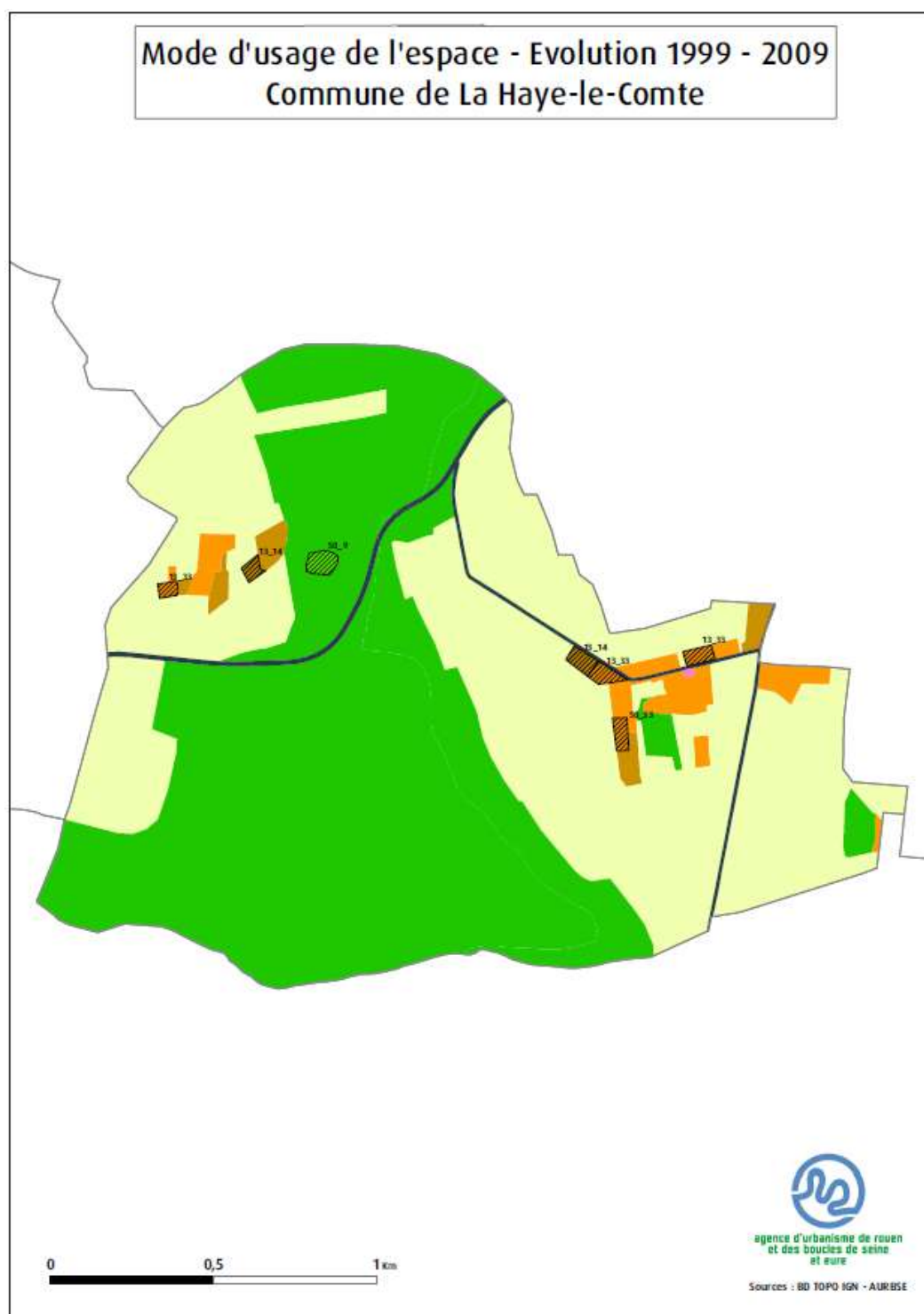
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9	0,61				0,23				0,84
10									0
11									0
12									0
13	4,05				2,51			25,25	31,81
14									0
	4,66	0	0	0	2,74	0	0	25,25	32,7



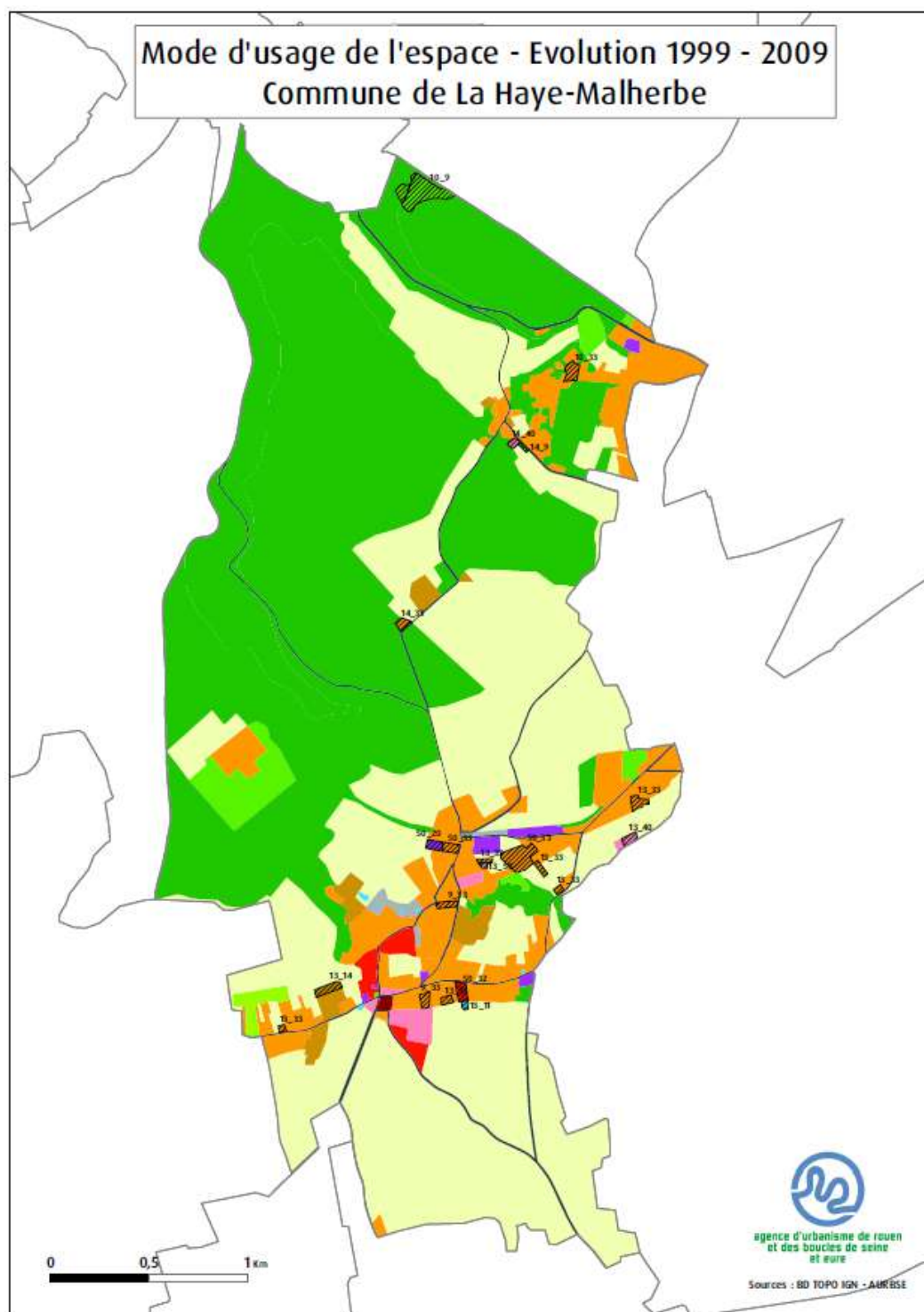
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9		0,6							0,6
10									0
11									0
12			0,34						0,34
13					1,91			2,93	4,84
14									0
	0	0,6	0,34	0	1,91	0	0	2,93	5,78



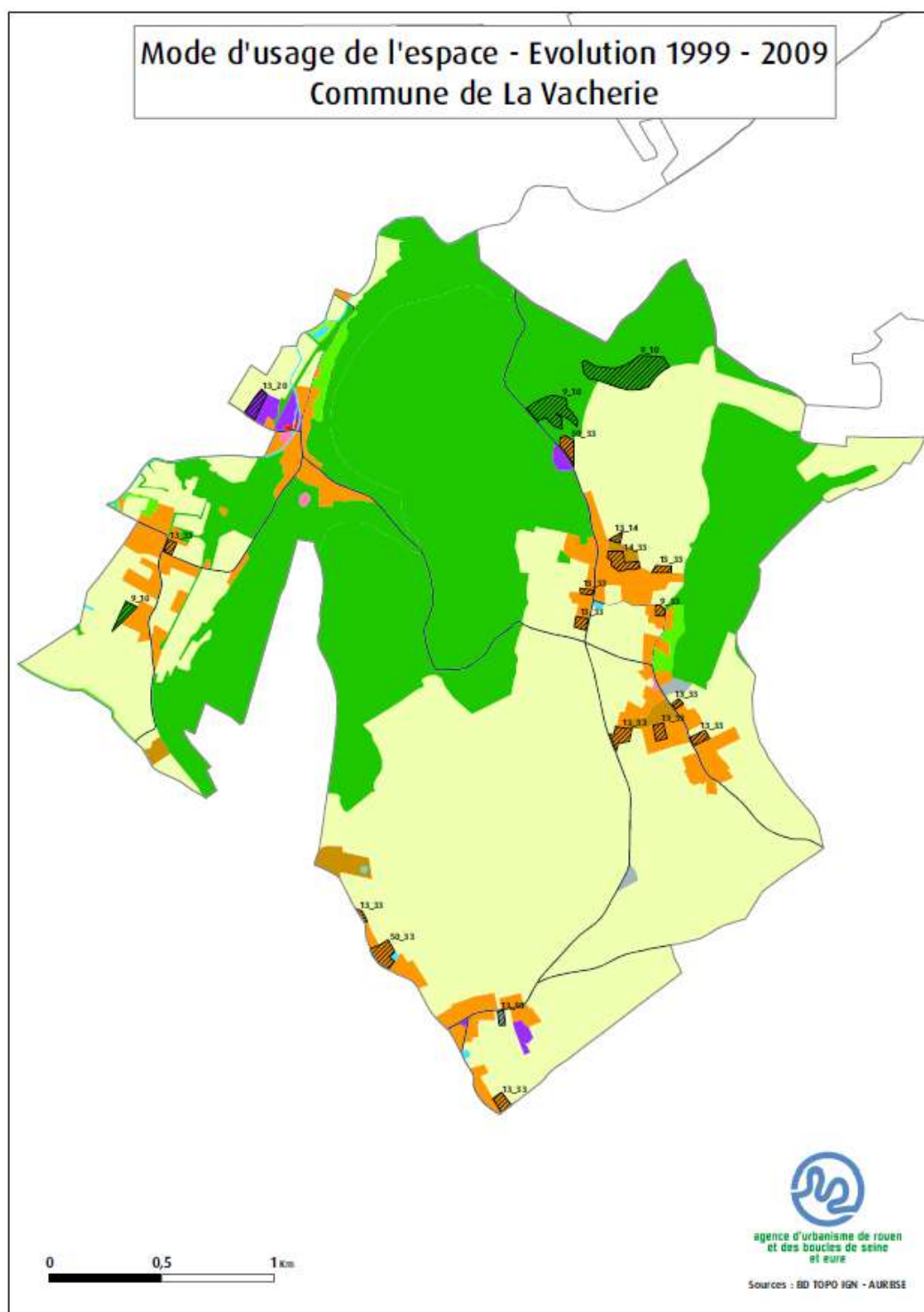
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9	0,55				1,81				2,36
10									0
11									0
12									0
13				0,87	0,13	0,21			1,21
14									0
	0,55	0	0	0,87	1,94	0,21	0	0	3,57



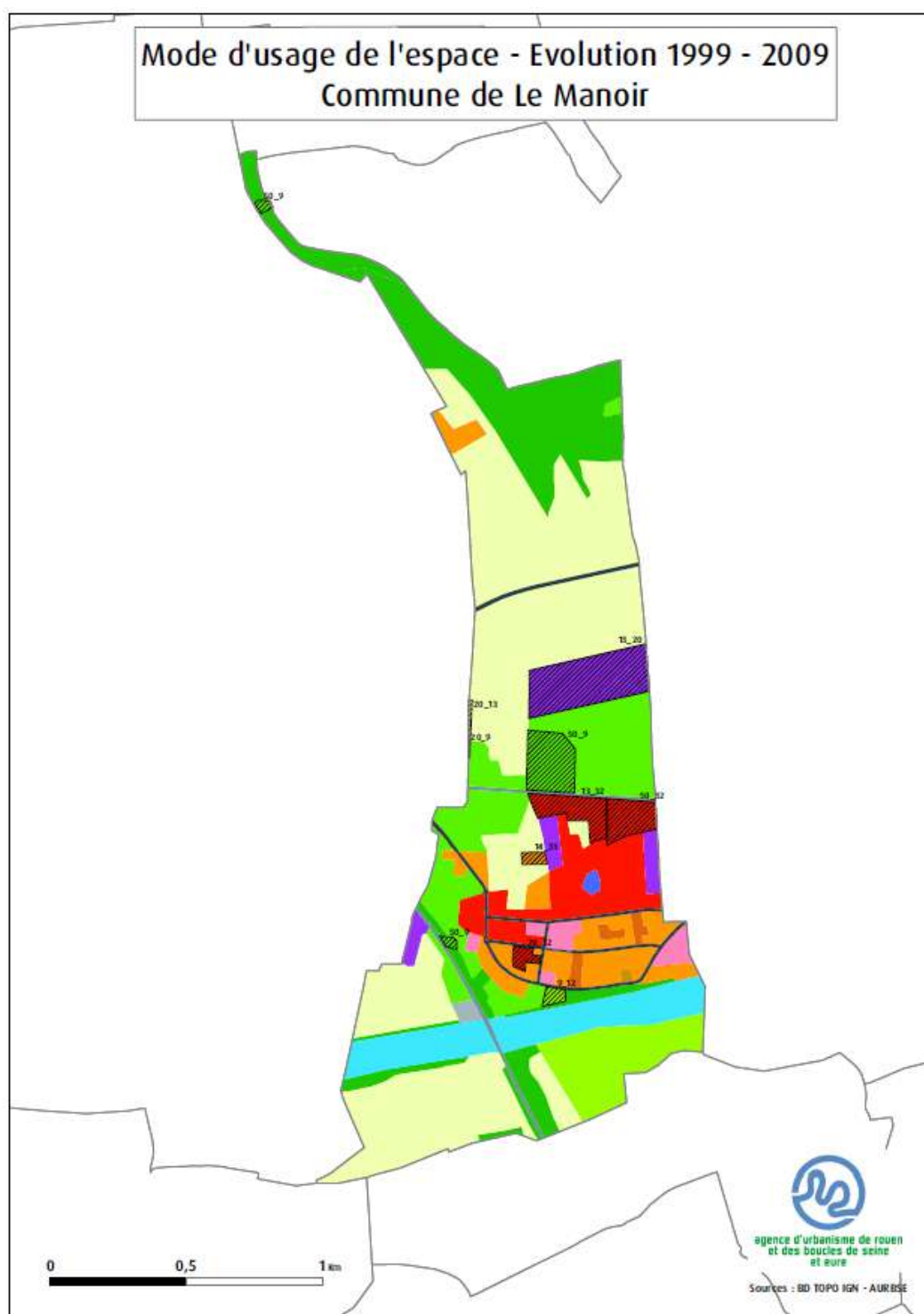
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9									0
10									0
11									0
12									0
13					1,1				1,1
14									0
	0	0	0	0	1,1	0	0	0	1,1



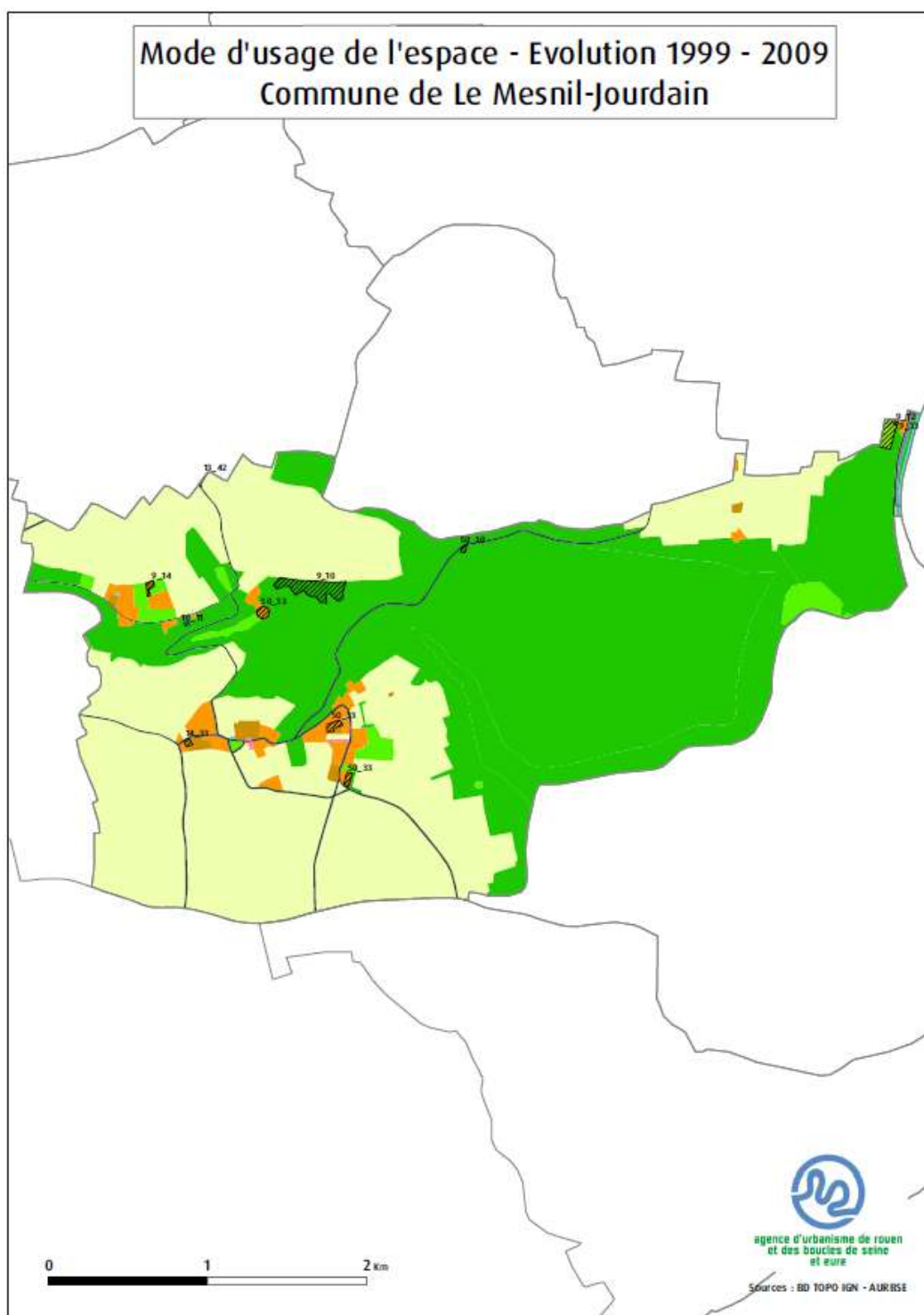
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9					0,65				0,65
10					0,57				0,57
11									0
12									0
13					1,29	0,33		0,1	1,72
14					0,3	0,2			0,5
	0	0	0	0	2,81	0,53	0	0,1	3,44



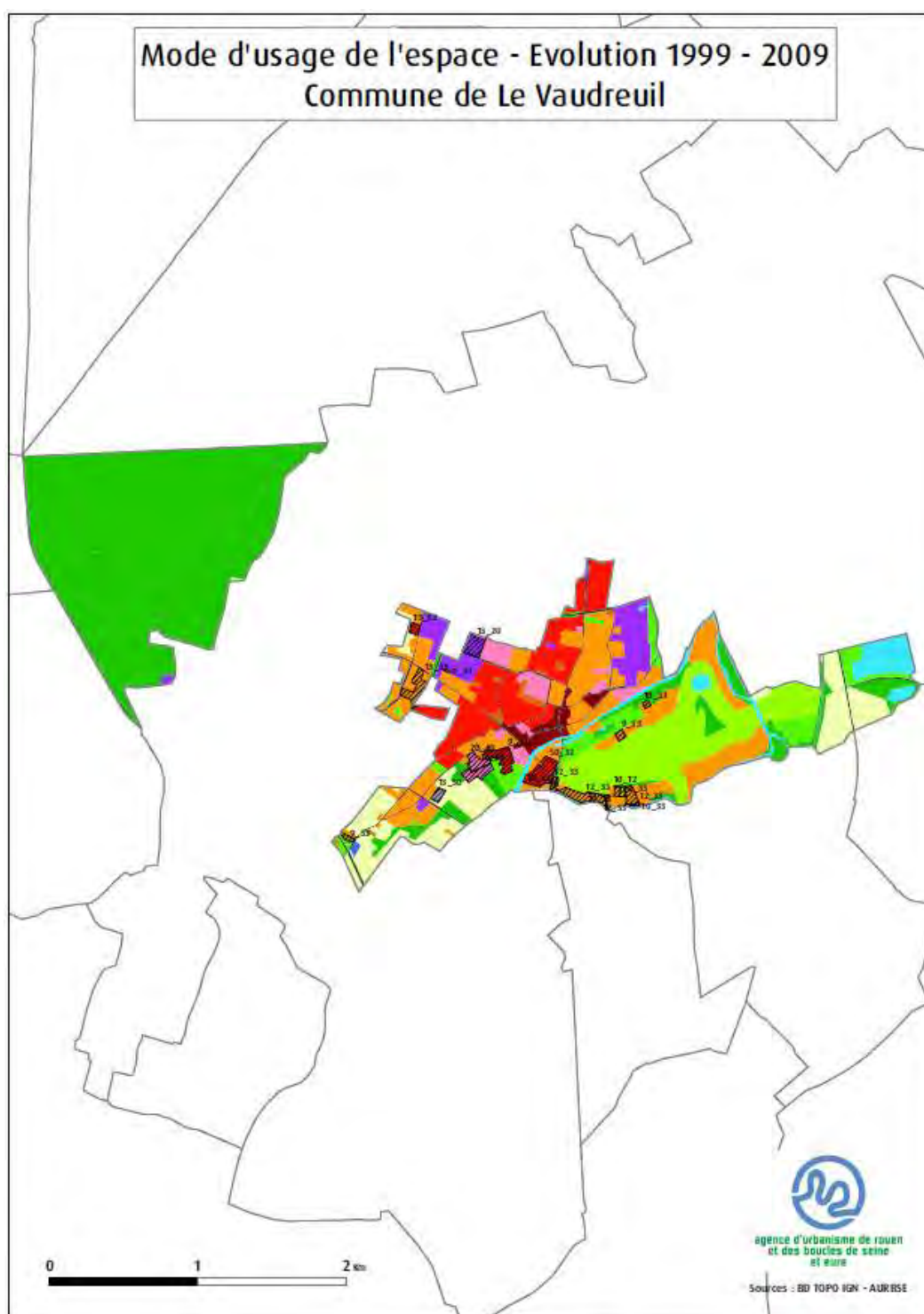
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9					0,18				0,18
10									0
11									0
12									0
13	0,58				2,71			0,18	3,47
14					0,73				0,73
	0,58	0	0	0	3,62	0	0	0,18	4,38



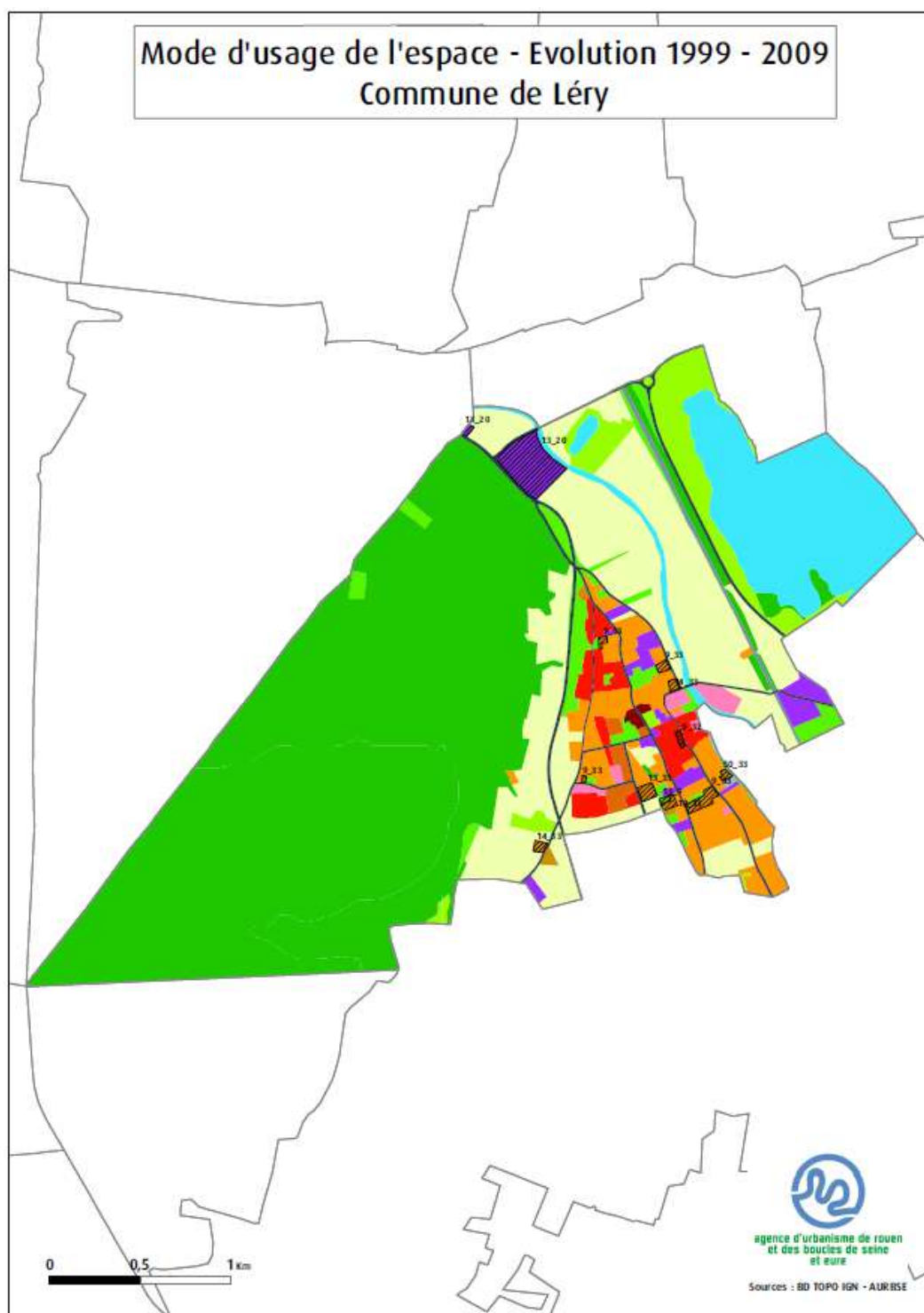
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9									0
10									0
11									0
12									0
13	7,72			2,72					10,44
14					0,4				0,4
	7,72	0	0	2,72	0,4	0	0	0	10,8



	20	21	31	32	33	40	42	50	
9					0,06				0,06
10									0
11									0
12									0
13							0,04		0,04
14					0,17				0,17
	0	0	0	0	0,23	0	0,04	0	0,27



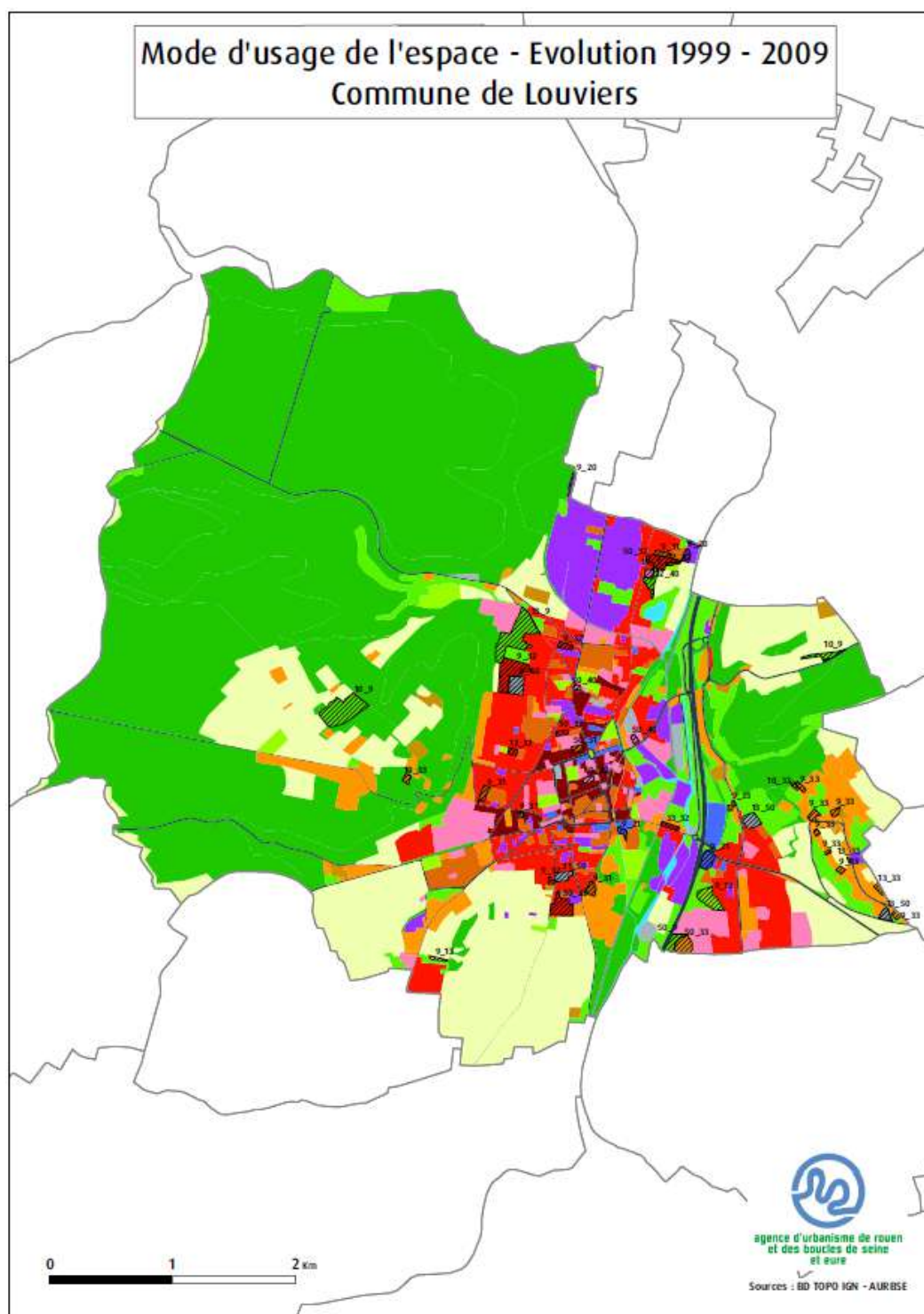
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9				1,77	0,69				2,46
10					2,49				2,49
11									0
12					1,09				1,09
13	1,64			0,43	1,74	1,25		0,49	5,55
14									0
	1,64	0	0	2,2	6,01	1,25	0	0,49	11,6



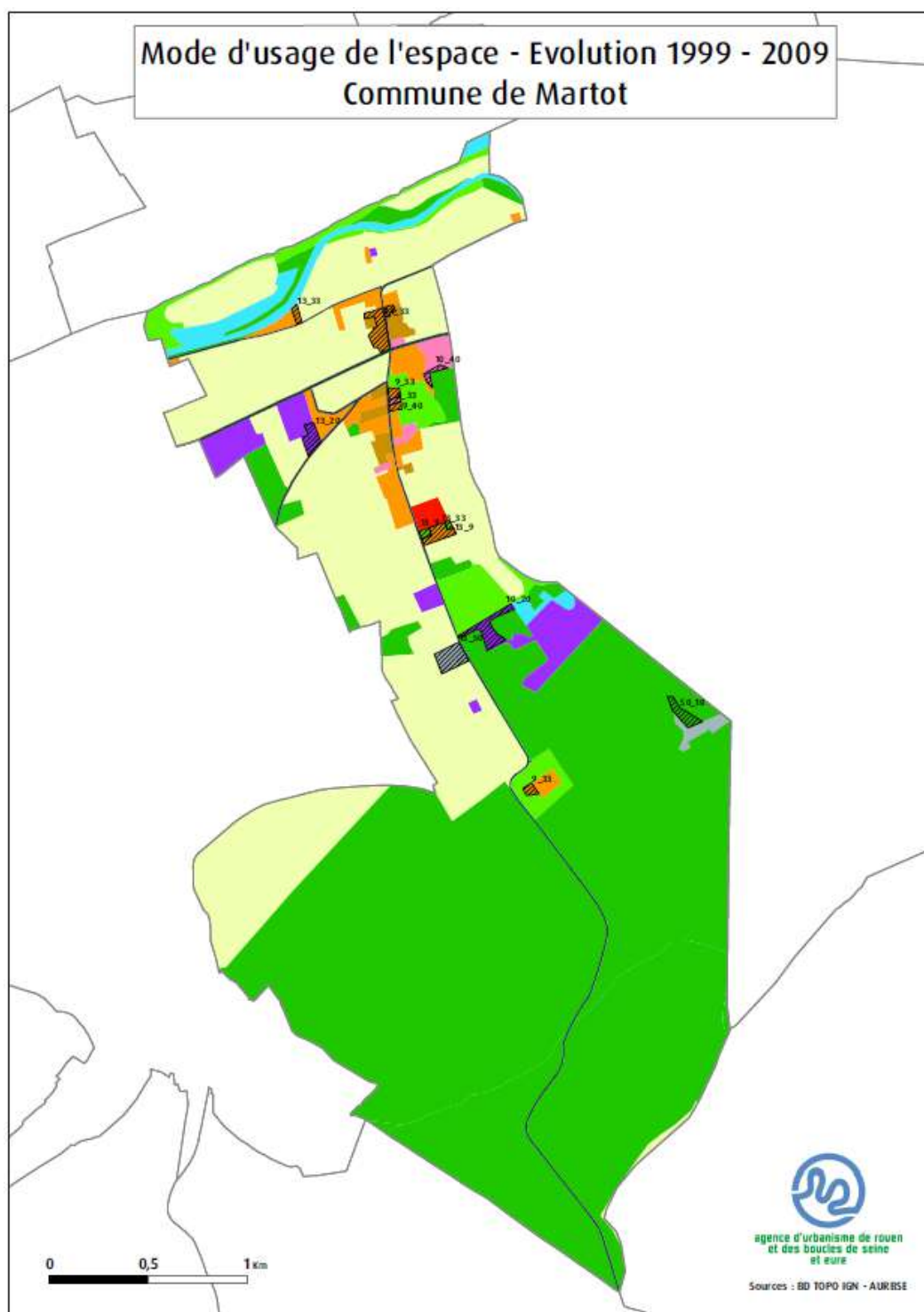
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9				0,26	1,78				2,04
10									0
11									0
12									0
13	7,63				1,11				8,74
14					0,66				0,66
	7,63	0	0	0,26	3,55	0	0	0	11,4



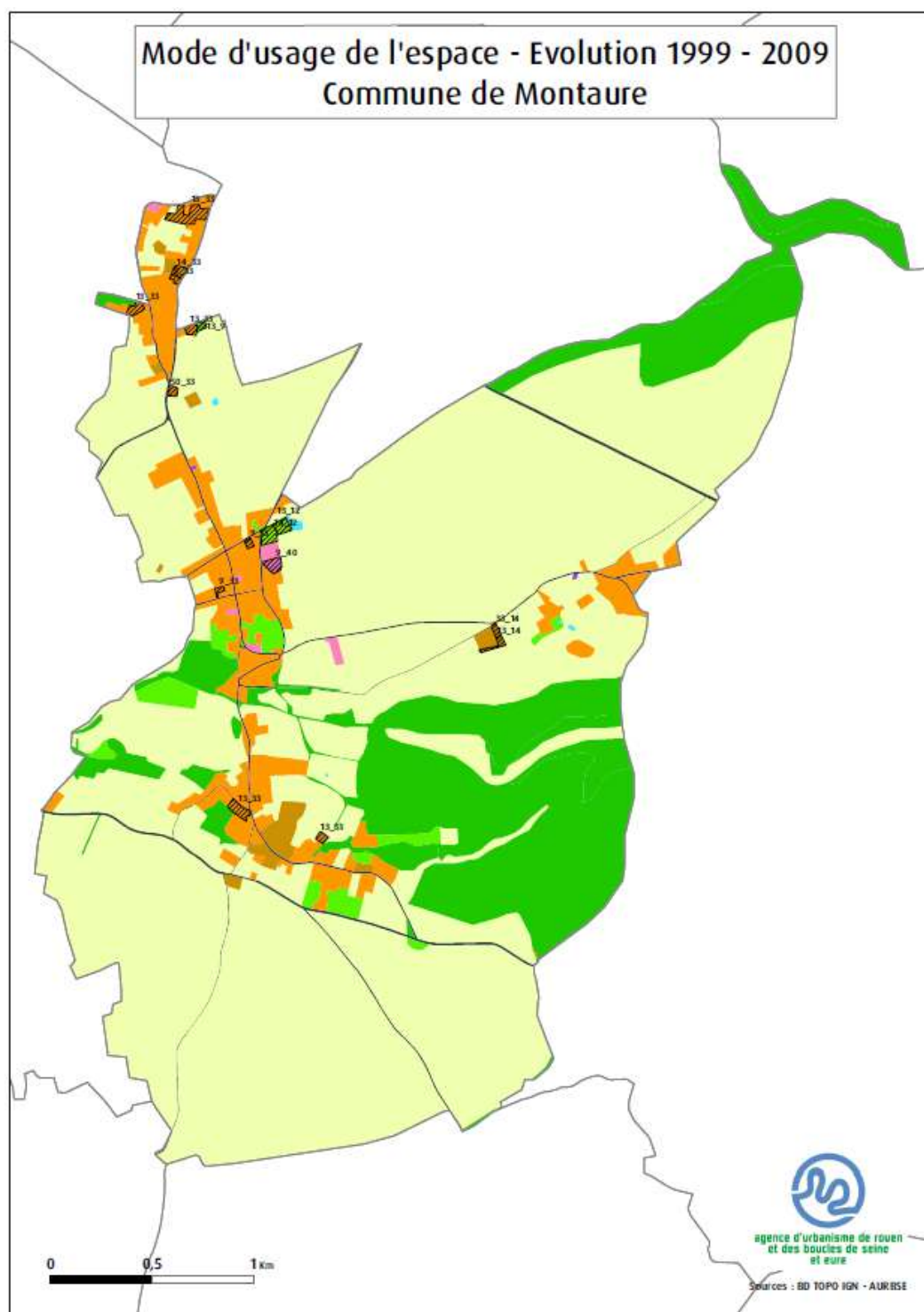
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9	0,22				0,66		0,2	0,43	1,51
10	0,19						0,53	6	6,72
11									0
12									0
13	0,58				3,89			2,04	6,51
14									0
	0,99	0	0	0	4,55	0	0,73	8,47	14,7



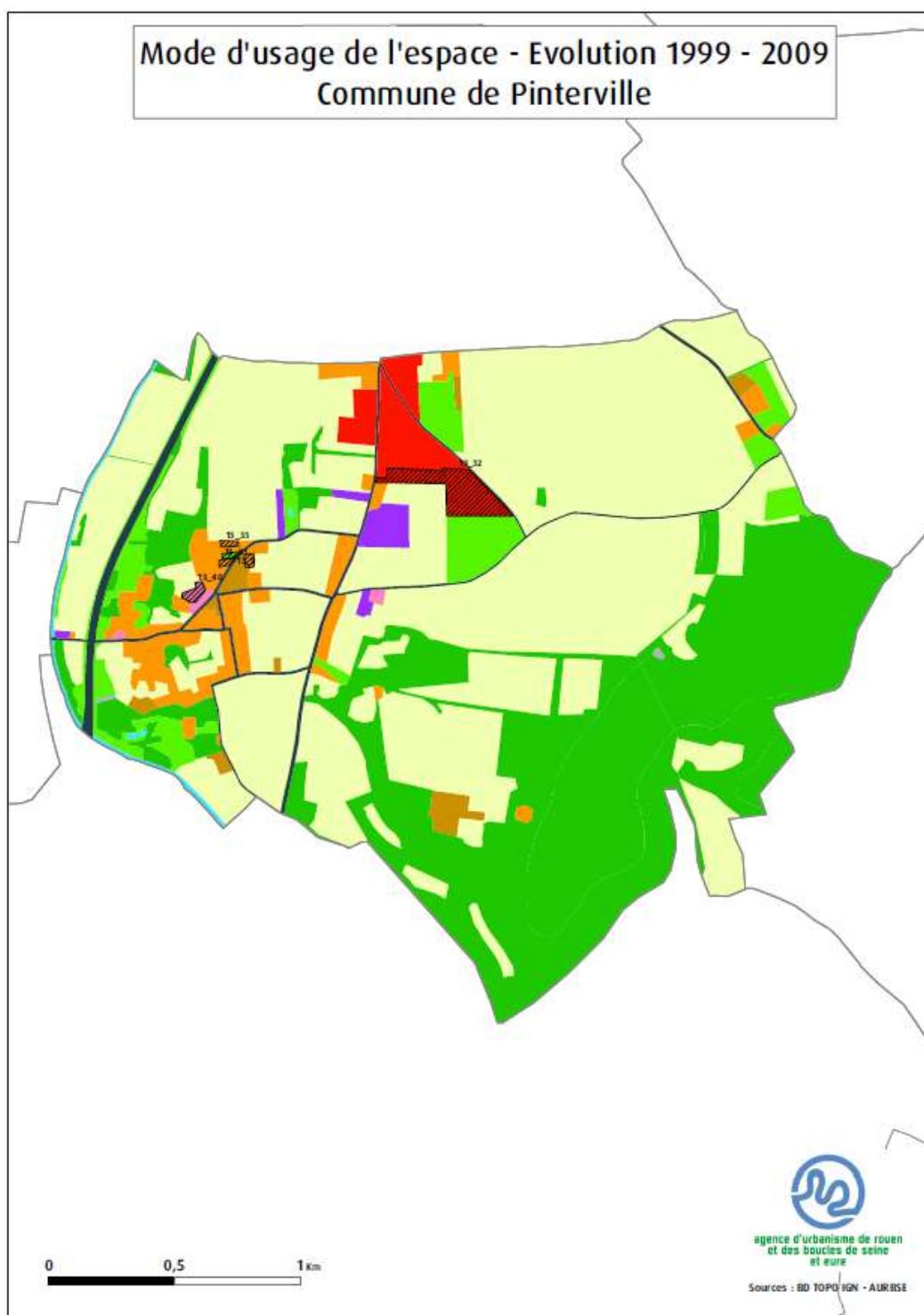
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9	1,23	1,61	2,06	4,61	2,42			1,72	13,65
10					0,57				0,57
11									0
12				0,56		0,48			1,04
13					0,41			2	2,41
14									0
	1,23	1,61	2,06	5,17	3,4	0,48	0	3,72	17,7



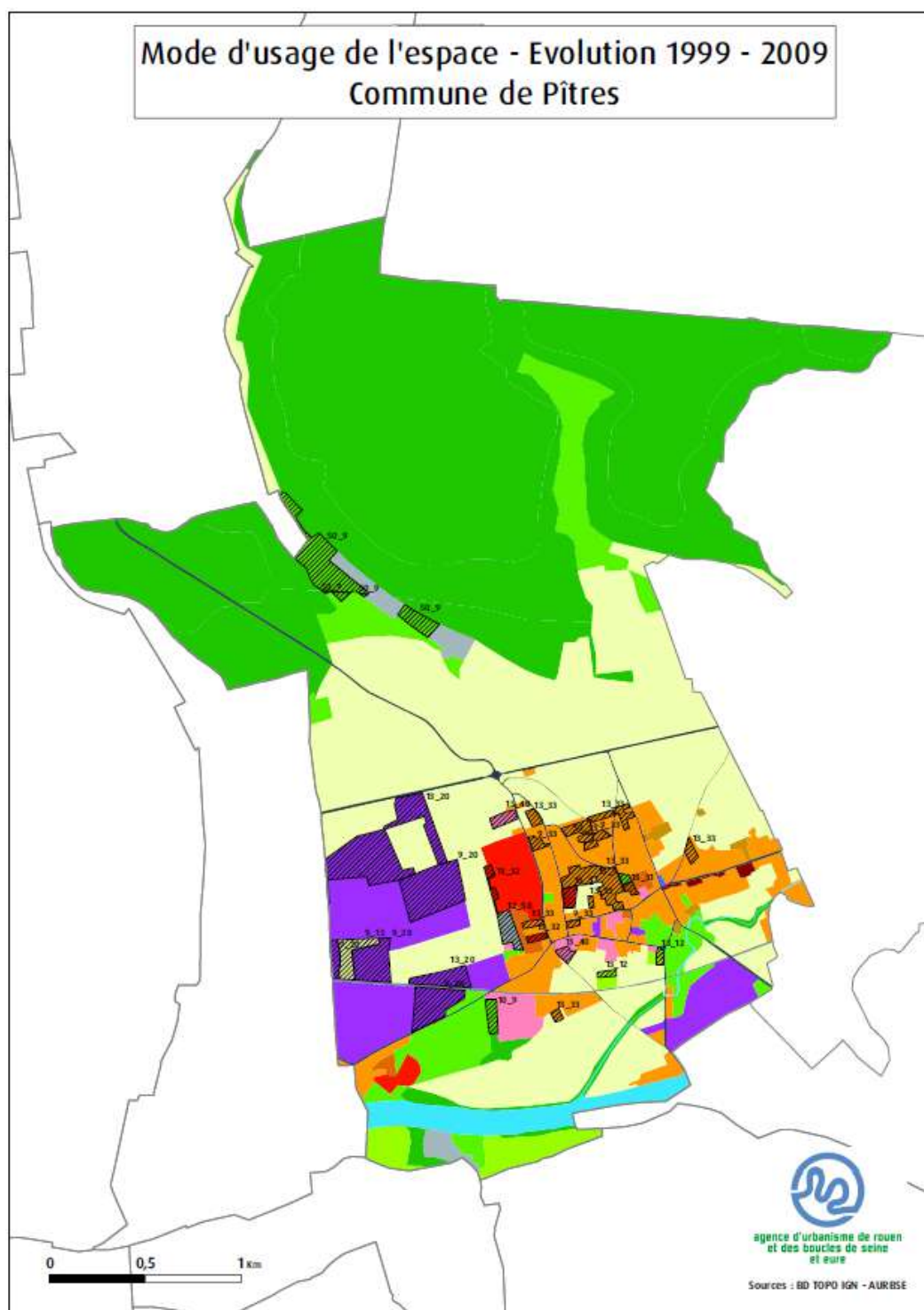
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9					0,81	0,16			0,97
10	1,59					0,34			1,93
11									0
12									0
13	0,9				1,23			1,54	3,67
14					1,75				1,75
	2,49	0	0	0	3,79	0,5	0	1,54	8,32



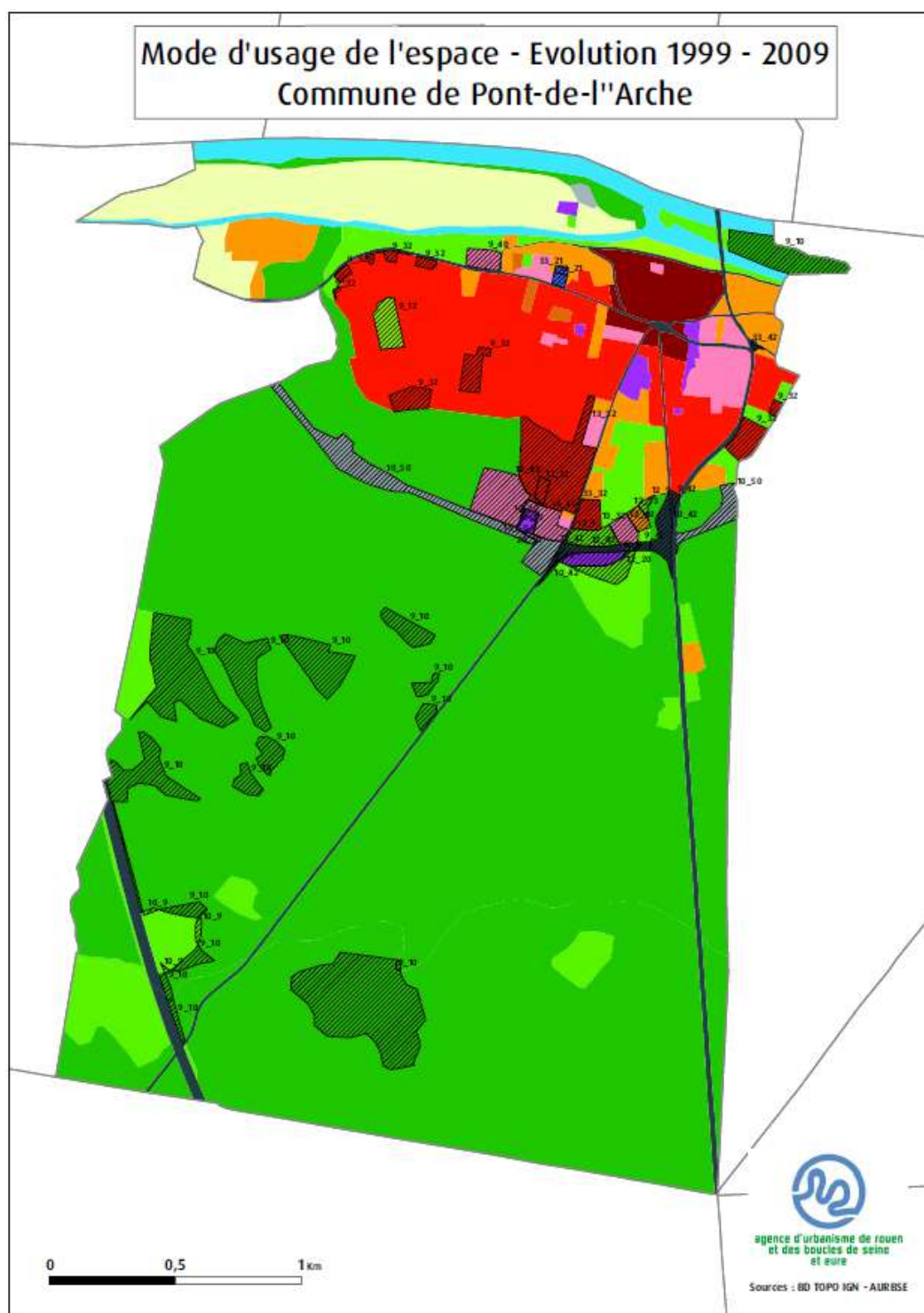
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9					0,42	0,48			0,9
10									0
11									0
12									0
13					2,63				2,63
14					0,29				0,29
	0	0	0	0	3,34	0,48	0	0	3,82



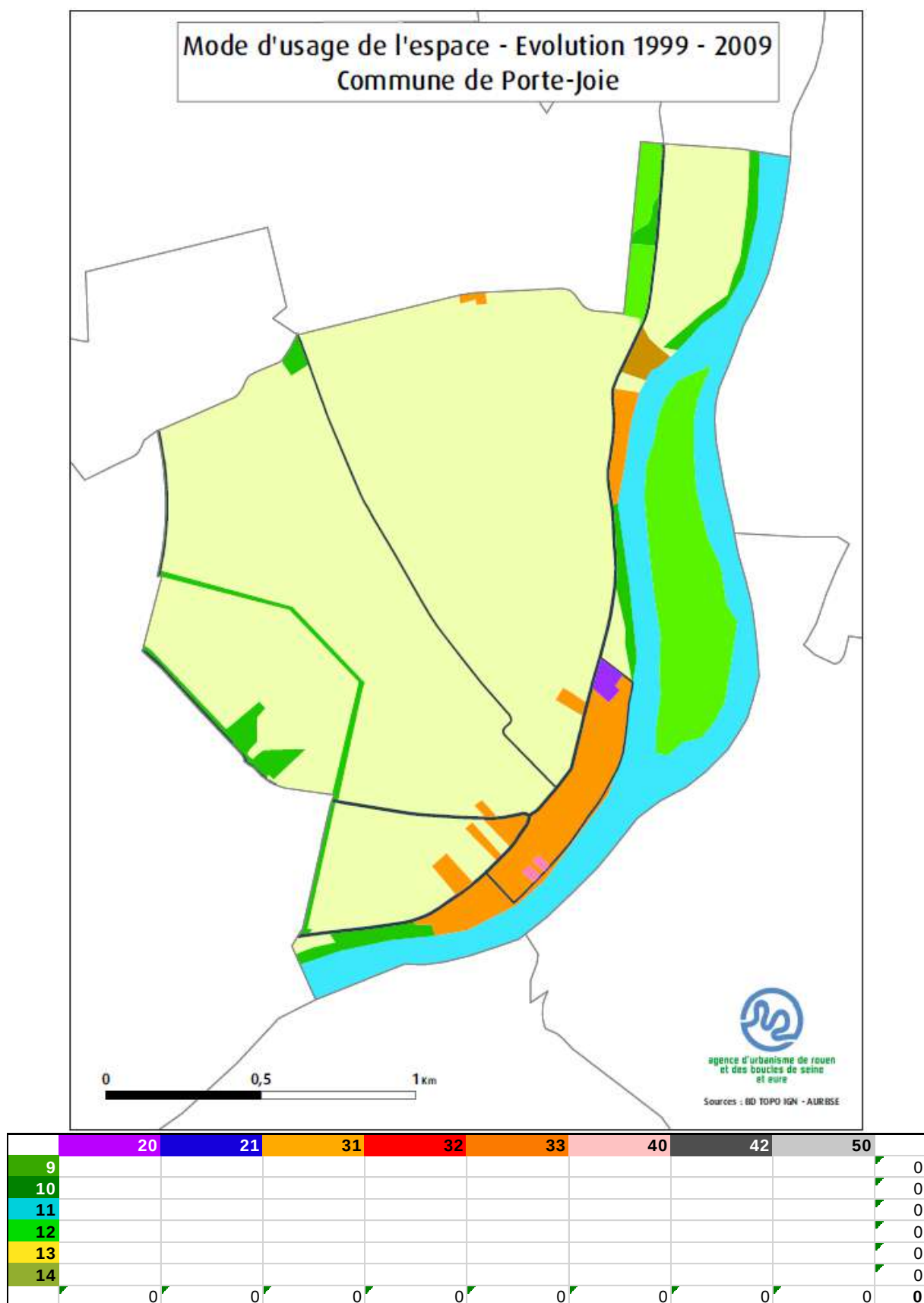
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9									0
10									0
11									0
12									0
13				4,74	0,5	0,41			5,65
14									0
	0	0	0	4,74	0,5	0,41	0	0	5,65

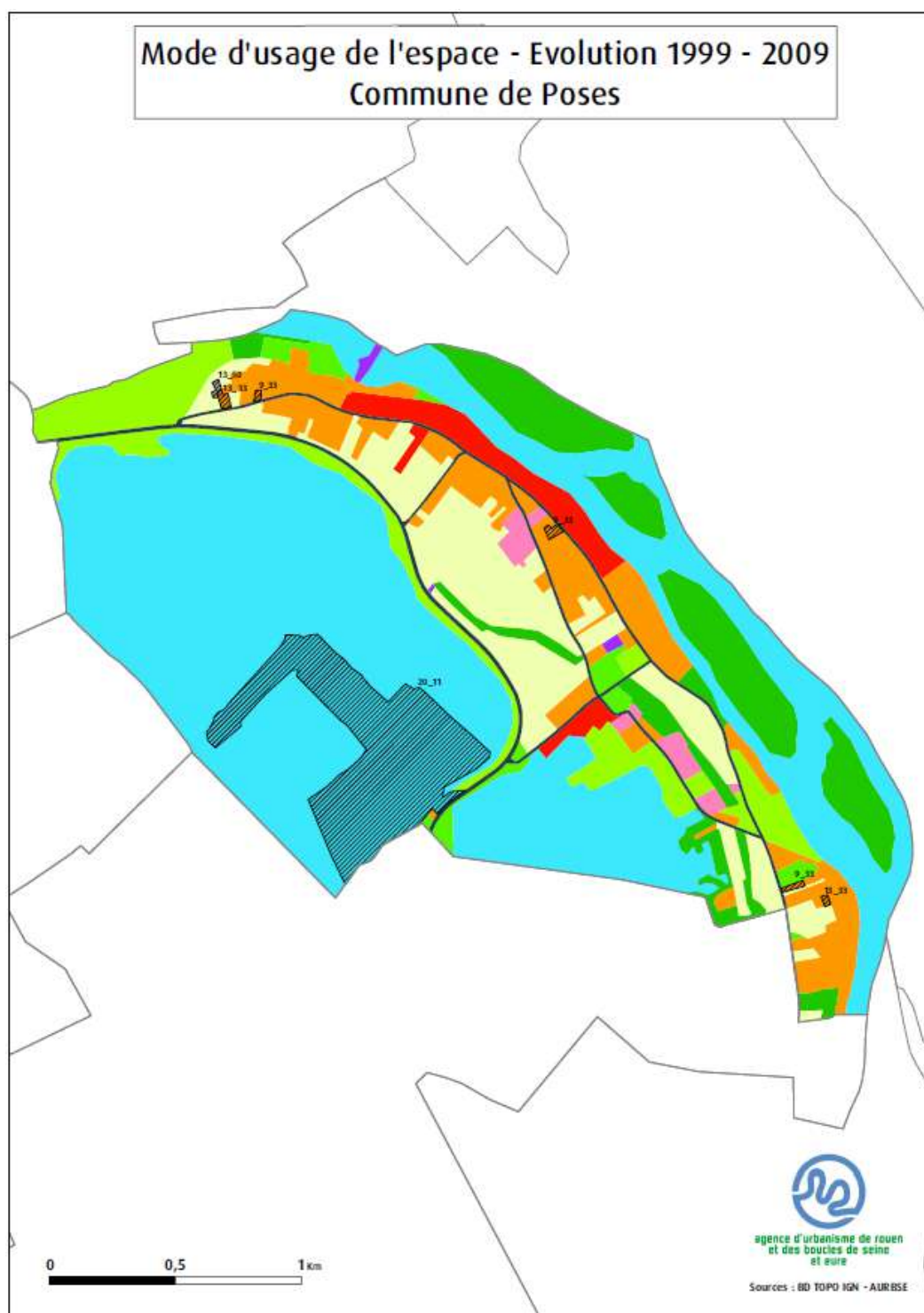


	20	21	31	32	33	40	42	50	
9	15,43				1,22				16,65
10									0
11									0
12								1,51	1,51
13	13,79		0,32	1,6	7,16	1,29			24,16
14									0
	29,22	0	0,32	1,6	8,38	1,29	0	1,51	42,3

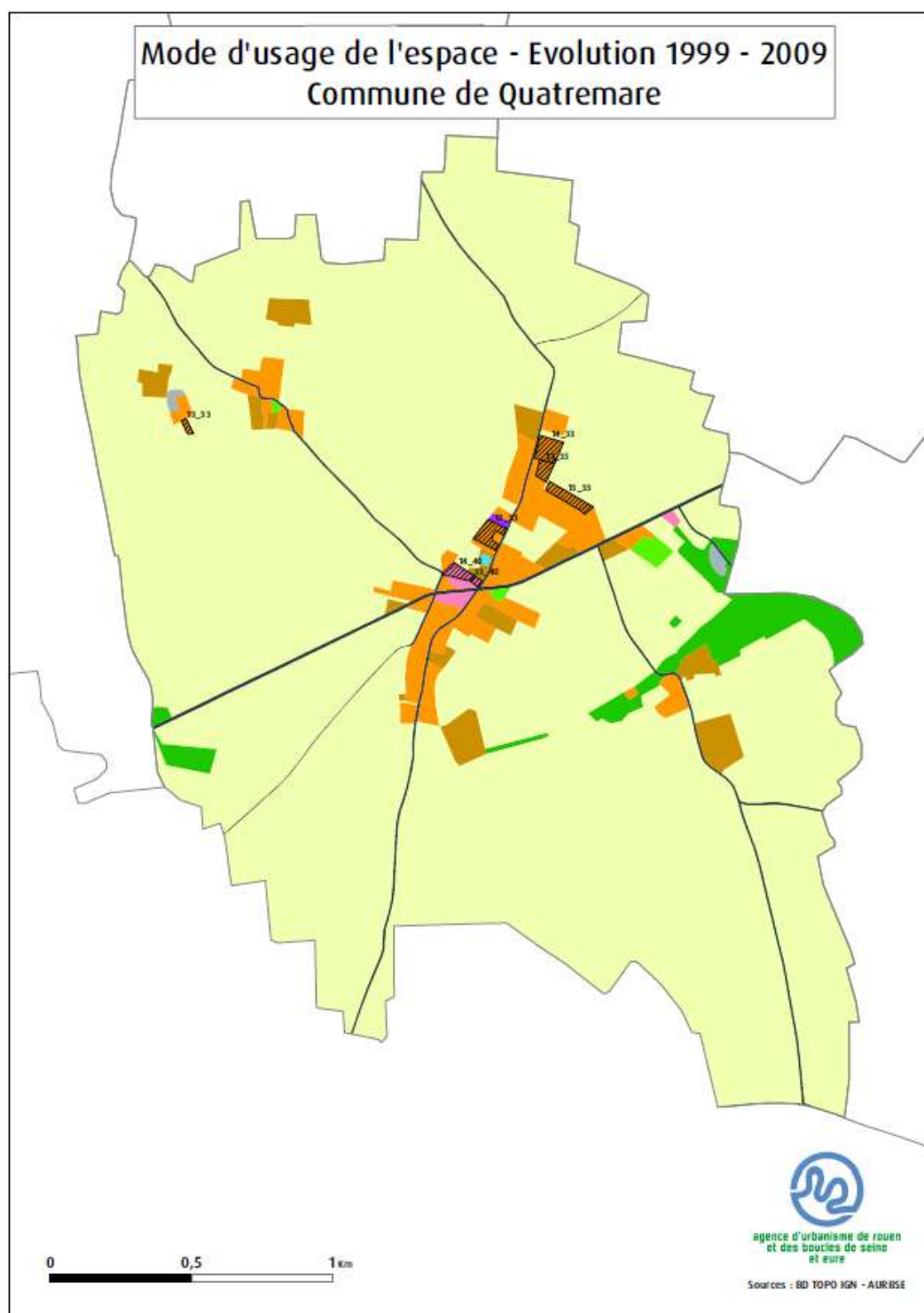


	20	21	31	32	33	40	42	50	
9				5,29		1,01	0,34		6,64
10	0,05					3,66	1,5	7,11	12,32
11									0
12	1,17			0,4	0,55	0,91	0,93		3,96
13	0,25			8,91		1,51	0,02	1,4	12,09
14									0
	1,47	0	0	14,6	0,55	7,09	2,79	8,51	35

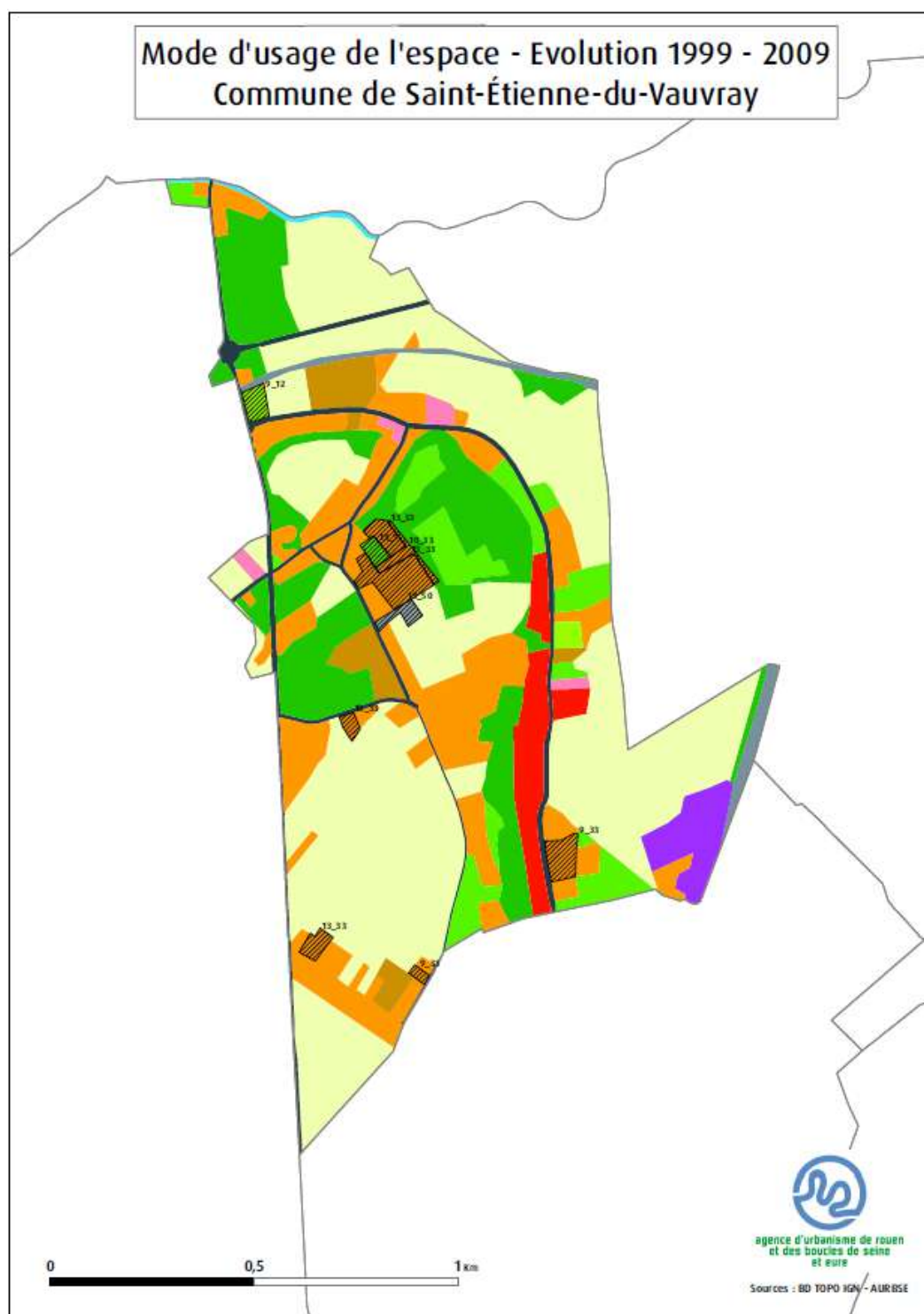




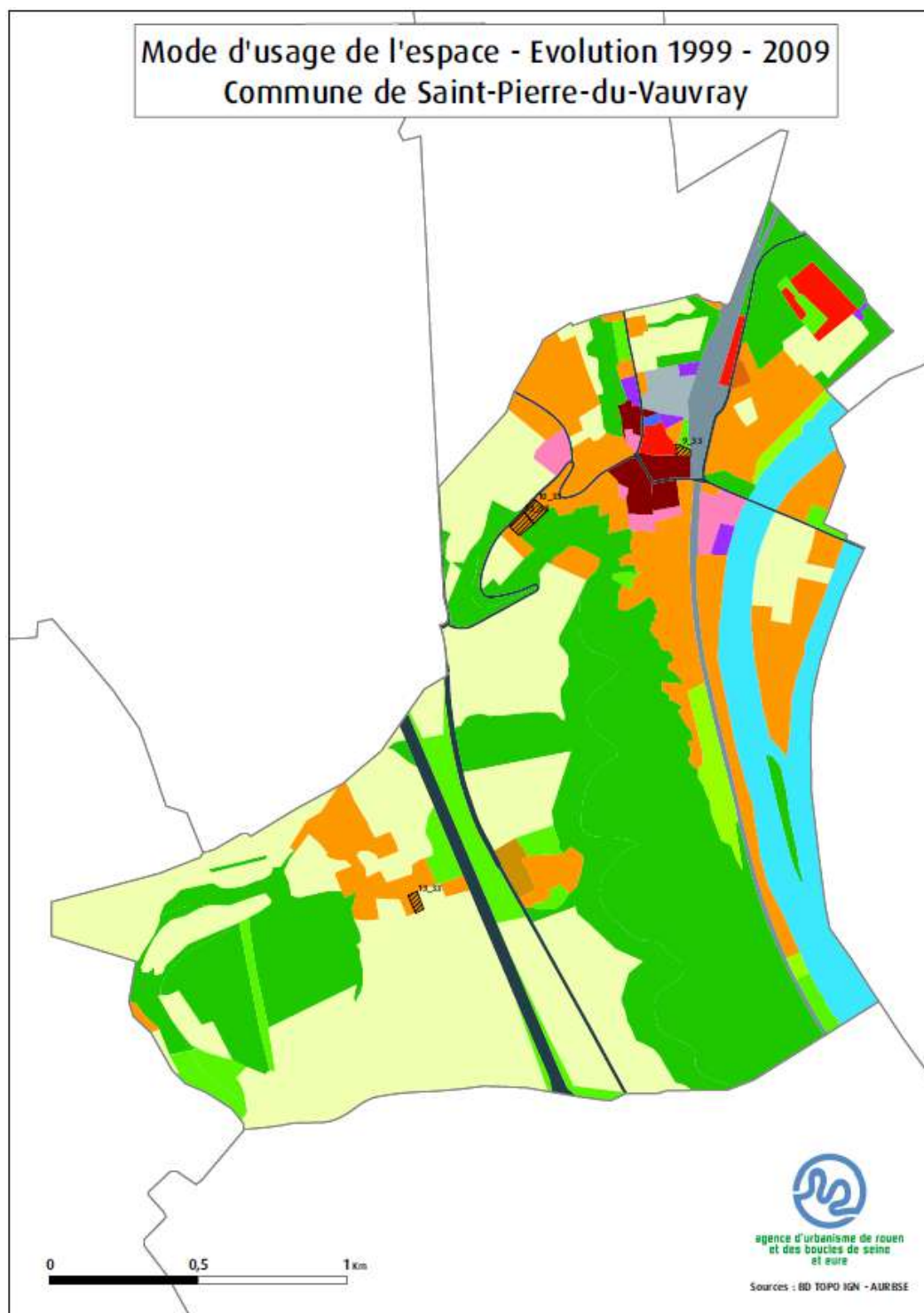
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9					0,55				0,55
10									0
11									0
12									0
13					0,37			0,16	0,53
14									0
	0	0	0	0	0,92	0	0	0,16	1,08



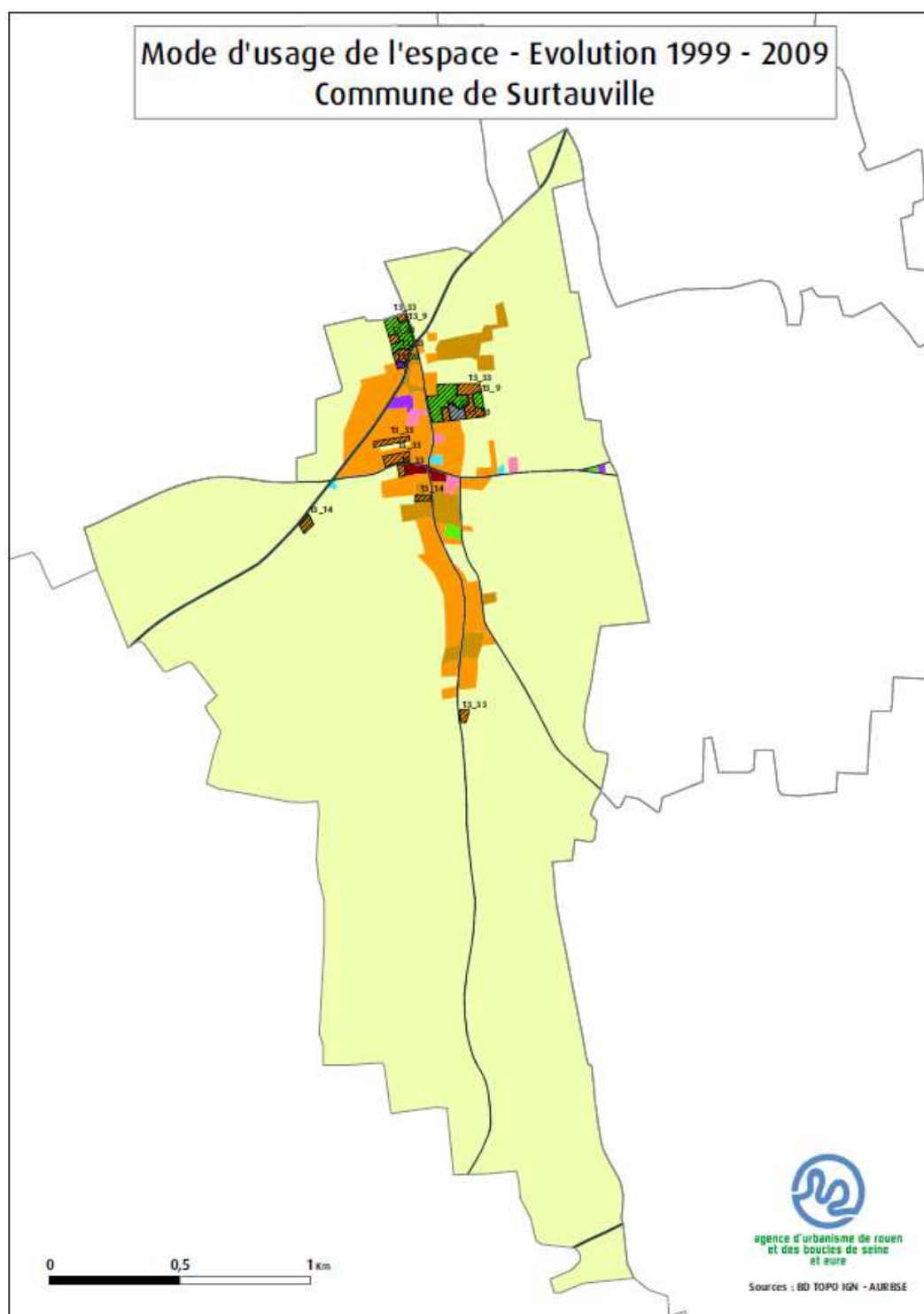
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9									0
10									0
11									0
12									0
13					1,58				1,58
14					0,66	0,37			1,03
	0	0	0	0	2,24	0,37	0	0	2,61



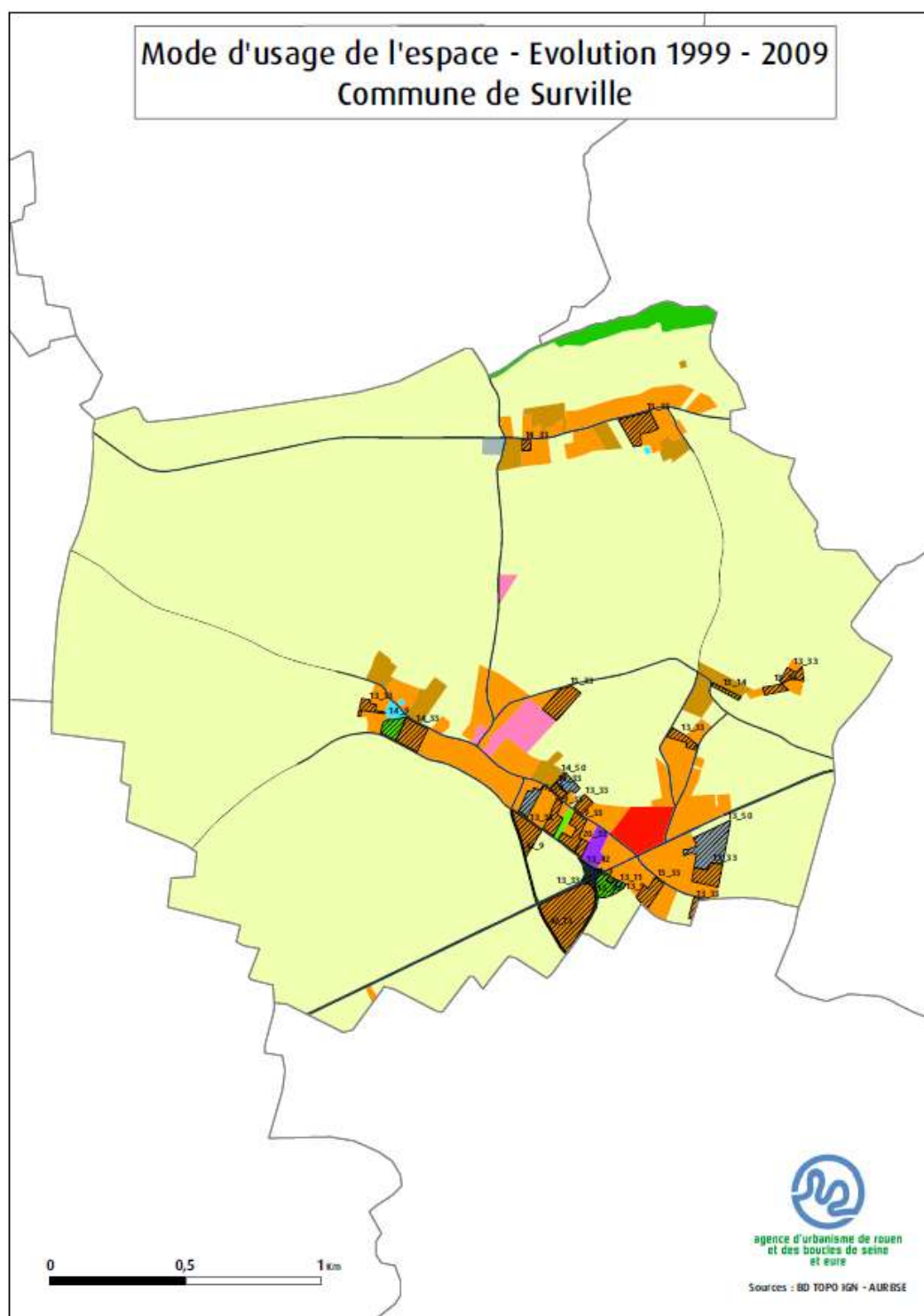
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9					0,83				0,83
10					0,38				0,38
11									0
12									0
13					2,4			0,33	2,73
14									0
	0	0	0	0	3,61	0	0	0,33	3,94



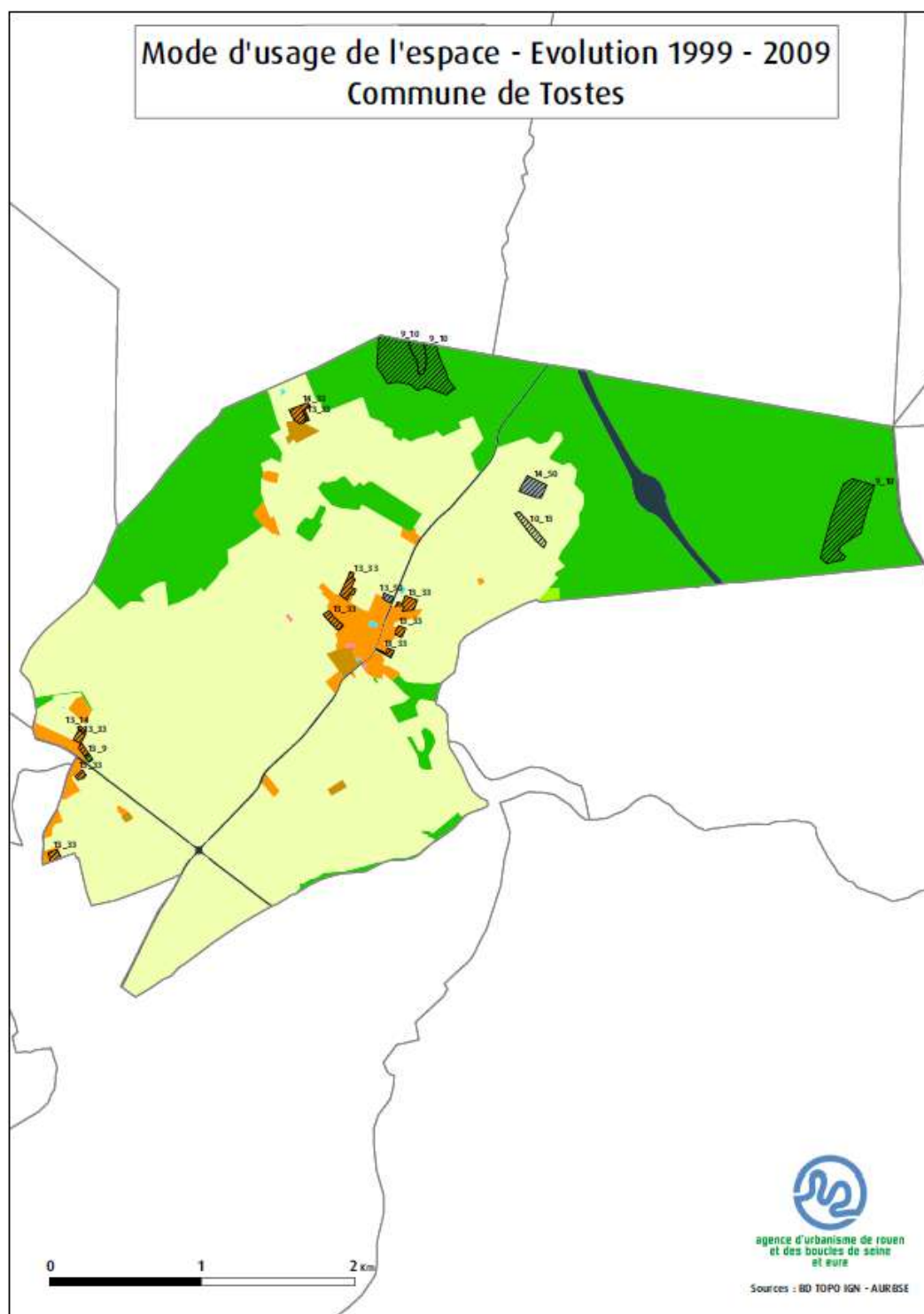
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9					0,15				0,15
10					0,32				0,32
11									0
12									0
13					0,53				0,53
14									0
	0	0	0	0	1	0	0	0	1



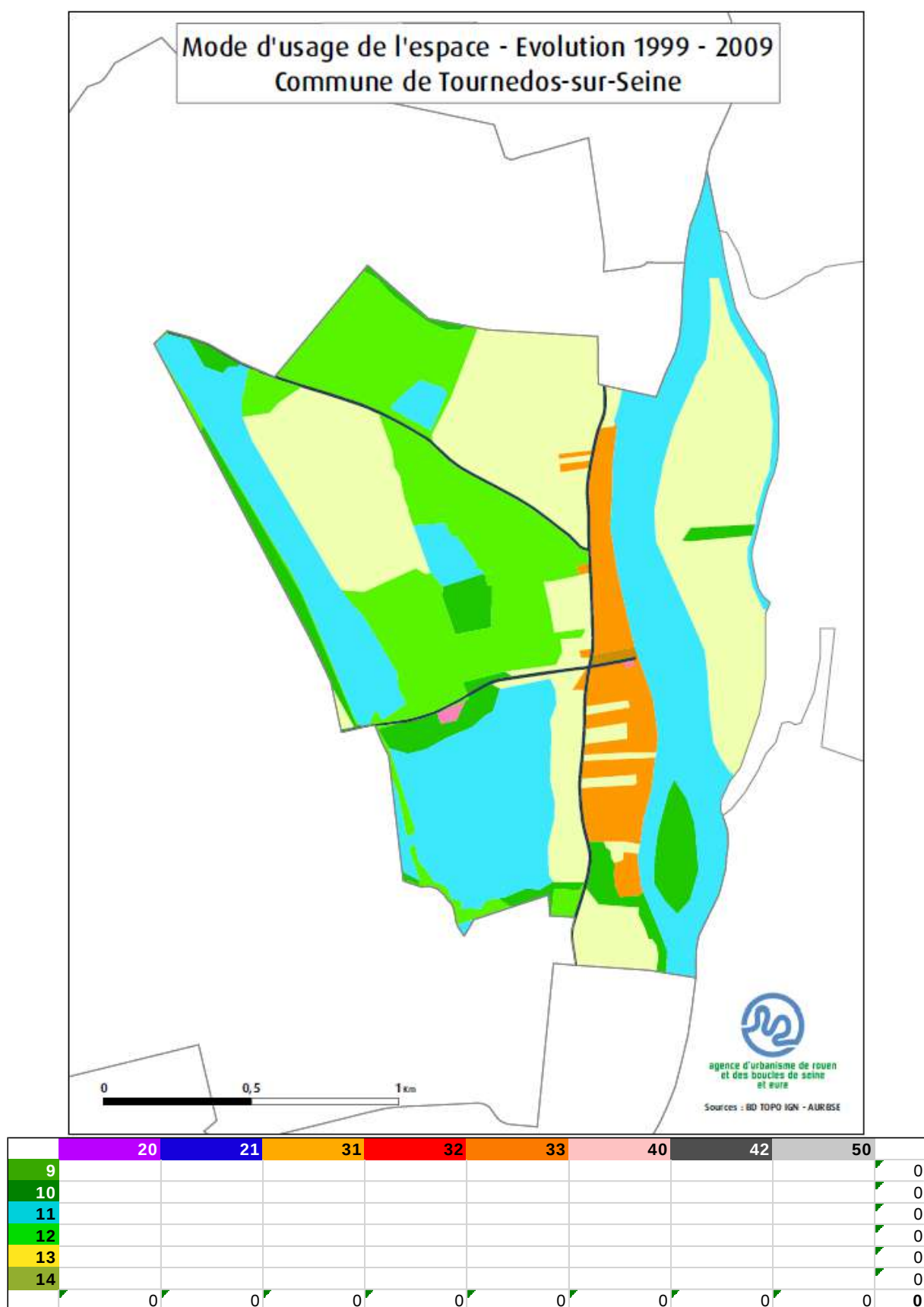
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9									0
10									0
11									0
12									0
13	0,08				2,28			0,31	2,67
14									0
	0,08	0	0	0	2,28	0	0	0,31	2,67

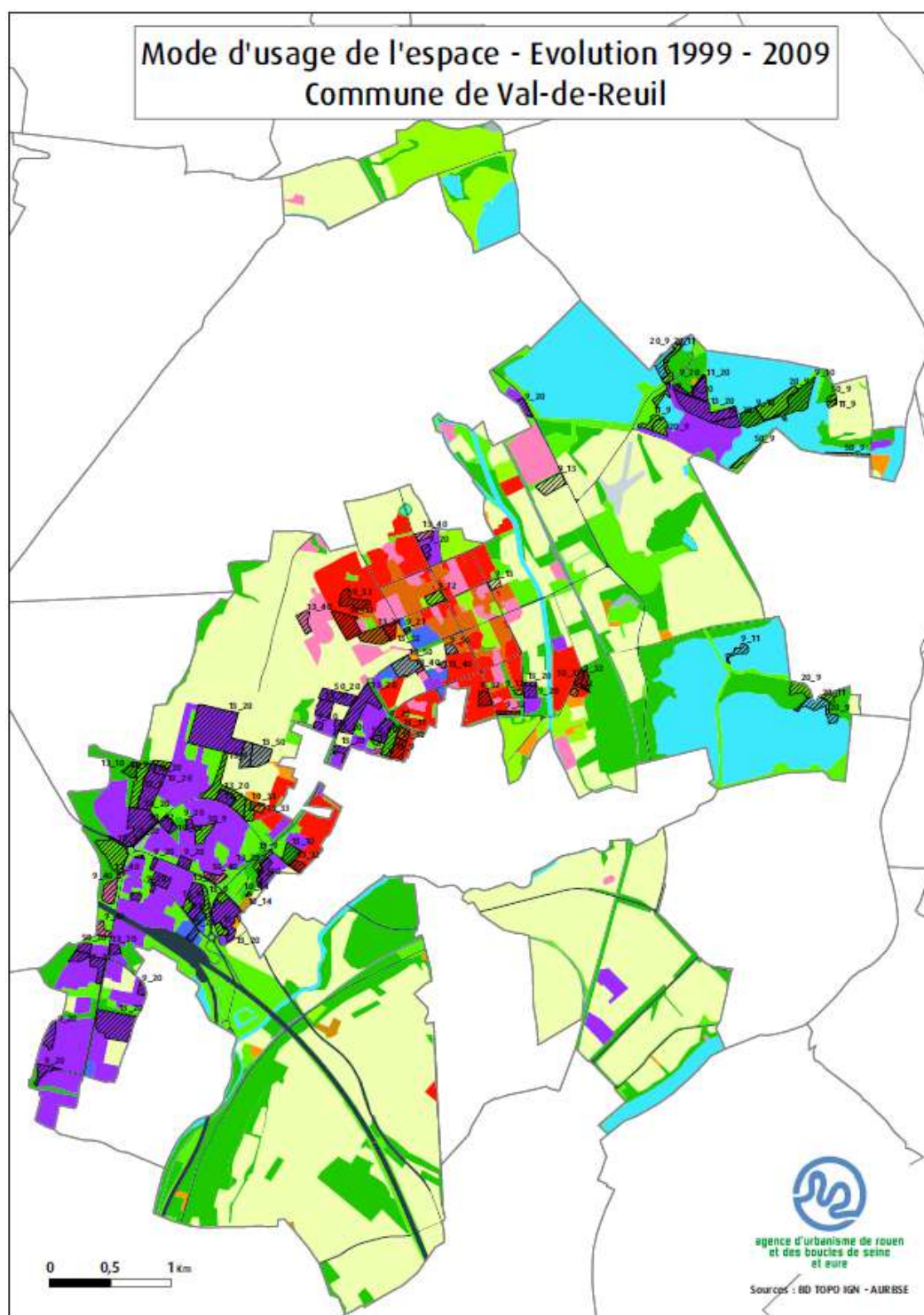


	20	21	31	32	33	40	42	50	
9					1,09			0,42	1,51
10									0
11									0
12									0
13					8,32		0,51	1,64	10,47
14					1,14			0,35	1,49
	0	0	0	0	10,55	0	0,51	2,41	13,5

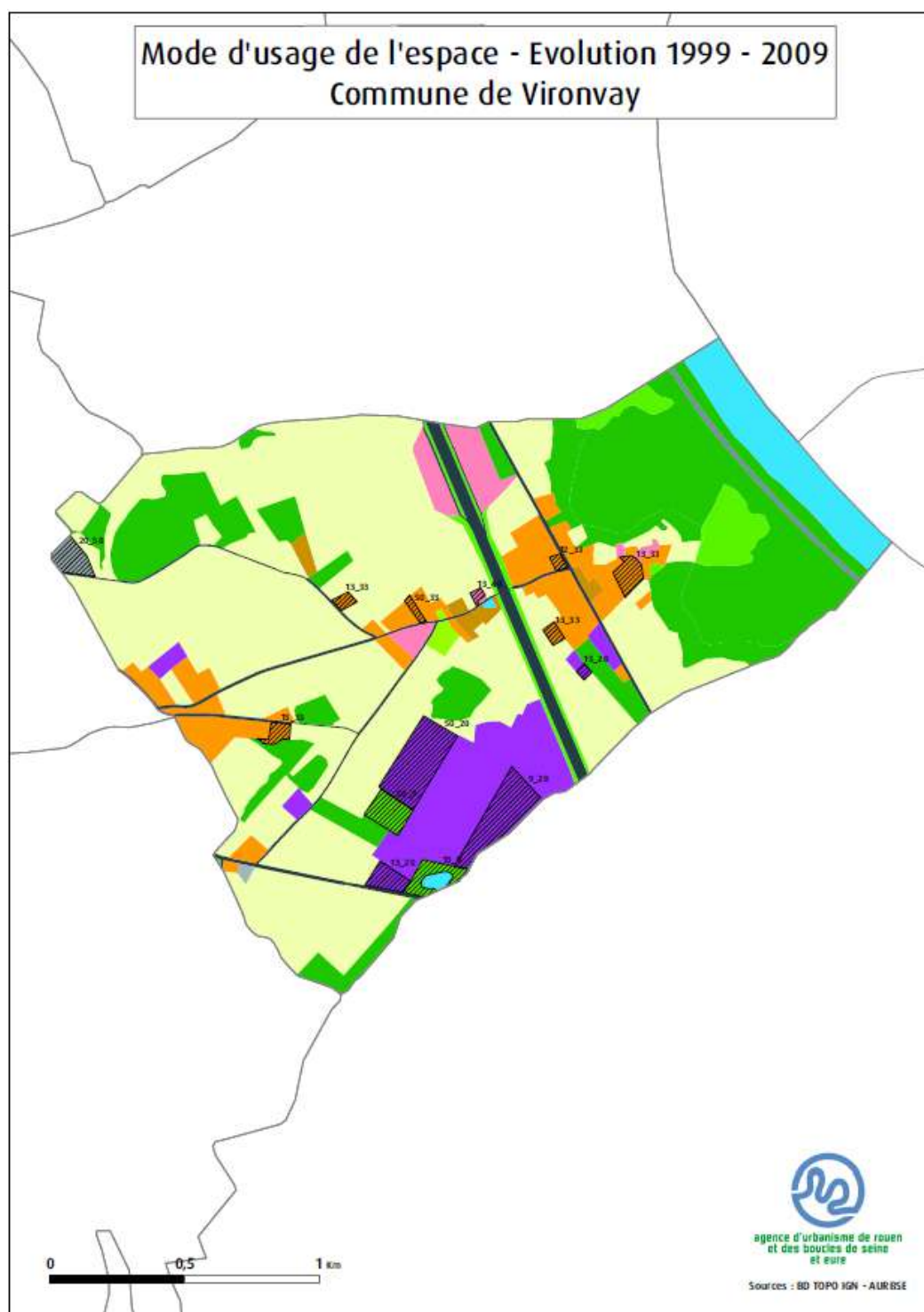


	20	21	31	32	33	40	42	50	
9									0
10									0
11									0
12									0
13					4,49			0,28	4,77
14					1			1,59	2,59
	0	0	0	0	5,49	0	0	1,87	7,36





	20	21	31	32	33	40	42	50	
9	15,83	0,81		4,51	0,33	2,88		0,64	25
10	2,99			0,68	0,35				4,02
11	1,72								1,72
12						0,12			0,12
13	48,05	0,71	3,35	3,6	0,5	2,55		6,77	65,53
14									0
	68,59	1,52	3,35	8,79	1,18	5,55	0	7,41	96,4



	20	21	31	32	33	40	42	50	
9	4,12								4,12
10									0
11									0
12					0,24				0,24
13	1,22				2,29	0,18			3,69
14									0
	5,34	0	0	0	2,53	0,18	0	0	8,05

2.3 La consommation foncière de l'Agglo Seine-Eure entre 2009 et 2015

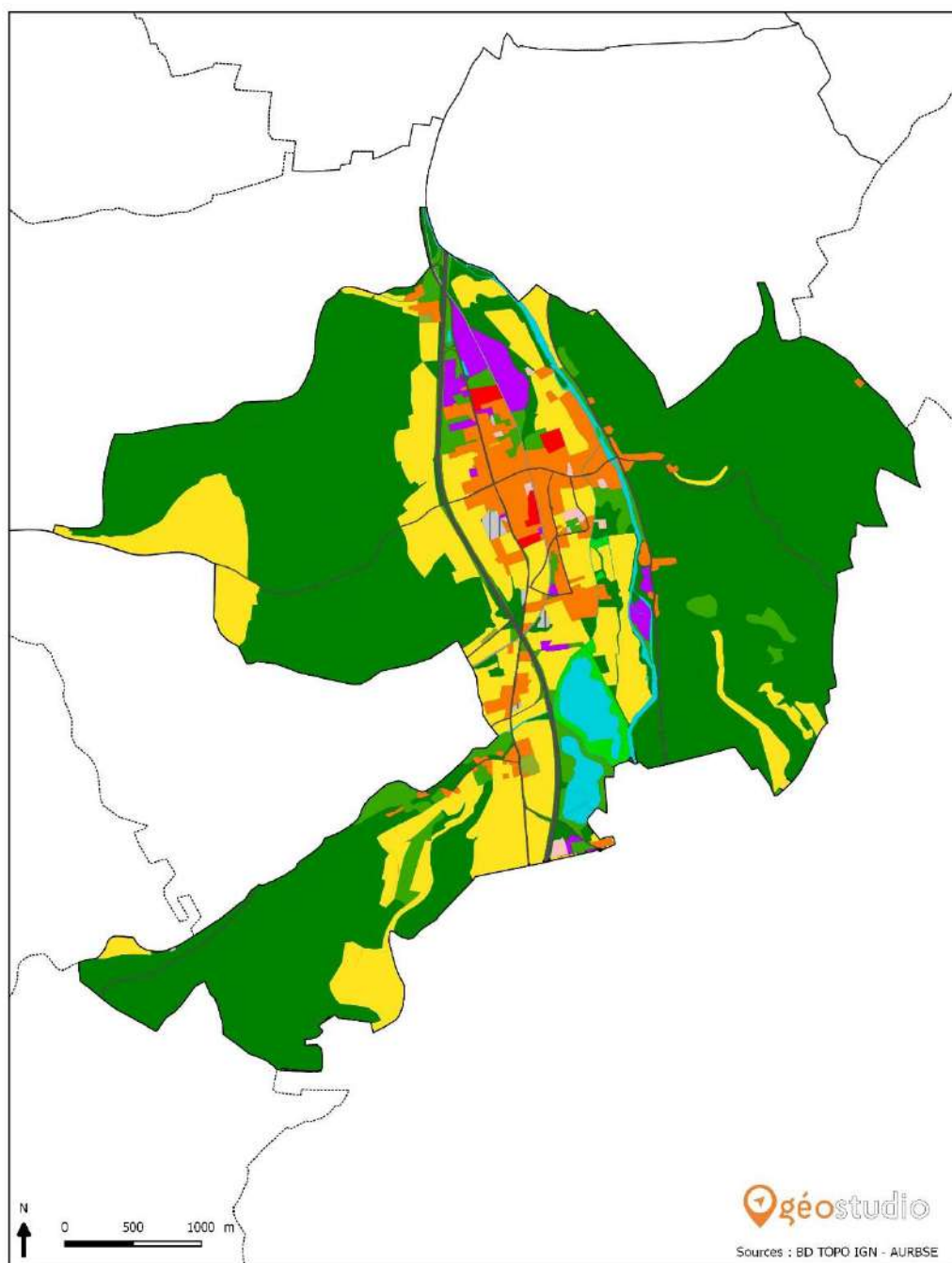
Sur la période 2009 – 2015, en reprenant les données de l'AURBSE, 286,9 ha de terres naturelles et agricoles ont été consommés pour l'urbanisation, soit 41 ha/moy/an (286,9 / 7).

Sont pris en compte les espaces naturels non agricoles non boisés (9), les espaces boisés (au moins 10% d'arbres) (10), les espaces aquatiques (11), les espaces de loisirs et d'agrément (12), les activités agricoles (sous toutes leurs formes) (13), les constructions en milieu rural (bâtiments agricoles, fermes, silos et bâtiments isolés agricoles) (14) ayant mutés en activités industrielles (20), centres commerciaux et supermarchés (21), ensemble d'habitats collectifs (31), habitats individuels denses (32) et peu denses (33), équipements publics ou privés avec leurs parkings (40), autoroutes, routes essentielles, échangeurs (42) et urbanisation en cours : friches commerciales ou industrielles (50).

Par commune, la différenciation entre la catégorie « activités industrielles, artisanales, tertiaires, portuaires ou aéroportuaires » et « carrières en activité » n'est pas détaillée, le calcul a seulement été effectué à l'échelle de l'agglomération comme présenté ci-dessus.

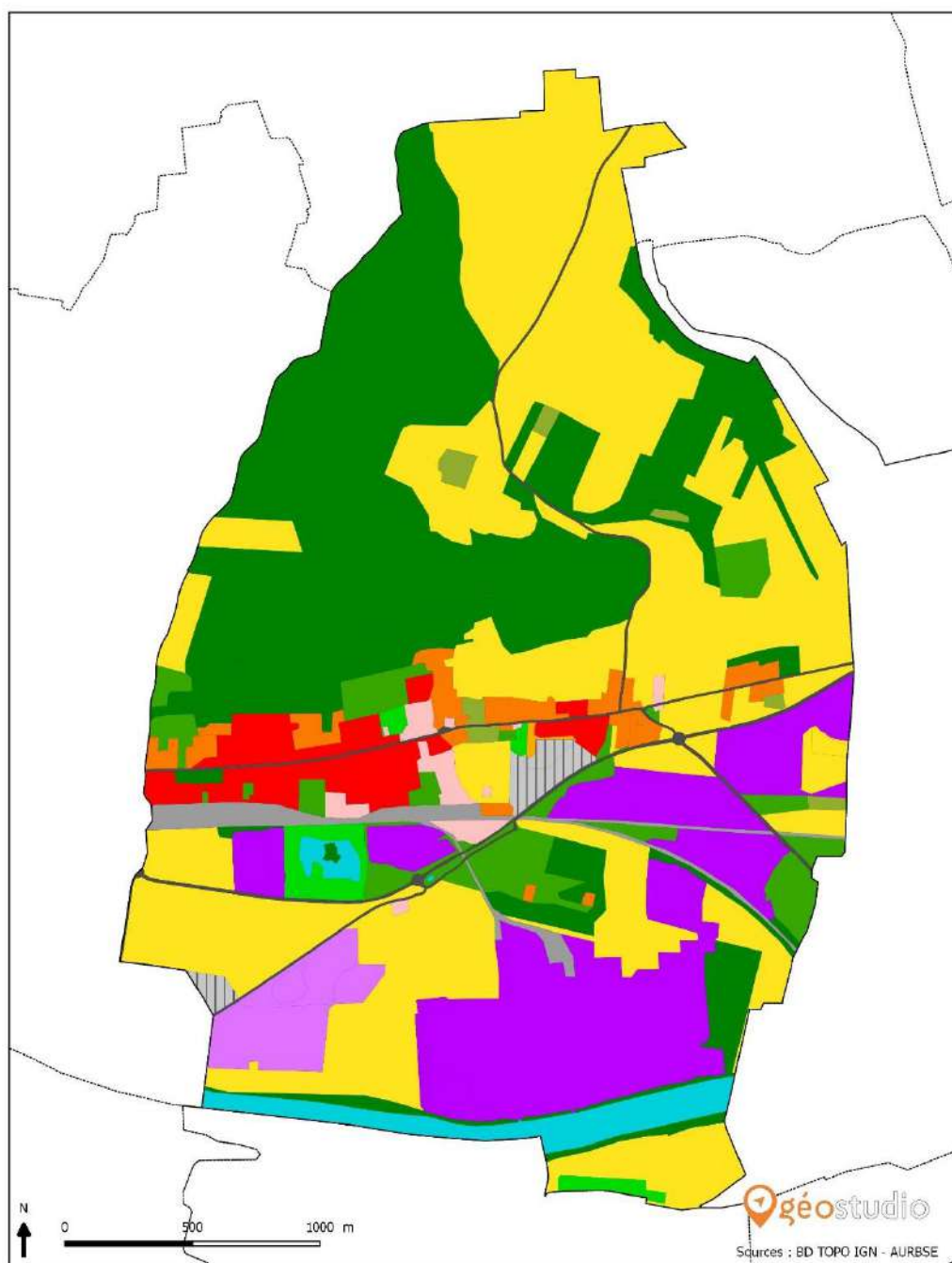
	2009/201	5	20	21	22	30	31	32	33	40	42	43	50	TOTAL
Espaces naturels non agricoles non boisés	9	16,7	2,4	0,6		0,5	3,3	15,9	8,5	0,8			25,7	74,5
Espaces boisés (au moins 10% d'arbres)	10	2,4		31,9				1,9	1,2					37,5
Espaces aquatiques	11			1,4										1,4
Espaces de loisirs et d'agrément	12							1,0	1,3					2,3
Activités agricoles (sous toutes leurs formes)	13	90,7	2,0	19,6		0,9	4,9	44,2	5,6					168,1
Constructions en milieu rural (bâtiments agricoles, fermes, silos, bâtiments isolés agricoles)	14		0,2			0,2		2,8						3,2
TOTAL		109,9	4,6	53,5	0,0	1,7	8,3	65,8	16,6	0,8	0,0	25,7		286,9

Mode d'usage de l'espace 2015 Commune de Acquigny



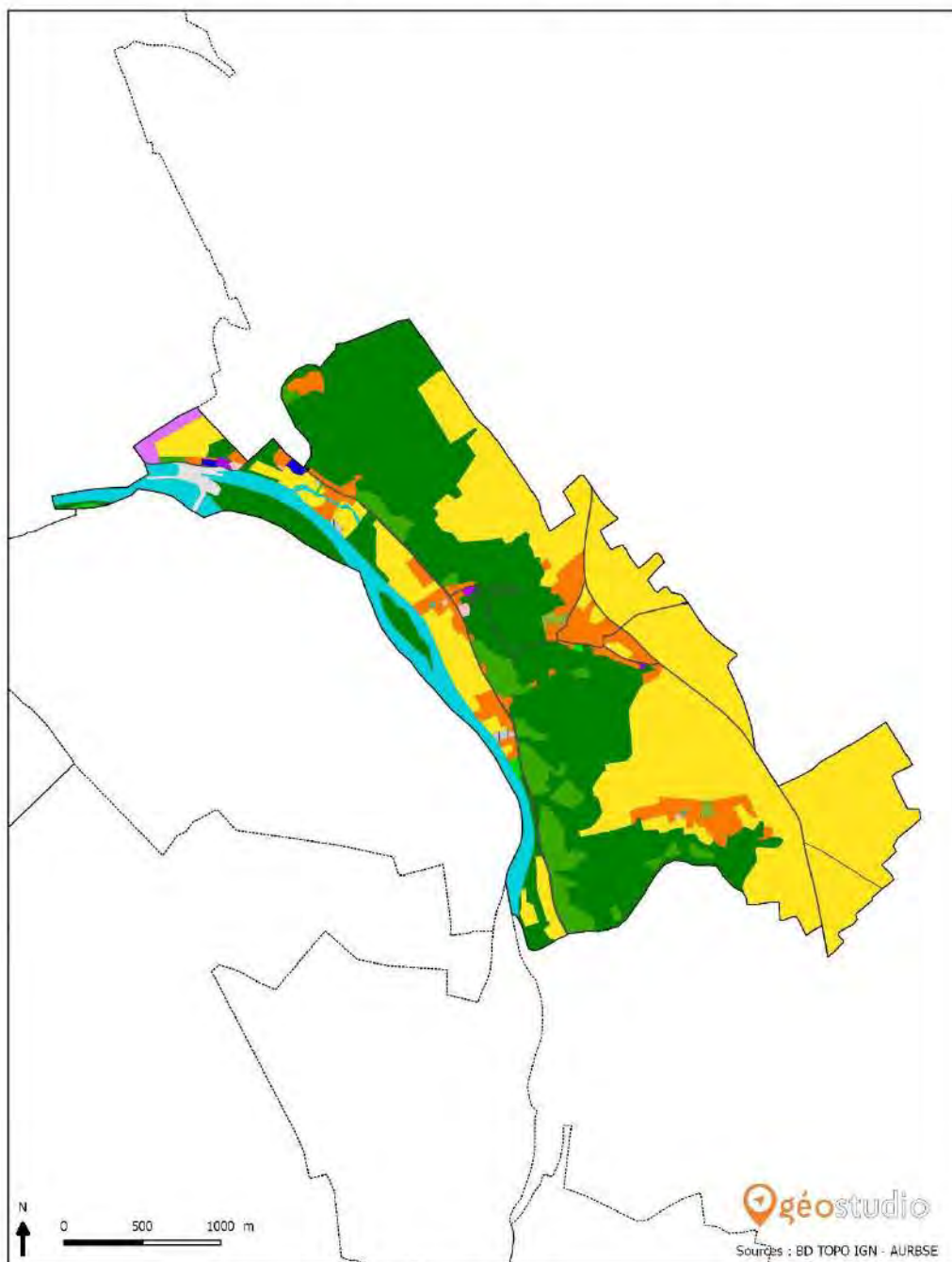
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9	0,64				0,1			0,2	0,94
10									0
11									0
12									0
13	0,17				0,33	1,6			2,1
14									0
	0,81	0	0	0	0,43	1,6	0	0,2	3,04

Mode d'usage de l'espace 2015 Commune de Alizay



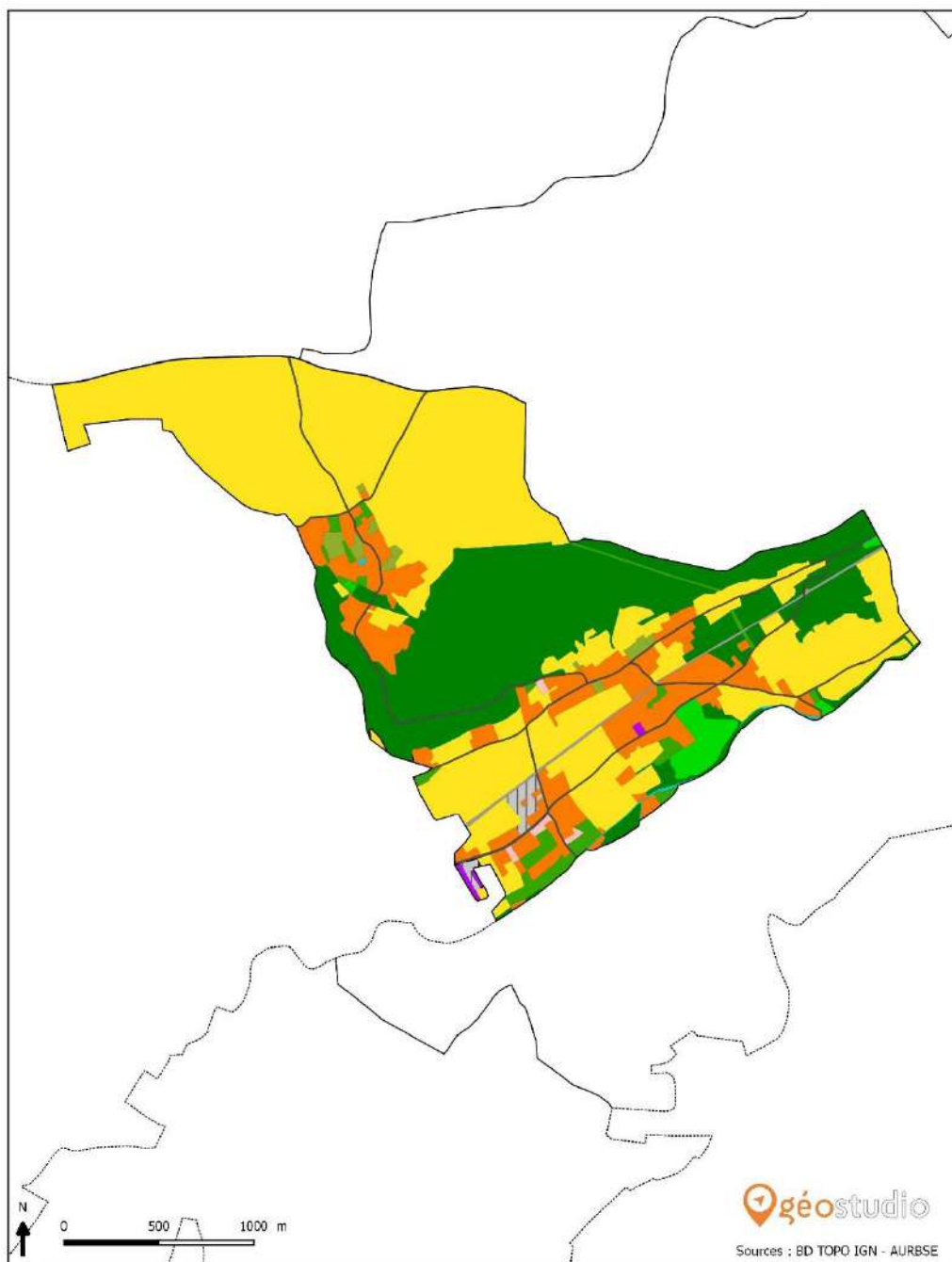
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9	4,81							4,05	8,86
10	1,07				0,04				1,11
11	1,39								1,39
12									0
13	14,27				1,3				15,57
14									0
	21,54	0	0	0	1,34	0	0	4,05	26,93

Mode d'usage de l'espace 2015 Commune de Amfreville-sous-les-Monts



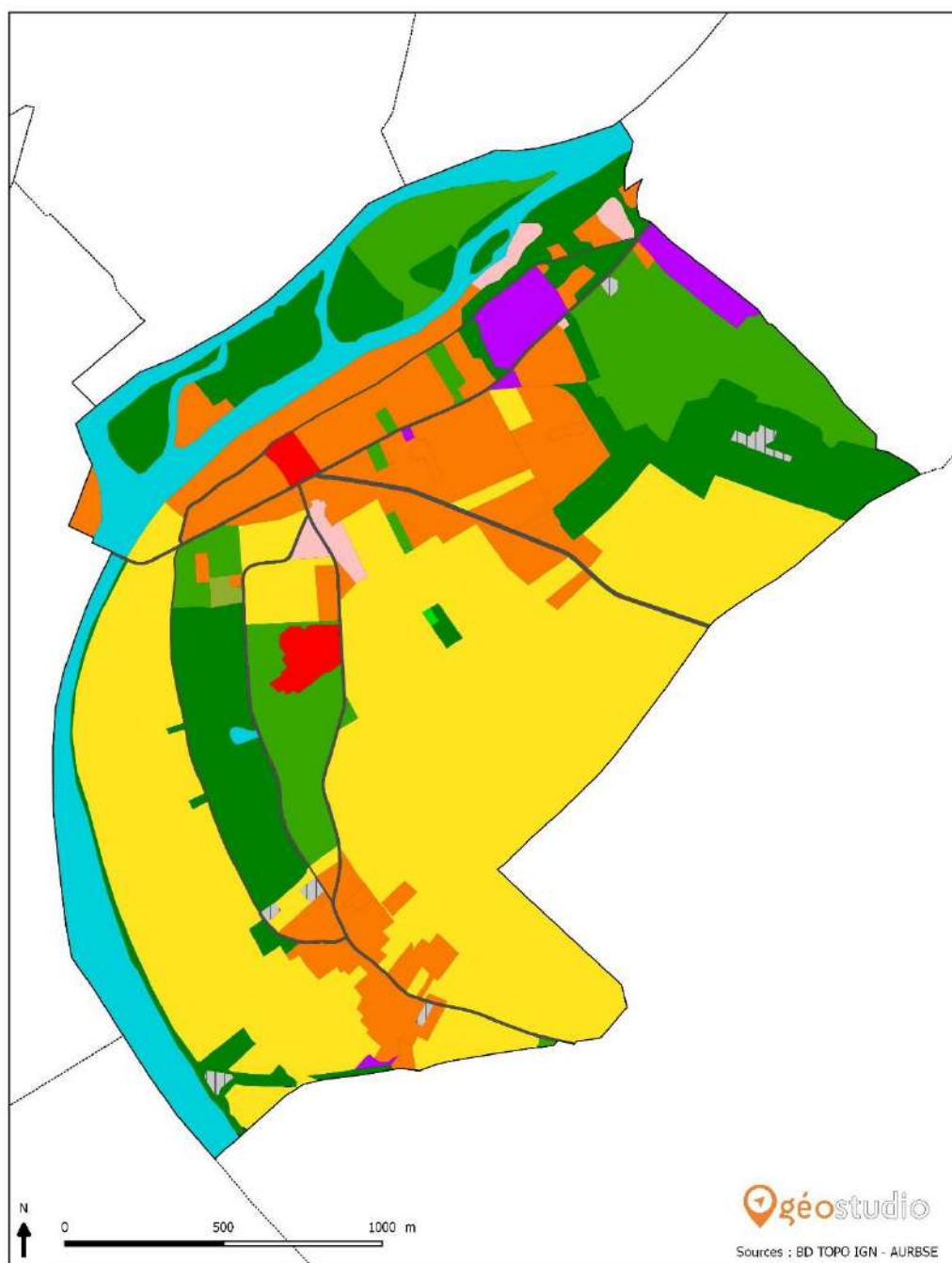
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9									0
10	0,09								0,09
11									0
12									0
13									0
14									0
	0,09	0	0	0	0	0	0	0	0,09

Mode d'usage de l'espace 2015 Commune de Amfreville-sur-Iton



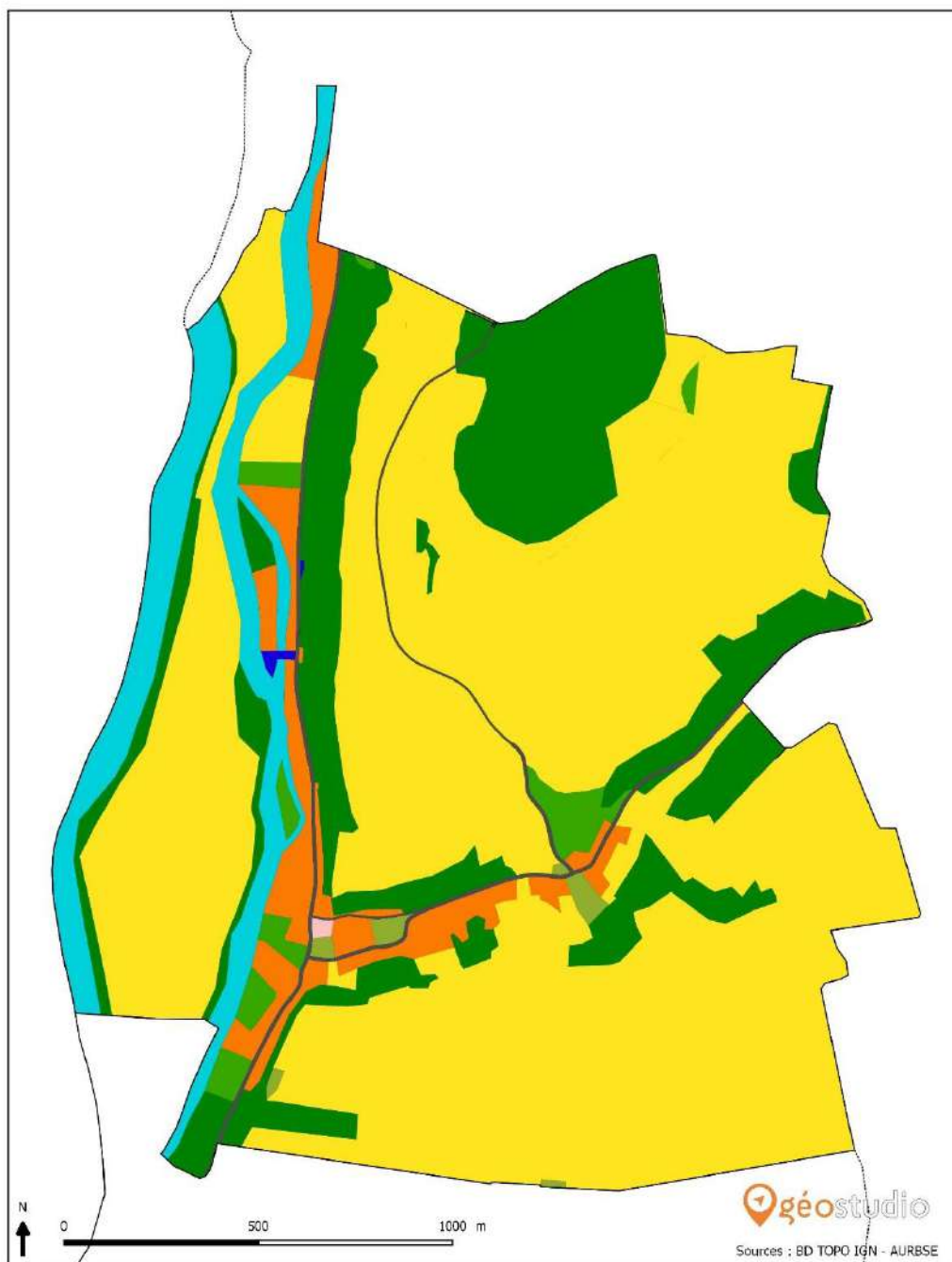
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9					0,98				0,98
10	0,59				0,02				0,61
11									0
12									0
13	0,19				1,11				1,3
14									0
	0,78	0	0	0	2,11	0	0	0	2,89

Mode d'usage de l'espace 2015 Commune de Andé



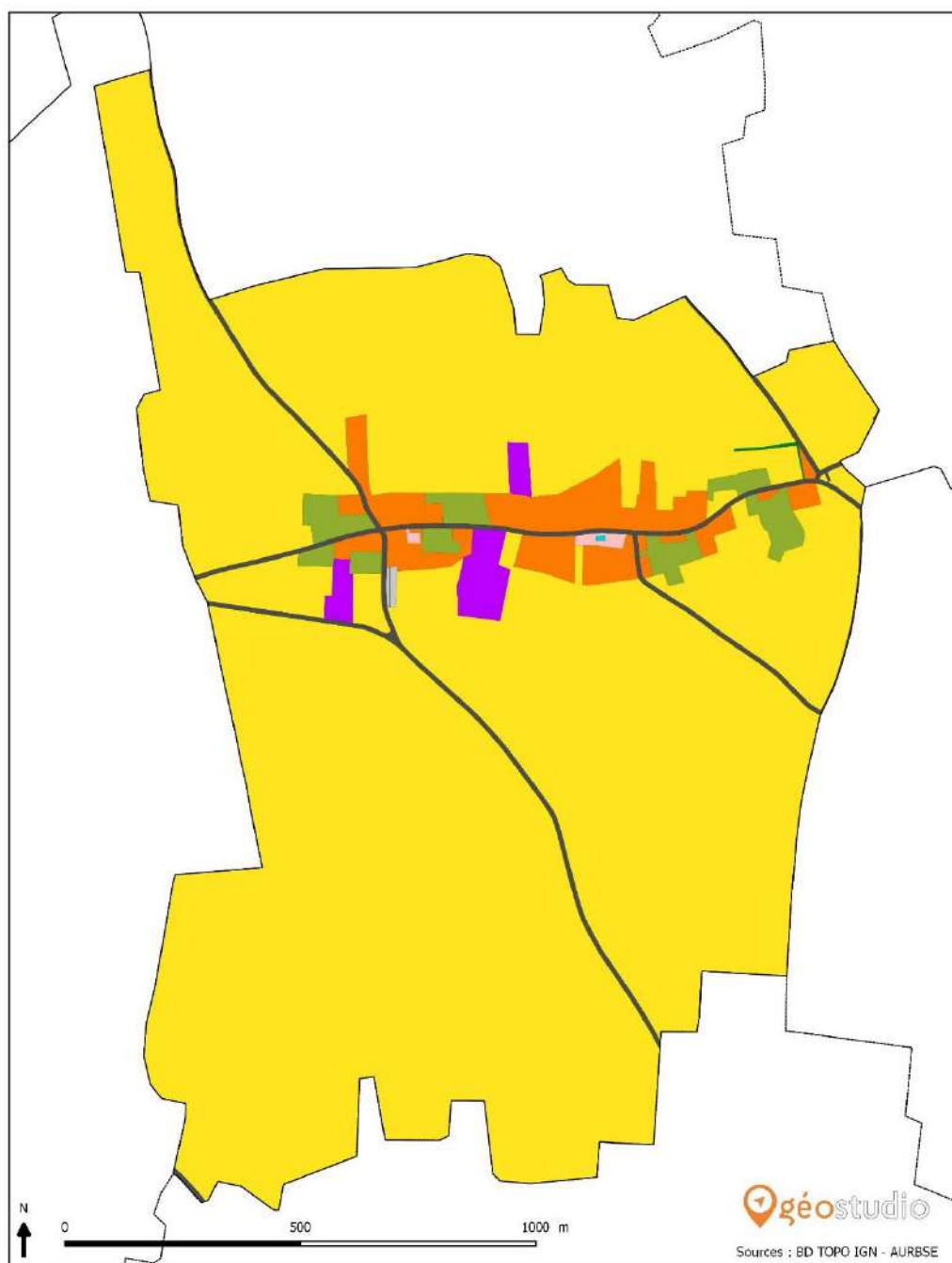
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9					0,56			0,22	0,78
10					0,08				0,08
11									0
12									0
13					8,02				8,02
14					0,36				0,36
	0	0	0	0	9,02	0	0	0,22	9,24

Mode d'usage de l'espace 2015 Commune de Connelles



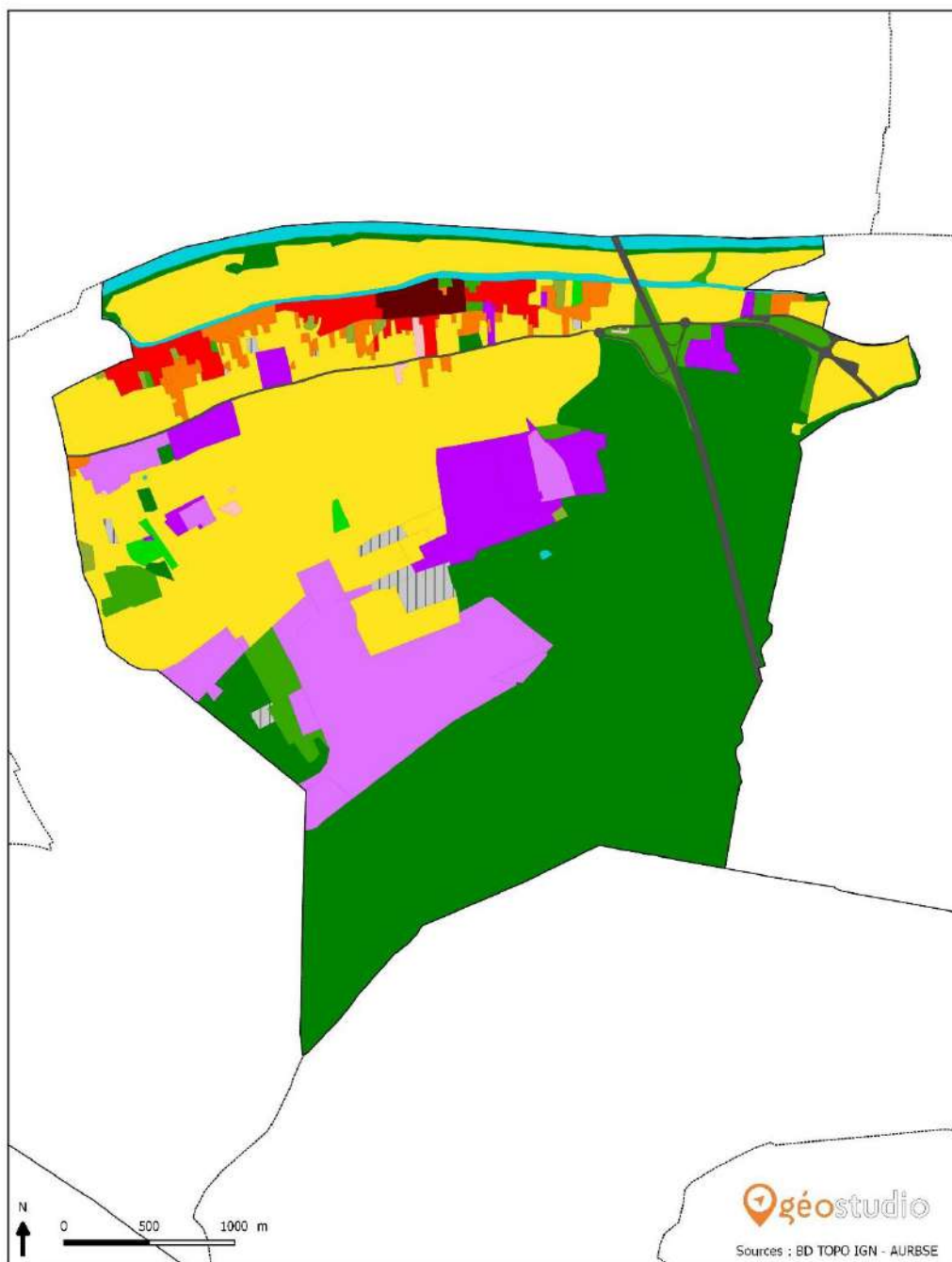
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9									0
10					0,06				0,06
11									0
12									0
13									0
14									0
	0	0	0	0	0,06	0	0	0	0,06

Mode d'usage de l'espace 2015 Commune de Crasville



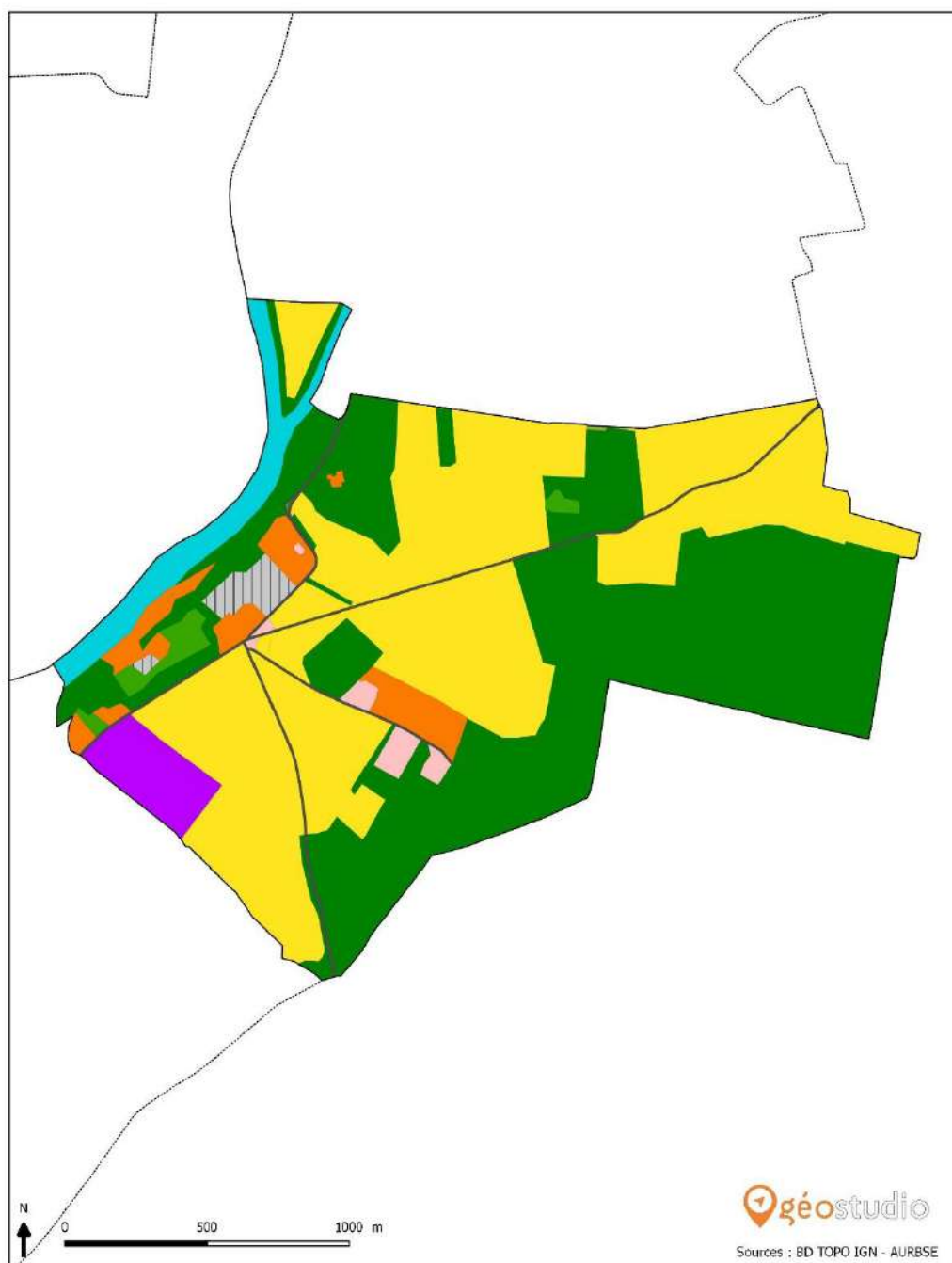
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9									0
10									0
11									0
12									0
13					0,19				0,19
14					0,15				0,15
	0	0	0	0	0,34	0	0	0	0,34

Mode d'usage de l'espace 2015 Commune de Criquebeuf-sur-Seine



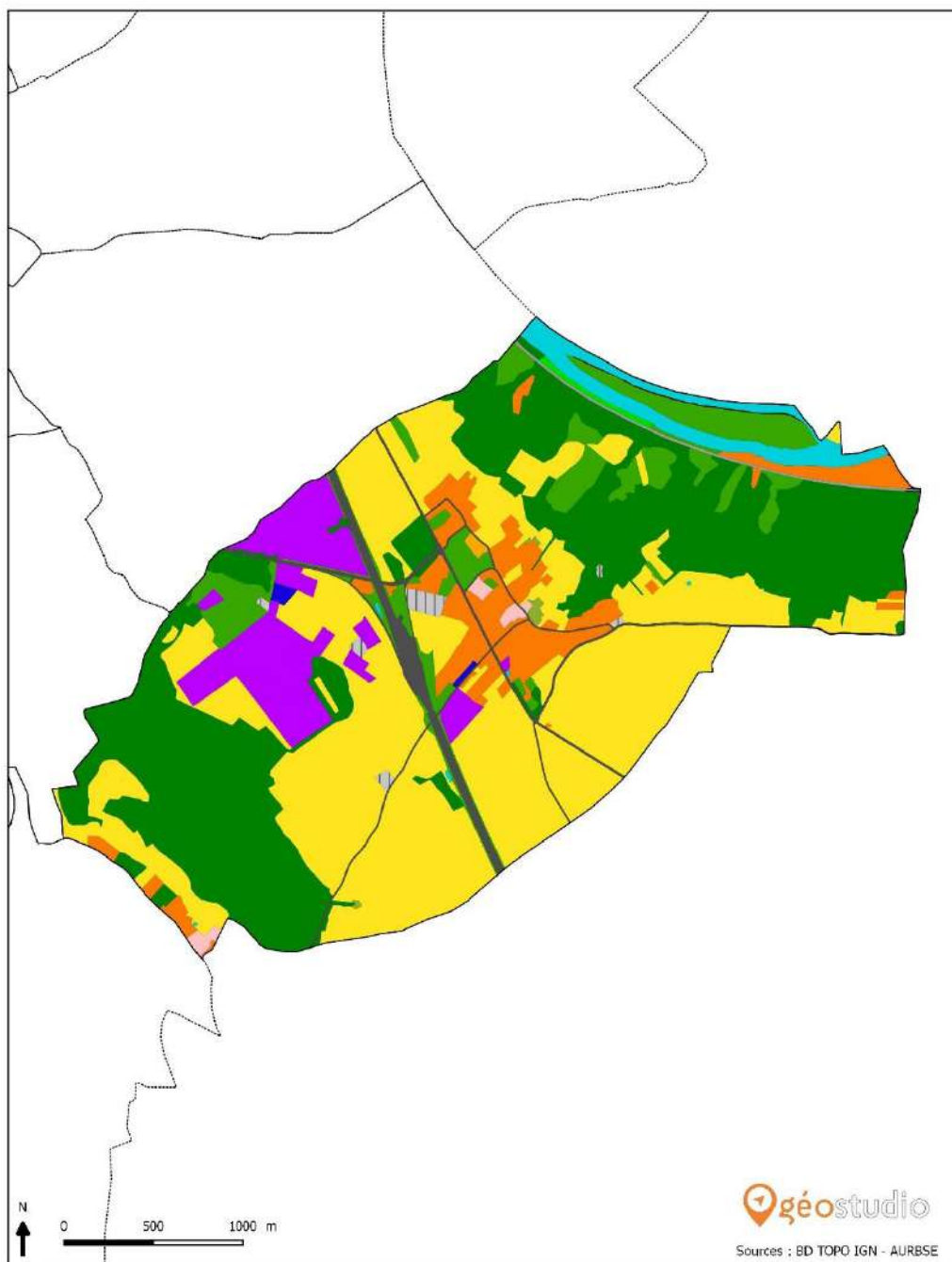
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9						0,23			0,23
10	8,12								8,12
11									0
12									0
13	36,52			0,73	2,4				39,65
14					0,18				0,18
	44,64	0	0	0,73	2,58	0,23	0	0	48,18

Mode d'usage de l'espace 2015 Commune de Herqueville



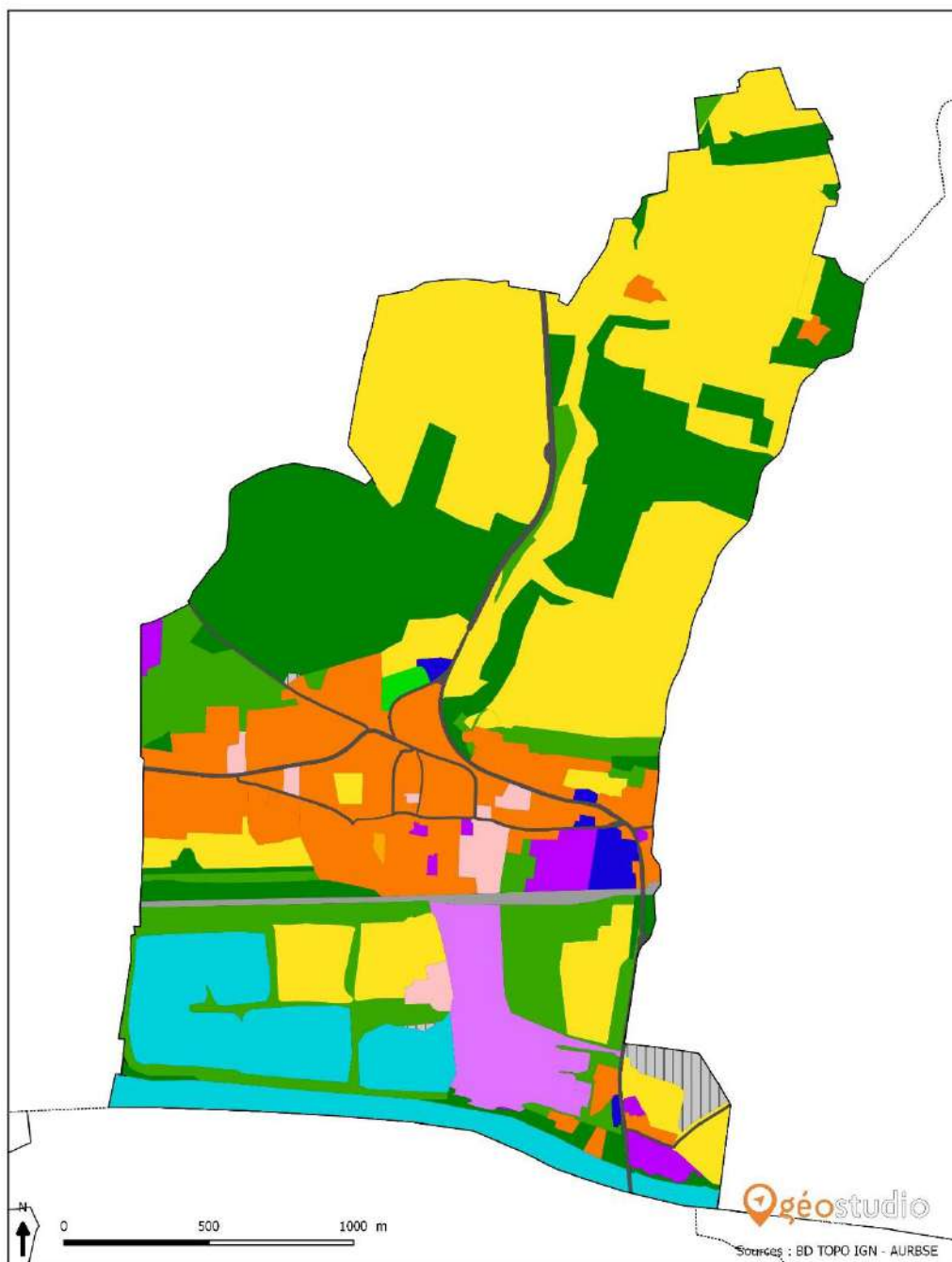
	20	21	31	32	33	40	42	50		
9								0,37	0,37	0,37
10					0,24				0,24	0,24
11									0	0
12									0	0
13									0	0
14									0	0
	0	0	0	0	0,24	0	0	0,37		0,61

Mode d'usage de l'espace 2015 Commune de Heudebouville



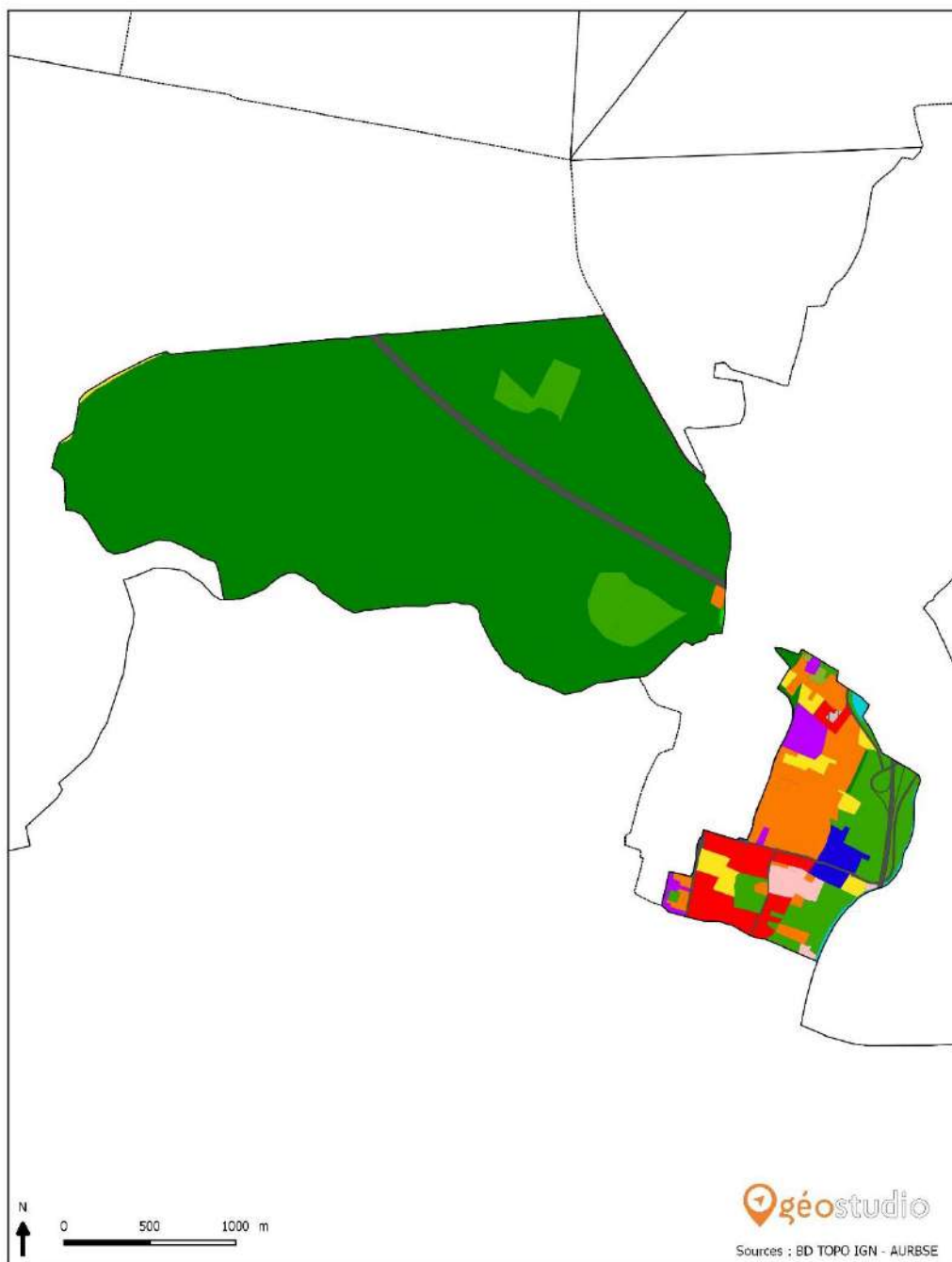
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9									0
10									0
11									0
12									0
13	20,41	1,12			1,52	1,57			24,62
14									0
	20,41	1,12	0	0	1,52	1,57	0	0	24,62

Mode d'usage de l'espace 2015 Commune de Igoville



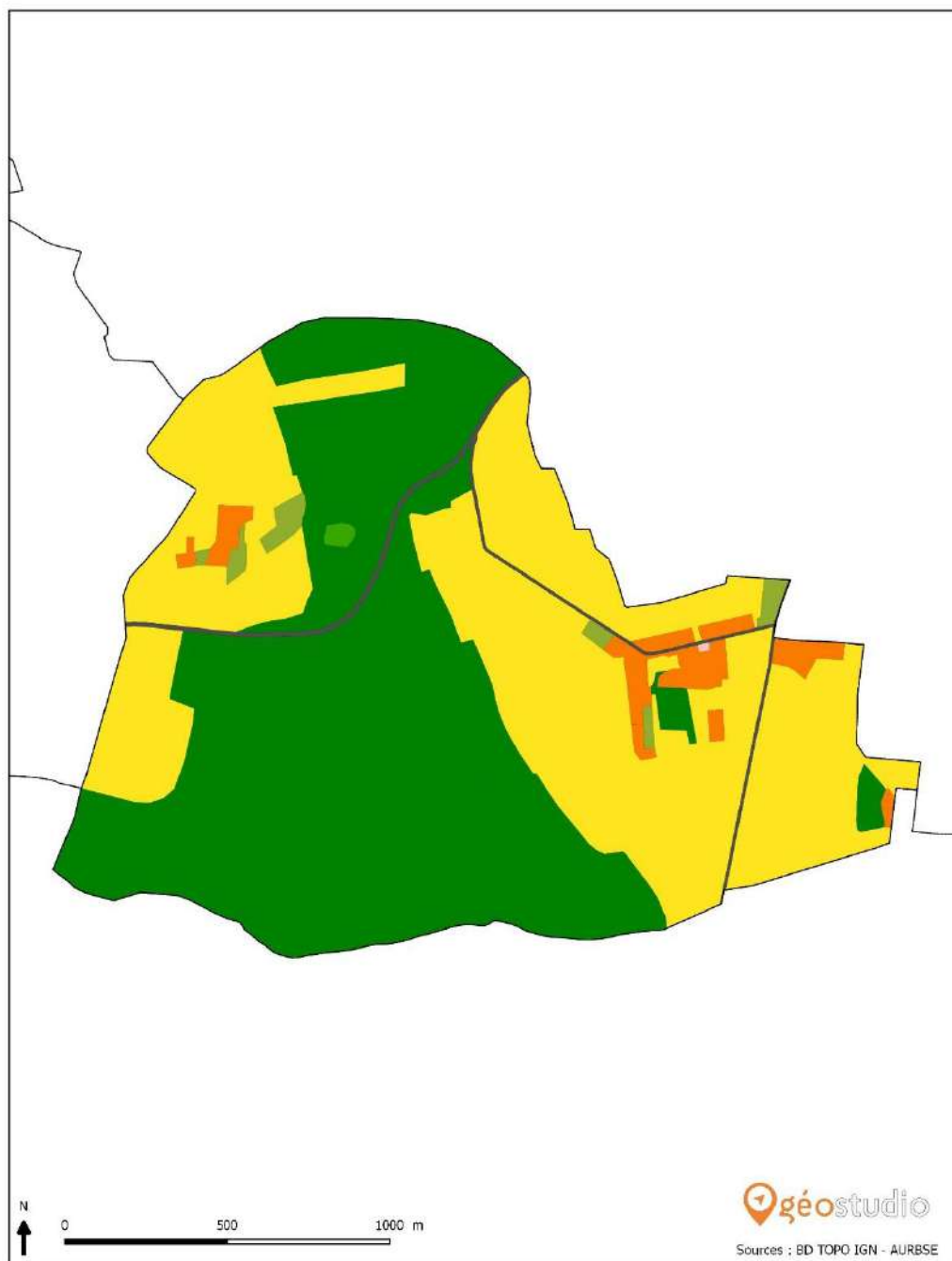
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9	0,65				0,01	1,92		1,1	3,68
10	0,03								0,03
11									0
12									0
13	0,06				7,38				7,44
14									0
	0,74	0	0	0	7,39	1,92	0	1,1	11,15

Mode d'usage de l'espace 2015 Commune de Incarville



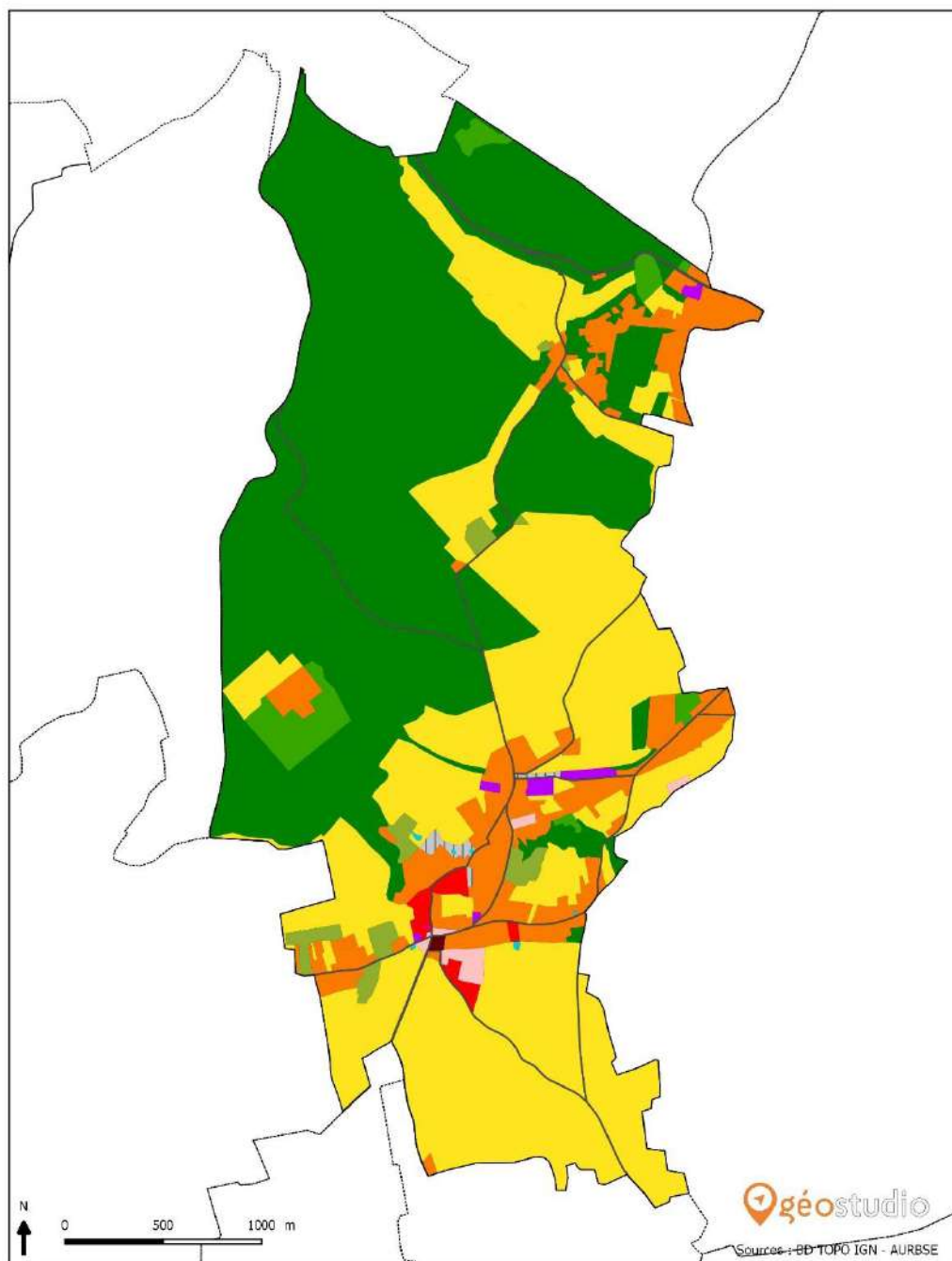
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9					0,43				0,43
10									0
11									0
12					0,22	0,1			0,32
13				1,06					1,06
14									0
	0	0	0	1,06	0,65	0,1	0	0	1,81

Mode d'usage de l'espace 2015 Commune de La Haye-le-Comte



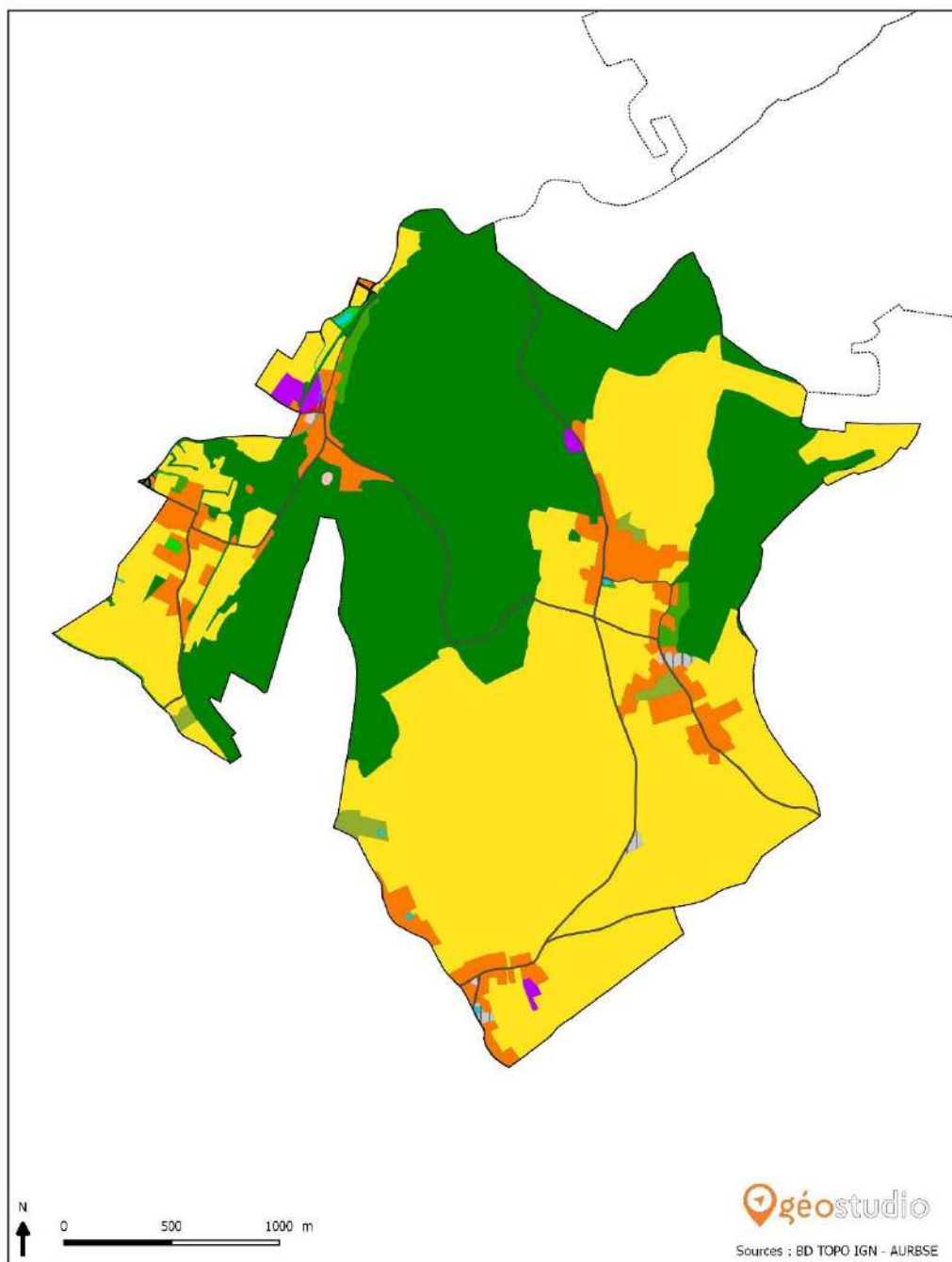
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9									0
10					0,15				0,15
11									0
12									0
13									0
14					0,45				0,45
	0	0	0	0	0,6	0	0	0	0,6

Mode d'usage de l'espace 2015 Commune de La Haye-Malherbe



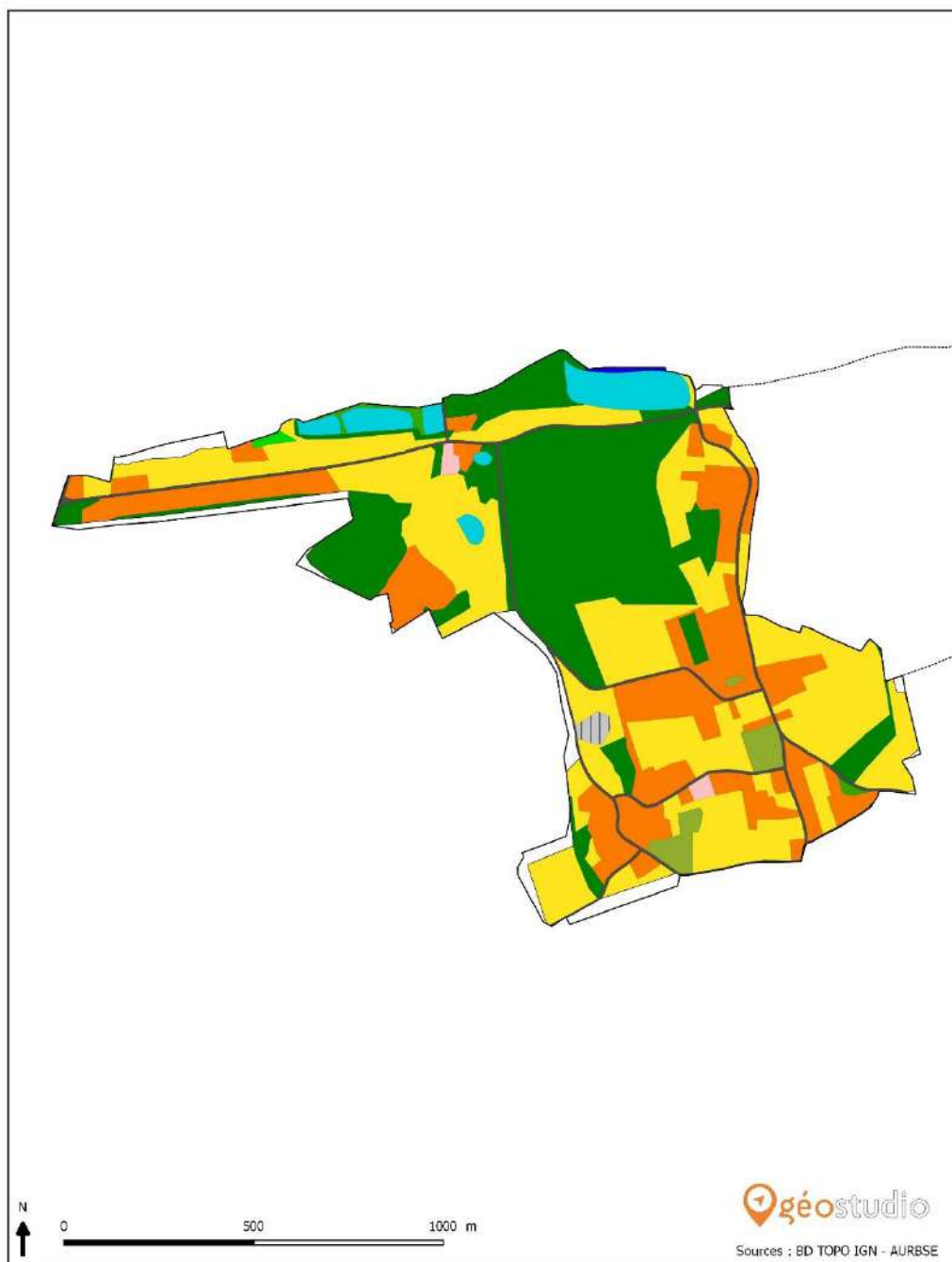
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9						0,04			0,04
10					0,15				0,15
11									0
12									0
13					0,58				0,58
14						0,73	0,04	0	0
	0	0	0	0	0,73	0,04	0	0	0,77

Mode d'usage de l'espace 2015 Commune de La Vacherie



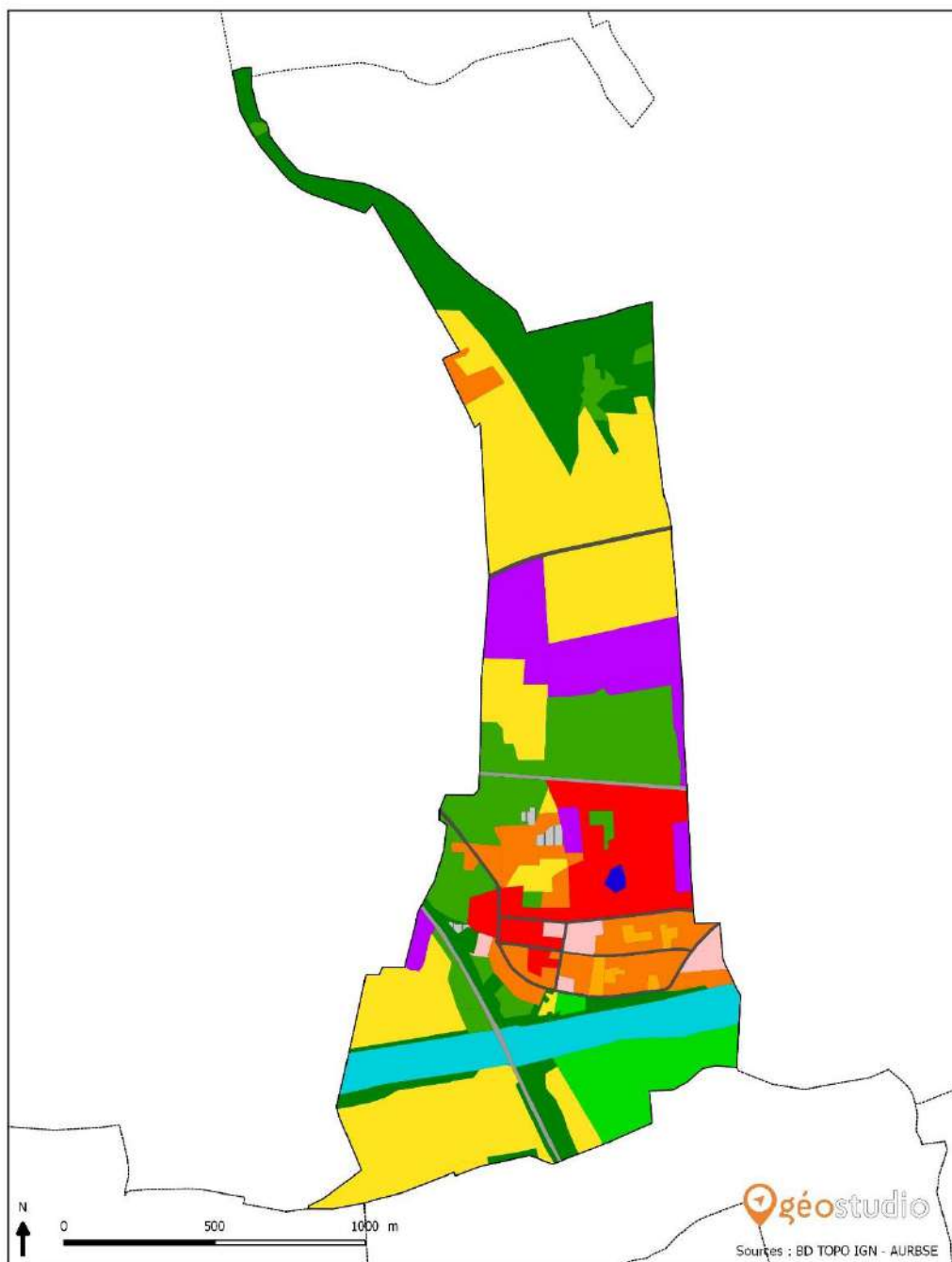
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9									0
10					0,33				0,33
11									0
12									0
13					0,78				0,78
14					1,11				0
	0	0	0	0	1,11	0	0	0	1,11

Mode d'usage de l'espace 2015 Commune de Le Bec-Thomas



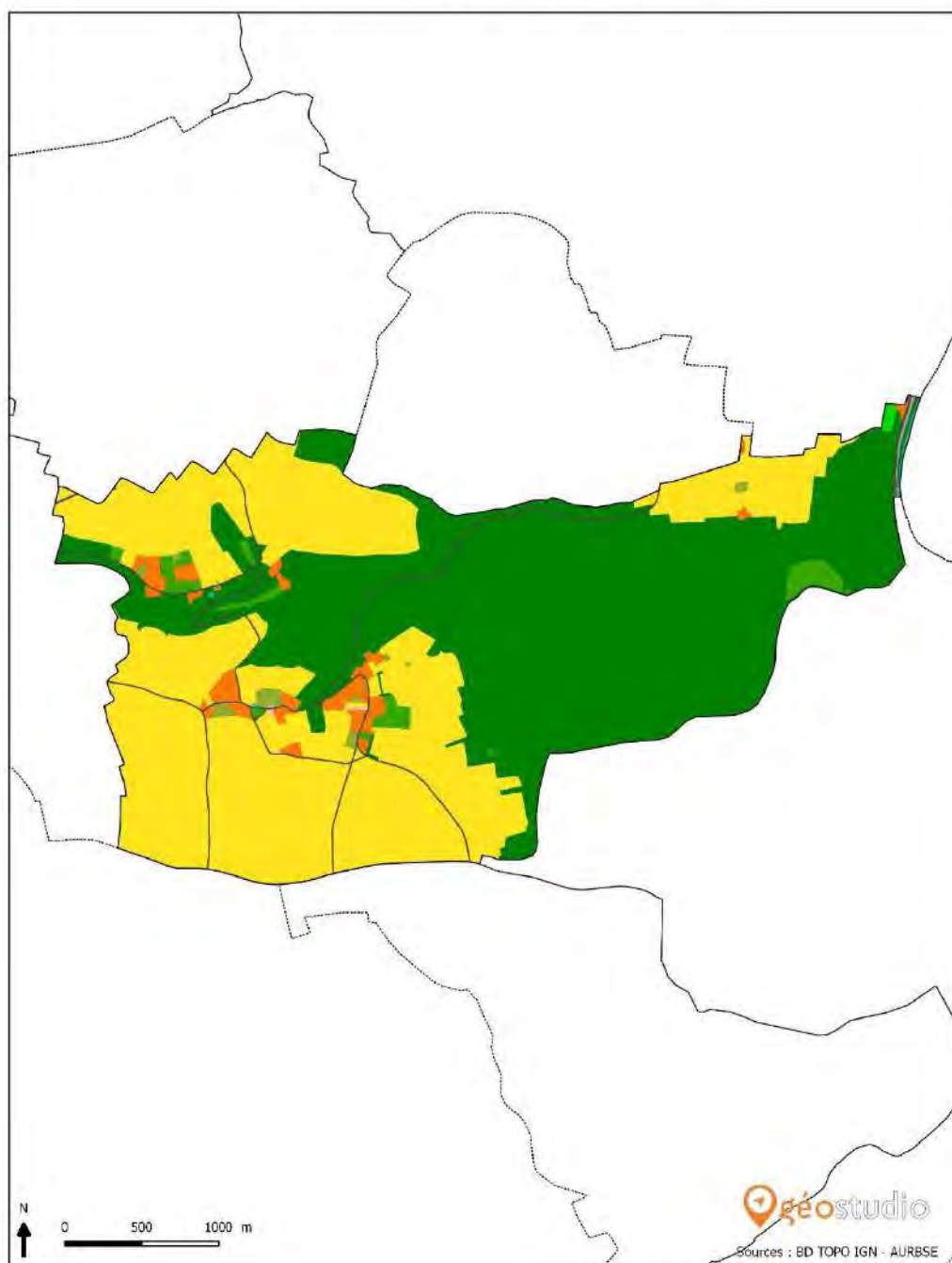
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9					0,15				0,15
10									0
11									0
12									0
13									0
14									0
	0	0	0	0	0,15	0	0	0	0,15

Mode d'usage de l'espace 2015 Commune de Le Manoir



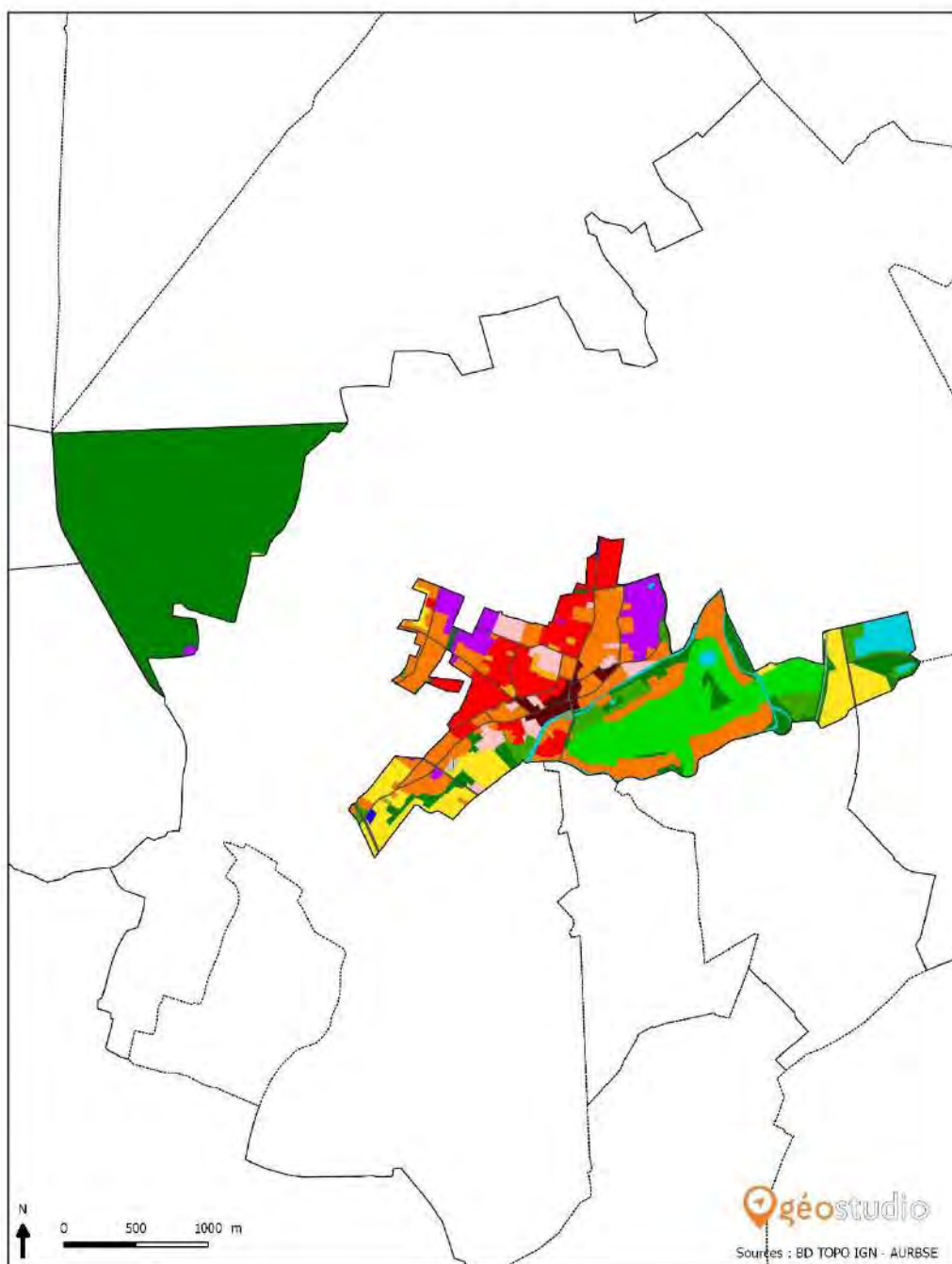
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9	2,24							0,21	2,45
10									0
11									0
12									0
13	6,75				2,37				9,12
14			0,19						0,19
	8,99	0	0,19	0	2,37	0	0	0,21	11,76

Mode d'usage de l'espace 2015 Commune de Le Mesnil-Jourdain



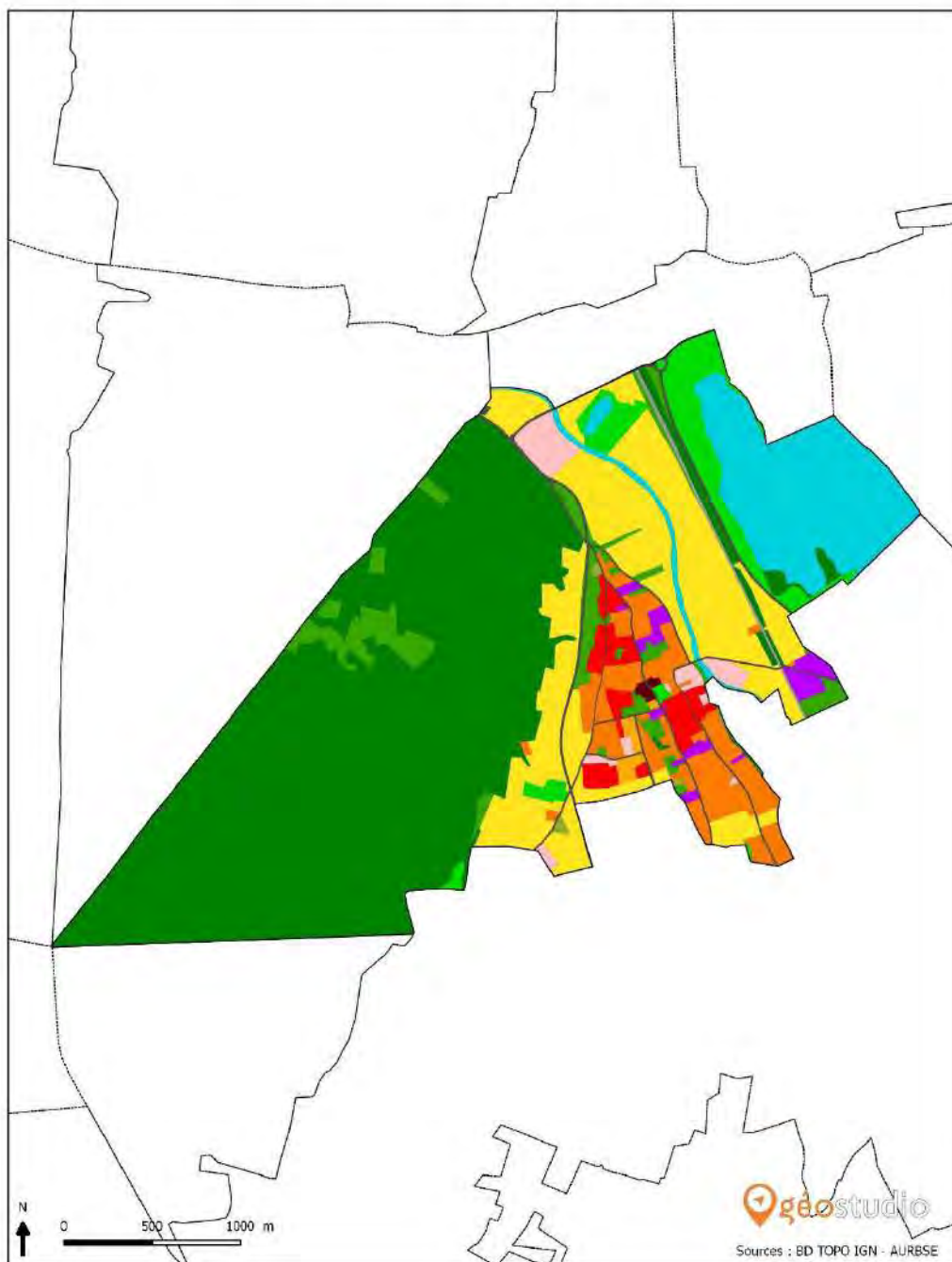
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9									0
10									0
11									0
12									0
13									0
14									0
	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Mode d'usage de l'espace 2015 Commune de Le Vaudreuil



	20	21	31	32	33	40	42	50	
9					1,7	0,11			1,81
10					0,22	0,55			0,77
11									0
12					0,22				0,22
13	0,08	0,02			1,09				1,19
14									0
	0,08	0,02	0	0	3,23	0,66	0	0	3,99

Mode d'usage de l'espace 2015 Commune de Léry



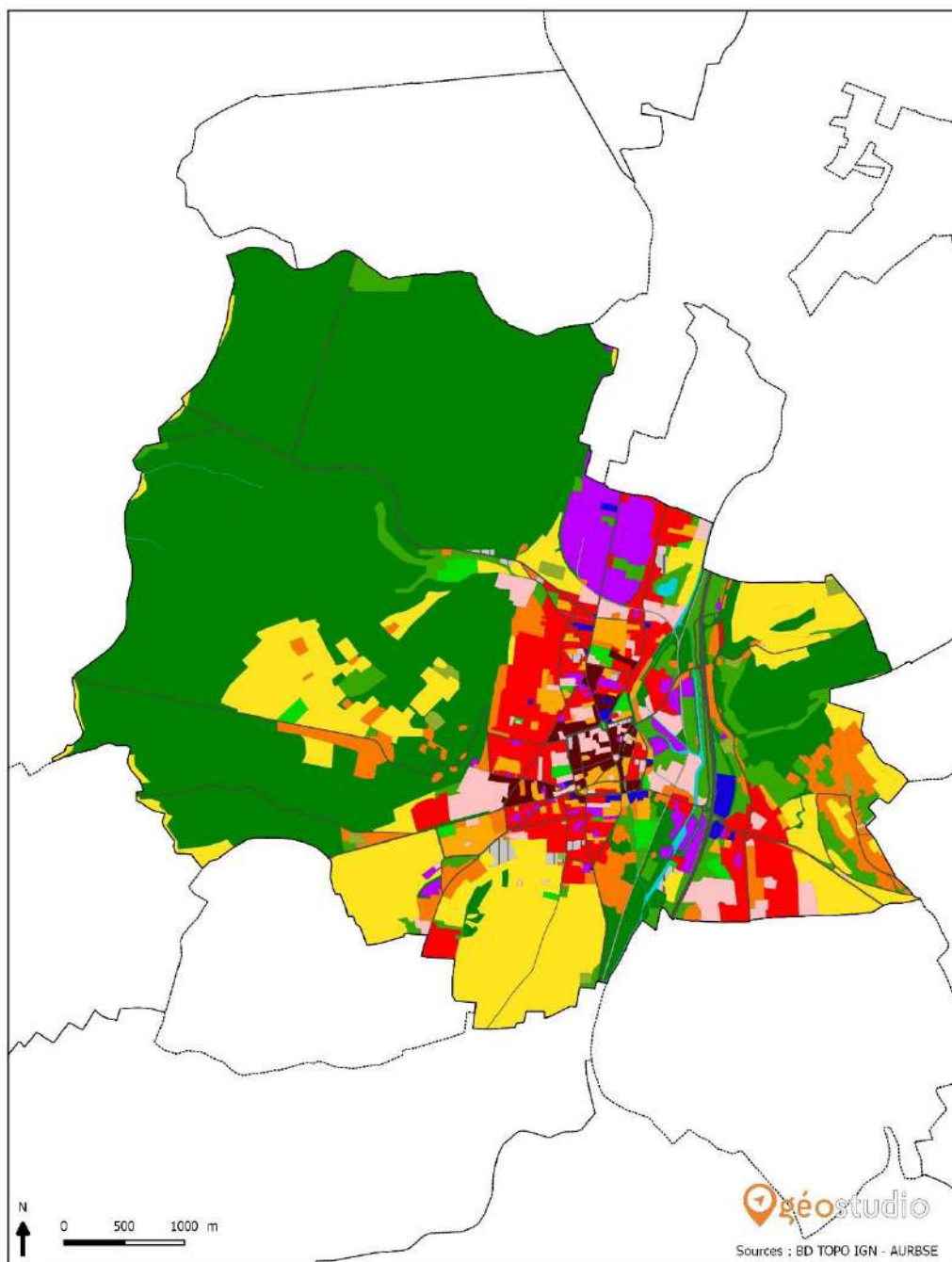
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9					0,51	0,34			0,85
10									0
11									0
12									0
13					0,46				0,46
14									0
	0	0	0	0	0,97	0,34	0	0	1,31

Mode d'usage de l'espace 2015 Commune de Les Damps



	20	21	31	32	33	40	42	50	
9				0,79					0,79
10					0,13	0,67			0,8
11									0
12									0
13				0,25					0,25
14									0
	0	0	0	1,04	0,13	0,67	0	0	1,84

Mode d'usage de l'espace 2015 Commune de Louviers



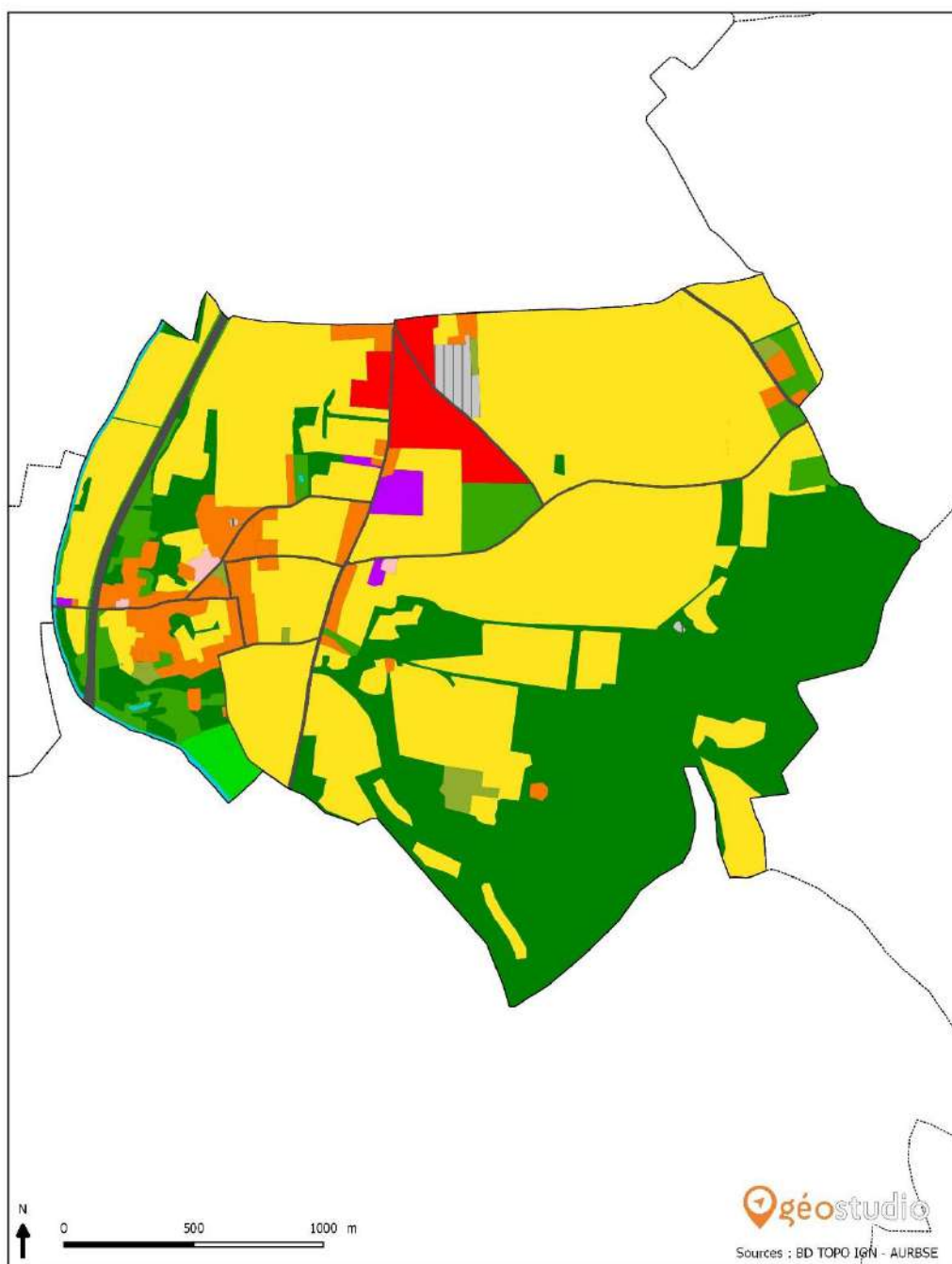
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9	0,22			1,2	6,83	3,96		1,01	13,22
10	0,21								0,21
11									0
12						1,04			1,04
13	0,7					0,16			0,86
14									0
	1,13	0	0	1,2	6,83	5,16	0	1,01	15,33

Mode d'usage de l'espace 2015 Commune de Martot



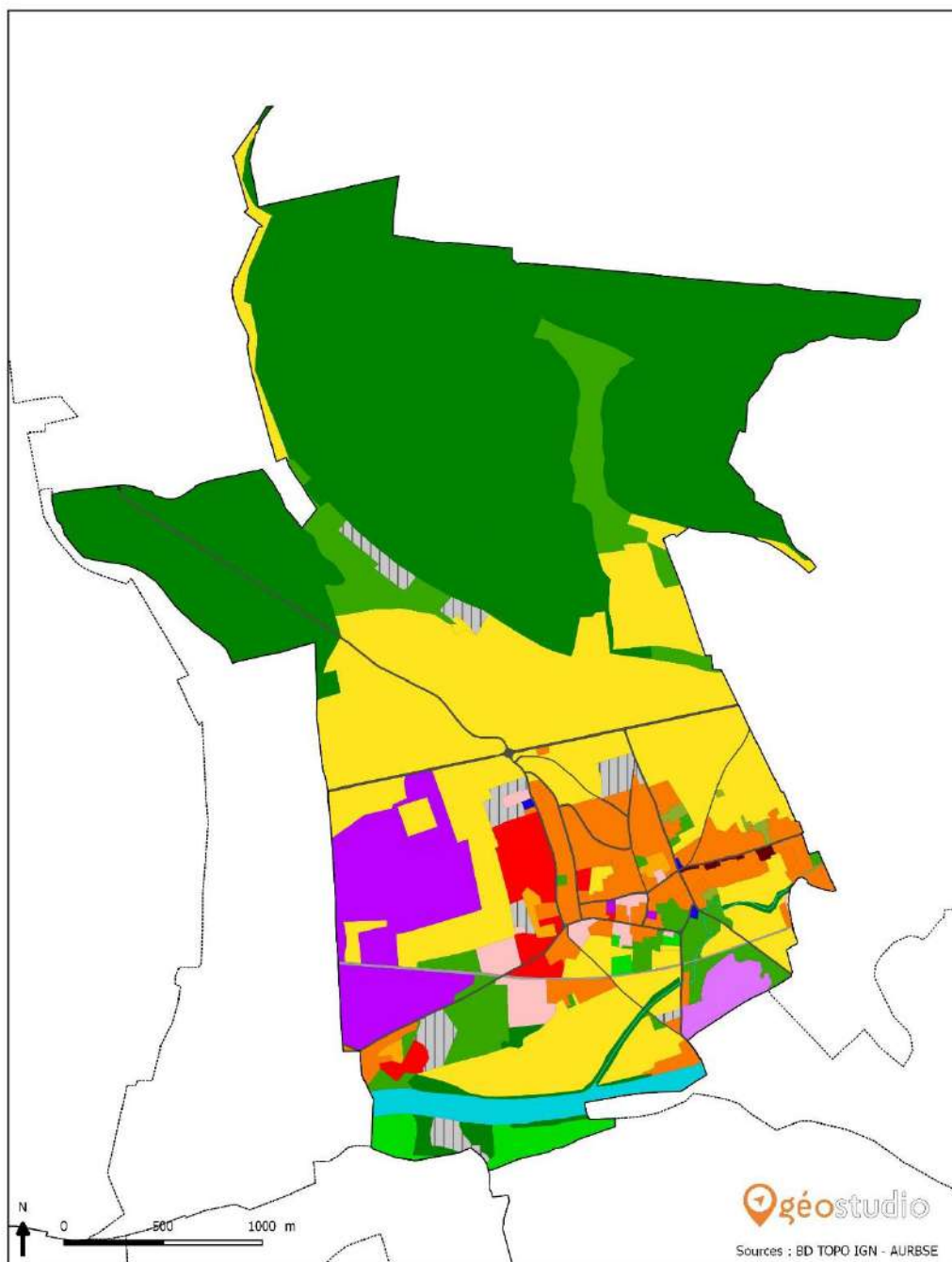
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9					0,49				0,49
10	22,68								22,68
11									0
12									0
13	2,41				0,28				2,69
14									0
	25,09	0	0	0	0,77	0	0	0	25,86

Mode d'usage de l'espace 2015 Commune de Pinterville



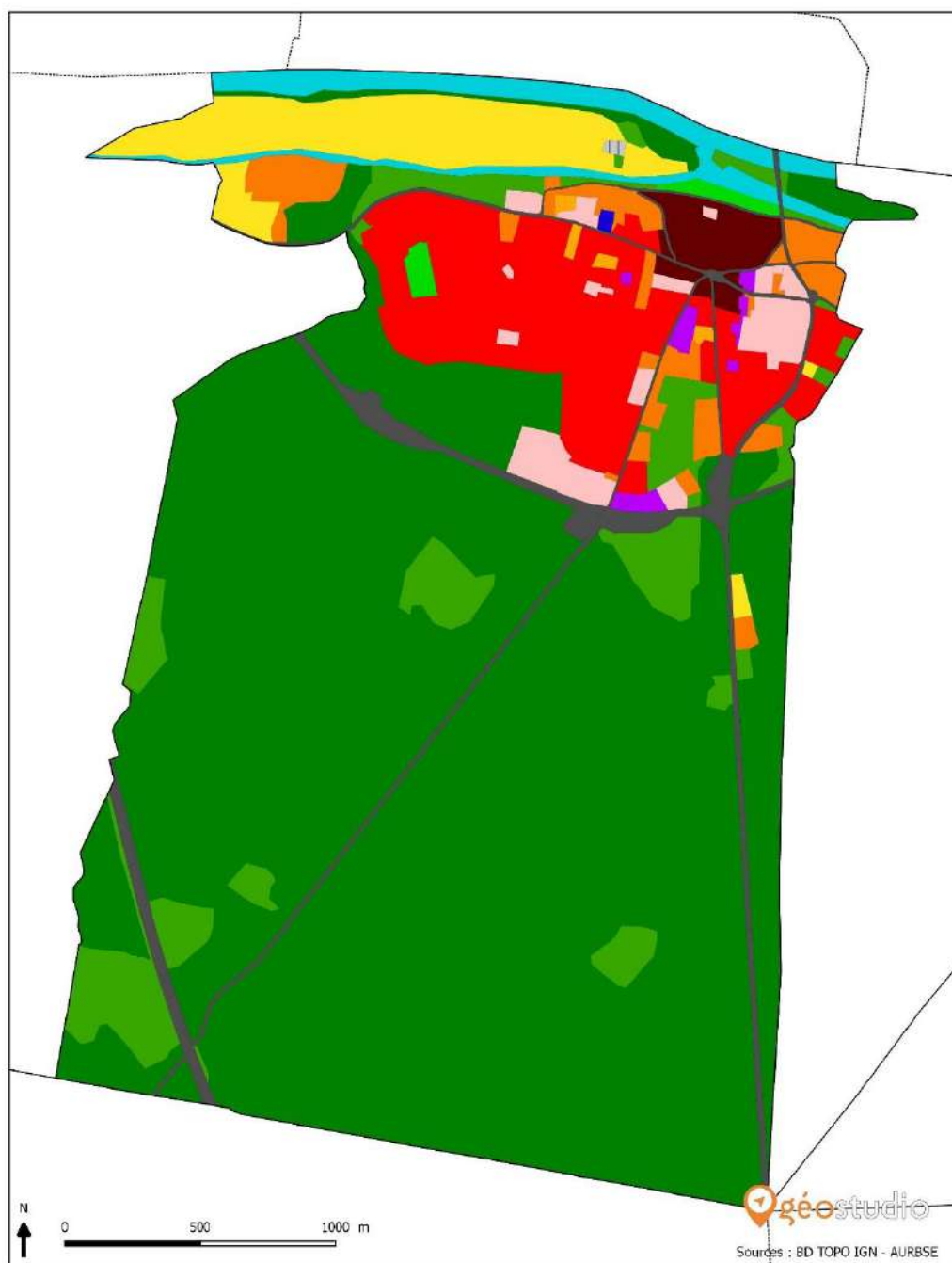
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9					0,07			3,81	3,88
10									0
11									0
12									0
13					0,45				0,45
14					1,07				1,07
	0	0	0	0	1,59	0	0	3,81	5,4

Mode d'usage de l'espace 2015 Commune de Pîtres



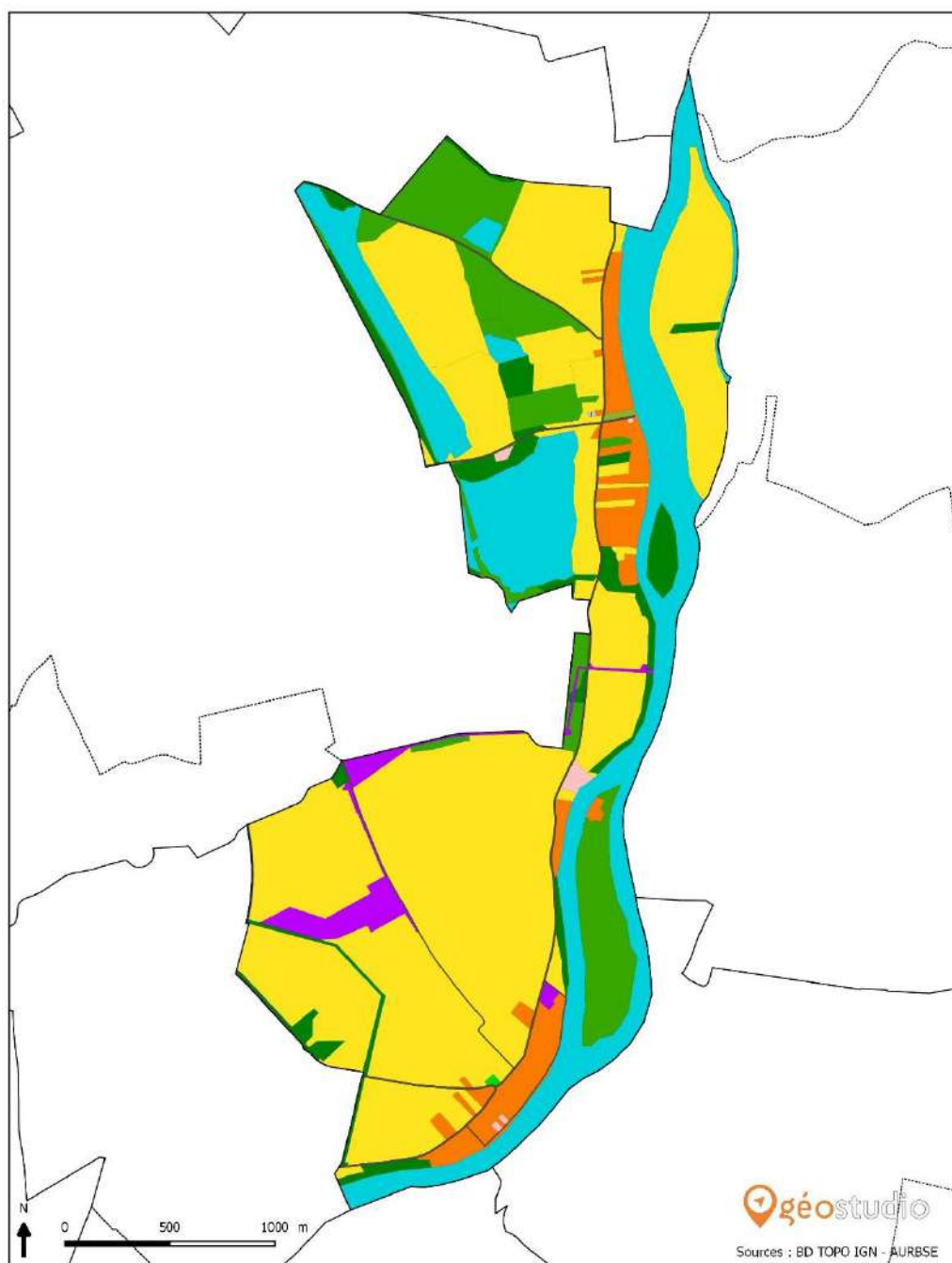
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9				0,38	0,19			3,97	4,54
10									0
11									0
12									0
13	2,47	0,23			1,73				4,43
14									0
	2,47	0,23	0	0,38	1,92	0	0	3,97	8,97

Mode d'usage de l'espace 2015 Commune de Pont-de-l'Arche



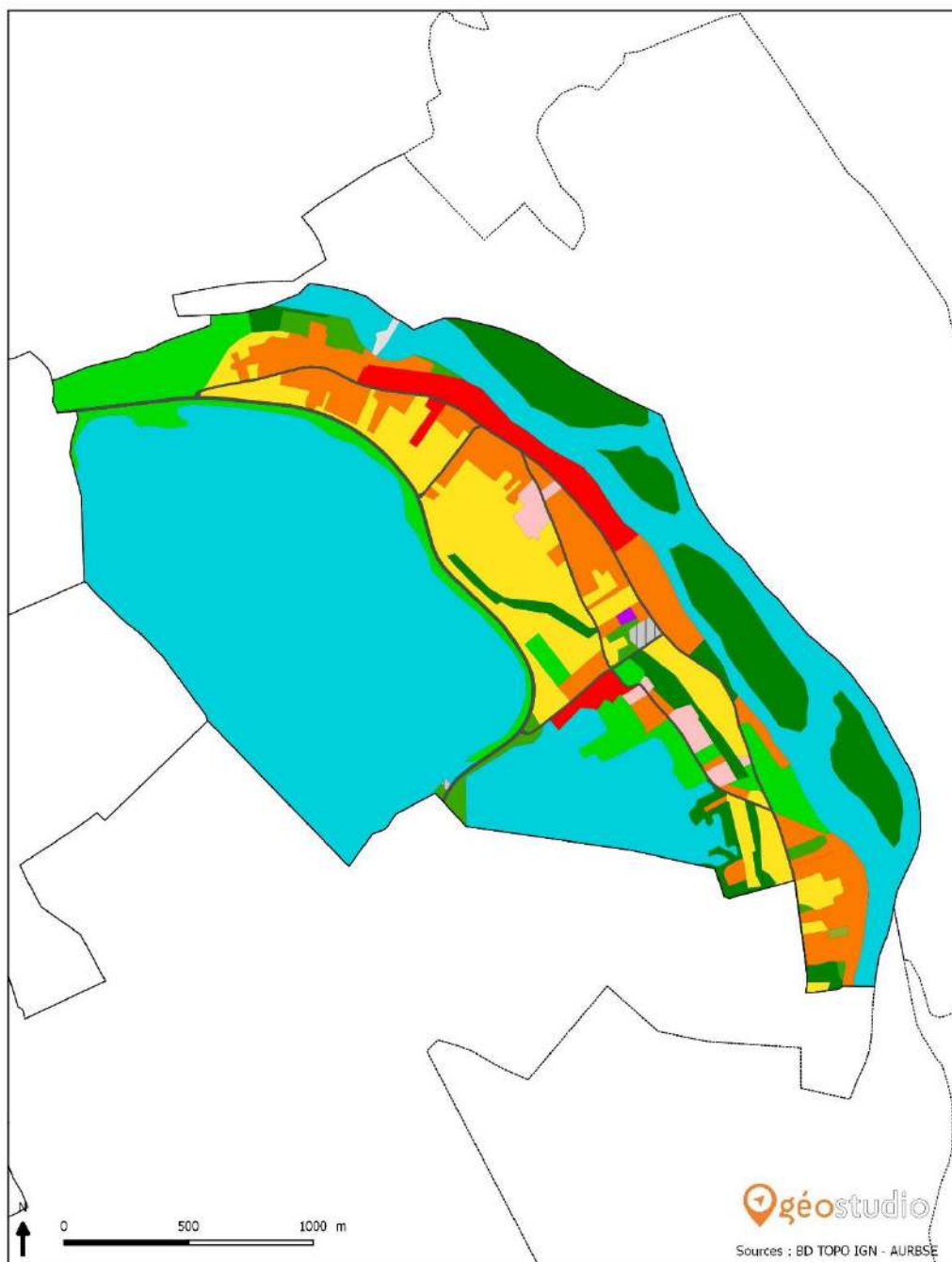
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9	1,26		0,21						1,47
10									0
11									0
12									0
13									0
14									0
	1,26	0	0,21	0	0	0	0	0	1,47

Mode d'usage de l'espace 2015 Commune de Porte-de-Seine



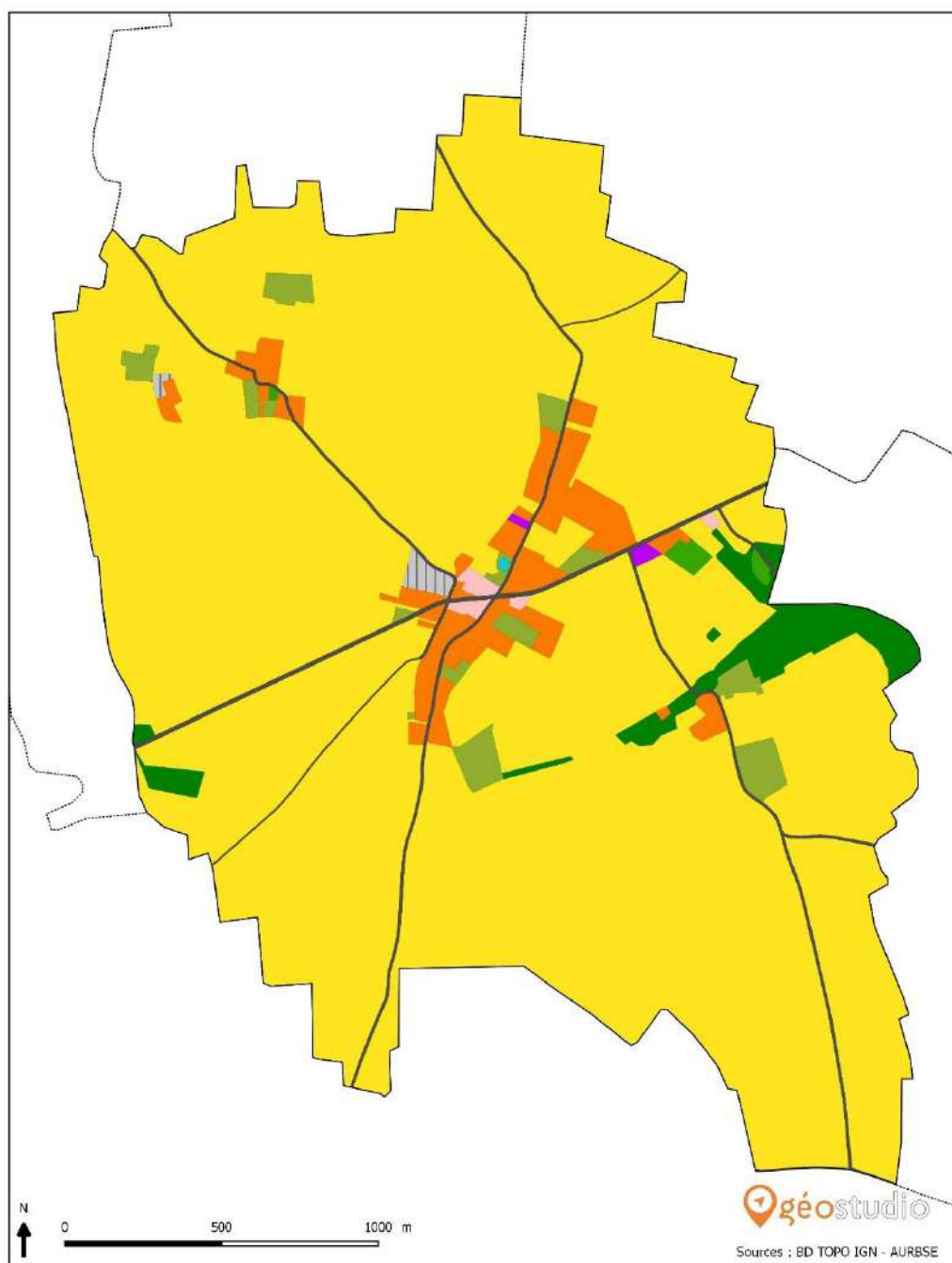
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9	0,39				0,68				1,07
10	0,12								0,12
11									0
12									0
13	12,51								12,51
14									0
	13,02	0	0	0	0,68	0	0	0	13,7

Mode d'usage de l'espace 2015 Commune de Poses



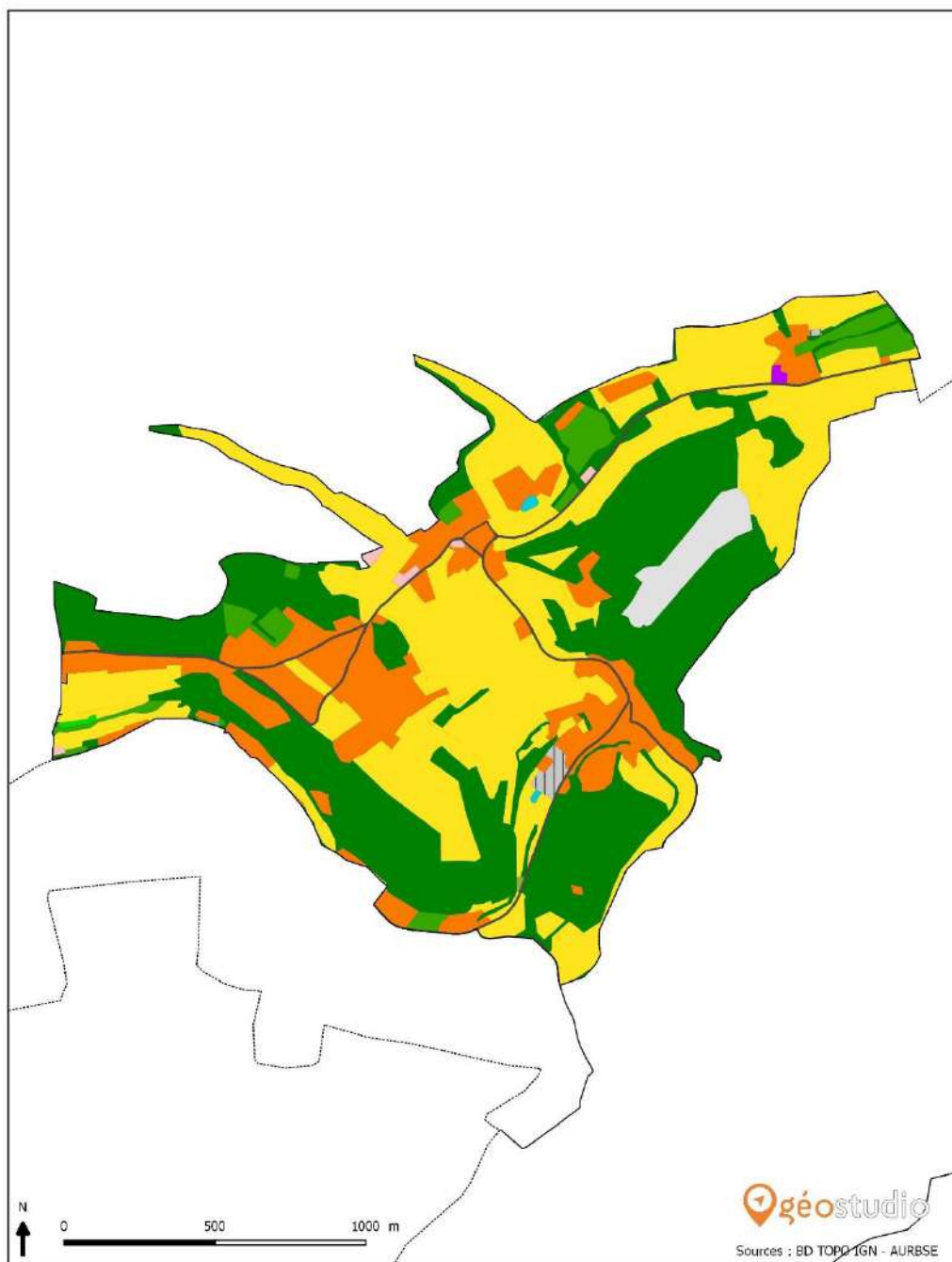
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9					0,32				0,32
10					0,08				0,08
11									0
12					0,54				0,54
13					0,16				0,16
14									0
	0	0	0	0	1,1	0	0	0	1,1

Mode d'usage de l'espace 2015 Commune de Quatremare



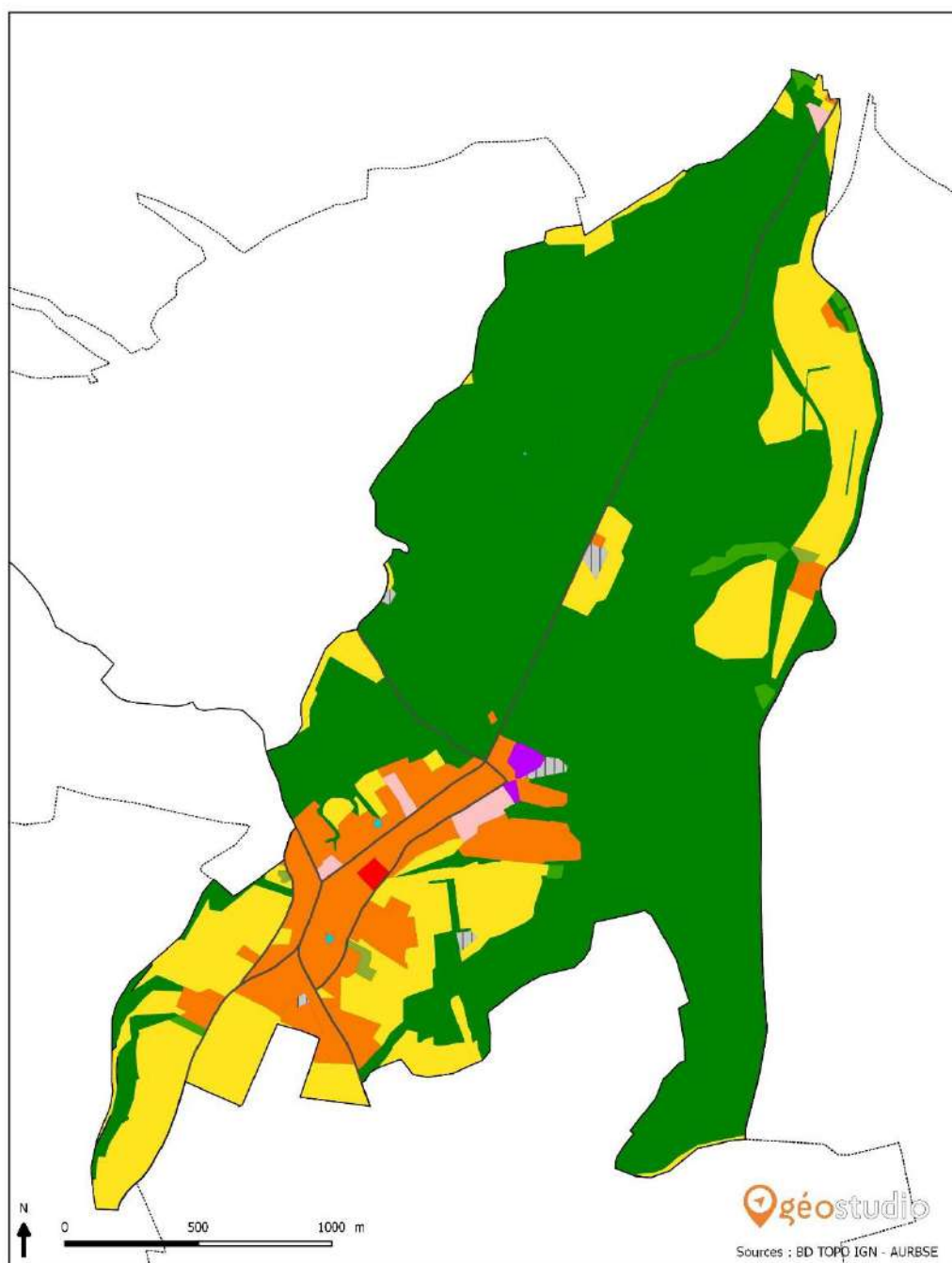
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9									0
10									0
11									0
12									0
13					0,96				0,96
14									0
	0	0	0	0	0,96	0	0	0	0,96

Mode d'usage de l'espace 2015 Commune de Saint-Cyr-la-Campagne



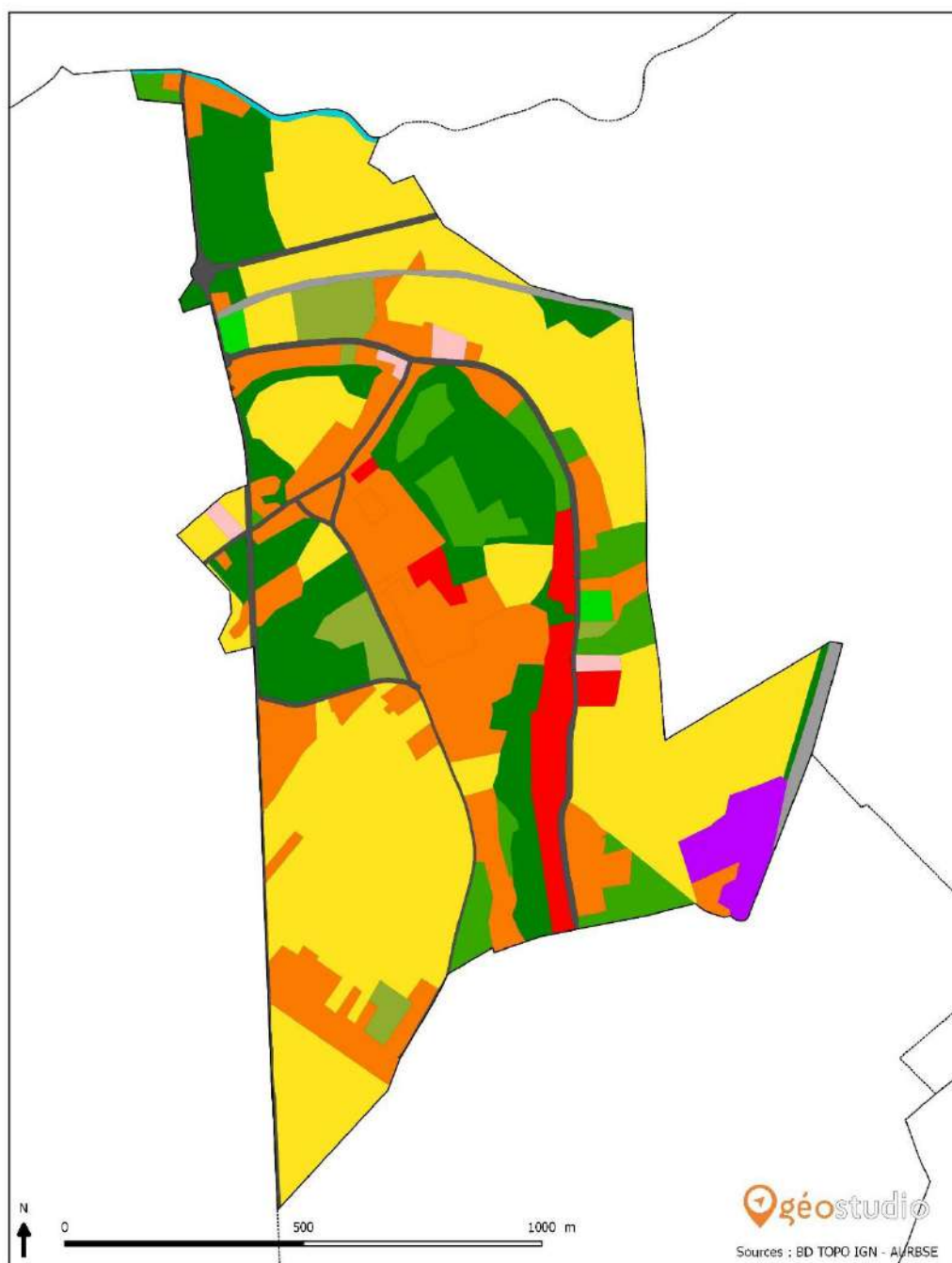
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9									0
10					0,07				0,07
11									0
12									0
13					0,07				0,07
14									0
	0	0	0	0	0,14	0	0	0	0,14

Mode d'usage de l'espace 2015 Commune de Saint-Didier-des-Bois



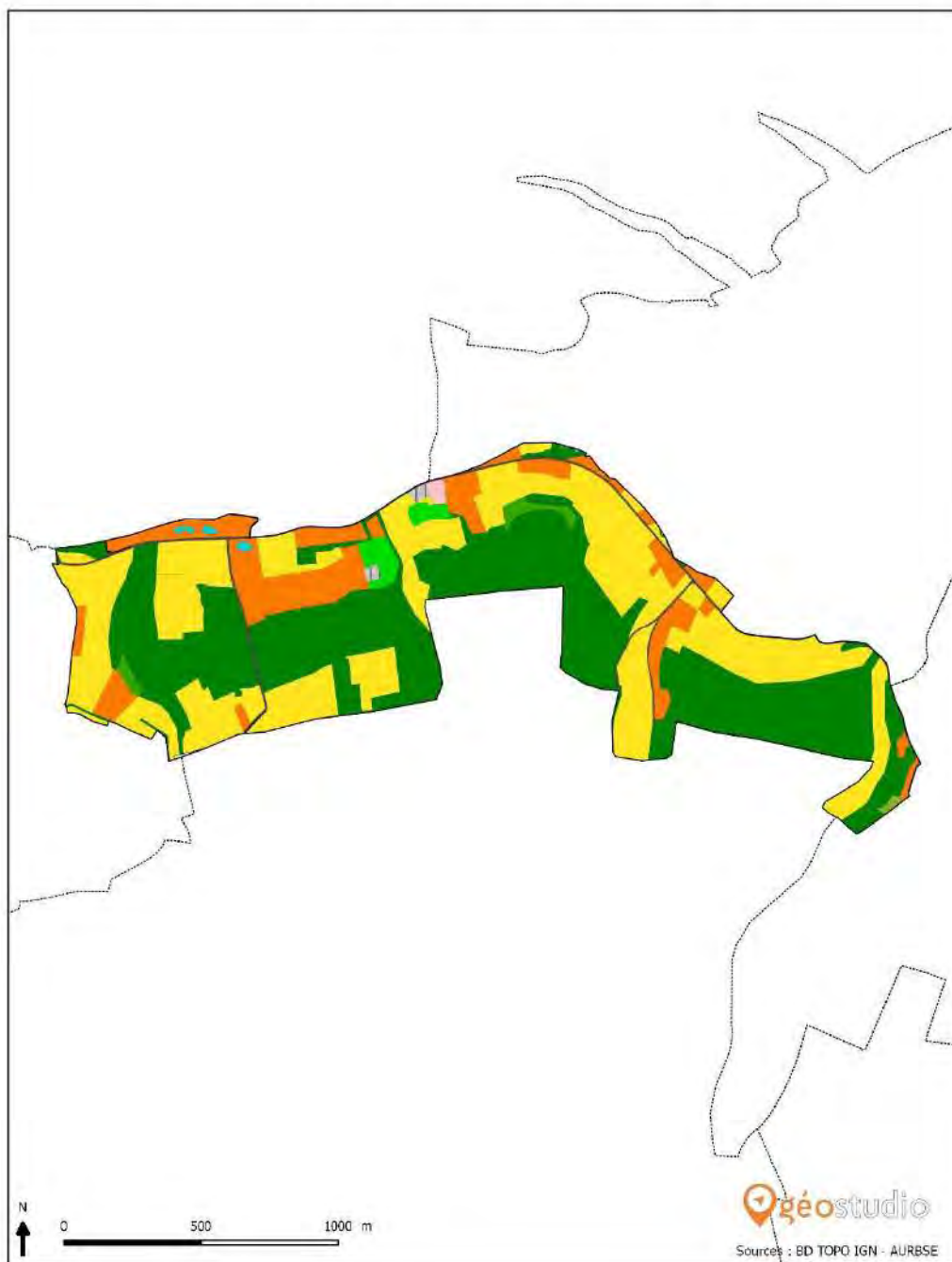
	20	21	31	32	33	40	42	50		
9								0,71	0,71	0,71
10										0
11										0
12										0
13					1,86					1,86
14					1,86			0,71		2,57

Mode d'usage de l'espace 2015 Commune de Saint-Etienne-du-Vauvray



	20	21	31	32	33	40	42	50	
9				0,15	0,4				0,55
10									0
11									0
12									0
13				0,6	2,57				3,17
14									0
	0	0	0	0,75	2,97	0	0	0	3,72

Mode d'usage de l'espace 2015 Commune de Saint-Germain-de-Pasquier



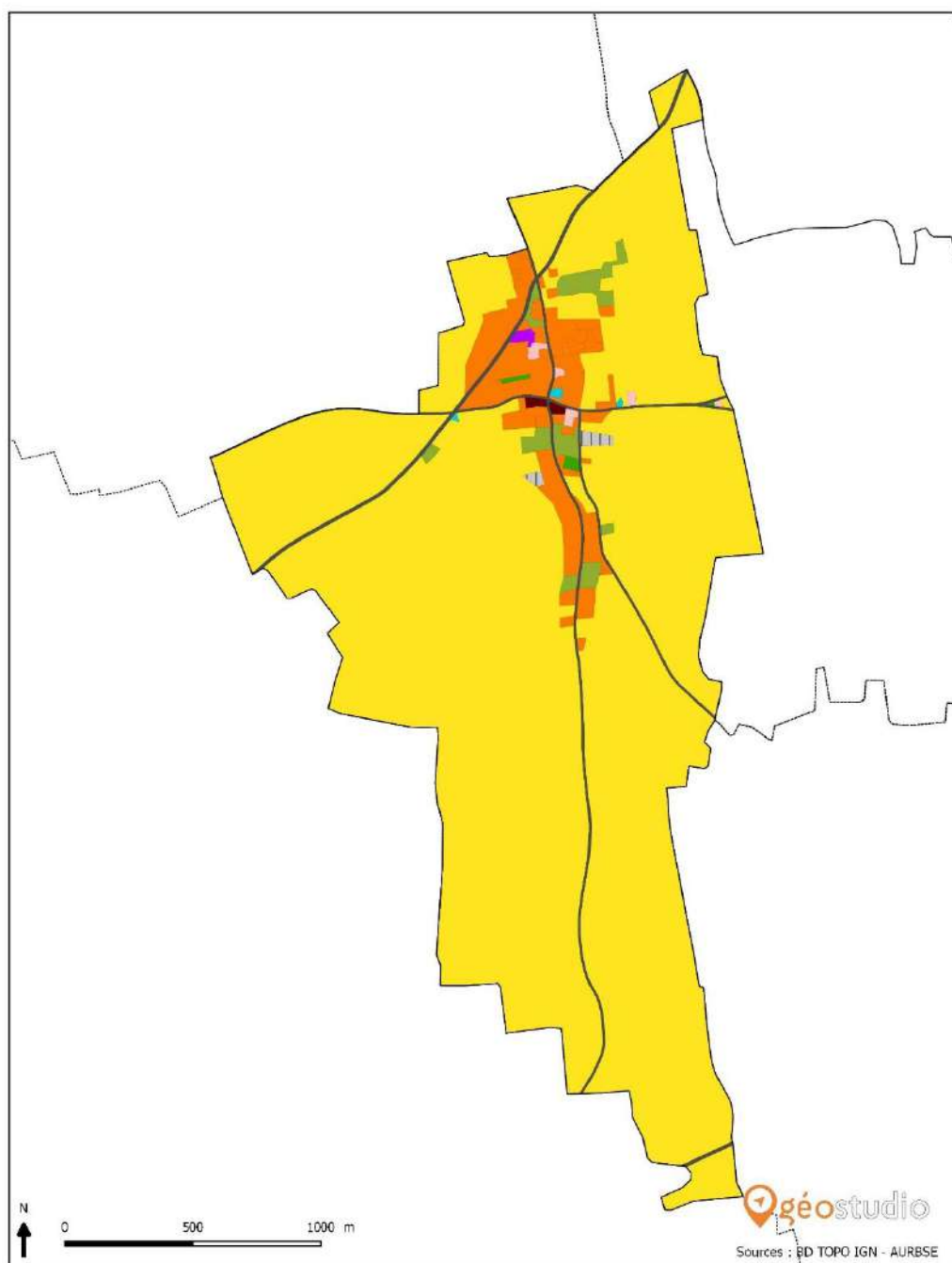
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9									0
10									0
11									0
12									0
13									0
14									0
	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Mode d'usage de l'espace 2015 Commune de Saint-Pierre-du-Vauvray



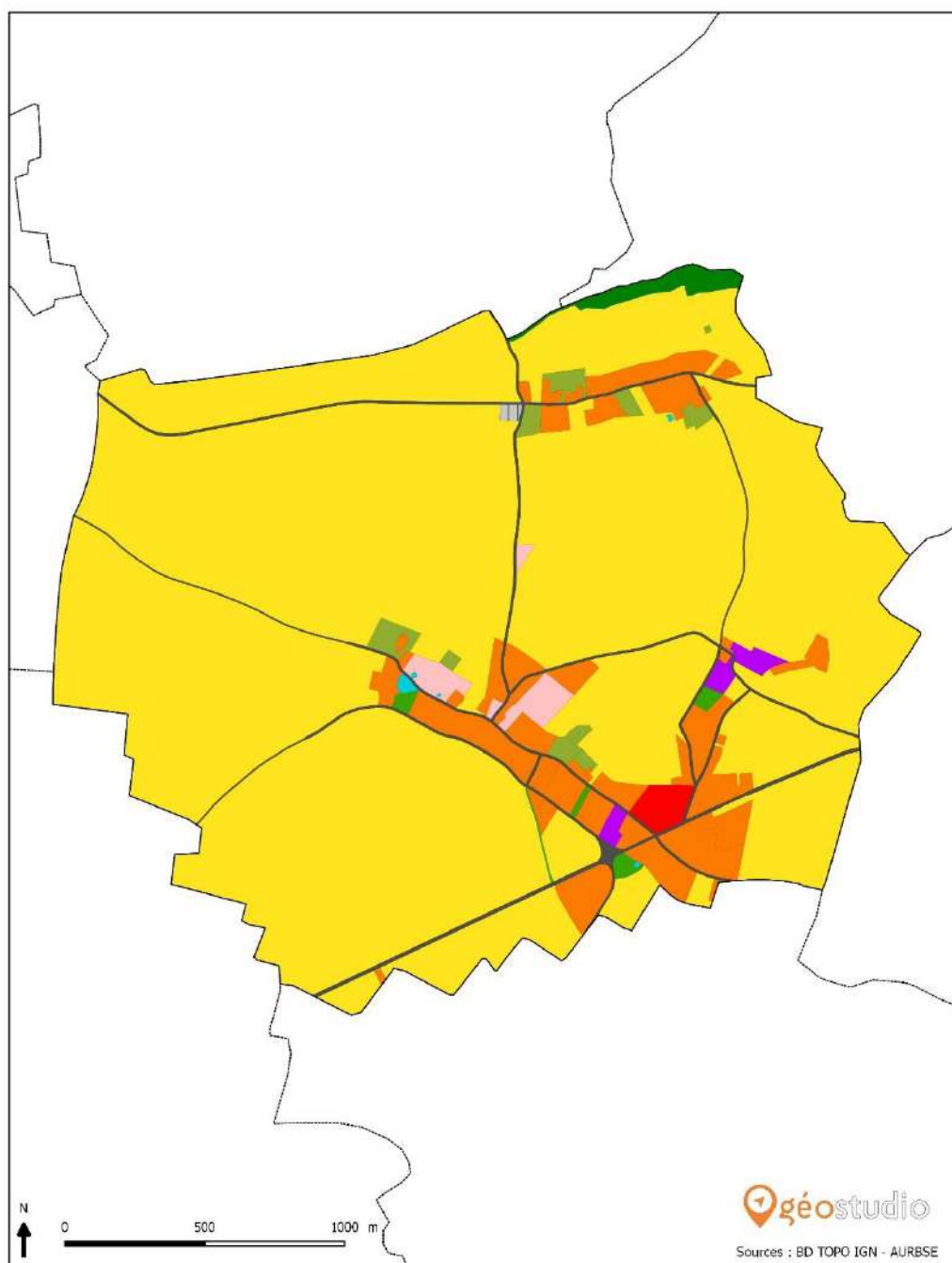
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9									0
10									0
11									0
12									0
13					0,59				0,59
14					0,59				0
	0	0	0	0	0,59	0	0	0	0,59

Mode d'usage de l'espace 2015 Commune de Surtauville



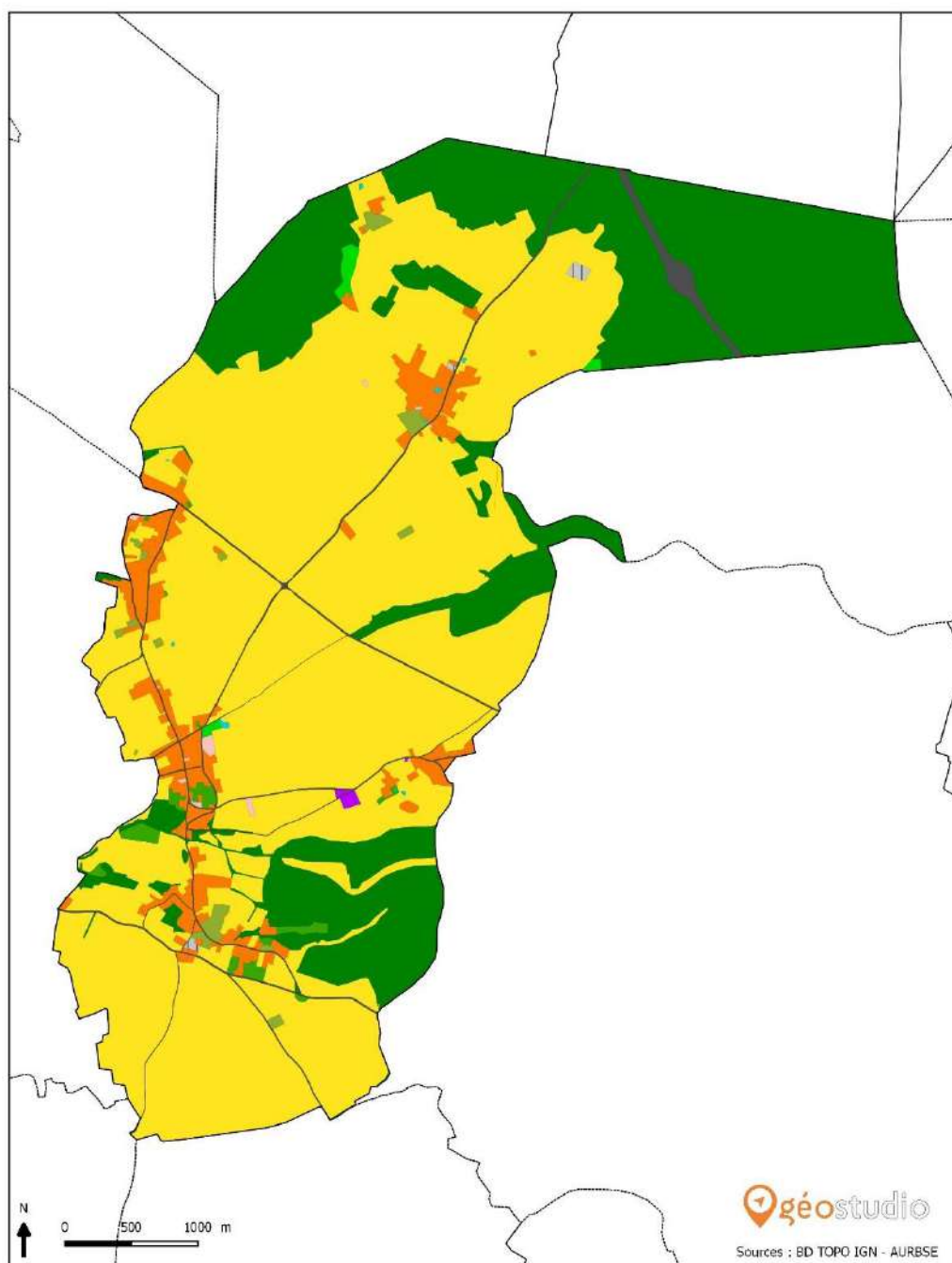
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9					2,35				2,35
10									0
11									0
12									0
13					0,24				0,24
14					0,3				0,3
	0	0	0	0	2,89	0	0	0	2,89

Mode d'usage de l'espace 2015 Commune de Surville



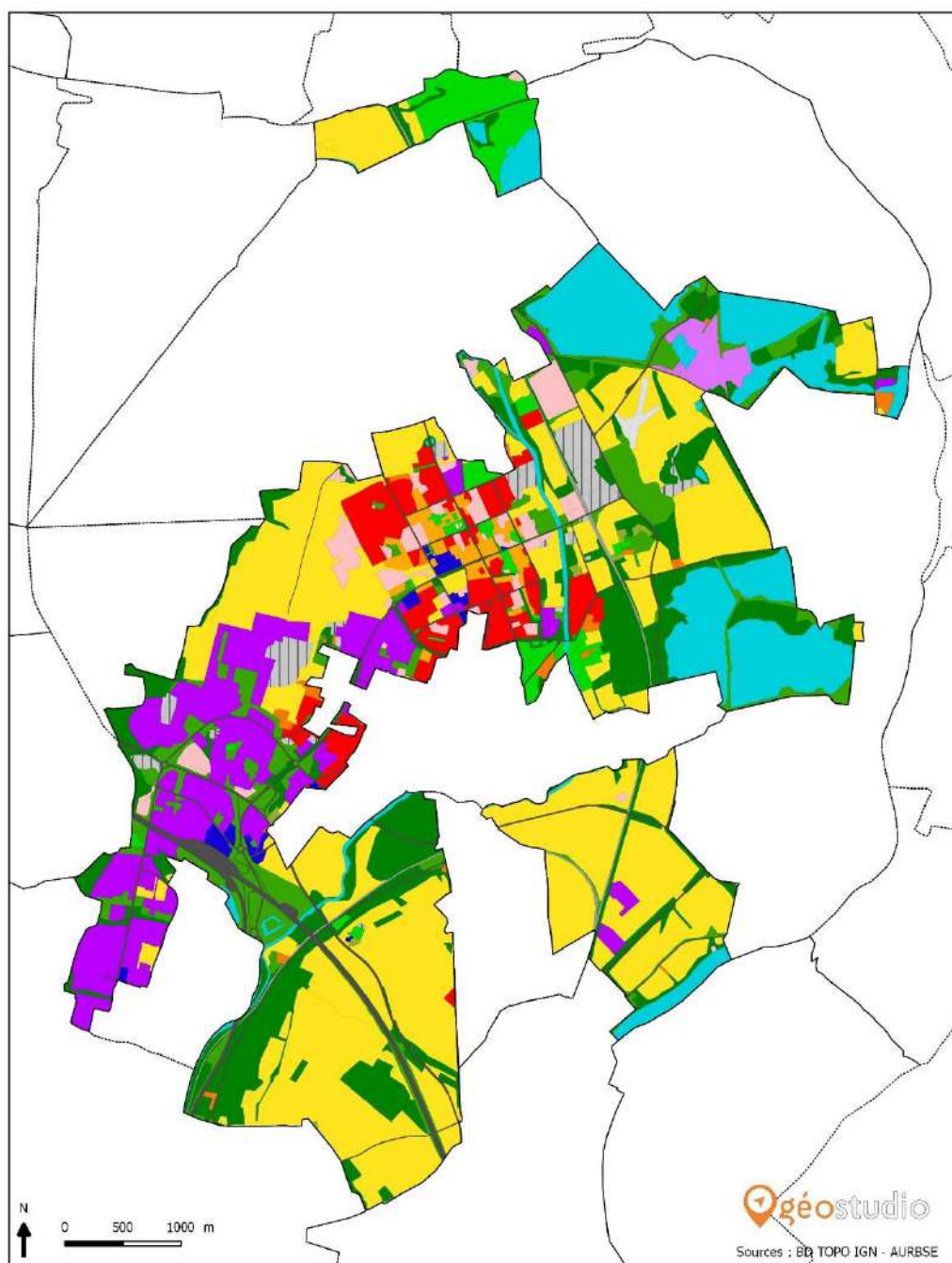
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9									0
10									0
11									0
12									0
13	0,28								0,28
14					0,29				0,29
	0,28	0	0	0	0,29	0	0	0	0,57

Mode d'usage de l'espace 2015 Commune de Terres-de-Bord



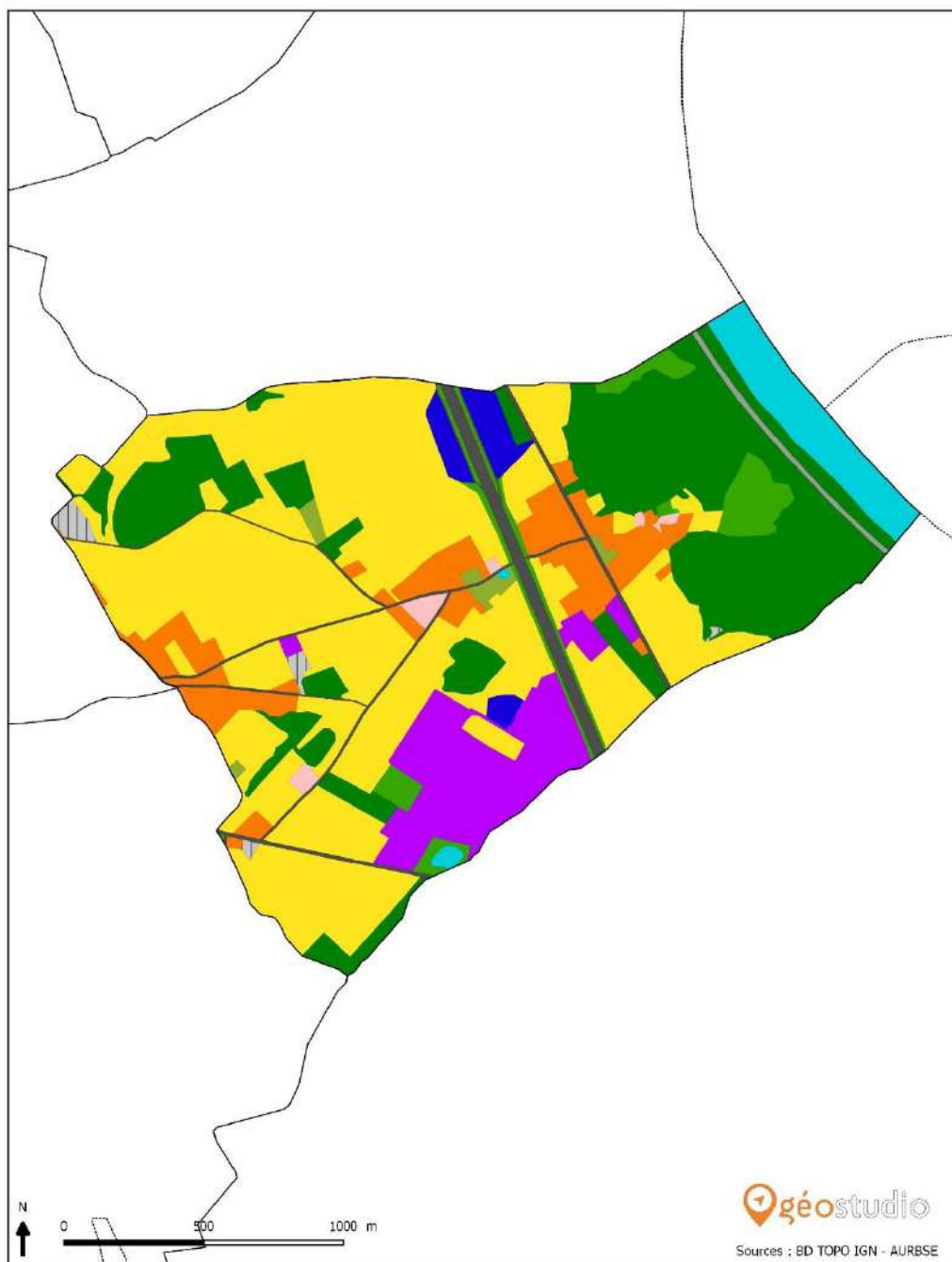
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9									0
10					0,07				0,07
11									0
12									0
13	0,5				4,88				5,38
14									0
	0,5	0	0	0	4,95	0	0	0	5,45

Mode d'usage de l'espace 2015 Commune de Val-de-Reuil



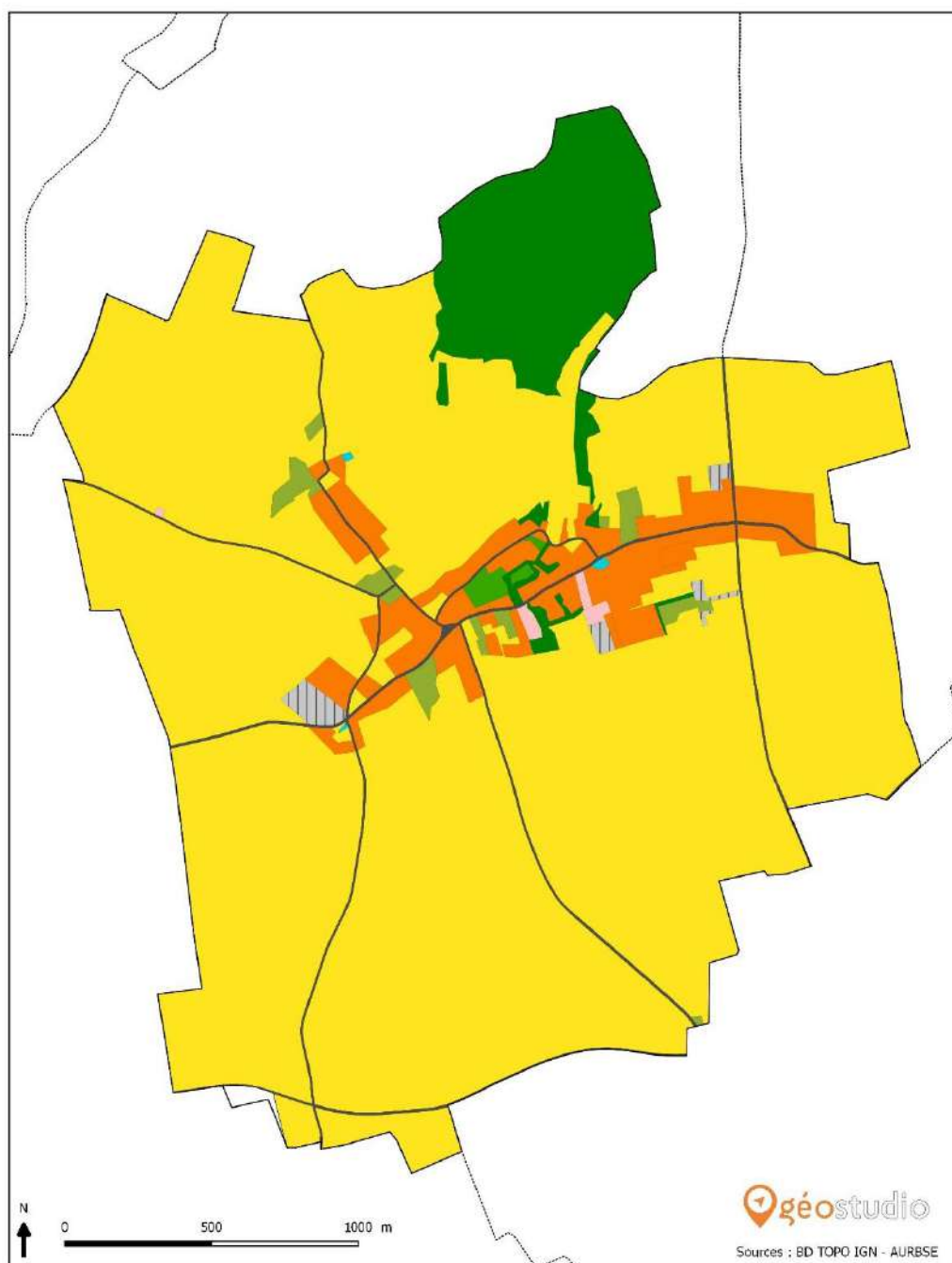
	20	21	31	32	33	40	42	50	
9	7,12	2,41	0,33	0,83		1,86	0,79	11,12	24,46
10	1,92				0,2				2,12
11									0
12						0,17			0,17
13	11,48	0,65	0,94	2,3	0,77	1,76			17,9
14		0,19							0,19
	20,52	3,25	1,27	3,13	0,97	3,79	0,79	11,12	44,84

Mode d'usage de l'espace 2015 Commune de Vironvay



	20	21	31	32	33	40	42	50	
9					0,13				0,13
10									0
11									0
12									0
13	1,73				1,66				3,39
14									0
	1,73	0	0	0	1,79	0	0	0	3,52

Mode d'usage de l'espace 2015 Commune de Vraiville



	20	21	31	32	33	40	42	50	
9									0
10									0
11									0
12									0
13					0,46	0,48			0,94
14	0	0	0	0	0,46	0,48	0	0	0,94

2.4 Bilan de l'analyse de la consommation d'espace

A partir de ces deux périodes d'analyse, il est ainsi possible de calculer la consommation foncière moyenne sur la période 2002 – 2015 (14 ans) de la façon suivante :

- $502,9 \text{ ha (consommation 1999-2009)} + 286,9 \text{ ha (consommation 2009-2015)} = \mathbf{789,8 \text{ ha}}$ (consommés sur 17 ans, entre 1999 et 2015) ;
- $789,8 \text{ ha} \div 17 \text{ ans} = \mathbf{46,5 \text{ ha}}$ (consommés en moyenne par an entre 1999 et 2015) ;
- $46,5 \text{ ha} \times 14 \text{ ans (période 2002-2015)} = \mathbf{651 \text{ ha}}$

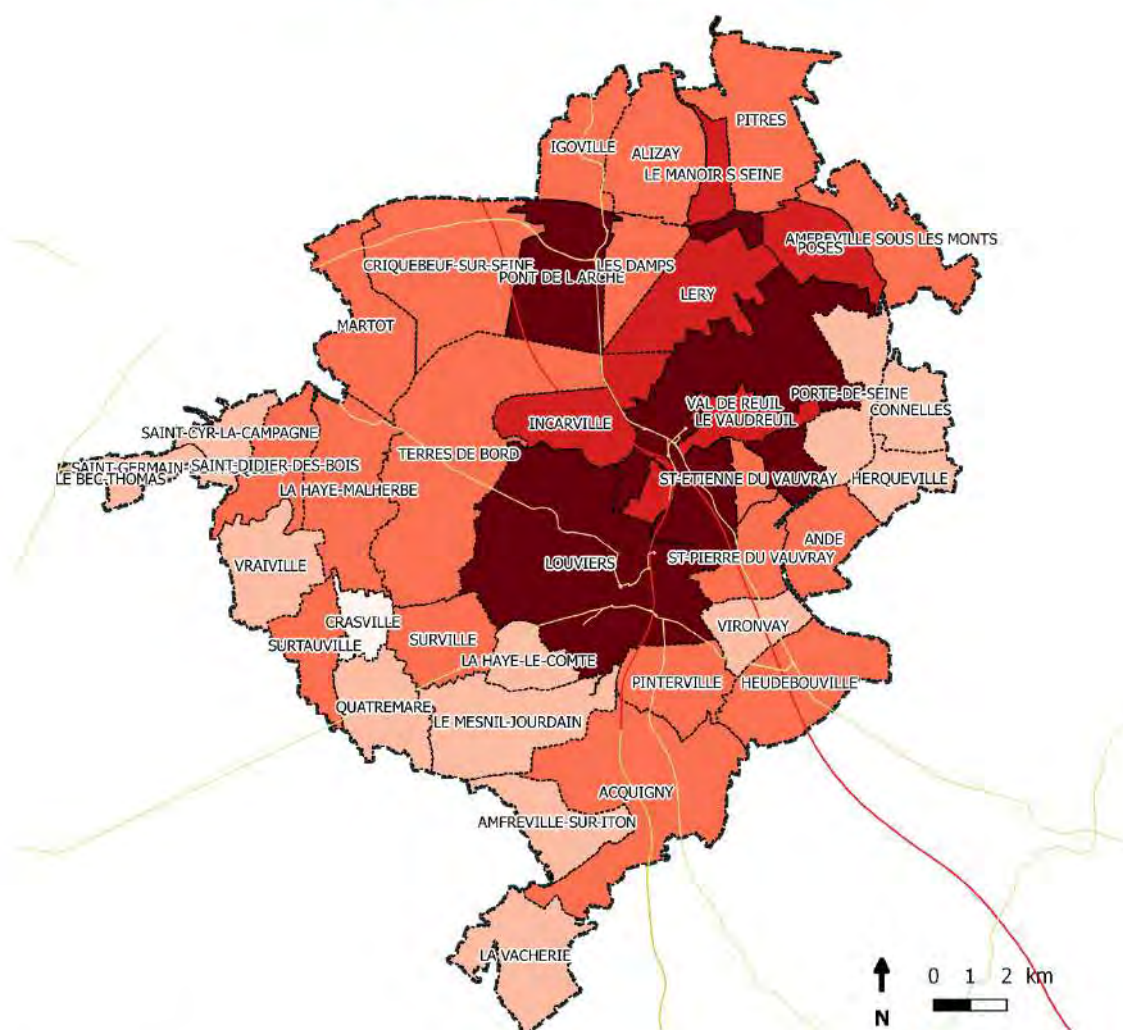
La consommation d'espaces naturel et agricole sur l'Agglomération Seine-Eure peut ainsi être estimée à **651 ha** entre 2002 et 2015.

3 Densité bâtie

3.1 Analyse générale

L'étude de densité des communes de l'agglomération met en exergue les plus denses d'entre elles. Avant d'analyser en détail ces densités, nous pouvons d'ores et déjà constater que les communes les plus denses sont Louviers, Val-de-Reuil et Pont-de-l'Arche. A proximité de l'A13, elles sont les communes qui connaissent une pression foncière importante par leur situation. A l'inverse, les communes du Plateau du Neubourg sont très peu denses, phénomène

DENSITE BATIE PAR COMMUNES



Légende

Densité

- 0 à 2 logements par hectare
- 2 à 5 logements par hectare
- 5 à 10 logements par hectare
- 10 à 15 logements par hectare
- 15 à 20 logements par hectare

qui peut s'expliquer par la distance par rapport aux communes urbaines et donc aux équipements et services, par la présence de paysages (vallée, coteaux, etc.) à préserver, etc.

3.2 Analyse par infra-territoire

A Les Boucles de Seine

Andé (7 logements par hectare)

D'une densité moyenne de 7 logements par hectare, la commune est avant tout densément bâtie au niveau de son centre ancien. Dans les secteurs bâtis plus récemment, le long de la route de Muids et dans le secteur de la rue des Courtains par exemple, construits entre 1980 et 2000, la densité est plus faible, de 2 à 5 logements par hectare.

Connelles (5 logements par hectare)

L'urbanisation de Connelles s'est initialement concentrée le long des deux axes routiers traversant la commune, à savoir la route d'Amfreville-sous-les-Monts et la rue Marcel Weiss. Sur ce secteur, la densité bâtie varie entre 2 et 5 logements par hectare. Depuis les années 1980, les constructions nouvelles sont devenues plus rares, avec une densité plus hétérogène (0 à 5 logements par hectare).

Herqueville (5 logements par hectare)

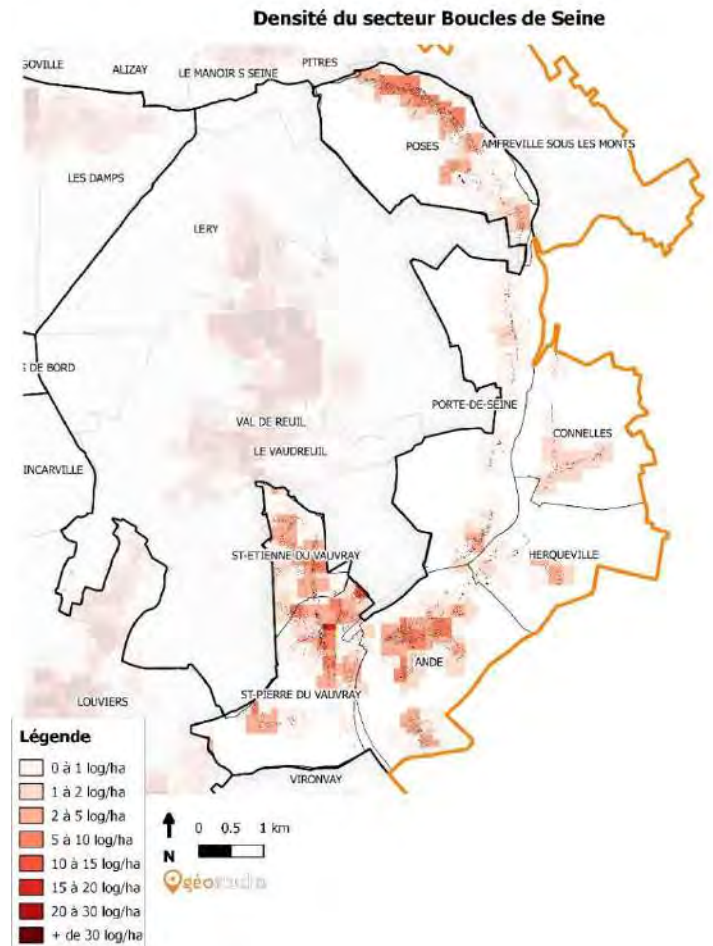
Herqueville est constituée d'un seul secteur bâti, assez peu dense comprenant 2 à 5 logements par hectare. Le reste des constructions est situé en bord de Seine, sur de grandes propriétés et sans réel liant urbain, ce qui explique une densité bâtie encore plus faible (de 0 à 1 logement par hectare).

Portes-de-Seine (3 logements par hectare)

Porte-de-Seine est une commune très peu dense (1 à 5 logements par hectares) et qui a très peu évolué depuis les années 1970.

Poses (11 logements par hectare)

Les parties les plus densément bâties de la commune correspondent au cœur historique de Poses, le long de la Seine, avec une densité allant de 2 à 10 logements par hectare. Les espaces concernés par le développement de la commune depuis les années 1980 présentent une densité comprise entre 1 et 5 logements par hectare.



Saint-Etienne-du-Vauvray (10 logements par hectare)

Les constructions anciennes le long de la rue Nationale représentent la partie la plus dense de Saint-Etienne-du-Vauvray, à hauteur de 5 à 10 logements par hectare. Entre les années 1980 et 2000 le développement de la commune a stagné. Depuis l'an 2000, la commune s'est étendue avec de nouveaux secteurs d'habitat, à l'est de la rue de la Ceriseraie avec une densité moyenne de 1 à 5 logements par hectare.

Saint-Pierre-du-Vauvray (9 logements par hectare)

Dans les années 70, l'hyper-centre de Saint-Pierre-du-Vauvray ainsi que le secteur bâti en prolongement vers le sud comprennent entre 5 et 10 logements par hectare. Dans les années 1990, la résidence des Jardins des Marais (10 à 15 logements par hectare) s'est implantée au nord-ouest du territoire, permettant d'augmenter la densité de la commune.

B Le Plateau du Neubourg

Crasville (2 logements par hectare)

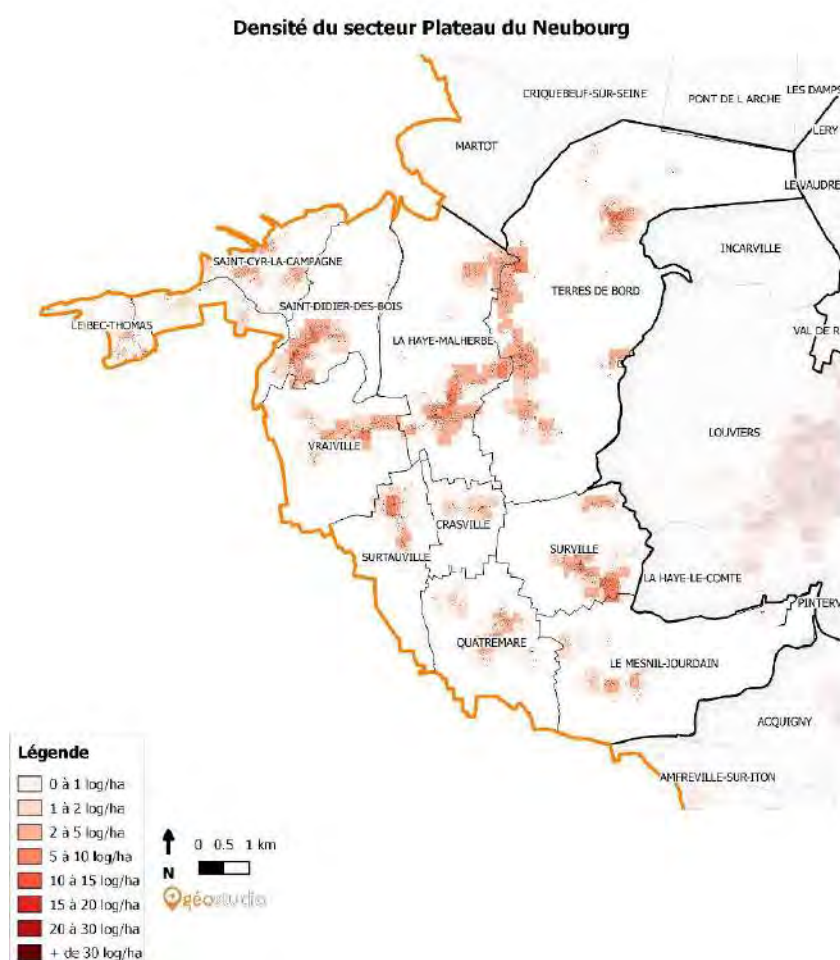
Crasville est une commune de faible densité bâtie, d'une moyenne de 2 logements par hectare qui s'observe sur l'ensemble de l'entité bâtie communale.

Le Bec-Thomas (3 logements par hectare)

Le Bec-Thomas est une commune au tissu urbain très aéré et d'une densité bâtie moyenne de 3 logements par hectare. Les secteurs les plus anciens ont une très faible densité (0 à 1 logement par hectare). Dans les années 1980 et 2000, la tâche urbaine de la commune s'est étendue avec des secteurs d'habitat plus dense, notamment autour du chemin des Landrines au nord du centre historique, à hauteur de 1 à 5 logements par hectare.

La Haye-Malherbe (7 logements par hectare)

Le centre ancien est le secteur le plus dense, à hauteur de 5 à 10 logements par hectare, tandis que les secteurs d'habitats des années 1970 comprennent 2 à 5 logements par hectare. Le développement urbain de la commune s'est fait en extension des tissus bâtis existants, en conservant une densité moyenne de 2 à 5 logements par hectare sur les nouvelles opérations.



Le Mesnil-Jourdain *(3 logements par hectare)*

La commune du Mesnil-Jourdain est une commune au caractère rural affirmé, assez peu densément bâtie, bien qu'elle se soit développée de façon régulière d'année en année avec la construction de nouvelles maisons individuelles en extension du tissu bâti existant. Tout au long de cette évolution depuis les années 1970, la densité observée n'a pas dépassé 2 à 5 logements par hectare.

Quatremare *(5 logements par hectare)*

Le centre-bourg historique de Quatremare est le secteur le plus dense de la commune, comprenant entre 5 et 10 logements par hectare. Le hameau du Coudray représente quant à lui entre 2 et 5 logements par hectare. Une zone d'habitat a été construite dans les années 1990 de 5 à 10 logements par hectare. La commune a par la suite assez peu évolué, seulement quelques maisons individuelles se sont implantées dans les secteurs bâtis existants.

Saint-Cyr-la-Campagne *(6 logements par hectare)*

A Saint-Cyr-la-Campagne, on distingue que les secteurs les plus denses sont aussi les plus anciens de la commune, avec une densité toutefois faible (de 2 à 5 logements par hectare). Les nouvelles constructions entreprises en extension des tissus urbains existants représentent seulement 1 à 2 logements par hectare.

Saint-Didier-des-Bois *(7 logements par hectare)*

Le centre ancien de Saint-Didier-des-Bois comprend entre 5 à 10 logements par hectare, c'est la densité la plus élevée de la commune. Plus les constructions sont récentes, moins la densité est élevée. Cela peut s'expliquer avec l'évolution des morphologies urbaines, où les nouvelles constructions se situent en milieu de parcelle ce qui consomme plus d'espace et réduit la densité bâtie, par rapport à l'architecture des centres anciens souvent denses avec des bâtiments mitoyens. Les nouvelles constructions se sont toujours implantées autour de l'enveloppe urbaine existante.

Saint-Germain-de-Pasquier *(3 logements par hectare)*

Saint-Germain-de-Pasquier a la particularité de ne disposer que de très peu de constructions, si bien que la densité bâtie moyenne de la commune n'est que de 3 logements par hectare dans le centre-bourg comme dans la rue du Cilouvet ainsi que du côté de la Petite Vallée, route de Mandeville, les trois secteurs bâtis de la commune.. Quelques habitations nouvelles se sont construites au fil des années au gré des espaces disponibles pour bâtir.

Surtauville *(6 logements par hectare)*

La majorité des constructions à Surtauville se concentre dans le centre ancien du village, représentant 5 à 10 logements par hectare. Le reste de la commune possède une densité comprise entre 1 et 5 logements par hectare. Les secteurs d'habitat construits durant les années 1990 et 2000 en étalement urbain affichent une densité comprise entre 1 et 2 logements par hectare.

Surville *(6 logements par hectare)*

Avec des secteurs anciens allant de 1 à 5 logements par hectare, Surville a vu la création d'un lotissement dans les années 1980 autour de la rue du Meunier d'une densité de 5 à 10 logements par hectare. L'évolution récente de la commune s'est traduite par la construction de quelques maisons de part et d'autre de l'enveloppe urbaine existante, des constructions d'une densité moyenne de 6 logements par hectare.

Terres-de-Bord *(6 logements par hectare)*

L'urbanisation de Terres de Bord a assez peu évolué depuis les années 1970 et la densité relevée est la même presque partout sur la commune, à savoir entre 2 à 5 logements par hectare, ce qui traduit bien le caractère très rural de la commune. Le secteur bâti de l'ancienne communes de Tostes est plus dense en son cœur (5 à 10 logements par hectare) et plus diffus sur la petite couronne. Les quelques constructions effectuées entre les années 1980 et 2000 ont une densité comprise entre 2 et 5 logements par hectare. Le secteur de l'ancienne commune de Montaure est plus étendu. Les premières constructions, le long de la route départementale D112 présentent une densité de 2 à 5 logements par hectare. Par la suite, la commune s'est assez peu développée, hormis sur le secteur d'Ecrosville qui s'est visiblement étendu des années 1980 à aujourd'hui, conservant une densité de 2 à 5 logements par hectare.

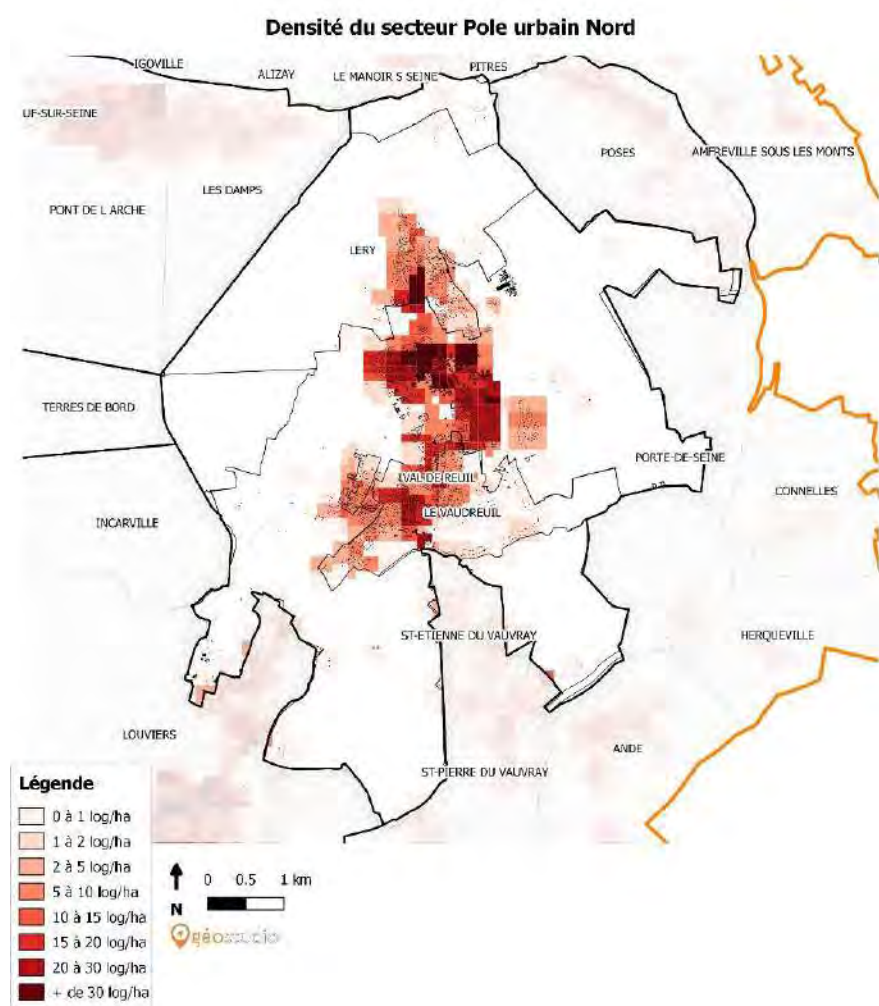
Vraiville *(5 logements par hectare)*

La densité de Vraiville est assez constante sur l'ensemble de la commune. Certains secteurs d'habitat sortis de terres dans les années 1980 ou 2000 sont légèrement plus denses, de 2 à 10 logements par hectare.

D'une densité moyenne de 5 logements par hectare, on constate déjà dans les années 70 que les secteurs d'habitat sont plus denses que le centre ancien. Ce dernier comprend environ

2 logements par hectare alors que les habitations situées entre la rue du Mondemard et la rue du Mouchelle représentent 3 logements par hectare. La commune s'est étendue au niveau du croisement de la rue du Bois Normand et la route d'Argeronne entre les années 1980 et 2010, avec 2 à 5 logements par hectare. Un petit lotissement est également sorti de terre à l'ouest de la commune, rue du Roucher, d'une densité de 3 logements par hectare.

C Le Pôle urbain nord



Léry (14 logements par hectare)

Dans les années 1970, l'urbanisation de la commune s'est organisée autour des rues du 11 novembre et Jacques Delaunay. Le bâti est alors plus dense dans le centre-ville avec 5 à 10 logements par hectare. Dans les années 2000, des logements collectifs ont été construits au sud de la commune à hauteur de 30 à 40 logements par hectare, faisant augmenter la densité bâtie moyenne de la commune.

Le Vaudreuil (12 logements par hectare)

Le centre ancien du Vaudreuil affiche une densité de 5 à 10 logements par hectare. A partir des années 1980, la commune s'est étendue, avec la construction à proximité du centre-ville historique d'habitat individuel dense (20 à 30 logements par hectare), ce qui a

fortement contribué à l'augmentation de la densité moyenne de la commune.

Le Vaudreuil a continué de se développer durant les années 1990 et 2000, avec des constructions affichant une densité de 5 à 10 logements par hectare. Depuis les années 1970, plus de la moitié des terres agricoles et naturelles de la commune ont été consommées par l'étalement urbain.

Val-de-Reuil (16 logements par hectare)

Dans les années 70, la ville nouvelle de Val de Reuil présentait quelques constructions, mais elle a réellement commencé à être urbanisée dans les années 80. Le cœur de ville est à cette époque très dense (de 30 à 40 logements par hectare) et se constitue notamment d'habitat collectif et d'habitat groupé. Dans les années 1990, l'urbanisation continue de s'étendre, notamment le long de la route des Falaises et de la Chaussée de la Voie Blanche avec une densité avoisinant les 20 logements par hectare dans les secteurs d'habitat collectif et 10 logements par hectare dans les secteurs d'habitat groupé. Plus l'urbanisation s'éloigne du centre-ville, moins elle est dense (de 5 à 20 logements par hectare). Dans les années 2000, la commune s'est densifiée comme elle s'est étendue, développant davantage de secteurs d'habitat.

D Le Pôle urbain sud

La Haye-le-Comte (4 logements par hectare)

Avec une densité moyenne de 4 logements par hectare, la commune de la Haye-le-Comte ne possède que deux petits secteurs bâtis, dont la densité est comprise entre 2 et 5 logements par hectare. La commune s'est vu construire de nouveaux logements de manière constante au fil des années, toujours dans une densité moyenne de 4 logements par hectare. La route des Quatre Chemins représente la partie la plus dense de la commune.

Incarville (11 logements par commune)

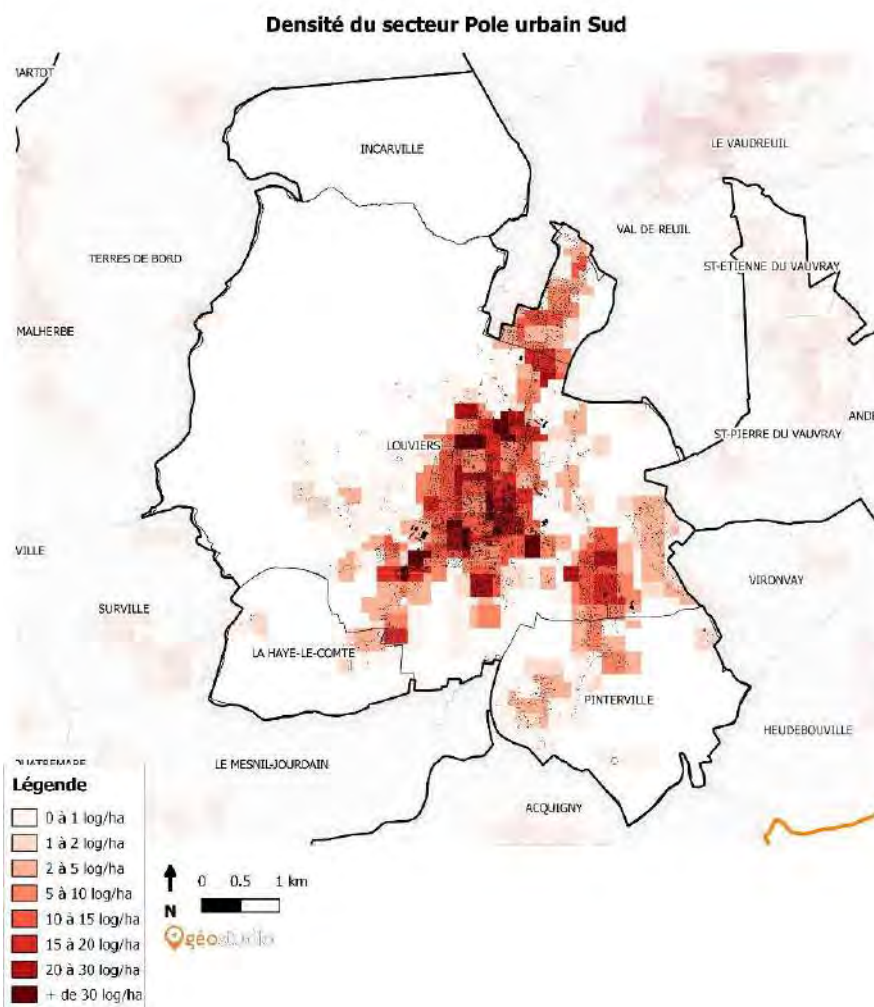
Contrairement aux tendances générales observées sur l'agglomération, Incarville présente une densité plus faible dans son centre-ville historique autour de la rue de Saint-Cyr (5 à 10 logements par hectare). Les secteurs les plus denses correspondent aux lotissements construits dans les années 1980. Les opérations de constructions apparues à partir des années 2000 sont en revanche moins denses, à raison de 2 à 5 logements par hectare.

Louviers (19 logements par hectare)

Dans les années 1970, plusieurs secteurs de densité variable se distinguent dans le centre-ville : l'hypercentre comprend entre 20 et 30 logements par hectare, tandis que les secteurs d'habitat de la première couronne affichent entre 10 et 15 logements par hectare. Les secteurs de logements collectifs situés rue des Oiseaux ou à la résidence Albert 1^{er} par exemple ont une densité variant entre 30 et 40 logements par hectare. Au cours des dernières décennies, la ville de Louviers s'est étendue plutôt raisonnablement, en continuité du tissu urbain existant, bien que quelques secteurs d'habitat aient été construits sur des terres agricoles ou naturelles. La densité moyenne de ces secteurs d'habitats récents reste la même que celle généralement observée sur la commune, de 5 à 10 logements par hectare entre la rue du Lotus Bleu et la rue Roger Salengro par exemple.

Pinterville (7 logements par hectare)

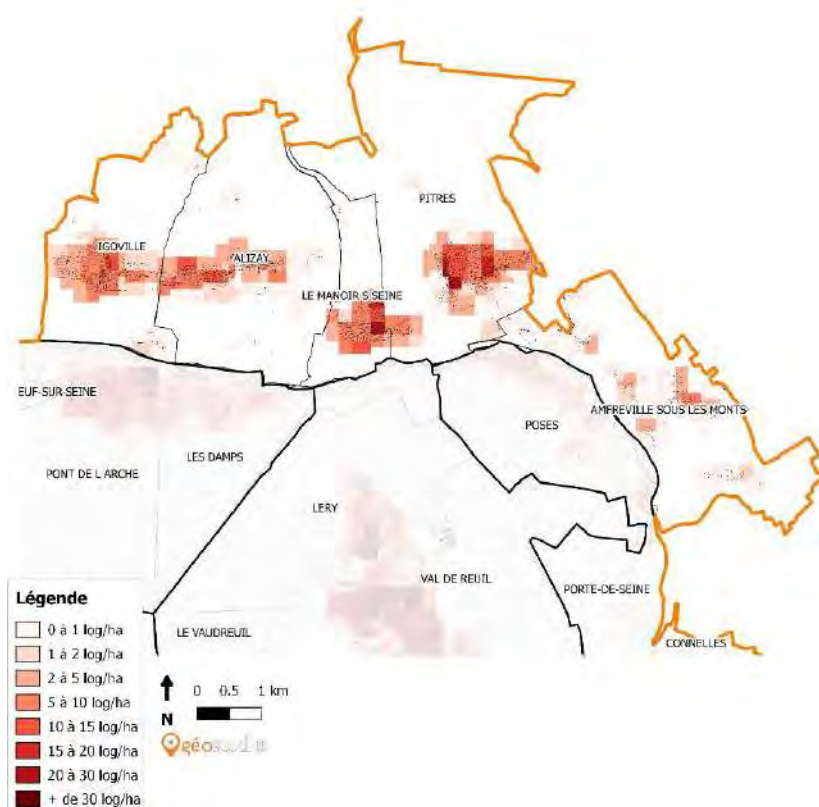
Le secteur bâti le long de la rue Aristide Briand en continuité de Louviers est le plus dense observé à Pinterville. Ce secteur, déjà présent dans les années 1970, comprend une densité de 5 à 10 logements par hectare. Le centre-bourg situé à l'ouest de la commune représente



quant à lui 2 à 5 logements par hectare. La commune s'est étendue des années 1980 jusque dans les années 2000, en continuité des tissus urbains existant, avec une densité moyenne des nouvelles constructions allant de 1 à 5 logements par hectare.

E Le Val de Seine nord

Densité du secteur Val de Seine Nord



hameau de Plessis sont les parties les plus anciennes de la commune. Le hameau est le secteur le plus densément bâti avec 5 à 10 logements par hectare. Les autres hameaux affichent quant à eux une densité plus faible, oscillant entre 2 et 5 logements par hectare. Le développement urbain d'Amfreville-sous-les-Monts s'est principalement observé au cours des années 1980. Les différents tissus urbains se sont étendus en suivant une densité allant de 2 à 5 logements par hectare. Depuis les années 1990, quelques secteurs bâtis se sont implantés en continuité de l'existant, le long de la rue de Vatteville notamment, toujours en suivant une densité de 2 à 5 logements par hectare.

Igoville (9 logements par hectare)

Le centre-ancien de la commune entre les rues de la Ravine et la rue de l'Eglise et le long des rues du 8 mai et des Canadiens a une densité de 5 à 15 logements par hectare. Il s'est ensuite étendu dans les années 1980 et 2000, sur des secteurs présentant en moyenne 2 à 5 logements par hectare, constitués principalement d'habitat individuel peu dense.

Alizay (9 logements par hectare)

Le développement bâti de la commune s'est effectué autour de l'axe principal, la rue de l'Andelle, avec une densité de 5 à 10 logements et une partie centrale historique plus dense (de 10 à 15 logements par hectare). Dans les années 1980, des secteurs d'habitat se sont développés autour du tissu urbain existant, en suivant une densité allant de 10 à 15 logements par hectare sur les lotissements et de 2 à 5 logements par hectare pour le développement résidentiel en extension urbaine. Depuis les années 1990, la densité des derniers espaces bâtis s'inscrit dans la continuité des extensions urbaines récentes (2 à 5 logements par hectare).

Amfreville-sous-les-Monts (7 logements par hectare)

Le bourg historique et le

Le Manoir (13 logements par hectare)

D'une moyenne de 5 à 10 logements par hectare dans le centre ancien, on constate une partie plus dense à l'est de la commune, au niveau de la rue d'Alsace Lorraine correspondant à des immeubles de logements collectifs. La commune s'est principalement étendue vers le nord, en conservant la même densité moyenne de 5 à 10 logements par hectare, à travers la construction de logements individuels.

Pîtres (10 logements par hectare)

Le centre ancien de Pitres possède une densité de 5 à 10 logements par hectare. Pour autant, quelques secteurs pavillonnaires se distinguent de part et d'autre de ce centre ancien avec une densité de 10 à 30 logements par hectare. Le centre de la commune a connu de nouvelles constructions en densification du tissu urbain dans les années 2000, avec des opérations affichant une densité de 5 à 10 logements par hectare.

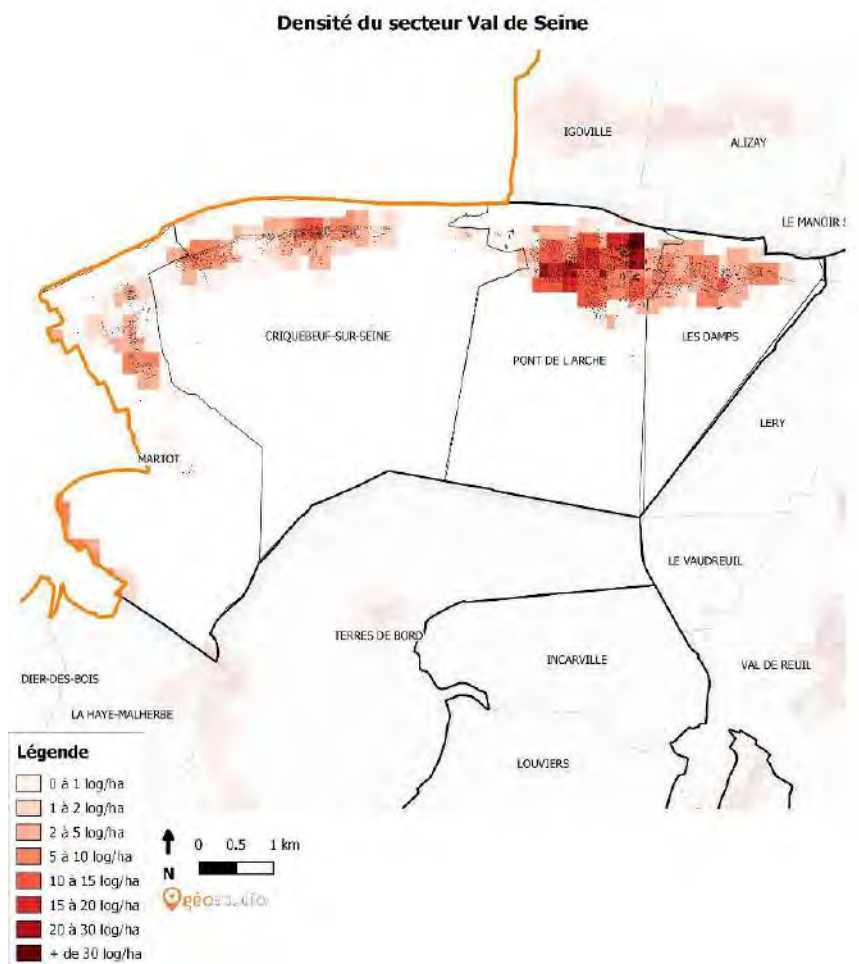
F Le Val de Seine

Criquebeuf-sur-Seine (9 logements par hectare)

La partie la plus dense de Criquebeuf-sur-Seine correspond au centre ancien, avec 10 à 15 logements par hectare. Les constructions entreprises au cours des années 1970 le long de la rue Vauchel et la rue du Village, suivent une densité variant entre 2 et 10 logements par hectare. Parmi les constructions des années 2000 réalisées en extension du tissu urbain existant au sud de la commune, on constate une densité moyenne de 1 à 5 logements par hectare.

Les Damps (10 logements par hectare)

La densité la plus importante de la commune se trouve au niveau du cœur bâti historique, avec une moyenne de 5 à 10 logements par hectare. La résidence des Vauges se démarque dans le centre et affiche une densité de 10 à 15 logements par hectare. Les constructions depuis les années 1980 sont moins denses, de 1 à 5 logements par hectare, en extension du tissu bâti existant.

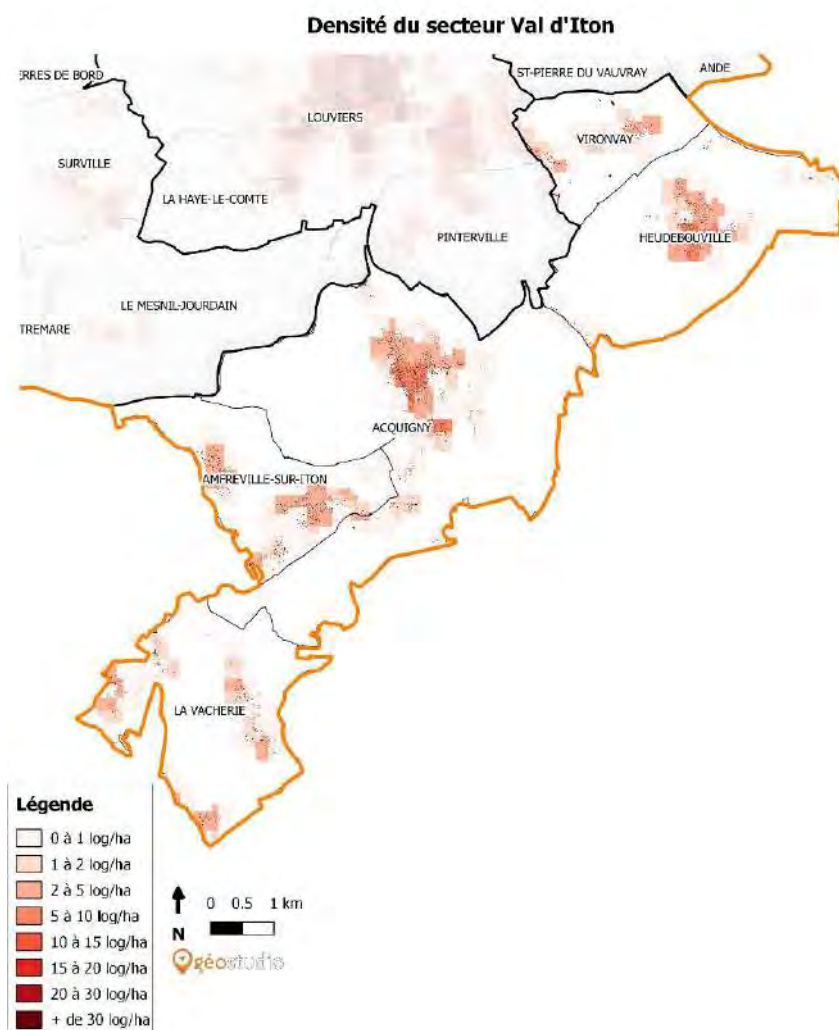


Martot (9 logements par hectare)

Les premiers secteurs urbanisés de Martot ont une densité moyenne de 2 à 5 logements par hectare. Une zone pavillonnaire au sud de la commune construite entre les années 1980 et 1990 réhausse la densité moyenne puisqu'elle représente entre 2 et 10 logements par hectare (une densité moyenne de 5 logements par hectare).

Pont-de-l'Arche (17 logements par hectare)

Sur la commune de Pont de l'Arche, la densité moyenne est de 17 logements par hectare. Le centre ancien a une densité de 10 à 20 logements par hectare. La commune s'est étendue dans les années 1990 dans les rues Jean Mermoz et Antoine de Saint-Exupéry, avec une densité de 15 à 20 logements par hectare et dans les années 2000 en continuité de ces opérations et au nord du chemin du Becquet, avec la création de secteurs d'habitat individuel plus ou moins dense, entre 5 et 15 logements par hectare.

G Le Val d'Iton**Acquigny (9 logements par hectare)**

Le centre ancien de la commune autour des rues Aristide Briand et de Louviers est le plus densément bâti, à hauteur de 5 à 10 logements par hectare. Entre les années 1970 et 1985, le centre-bourg s'est étendu dans la rue des Sablons au nord et la rue Moulin Potel au sud, on note également la création du lotissement des Bleuets à l'est du centre-bourg.

Ces opérations d'aménagement représentent entre 2 à 5 logements par hectare. Les constructions plus récentes correspondent soit à de nouveaux lotissements, d'une densité maximum de 5 à 10 logements, soit à de nouveaux logements individuels épars représentant moins de 1 à 2 logements par hectare.

Amfreville-sur-Iton (5 logements par hectare)

Les cœurs bâtis historiques restent les plus densément bâtis sur la commune d'Amfreville-sur-Iton. Sur ces secteurs du cœur de bourg ancien et du hameau de la Mare Hermier la densité bâtie moyenne varie entre 2 et 5 logements par hectare. La commune s'est par la suite

assez peu développée, intégrant quelques nouveaux quartiers d'habitat d'une faible densité, de 1 à 2 logements par hectare, organisés en continuité du tissu urbain existant.

Heudebouville *(6 logements par hectare)*

Le centre ancien de Heudebouville, comprenant 5 à 10 logements par hectare, est le secteur le plus dense de la commune. Entre les années 1980 et 2000, ce secteur bâti s'est étendu, en suivant une densité plus faible de 2 à 5 logements par hectare. Depuis l'an 2000, la densité des dernières constructions réalisées se veut encore plus faible avec 1 à 2 logements par hectare.

La Vacherie *(4 logements par hectare)*

Les secteurs les plus bâtis de la commune se situent dans le centre du centre-bourg et des hameaux de la Mare Méranger et de la Bruyère, avec 2 à 5 logements par hectare. Ces entités bâties se sont ensuite développées principalement avant les années 2000 avec une densité moyenne de 2 logements par hectare.

Vironvay *(4 logements par hectare)*

La commune de Vironvay affiche une densité bâtie assez faible, d'une moyenne de 4 logements par hectare. La densité la plus élevée se situe dans le centre ancien, avec 2 à 5 logements par hectare. Le hameau des Foulonnières et le secteur des Saisons représentent une densité plus faible, de 1 à 2 logements par hectare. L'urbanisation s'est légèrement étendue durant les années passées, tout en gardant la même densité bâtie.

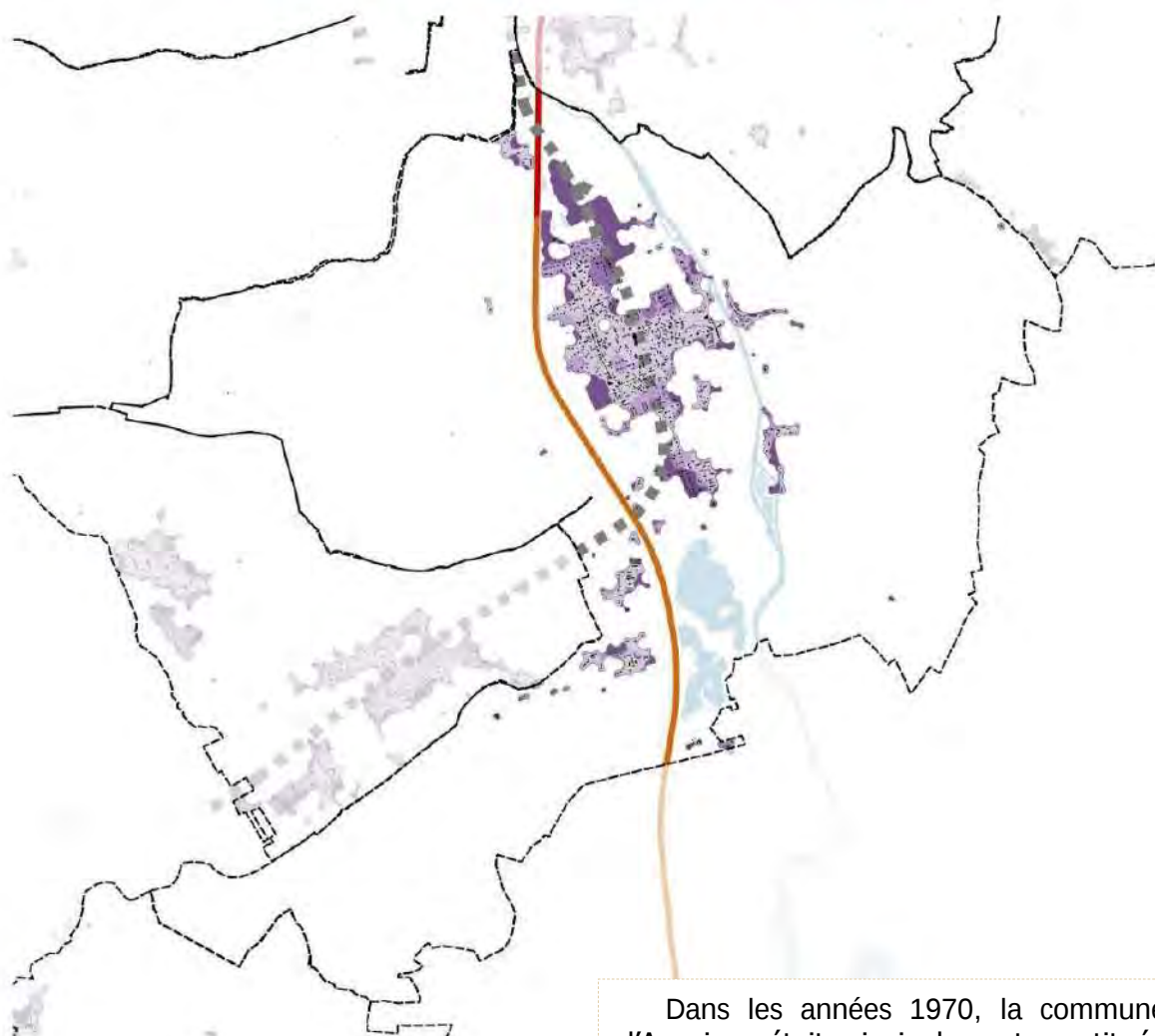
4 Evolution bâtie

4.1 Méthodologie

L'analyse de l'évolution bâtie du territoire depuis les années 1970 permet de se représenter comment la tâche urbaine des communes s'est développée depuis une quarantaine d'années. L'étude détaillée par commune ci-dessous suit l'ordre alphabétique des communes membres de l'agglomération Seine-Eure.

4.2 Analyse de l'évolution bâtie des communes

EVOLUTION BATIE DE ACQUIGNY



Légende

Réseau routier

- Autoroute
- Nationale
- Voie ferrée

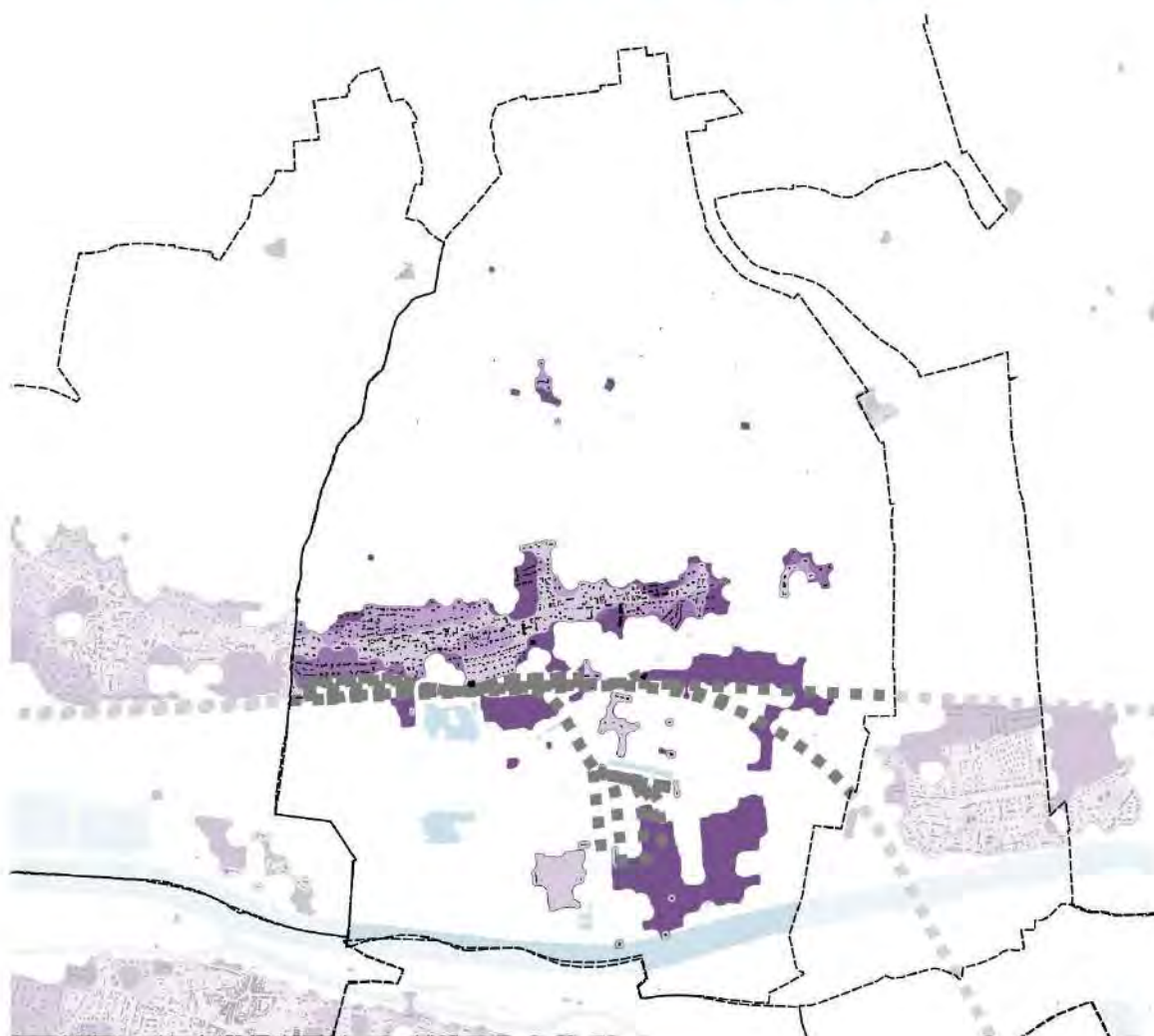
- Surface urbanisée en 1970
- Surface urbanisée en 1985
- Surface urbanisée en 2000
- Surface urbanisée en 2015

géo studio

0 500 1000 m
N

Dans les années 1970, la commune d'Acquigny était principalement constituée de son centre-bourg et de quelques constructions en campagne proche. Le bâti était avant tout implanté autour des deux routes départementales qui traversent la commune (D71 et D82/D836). En 15 ans, les nouvelles constructions se sont principalement développées en continuité de l'existant. Une zone industrielle a quant à elle été construite au nord de la commune entre 1985 et 2000. Depuis les années 2000, le développement d'Acquigny est resté constant et s'est fait en continuité des constructions existantes.

EVOLUTION BATIE DE ALIZAY



Légende

Réseau routier

- Autoroute
- Nationale
- Voie ferrée

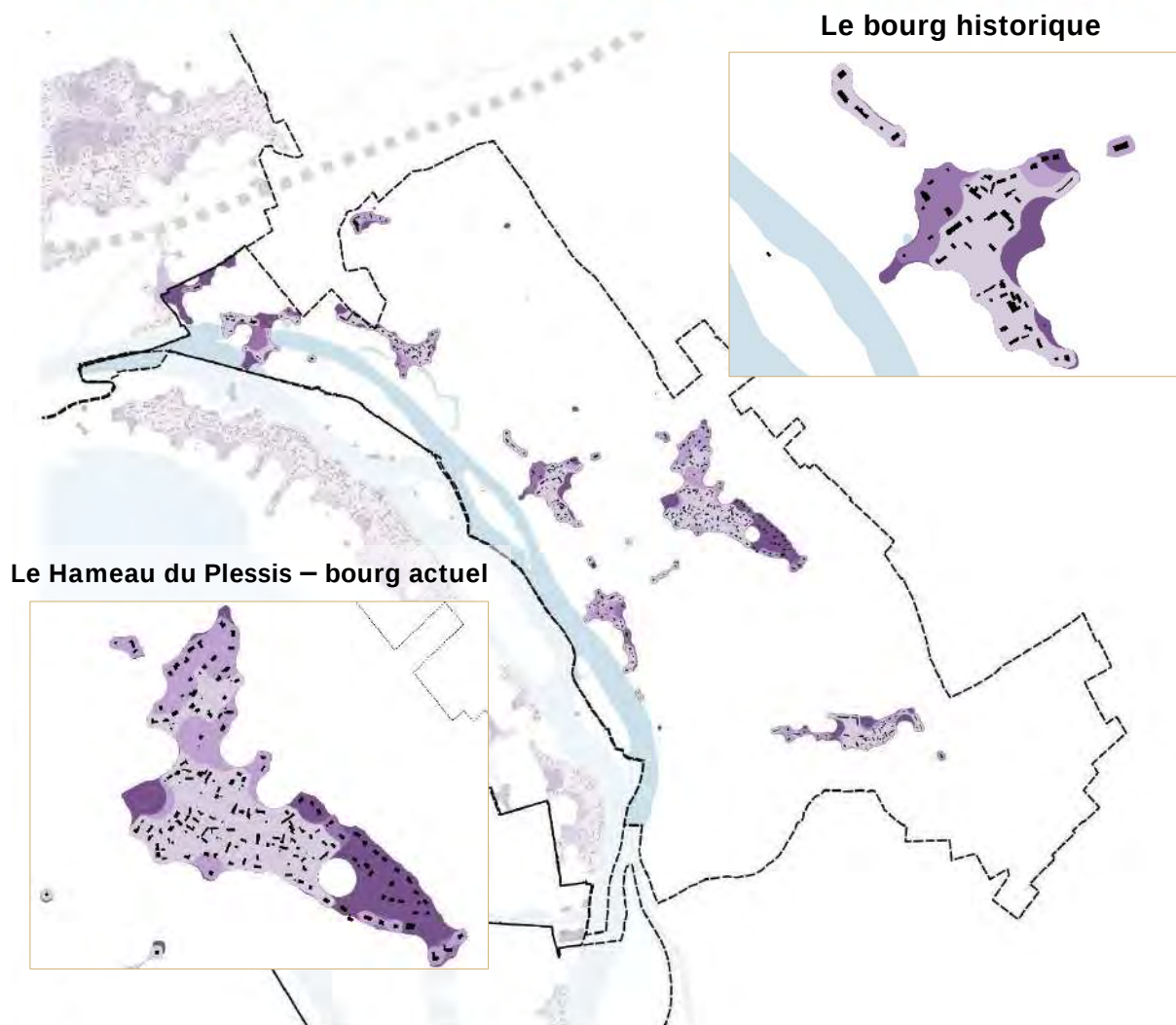
- Surface urbanisée en 1970
- Surface urbanisée en 1985
- Surface urbanisée en 2000
- Surface urbanisée en 2015

géo studio

↑ 0 500 1000 m
N

L'urbanisation de la commune s'est d'abord fait le long de la rue de l'Andelle qui constitue la rue principale du bourg, ainsi que le long de la rue du Bosc et dans la rue du 11 novembre où s'est formée une zone pavillonnaire. Dans les années 1980, les constructions se sont étendues, dans la continuité du tissu urbain existant, sous la forme de zones pavillonnaires et de lotissements autour de la rue du Clos des Vignes notamment. Ces opérations se sont faites à un rythme constant au cours des dernières décennies.

EVOLUTION BATIE DE AMFREVILLE SOUS LES MONTS



Légende

Réseau routier

- Autoroute
- Nationale
- Voie ferrée

- Surface urbanisée en 1970
- Surface urbanisée en 1985
- Surface urbanisée en 2000
- Surface urbanisée en 2015

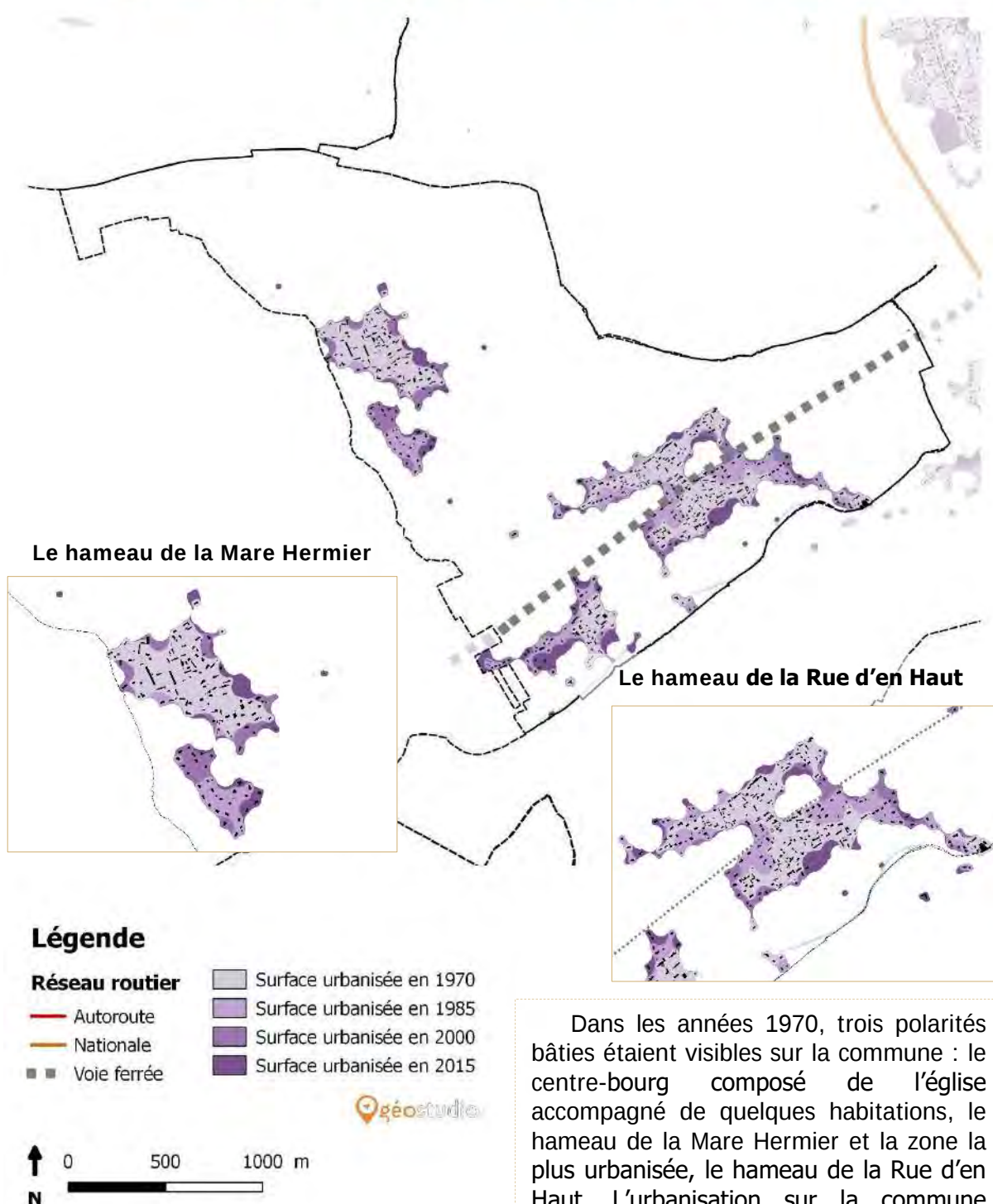
géostudio

0 500 1000 m

N

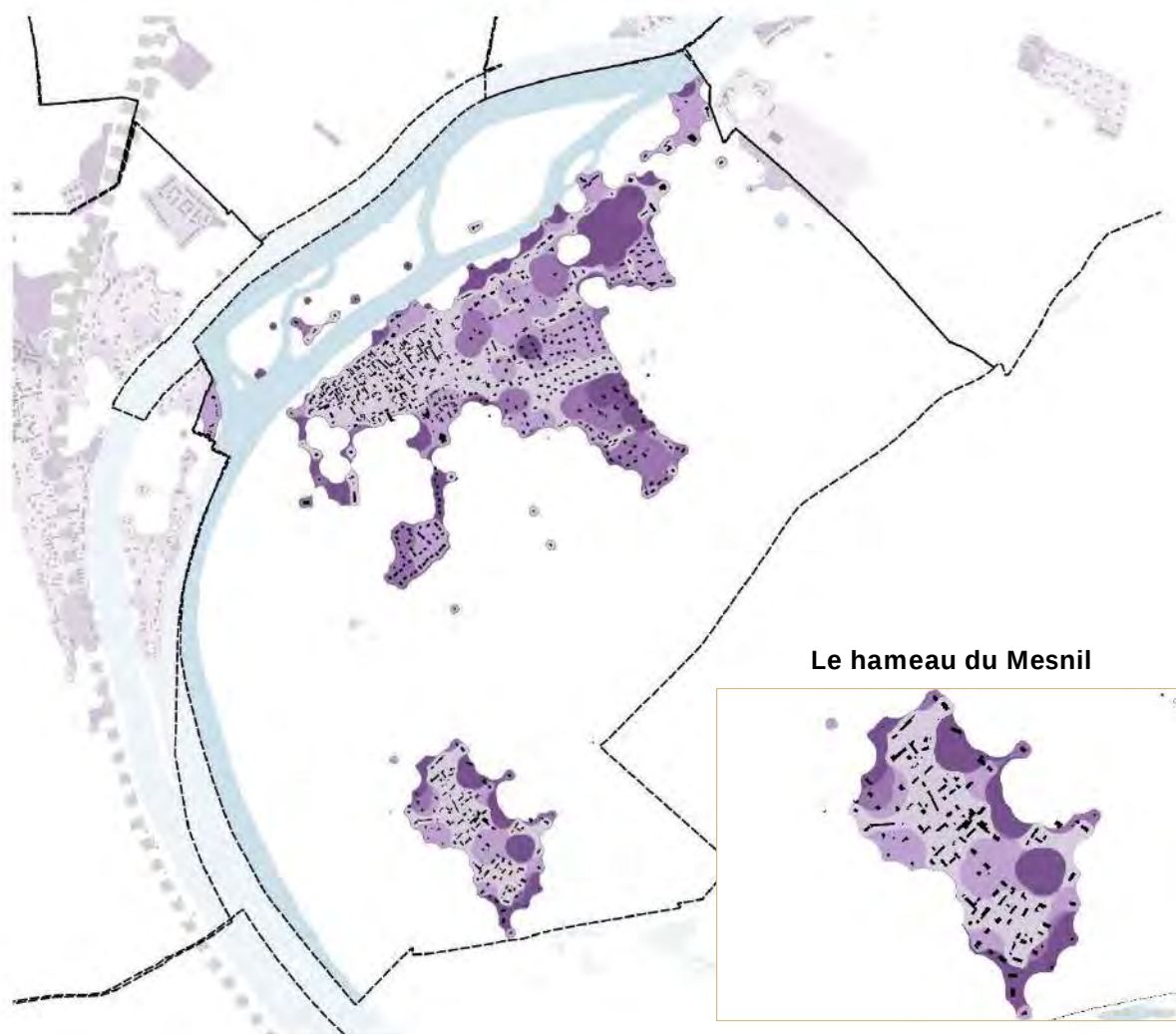
Dans les années 1970, la commune d'Amfreville-sous-les-Monts était constituée de son centre-bourg historique ainsi que de plusieurs hameaux, dont celui du Plessis organisé autour de la RD20. Le centre-bourg s'est assez peu développé, pas plus de 10 constructions se sont ajoutées à la tâche urbaine entre les années 1980 et 2000. Le hameau du Plessis quant à lui a connu un développement plus important. Depuis les années 1980, il n'a cessé de s'étendre, avec l'apparition de secteurs d'habitat rue des Friches dans les années 1980 et le long de la route de Vatteville dans les années 2000.

EVOLUTION BATIE DE AMFREVILLE-SUR-ITON



Dans les années 1970, trois polarités bâties étaient visibles sur la commune : le centre-bourg composé de l'église accompagné de quelques habitations, le hameau de la Mare Hermier et la zone la plus urbanisée, le hameau de la Rue d'en Haut. L'urbanisation sur la commune d'Amfreville-sur-Iton s'est développée lentement. Un quartier d'habitat pavillonnaire est sorti de terre entre les années 1980 et 2000 au sud du hameau de la Mare Hermier. Plusieurs habitations ont été construites autour de la tache urbaine du hameau de la rue d'en Haut. Amfreville-sur-Iton est aujourd'hui à peine plus densément bâtie qu'elle ne l'était dans les années 1970.

EVOLUTION BATIE DE ANDE



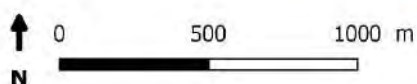
Légende

Réseau routier

- Autoroute
- Nationale
- Voie ferrée

- Surface urbanisée en 1970
- Surface urbanisée en 1985
- Surface urbanisée en 2000
- Surface urbanisée en 2015

géostudio



Les récentes évolutions urbaines de la commune d'Andé se sont faites au niveau du centre-bourg, le long des deux routes départementales RD11 et RD313, ainsi que dans le hameau du Mesnil. Dans les années 1980, le centre-bourg s'est densifié, la résidence des Crétis a été créée et des secteurs d'habitat sont sortis de terres dans la rue des Mimosas ainsi que dans l'impasse des Thuyas. Ce dernier s'est étendu dans les années 1990. La tâche urbaine d'Andé s'est notablement étendue depuis les années 1970, consommant de nombreuses terres agricoles ou naturelles.

EVOLUTION BATIE DE CONNELLES



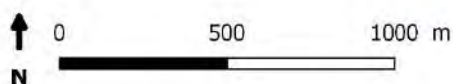
Légende

Réseau routier

- Autoroute
- Nationale
- Voie ferrée

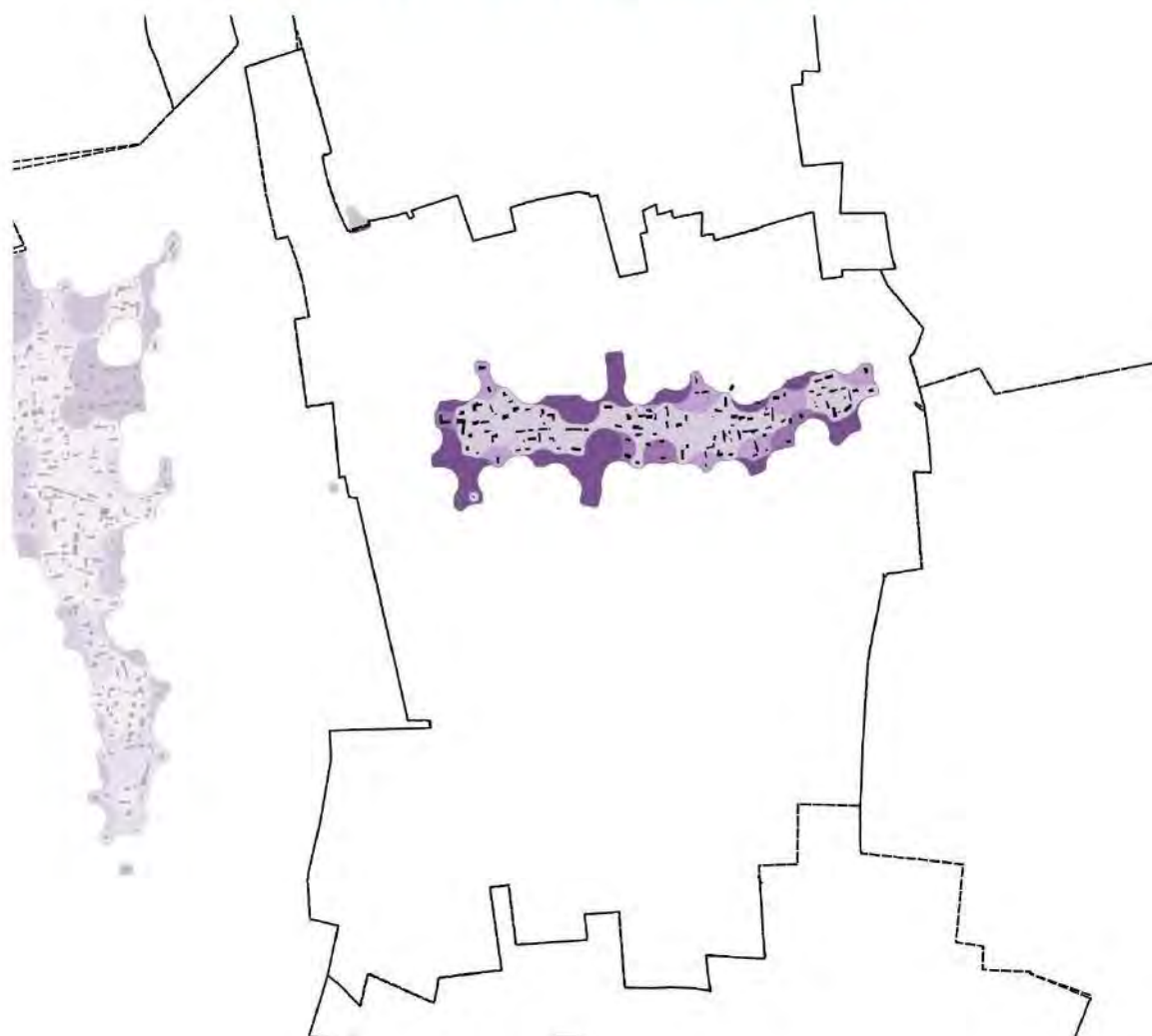
- Surface urbanisée en 1970
- Surface urbanisée en 1985
- Surface urbanisée en 2000
- Surface urbanisée en 2015

géostudio



Dans les années 1970, les constructions s'articulaient autour de l'église et du cimetière situés à l'intersection de la route départementale D19 et de la rue principale Marcel Weiss. L'organisation de la commune a très peu évoluée depuis ces années, les nouvelles constructions venant s'implanter entre les espaces déjà bâtis sans que l'on puisse parler d'étalement urbain.

EVOLUTION BATIE DE CRASVILLE



Légende

Réseau routier

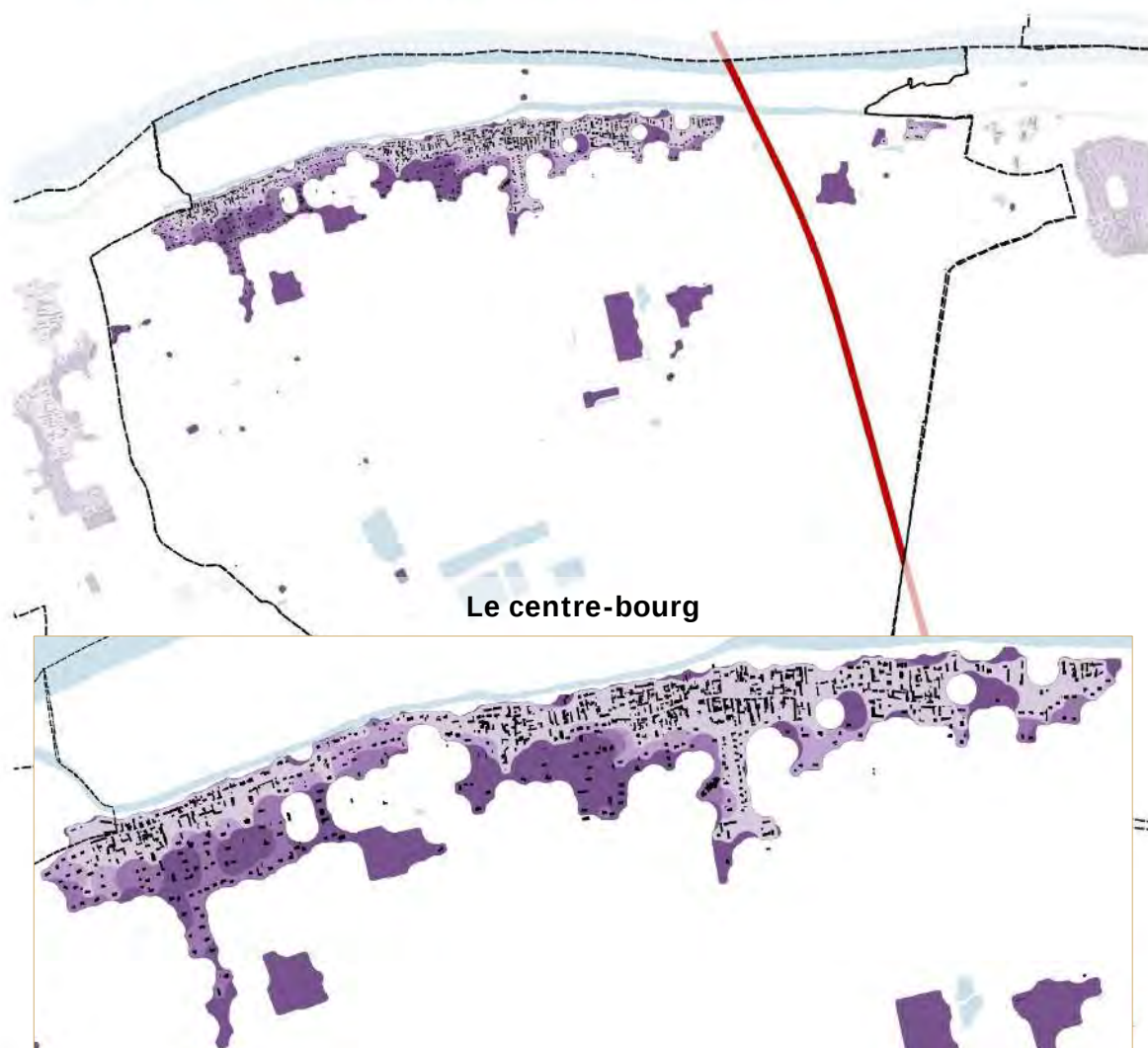
- Autoroute
- Nationale
- Voie ferrée

- Surface urbanisée en 1970
- Surface urbanisée en 1985
- Surface urbanisée en 2000
- Surface urbanisée en 2015



La RD 18 constitue l'axe principal du village de Crasville. Le développement urbain récent a permis de densifier l'existant, à un rythme constant observé à chaque période étudiée sur les 40 dernières années.

EVOLUTION BATIE DE CRIQUEBEUF-SUR-SEINE



Légende

Réseau routier

- Autoroute
- Nationale
- Voie ferrée

- Surface urbanisée en 1970
- Surface urbanisée en 1985
- Surface urbanisée en 2000
- Surface urbanisée en 2015

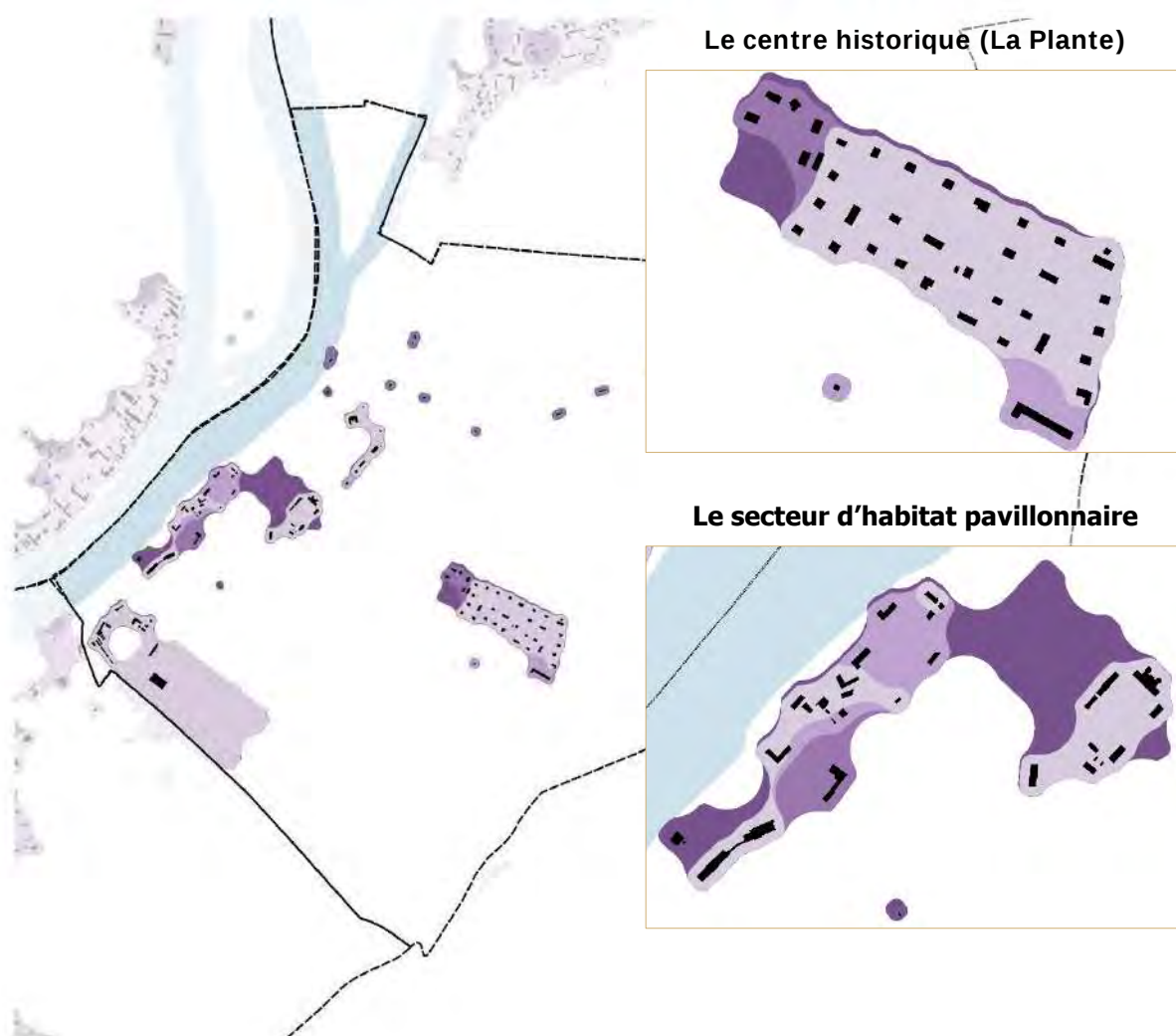
géostudio

0 500 1000 m

N

Située au croisement de la Seine et de l'autoroute A13, la commune de Criquebeuf-sur-Seine s'est considérablement développée depuis les années 1970. D'abord constituée d'une zone bâtie linéaire, le long de la rue du Village parallèle à la Seine, la commune s'est étendue surtout à partir des années 1990 vers le sud. Depuis 2015, l'urbanisation semble s'être quelque peu atténuée. Le parc d'activités du Bosc Hêtrél s'est implanté dans le sud de la commune, à proximité immédiate de l'autoroute. Dans l'ensemble, de nombreuses terres agricoles et naturelles ont été consommées sur le territoire de Criquebeuf-sur-Seine pour la construction de logements individuels.

EVOLUTION BATIE DE HERQUEVILLE



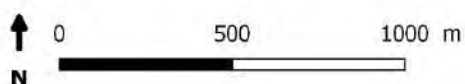
Légende

Réseau routier

- Autoroute
- Nationale
- Voie ferrée

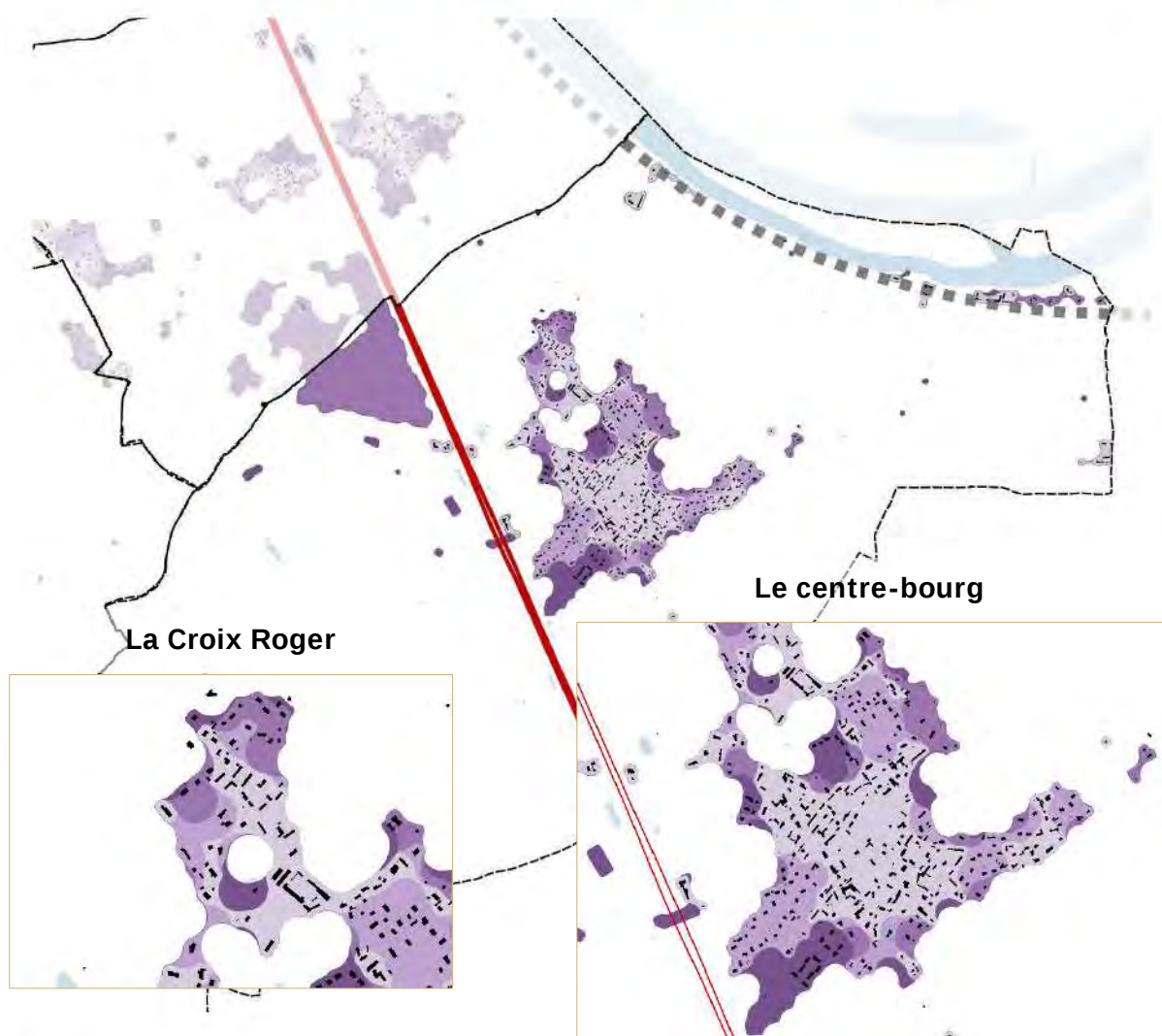
- Surface urbanisée en 1970
- Surface urbanisée en 1985
- Surface urbanisée en 2000
- Surface urbanisée en 2015

géostudio



Commune peu densément bâtie, la commune de Herqueville est constituée du secteur de la Plante (son centre historique), d'une zone d'habitat individuel en bord de Seine et de l'exploitation de la Houssette à la limite d'Andé. Ces trois secteurs se sont très peu développés au cours des années, seules quelques constructions ont été implantées de part et d'autre du tissu bâti existant.

EVOLUTION BATIE DE HEUDEBOUVILLE



Légende

Réseau routier

- Autoroute
- Nationale
- Voie ferrée

- Surface urbanisée en 1970
- Surface urbanisée en 1985
- Surface urbanisée en 2000
- Surface urbanisée en 2015

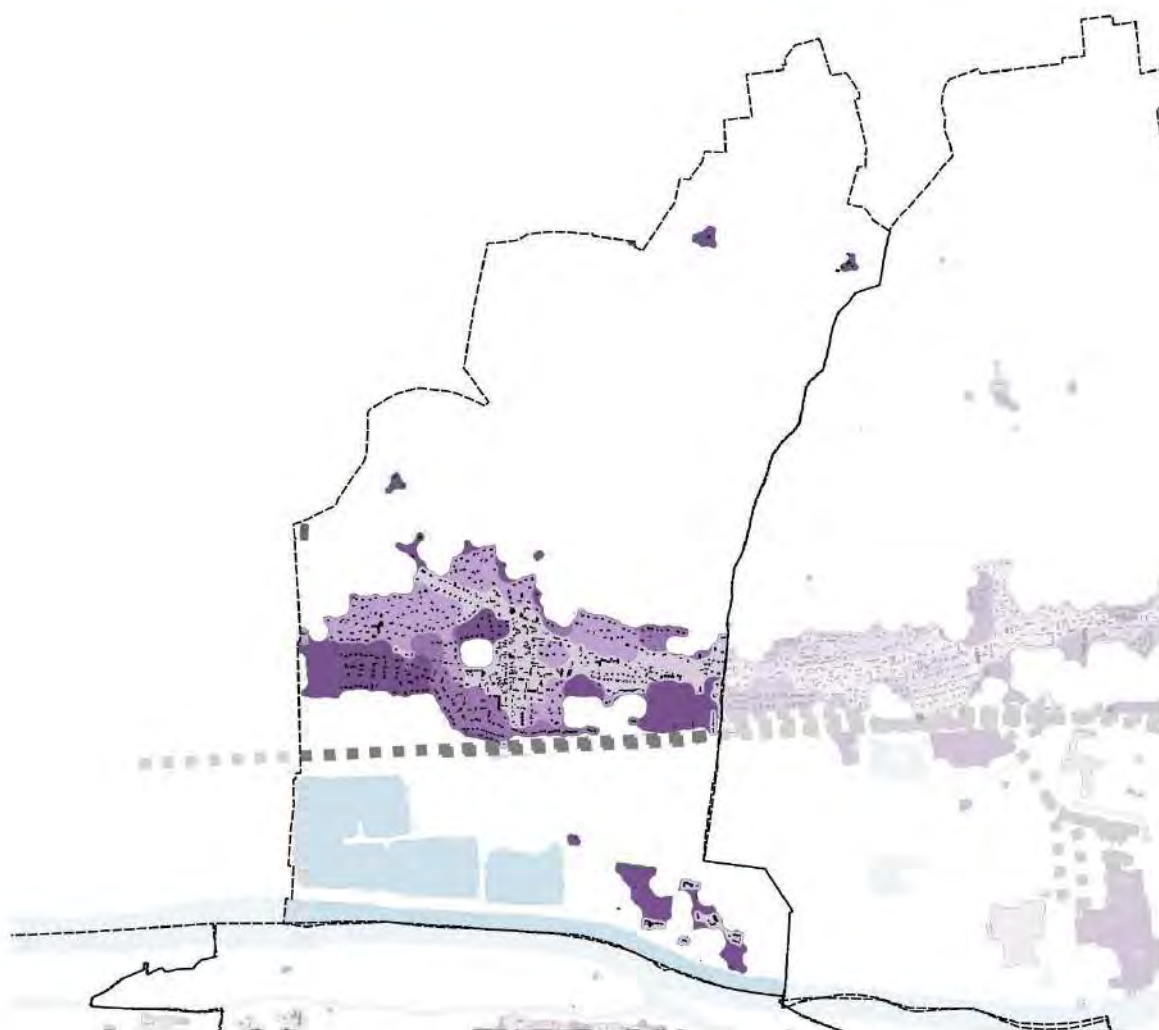
géo studio

0 500 1000 m

N

Dans les années 1970, deux tâches urbaines étaient visibles sur la commune d'Heudebouville : le centre-bourg historique et le secteur de la Croix Roger. L'urbanisation s'est développée rapidement pendant les années 1980 et 1990 avec la création de lotissements et de zones d'habitat venant relier les deux secteurs bâtis initiaux. Une forte consommation foncière s'est également opérée depuis les années 1990 avec la création des zones industrielles Eco-Parc 1 et Eco-Parc 2.

EVOLUTION BATIE DE IGOVILLE



Légende

Réseau routier

- Autoroute
- Nationale
- Voie ferrée

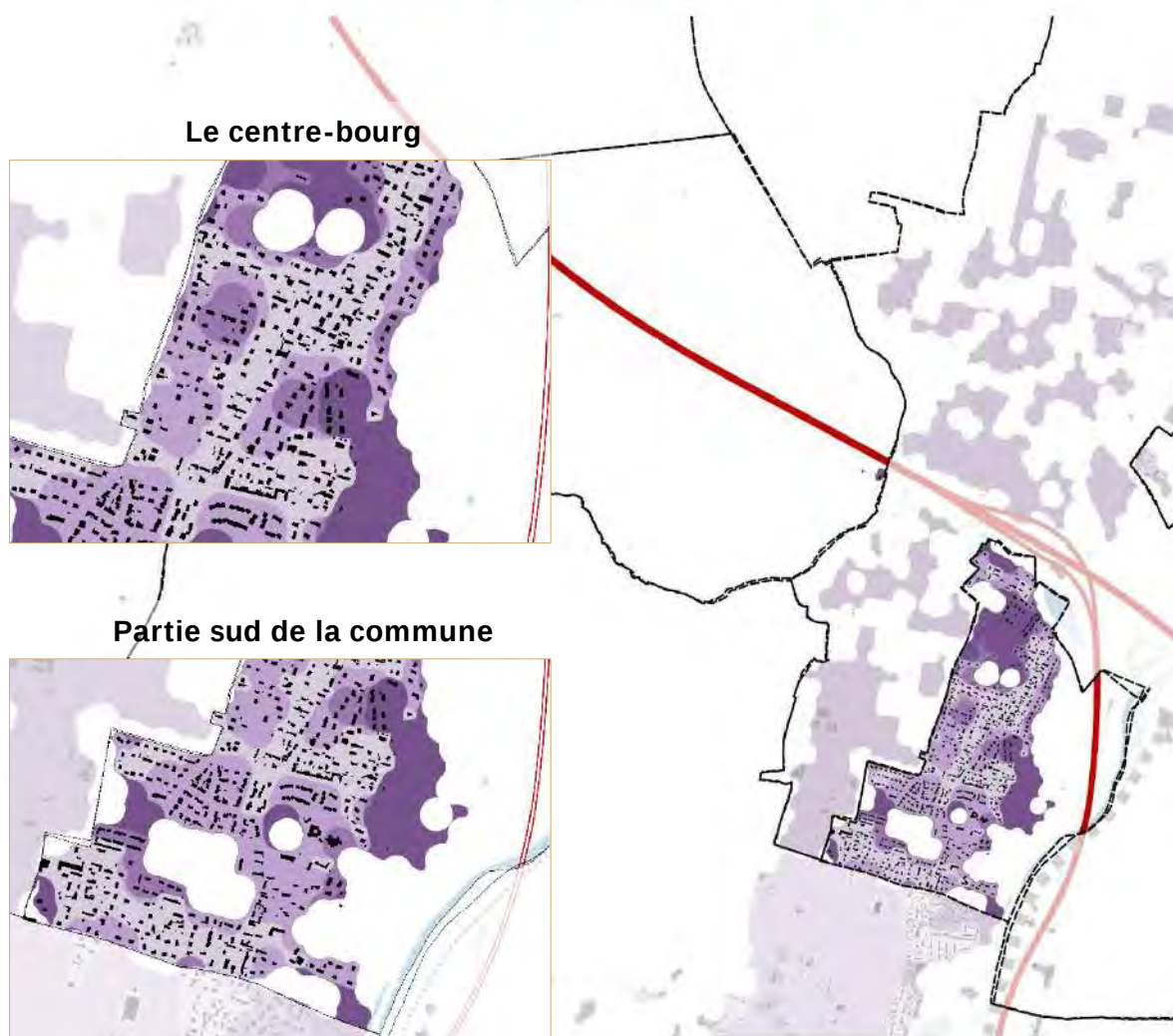
- Surface urbanisée en 1970
- Surface urbanisée en 1985
- Surface urbanisée en 2000
- Surface urbanisée en 2015

géostudio



La commune d'Igoville s'est étendue très rapidement. Dans les années 1980, des zones pavillonnaires se sont développées notamment sur l'ouest de la commune, autour de la rue du 8 Mai ainsi que vers le nord du côté du Grand Clos et de la Pelaisière. Jusqu'en 2015, les secteurs bâtis n'ont cessé de s'étendre à travers des opérations de création de logements, si bien qu'aujourd'hui, la tâche urbaine de la commune a quasiment doublé par rapport aux années 1970.

EVOLUTION BATIE DE INCARVILLE

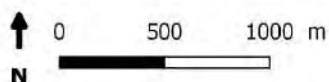


Légende

Réseau routier

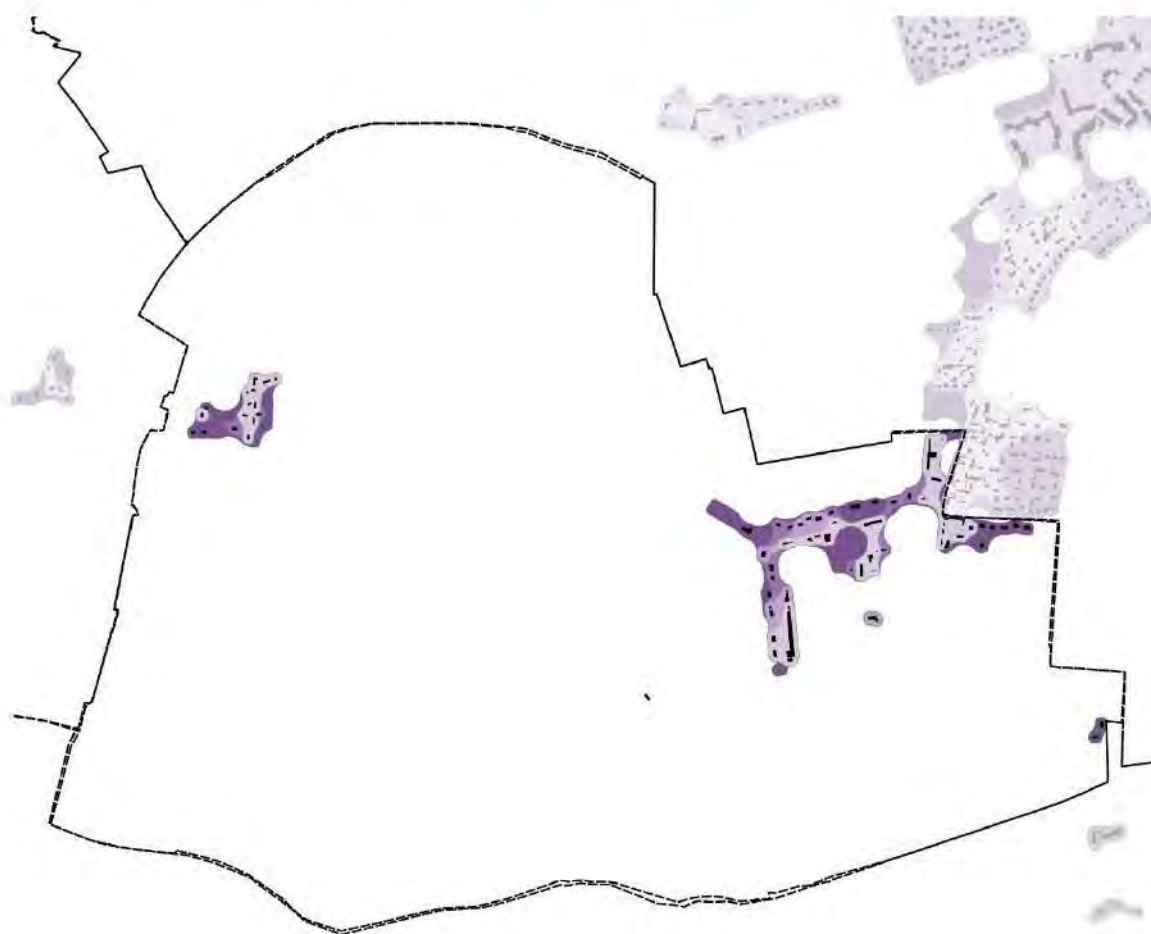
- Autoroute
- Nationale
- Voie ferrée

- Surface urbanisée en 1970
- Surface urbanisée en 1985
- Surface urbanisée en 2000
- Surface urbanisée en 2015



Incarville est une commune qui s'est beaucoup urbanisée au cours des quarante dernières années. En 1970, deux zones urbaines distinctes étaient présentes : le centre-bourg déjà dense et un secteur habité au sud de la commune, en limite de Louviers. Le développement urbain s'est ensuite fait tel que le tissu bâti de la commune s'est densifié et étendu régulièrement d'années en années, venant combler peu à peu les vides entre les espaces urbains initiaux.

EVOLUTION BATIE DE LA HAYE-LE-COMTE



Légende

Réseau routier

— Autoroute

— Nationale

■ ■ Voie ferrée

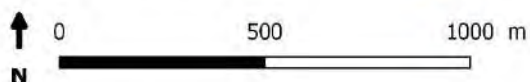
■ Surface urbanisée en 1970

■ Surface urbanisée en 1985

■ Surface urbanisée en 2000

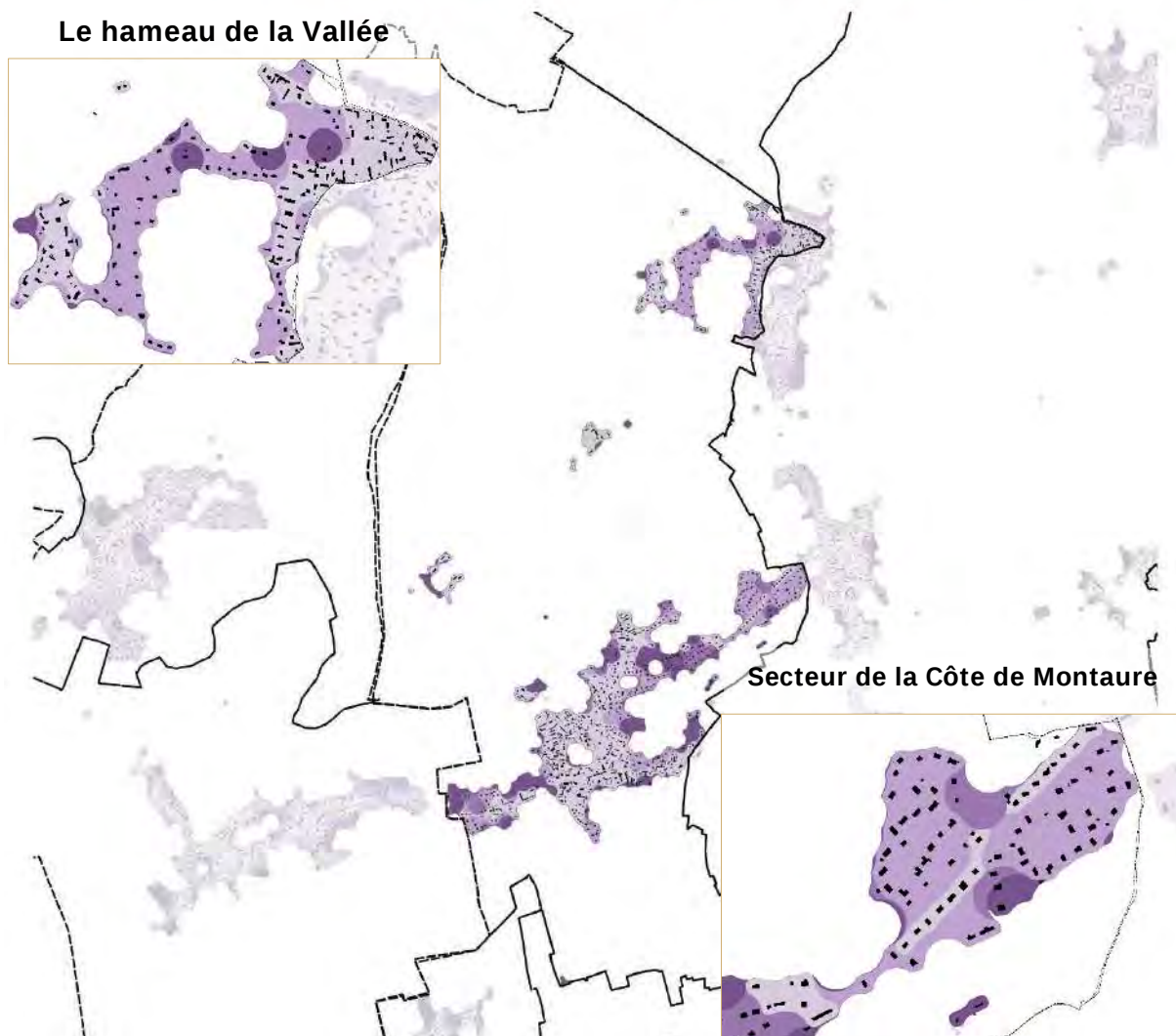
■ Surface urbanisée en 2015

géostudio



Dans les années 1970, la Haye-le-Comte était constituée de quelques constructions en continuité de Louviers et du hameau de la Neuville au nord-ouest du territoire. Depuis les années 1980 jusqu'en 2015, très peu de constructions ont vu le jour. Celles-ci ont été implantées à proximité du bâti existant, de façon à créer deux petites entités urbaines sans consommation notable de terres agricoles et naturelles.

EVOLUTION BATIE DE LA HAYE-MALHERBE

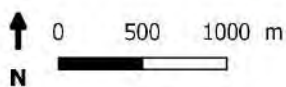


Légende

Réseau routier

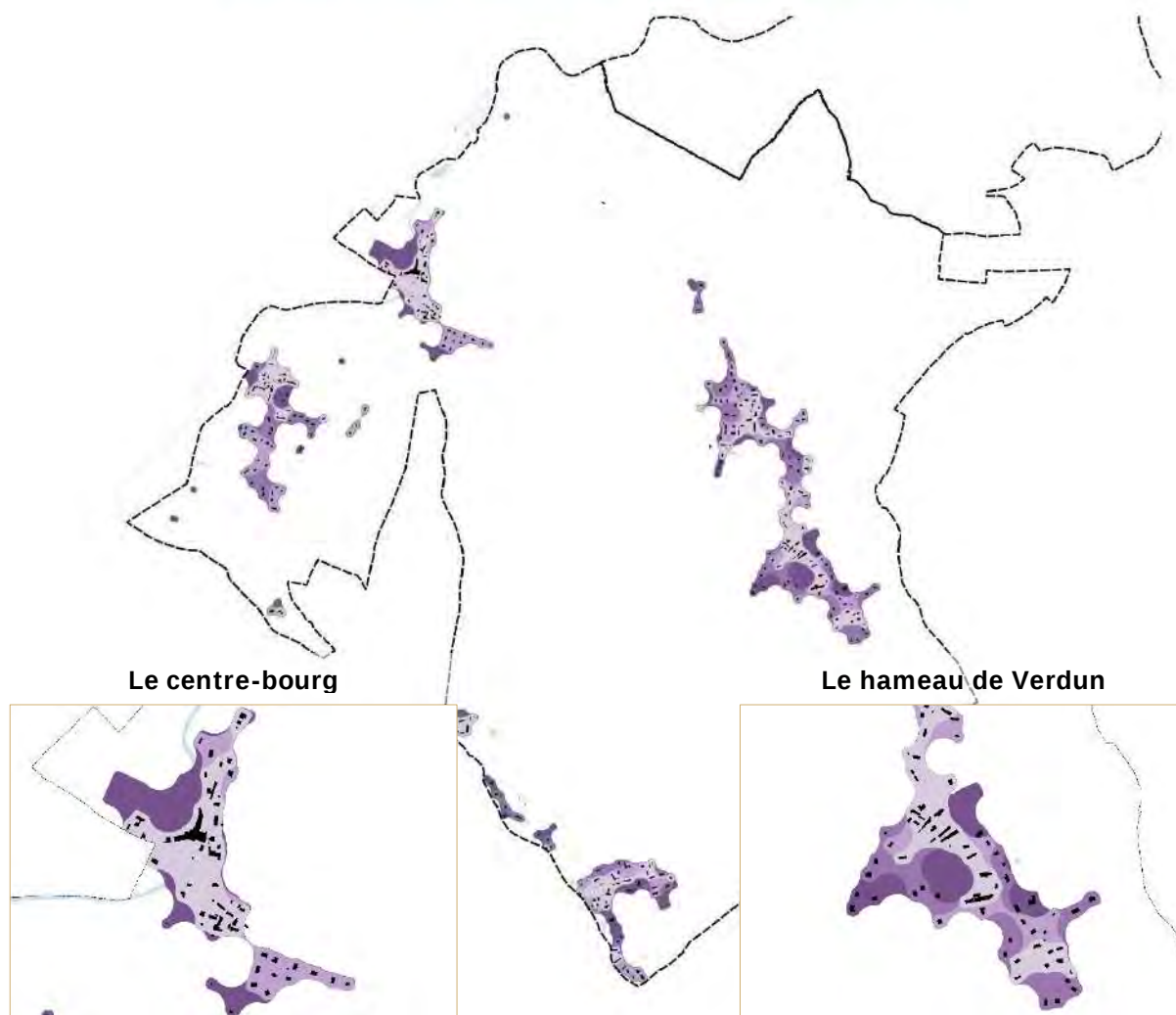
- Autoroute
- Nationale
- Voie ferrée

- Surface urbanisée en 1970
- Surface urbanisée en 1985
- Surface urbanisée en 2000
- Surface urbanisée en 2015



Le centre-bourg de la Haye-Malherbe s'est développé au croisement des trois axes routiers traversant la commune (RD81, rue de la Poste et rue du Défend). Le hameau du Camps des Ventes et le secteur bâti autour de la Côte de Montaure étaient également présents sur le territoire. Le tissu urbain s'est développé assez rapidement au cours des dernières décennies, avec l'implantation de plusieurs zones résidentielles en extension des enveloppes bâties existantes. Le développement urbain du centre-bourg s'est révélé particulièrement fort durant les années 1990 et connaît un ralentissement depuis une quinzaine d'années.

EVOLUTION BATIE DE LA VACHERIE



Légende

Réseau routier

- Autoroute
- Nationale
- Voie ferrée

- Surface urbanisée en 1970
- Surface urbanisée en 1985
- Surface urbanisée en 2000
- Surface urbanisée en 2015

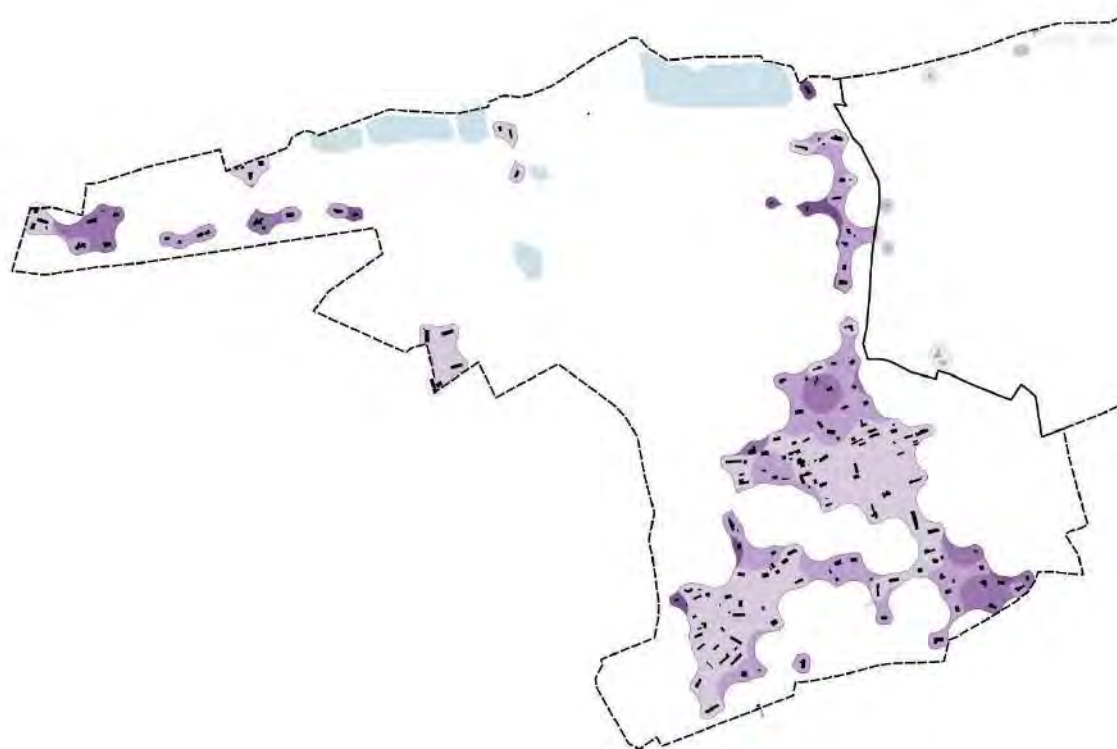
géostudio

0 500 1000 m

N

La commune est constituée de plusieurs hameaux, dont celui de Verdun comprenant la mairie, et le centre-bourg. Ces secteurs étaient très peu urbanisés dans les années 1970 et se sont développés lentement mais constamment jusqu'à aujourd'hui, les nouvelles constructions permettant de densifier et d'étendre légèrement l'enveloppe urbaine.

EVOLUTION BATIE DE LE BEC-THOMAS



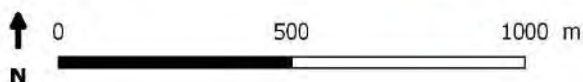
Légende

Réseau routier

- Autoroute
- Nationale
- ■ Voie ferrée

- Surface urbanisée en 1970
- Surface urbanisée en 1985
- Surface urbanisée en 2000
- Surface urbanisée en 2015

géostudio



La commune est composée de plusieurs hameaux aux constructions diffuses. C'est pendant la période 1970-1985 qu'elle s'est principalement développée, toujours en suivant un schéma de constructions espacées les unes des autres. Ce développement a permis de renforcer le lien entre deux espaces bâtis que sont le centre-bourg et le hameau du Quesnot. Depuis les années 2000, l'urbanisation du Bec-Thomas a ralenti, seules quelques constructions sont venues densifier le secteur bâti principal.

EVOLUTION BATIE DE LE MANOIR SUR SEINE



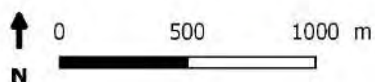
Légende

Réseau routier

- Autoroute
- Nationale
- Voie ferrée

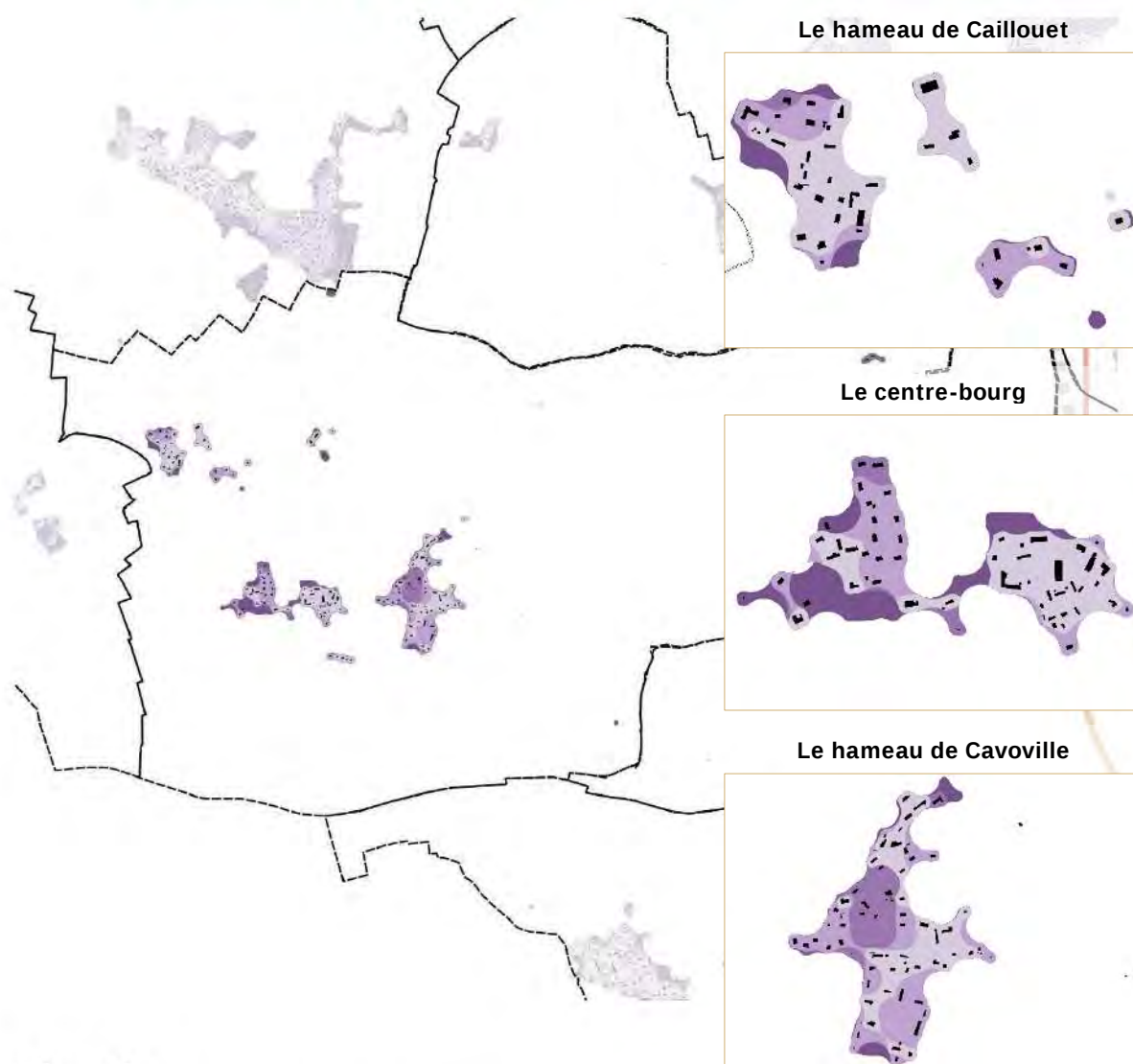
- Surface urbanisée en 1970
- Surface urbanisée en 1985
- Surface urbanisée en 2000
- Surface urbanisée en 2015

géoétude



Le centre-bourg de la commune était déjà très dense en 1970, après s'être développé au creux de la route départementale RD508 qui traverse la commune. L'évolution urbaine de la commune n'a pas été très importante ces dernières années. Des constructions sont venues densifier le centre-bourg dans les années 1980. Puis, entre 2000 et 2015, l'urbanisation s'est étendue vers le nord, avec la création de secteurs d'habitat dans l'impasse du Limousin et au nord de la rue de Bretagne.

EVOLUTION BATIE DE LE MESNIL-JOURDAIN



Légende

Réseau routier

- Autoroute
- Nationale
- Voie ferrée

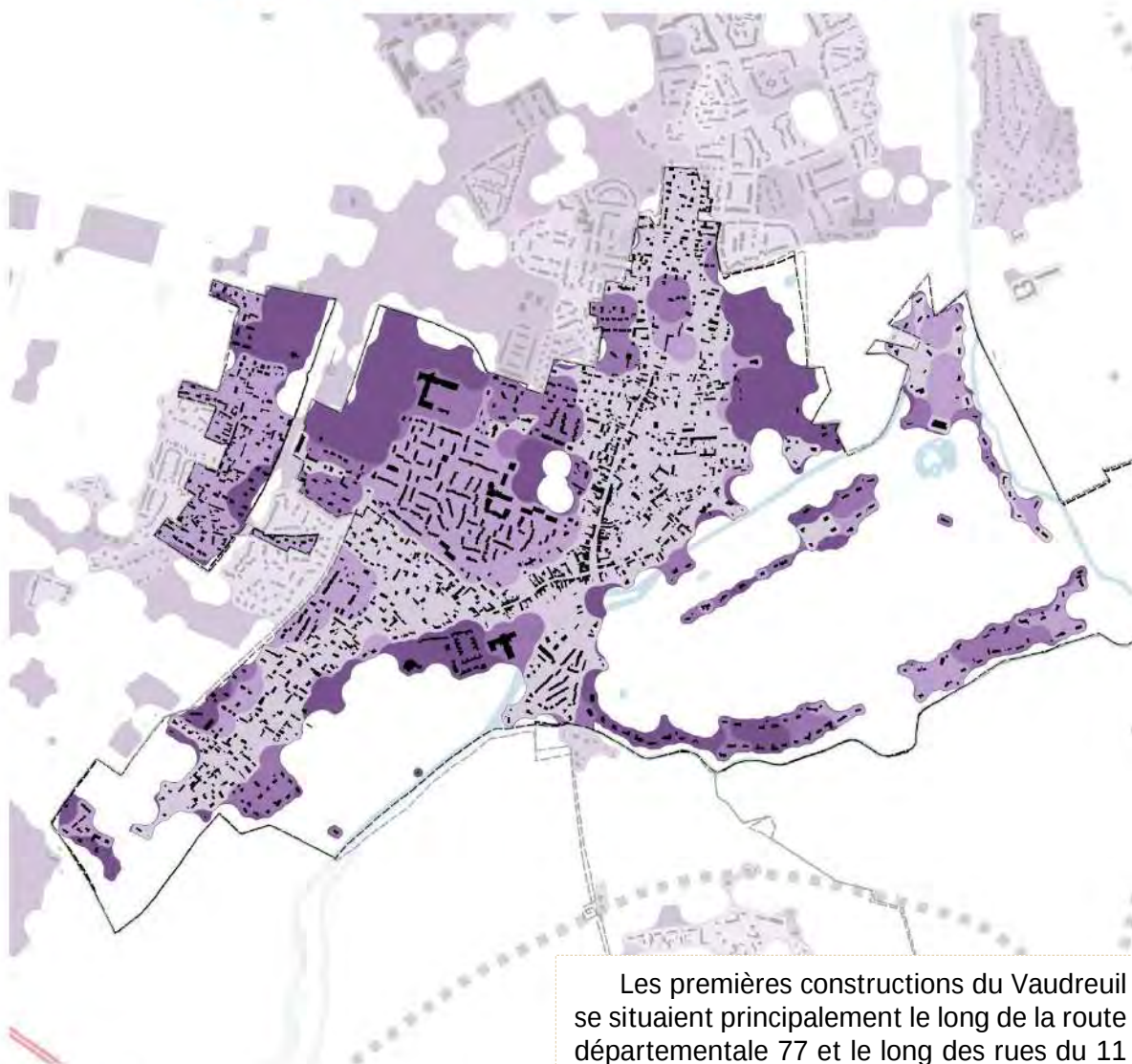
- Surface urbanisée en 1970
- Surface urbanisée en 1985
- Surface urbanisée en 2000
- Surface urbanisée en 2015

géostudio

↑ 0 500 1000 m
N

Composé du centre-bourg, du hameau de Cavoville et celui du Caillouet, le Mesnil-Jourdain est une commune très peu dense. Ces secteurs bâtis se sont quelque peu développés continuellement avec de nouvelles habitations en continuité de l'existant. Pour autant, le Mesnil-Jourdain n'en demeure pas moins être une commune à dominante rurale où le développement urbain reste mesuré.

EVOLUTION BATIE DE LE VAUDREUIL



Légende

Réseau routier

- Autoroute
- Nationale
- Voie ferrée

- Surface urbanisée en 1970
- Surface urbanisée en 1985
- Surface urbanisée en 2000
- Surface urbanisée en 2015

géostudio

↑ 0 250 500 m
N

Les premières constructions du Vaudreuil se situaient principalement le long de la route départementale 77 et le long des rues du 11 novembre et Bernard Chedeville. Dans les années 1970 le bâti était déjà dense en particulier autour de la route départementale, mais l'urbanisation adoptait alors une forme plutôt linéaire et s'étendait très peu sur les terres alentours. Le développement de la commune s'est ensuite effectué très rapidement, et de manière constante durant les quarante années passées : des lotissements se sont implantés de part et d'autre du centre ancien. Ces derniers n'ont cessé de s'étendre, modifiant considérablement la forme de la tâche bâtie de la commune. Dans les années 2000, le développement urbain a inclus la création de zones industrielles au nord et à l'ouest de la commune, sur des terres agricoles et naturelles.

EVOLUTION BATIE DE LÉRY



Légende

Réseau routier

— Autoroute

— Nationale

■ ■ Voie ferrée

Surface urbanisée en 1970

Surface urbanisée en 1985

Surface urbanisée en 2000

Surface urbanisée en 2015

géostudio

↑
N

0 250 500 m

L'urbanisation de la commune de Léry se cantonne entre la route départementale 77 et l'Eure. Dans les années 1970, le centre-ville était déjà dense et étendu. Le développement urbain a depuis permis de densifier les secteurs bâtis existants. Dans les années 1980, de l'habitat dense s'est implanté dans le quartier Candide. Un autre secteur de logements s'est développé entre les années 1990 et 2010 au niveau de la Ruelle Jeannet.

EVOLUTION BATIE DE LES DAMPS



Légende

Réseau routier

— Autoroute

— Nationale

■ Voie ferrée

■ Surface urbanisée en 1970

■ Surface urbanisée en 1985

■ Surface urbanisée en 2000

■ Surface urbanisée en 2015

géostudio



0 250 500 m

En 1970, la commune était composée de plusieurs zones bâties denses. Des zones pavillonnaires sont par la suite venues se construire entre ces secteurs bâtis entre 1970 et 2000, permettant de créer une seule unité urbaine au sud de la Seine. Dans les années 2000, l'urbanisation s'est étendue sur les terres agricoles côté sud, à travers la création de lotissement.

EVOLUTION BATIE DE LOUVIERS

Les quartiers le Hamelet (dr.) et les Monts



Le quartier de Maison Rouge



Légende

Réseau routier

— Autoroute

— Nationale

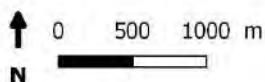
■ Voie ferrée

■ Surface urbanisée en 1970

■ Surface urbanisée en 1985

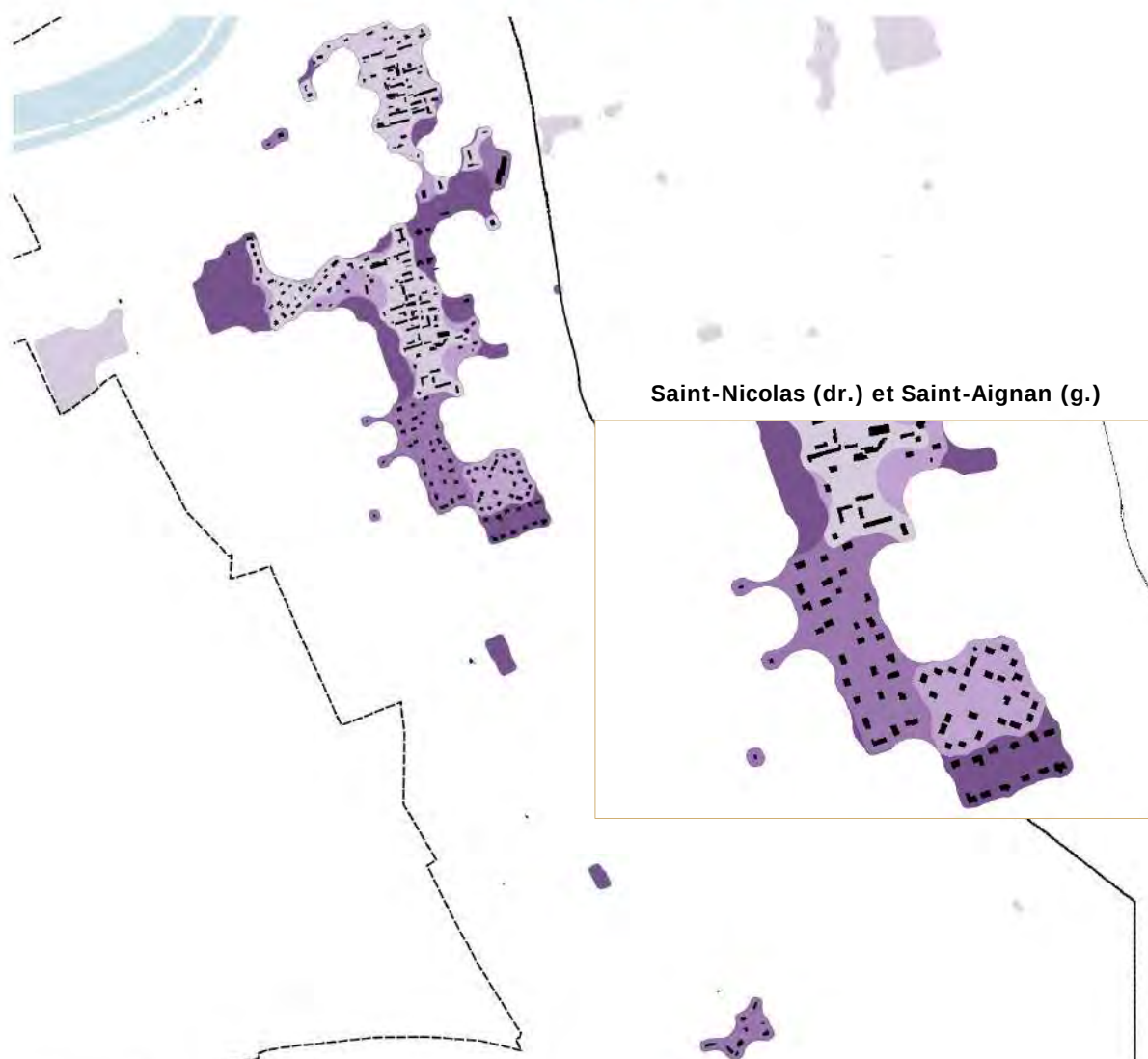
■ Surface urbanisée en 2000

■ Surface urbanisée en 2015



En 1970, la ville de Louviers était organisée autour d'un centre-ville déjà dense et de plusieurs polarités de part et d'autre de cette centralité. Une zone industrielle était présente au nord de la commune. Jusqu'en 1985, les secteurs bâtis existants se sont densifiés, mais également étendus au niveau des quartiers du Hamelet et des Monts notamment. Au sud du centre-ville, de l'habitat collectif a été implanté dans le secteur de Maison Rouge. Au nord de ce dernier, un lotissement de logements individuels denses a également vu le jour. Pendant les années 1990, la densification s'est poursuivie et l'étalement urbain s'est quelque peu atténué. Ce ralentissement du développement urbain s'est par la suite confirmé au cours des années 2000, malgré la réalisation d'un lotissement à l'ouest du secteur des Oiseaux.

EVOLUTION BATIE DE MARTOT



Légende

Réseau routier

— Autoroute

— Nationale

■ ■ Voie ferrée

■ Surface urbanisée en 1970

■ Surface urbanisée en 1985

■ Surface urbanisée en 2000

■ Surface urbanisée en 2015

géostudio



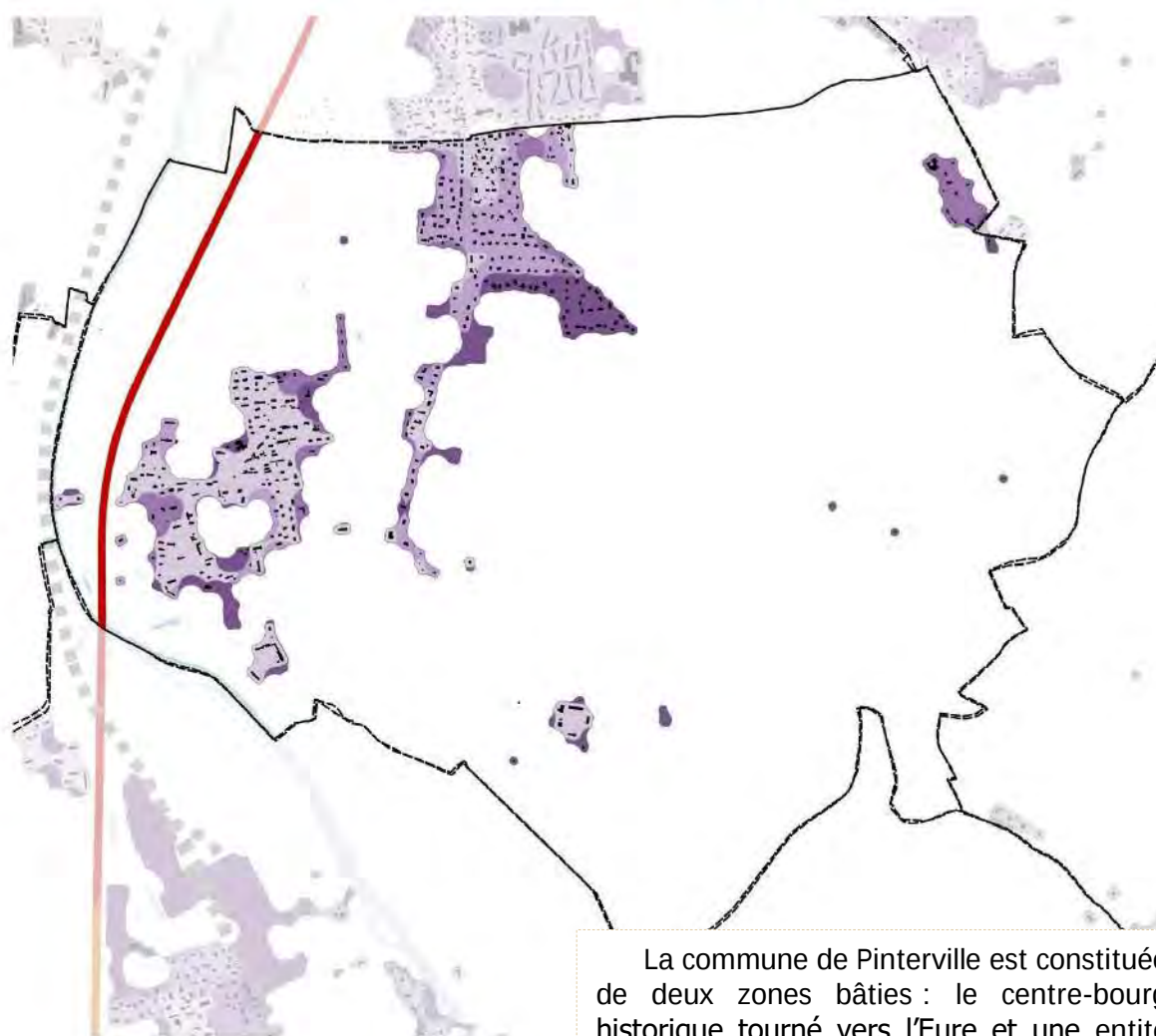
0 250 500 m



Saint-Nicolas (dr.) et Saint-Aignan (g.)

Traversée par la RD921, Martot dispose de plusieurs entités bâties, le centre bourg historique s'identifiant au sud de cet axe. Depuis les années 1970, la commune a connu un développement urbain constant en continuité du bourg, avec la création des zones pavillonnaires au niveau de St-Nicolas et de St-Aignan apparues entre les années 1980 et 2010.

EVOLUTION BATIE DE PINTERVILLE



Légende

Réseau routier

— Autoroute

— Nationale

■ Voie ferrée

■ Surface urbanisée en 1970

■ Surface urbanisée en 1985

■ Surface urbanisée en 2000

■ Surface urbanisée en 2015

Géostudio



La commune de Pinterville est constituée de deux zones bâties : le centre-bourg historique tourné vers l'Eure et une entité urbaine plus récente et plus résidentielle située dans la continuité de Louviers. Quelques secteurs d'habitat pavillonnaire étaient déjà présents dans la commune dans les années 1970, le secteur du Parc notamment, mais le noyau aggloméré se concentrait alors dans le centre-bourg et au nord de la commune, autour de la RD164. Aujourd'hui, nous constatons que le centre-bourg s'est très peu développé depuis les années 1970, contrairement à l'espace résidentiel en continuité de Louviers qui s'est lui considérablement étendu avec la création de nouveaux quartiers d'habitations implantés le long de la route départementale. Ce développement s'est fait de manière constante, la superficie du secteur nord devenant peu à peu plus importante que celle du centre-bourg historique.

EVOLUTION BATIE DE PITRES



Légende

Réseau routier

— Autoroute

— Nationale

■ ■ Voie ferrée

Surface urbanisée en 1970

Surface urbanisée en 1985

Surface urbanisée en 2000

Surface urbanisée en 2015

géostudio

0 250 500 m

N

Dans les années 1970, Pîtres était déjà densément bâtie. La commune s'organisait alors approximativement le long des axes routiers départementaux D508 et D20 et quelques secteurs pavillonnaires étaient également visibles, notamment sur le secteur de la Salle. Ce dernier s'est développé dans les années 1980 avec de l'habitat individuel dense. Dans les années 2000, nous pouvons noter l'apparition de maisons pavillonnaires le long de la rue Lafayette, permettant de densifier la tâche urbaine de la commune. Le développement urbain de Pîtres s'est avant tout fait en densification de l'existant sur les 30 dernières années.

EVOLUTION BATIE DE PONT DE L'ARCHE



Légende

Réseau routier

— Autoroute

— Nationale

■ ■ Voie ferrée

■ Surface urbanisée en 1970

■ Surface urbanisée en 1985

■ Surface urbanisée en 2000

■ Surface urbanisée en 2015

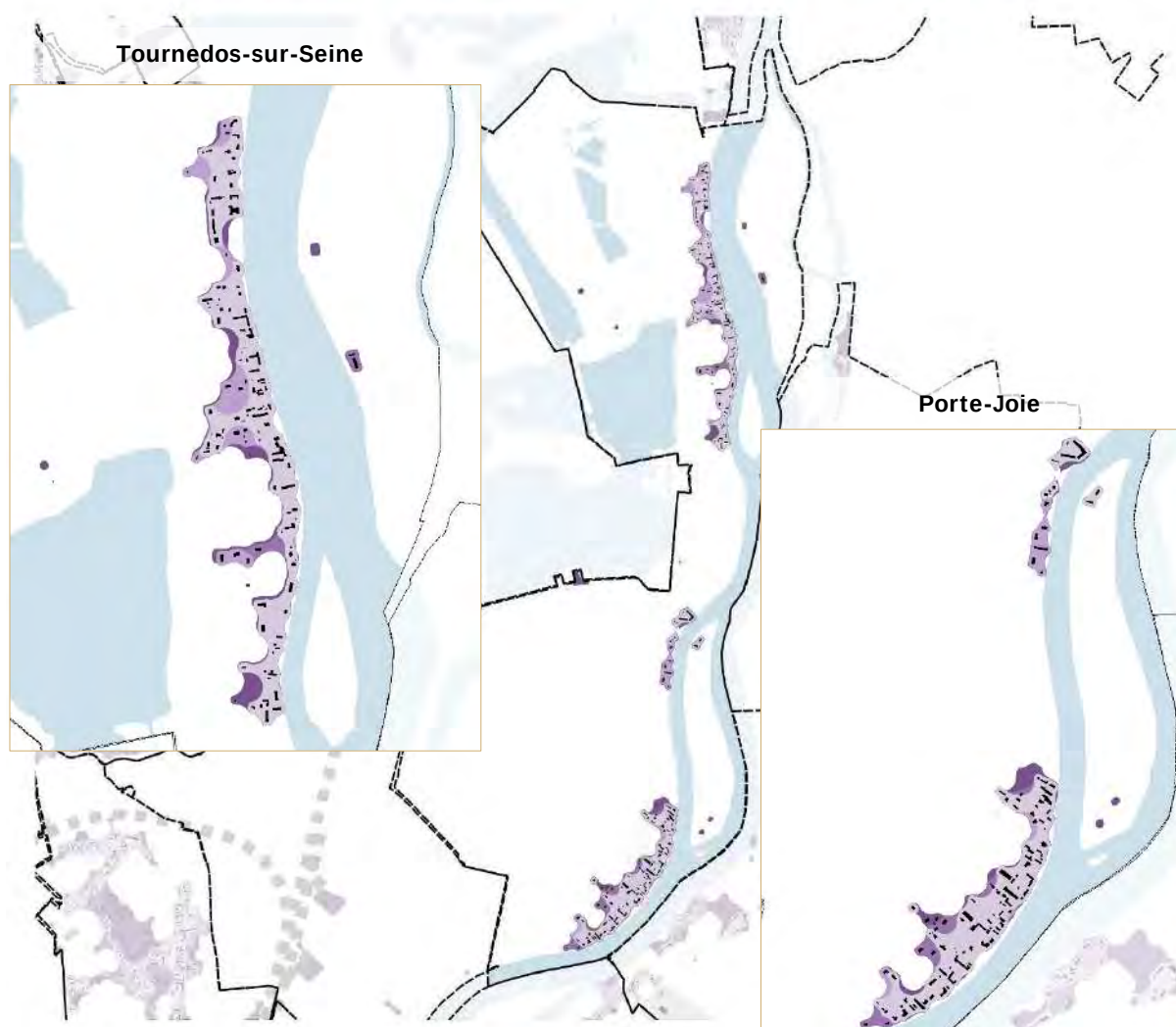
géostudio

0 250 500 m

N

Le centre-bourg de Pont de l'Arche était déjà densément bâti dans les années 1970. Le développement urbain de la commune s'est ensuite poursuivi dans les années 1980 avec la création de lotissements vers l'ouest de la commune. A partir des années 1990, ces secteurs d'habitat se sont étendus, sur le secteur de la Petite Nation notamment. Dans les années 2000, le lotissement du Chêne Jaunet a vu le jour et de nouvelles constructions se sont implantées de part et d'autre de l'enveloppe urbaine existante.

EVOLUTION BATIE DE PORTE-DE-SEINE

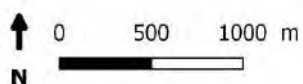


Légende

Réseau routier

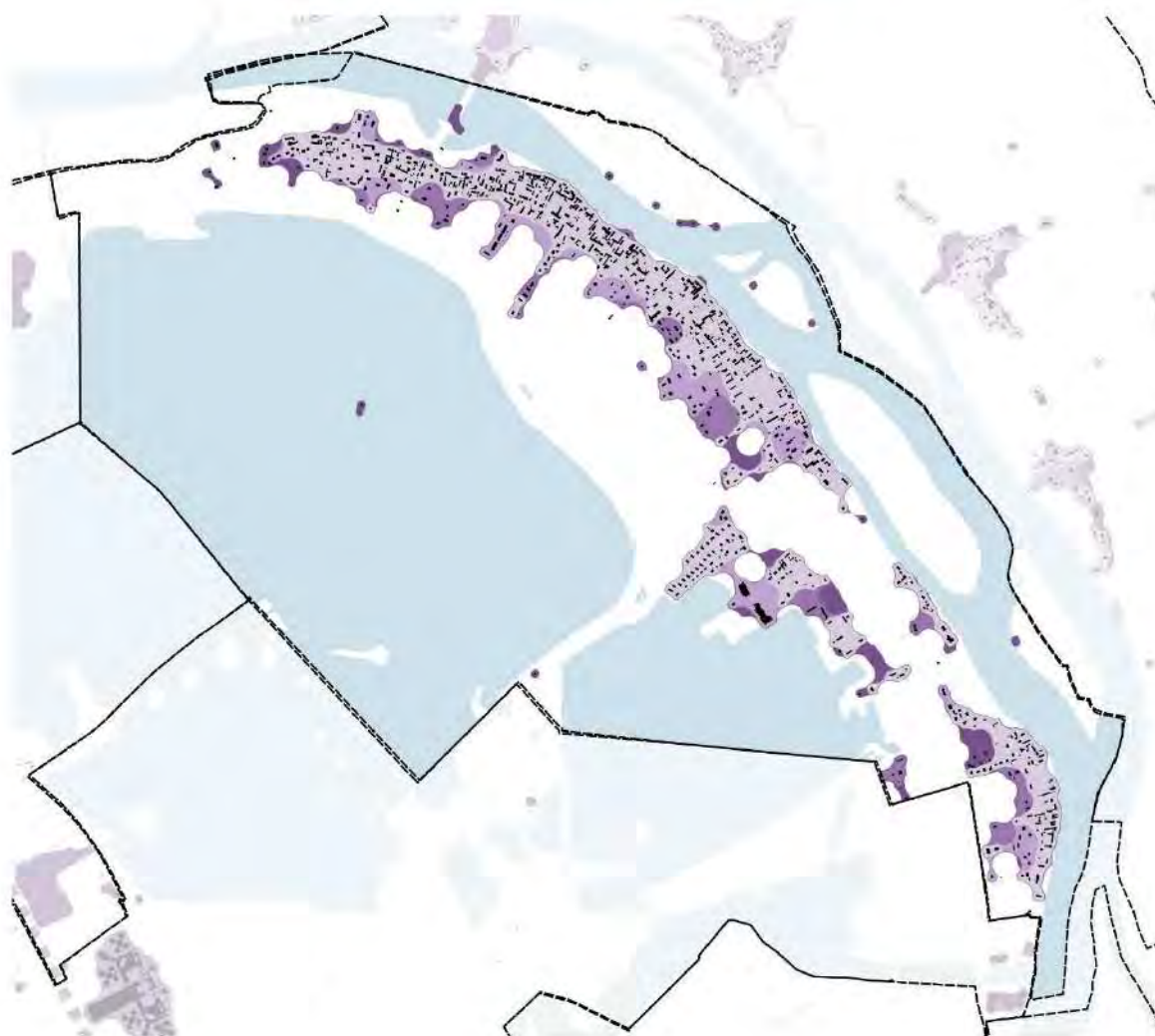
- Autoroute
- Nationale
- Voie ferrée

- Surface urbanisée en 1970
- Surface urbanisée en 1985
- Surface urbanisée en 2000
- Surface urbanisée en 2015



La commune de Porte-de-Seine, rassemblant les anciennes communes de Porte-Joie et de Tournedos-sur-Seine, est bâtie selon un modèle linéaire (ou de « village-rue ») le long de l'axe formé par la Seine. Les deux anciennes communes ont connu un très faible développement bâti au cours des dernières années, si bien que la tâche urbaine des deux villages n'a que peu évolué depuis la fin des années 1970. Rappelons que la commune de Porte-de-Seine est très contrainte par le risque d'inondation par débordement de la Seine.

EVOLUTION BATIE DE POSES



Légende

Réseau routier

— Autoroute

— Nationale

■ Voie ferrée

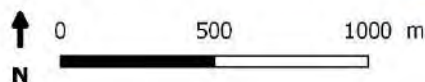
■ Surface urbanisée en 1970

■ Surface urbanisée en 1985

■ Surface urbanisée en 2000

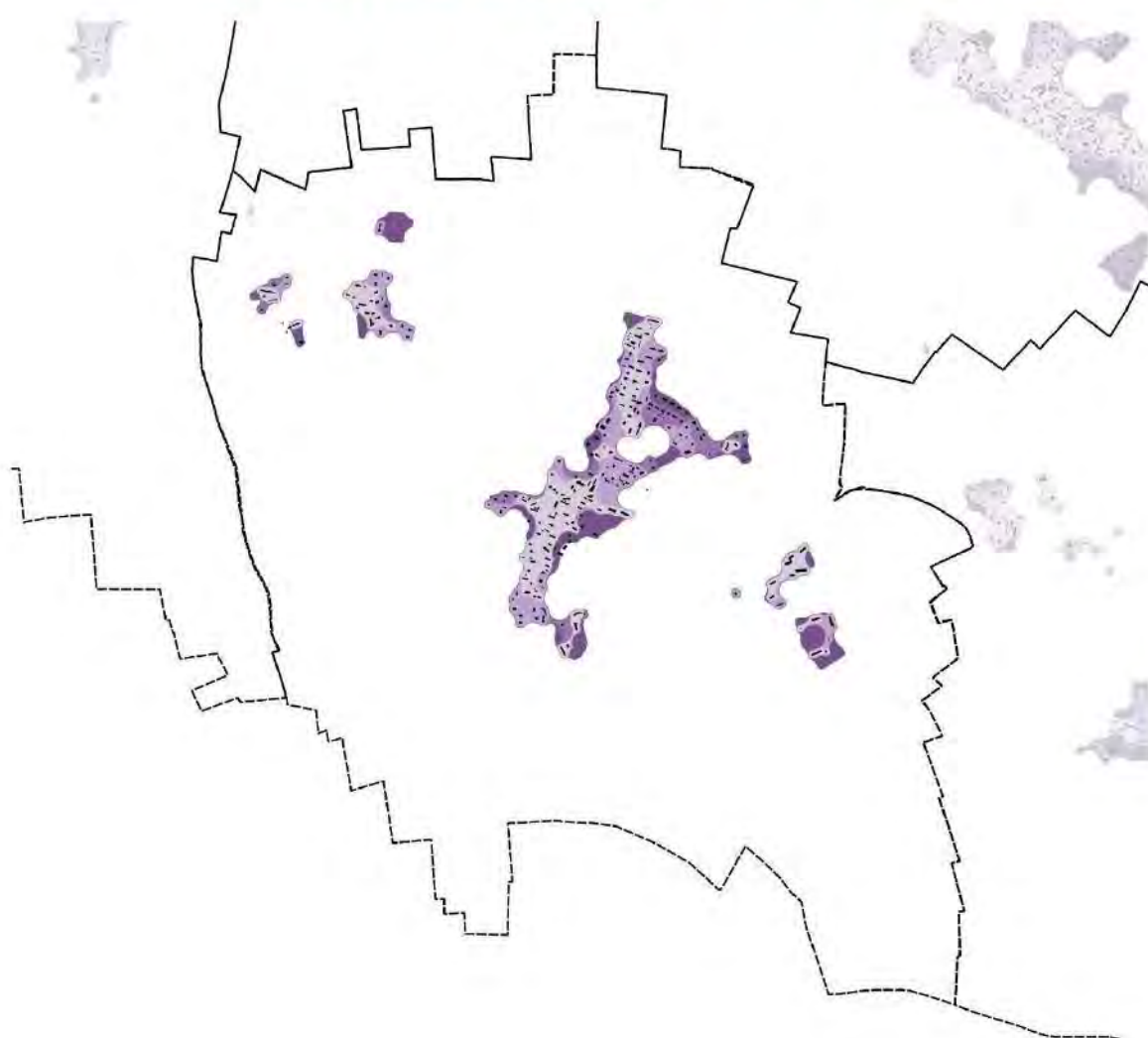
■ Surface urbanisée en 2015

géo studio



Entre la Seine et l'étang des Deux Amants, l'urbanisation de la commune de Poses s'est concentrée le long du fleuve au cours des années 1970. Seul un secteur pavillonnaire s'est développé en direction du sud de la commune, rue du Roussillon. Par la suite, quelques constructions se sont implantées en continuité de l'existant dans les années 1980 et 2000. Pour autant, le développement urbain de la commune est resté faible depuis 30 ans.

EVOLUTION BATIE DE QUATREMARE



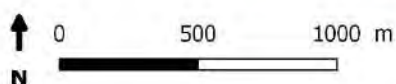
Légende

Réseau routier

- Autoroute
- Nationale
- Voie ferrée

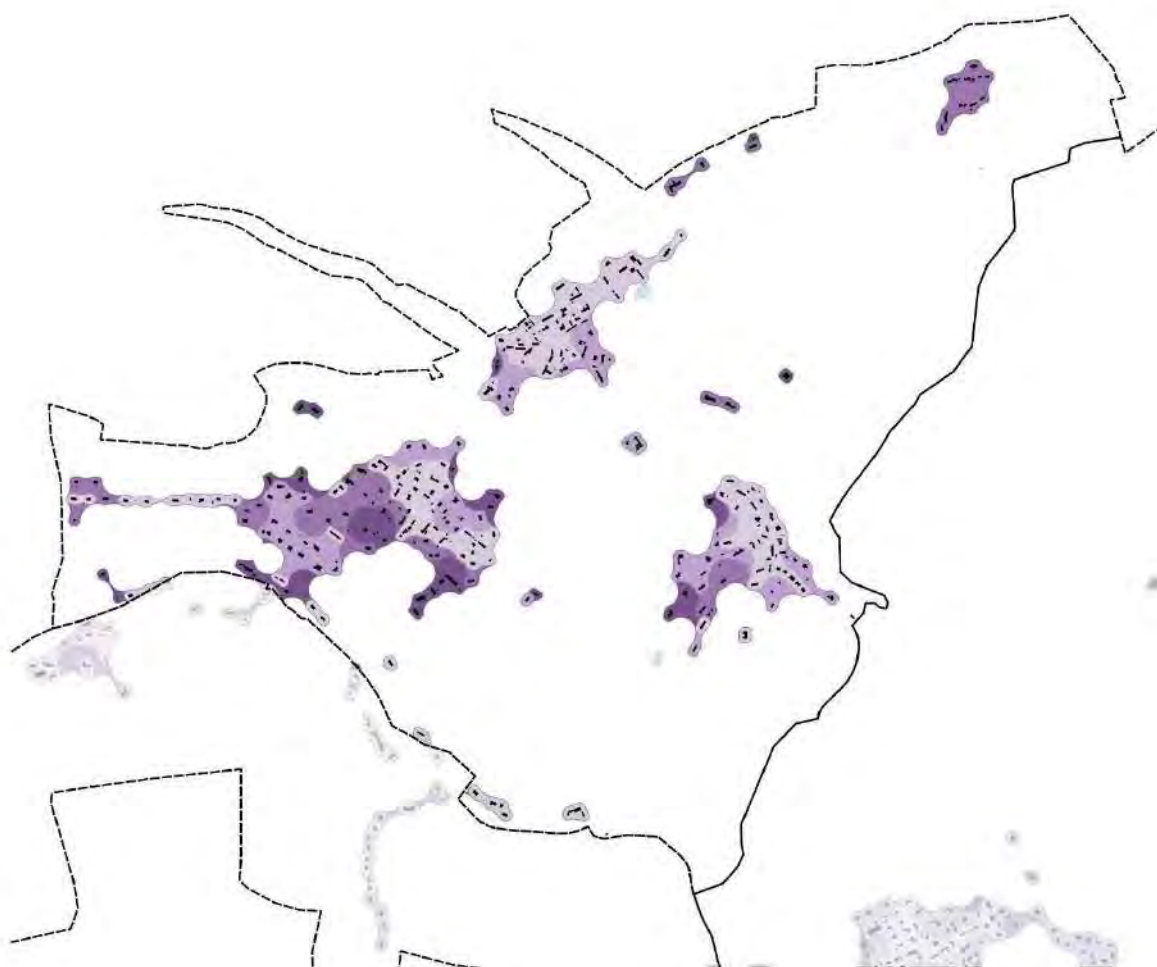
- Surface urbanisée en 1970
- Surface urbanisée en 1985
- Surface urbanisée en 2000
- Surface urbanisée en 2015

géo studio



Au croisement des routes départementales D133 et D52, le bâti de la commune était assez dispersé dans les années 1970. Trois hameaux étaient alors déjà visibles en plus du centre-bourg : celui de Damneville au sud et les hameaux du Coudray et du Haze au nord de la commune. L'urbanisation est ensuite venue densifier les secteurs bâtis existants, par la construction de quelques nouvelles habitations réparties sur la période des 30 années étudiées.

EVOLUTION BATIE DE SAINT-CYR-LA-CAMPAGNE



Légende

Réseau routier

- Autoroute
- Nationale
- Voie ferrée

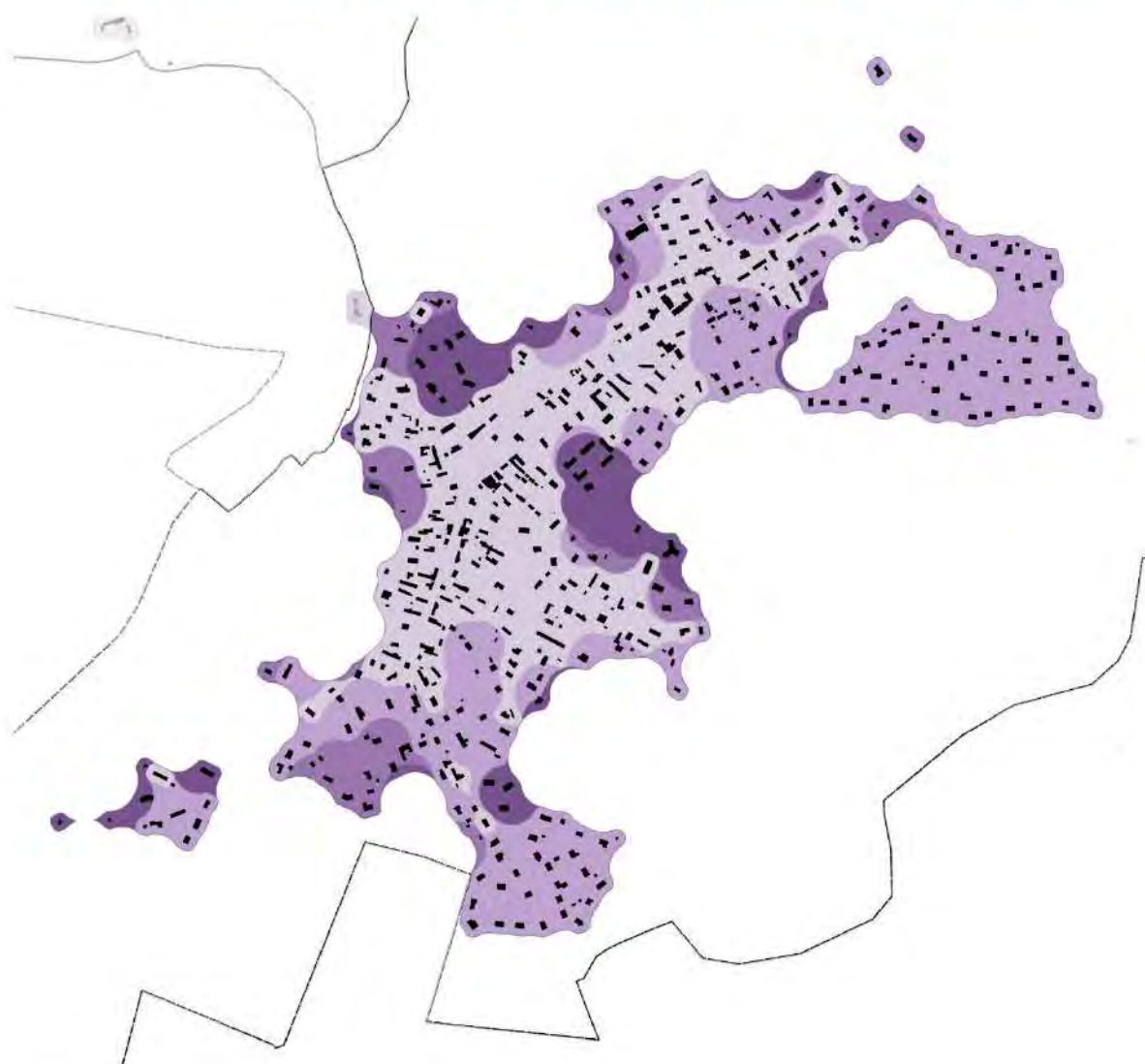
- Surface urbanisée en 1970
- Surface urbanisée en 1985
- Surface urbanisée en 2000
- Surface urbanisée en 2015

géo studio



Dans les années 1970, trois pôles bâtis dessinaient la commune : les Neuf Moulins, le Mont Hamel, secteur le plus urbanisé et le centre-bourg. Jusque dans les années 2000, ces zones bâties se sont étendues, avec l'implantation de nouvelles habitations sur de grandes parcelles, notamment dans la rue des Longs Champs, créant une urbanisation plutôt aérée. Aujourd'hui, le développement urbain de Saint-Cyr-la-Campagne a tendance à stagner. Très peu de nouvelles constructions ont vu le jour depuis les années 2000.

EVOLUTION BATIE DE SAINT-DIDIER-DES-BOIS



Légende

Réseau routier

— Autoroute

— Nationale

■ ■ Voie ferrée

■ Surface urbanisée en 1970

■ Surface urbanisée en 1985

■ Surface urbanisée en 2000

■ Surface urbanisée en 2015

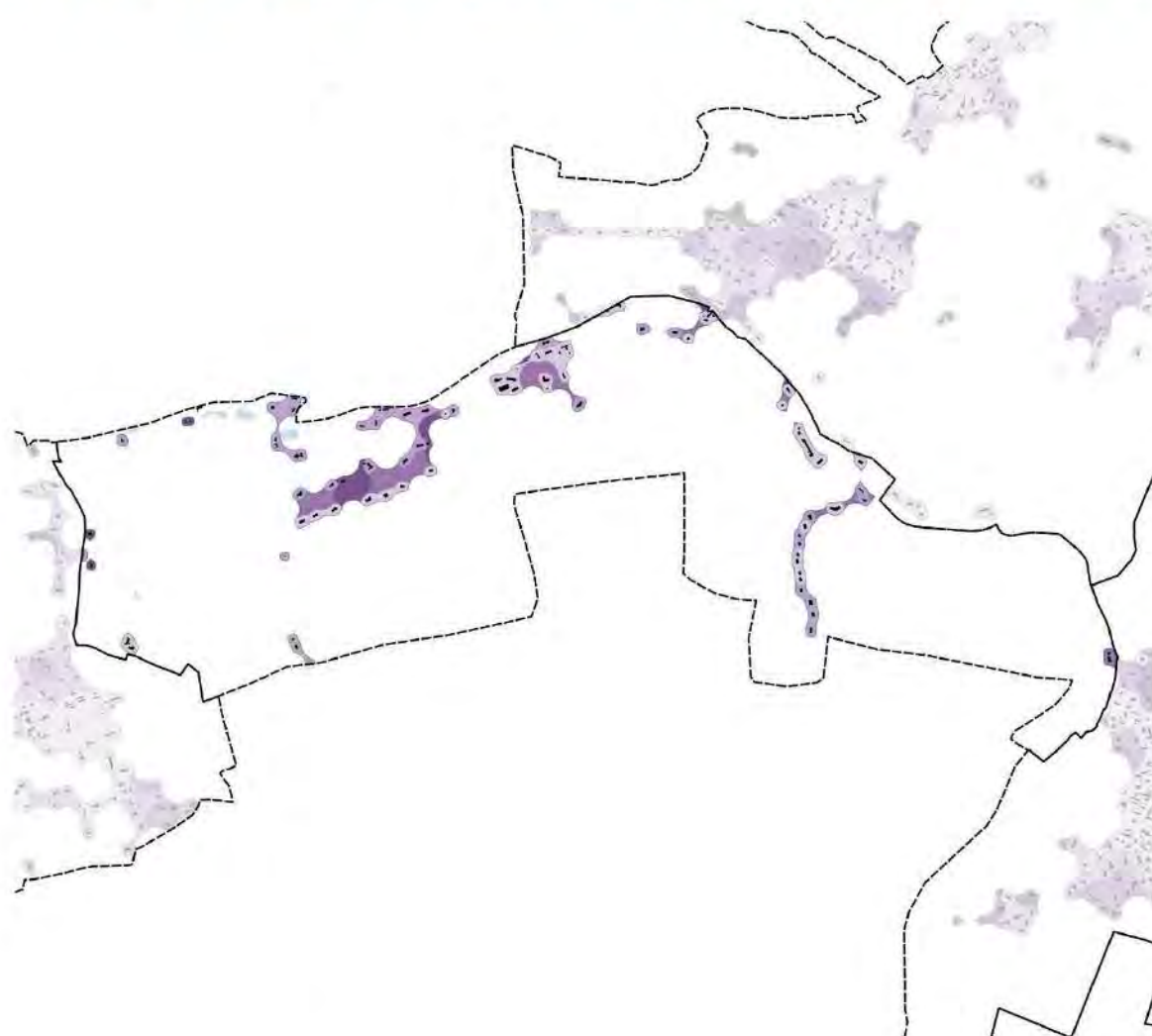
géostudio

0 250 500 m

N

Dans les années 1970, le développement urbain de Saint-Didier-des-Bois s'organisait le long de la RD60. Jusqu'en 1985, la commune s'est étendue avec la création de zones pavillonnaires comme la résidence de la Pierre Tournante dans le hameau du même nom ou encore la zone résidentielle autour de la rue des Canadiens. Depuis, l'urbanisation a été ralentie, seules quelques maisons en continuité des zones bâties du centre-bourg ont été construites.

EVOLUTION BATIE DE SAINT-GERMAIN-DE-PASQUIER



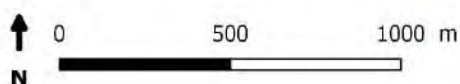
Légende

Réseau routier

- Autoroute
- Nationale
- Voie ferrée

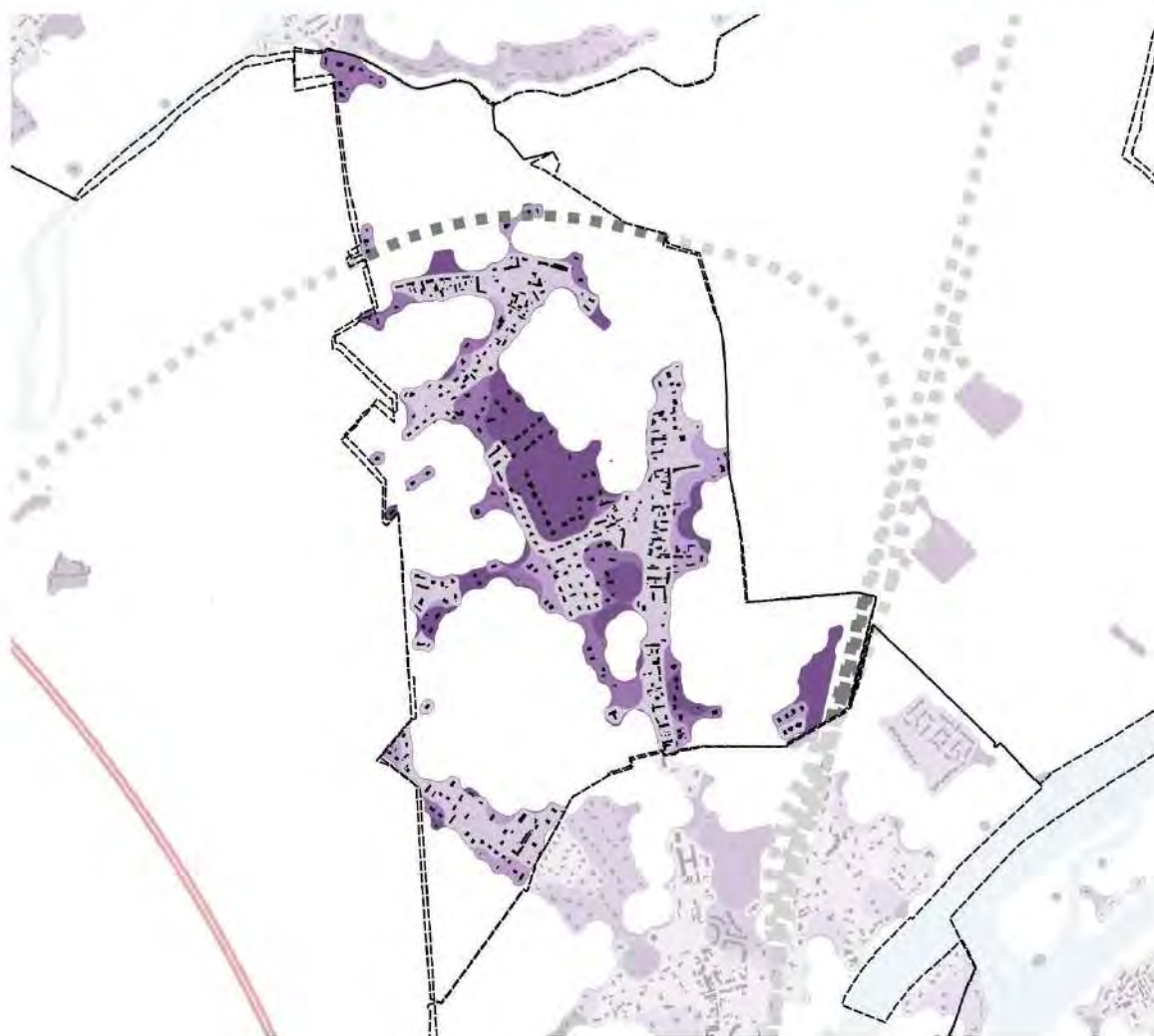
- Surface urbanisée en 1970
- Surface urbanisée en 1985
- Surface urbanisée en 2000
- Surface urbanisée en 2015

géostudio



Commune très rurale (137 habitants en 2014), Saint-Germain-de-Pasquier a la particularité de ne présenter que quelques entités bâties disséminées le long de la route départementale D86. Le développement urbain de la commune a été faible au cours des dernières années, avec seulement quelques maisons venues s'implanter à proximité des bâtis existants.

EVOLUTION BATIE DE ST-ETIENNE DU VAUVRAY



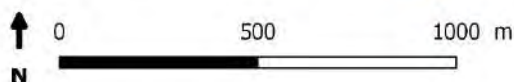
Légende

Réseau routier

- Autoroute
- Nationale
- - - Voie ferrée

- Surface urbanisée en 1970
- Surface urbanisée en 1985
- Surface urbanisée en 2000
- Surface urbanisée en 2015

géostudio



Dans les années 1970, la commune de Saint-Etienne-du-Vauvray était constituée de son centre-bourg le long de la rue nationale, de la zone de l'école au nord de la commune et du secteur du Petit Mont. Un lotissement était déjà présent dans l'impasse de la Forêt, juxtaposé au centre ancien. Jusque dans les années 2000, le développement urbain a été plutôt faible. Il s'est de nouveau manifesté au cours des dernières années avec la création d'une zone pavillonnaire au niveau de la rue du Verger entre l'école et le centre-bourg, venant lier ces deux entités bâties initialement distinctes.

EVOLUTION BATIE DE ST-PIERRE DU VAUVRAY



Légende

Réseau routier

— Autoroute

— Nationale

■ Voie ferrée

Surface urbanisée en 1970

Surface urbanisée en 1985

Surface urbanisée en 2000

Surface urbanisée en 2015

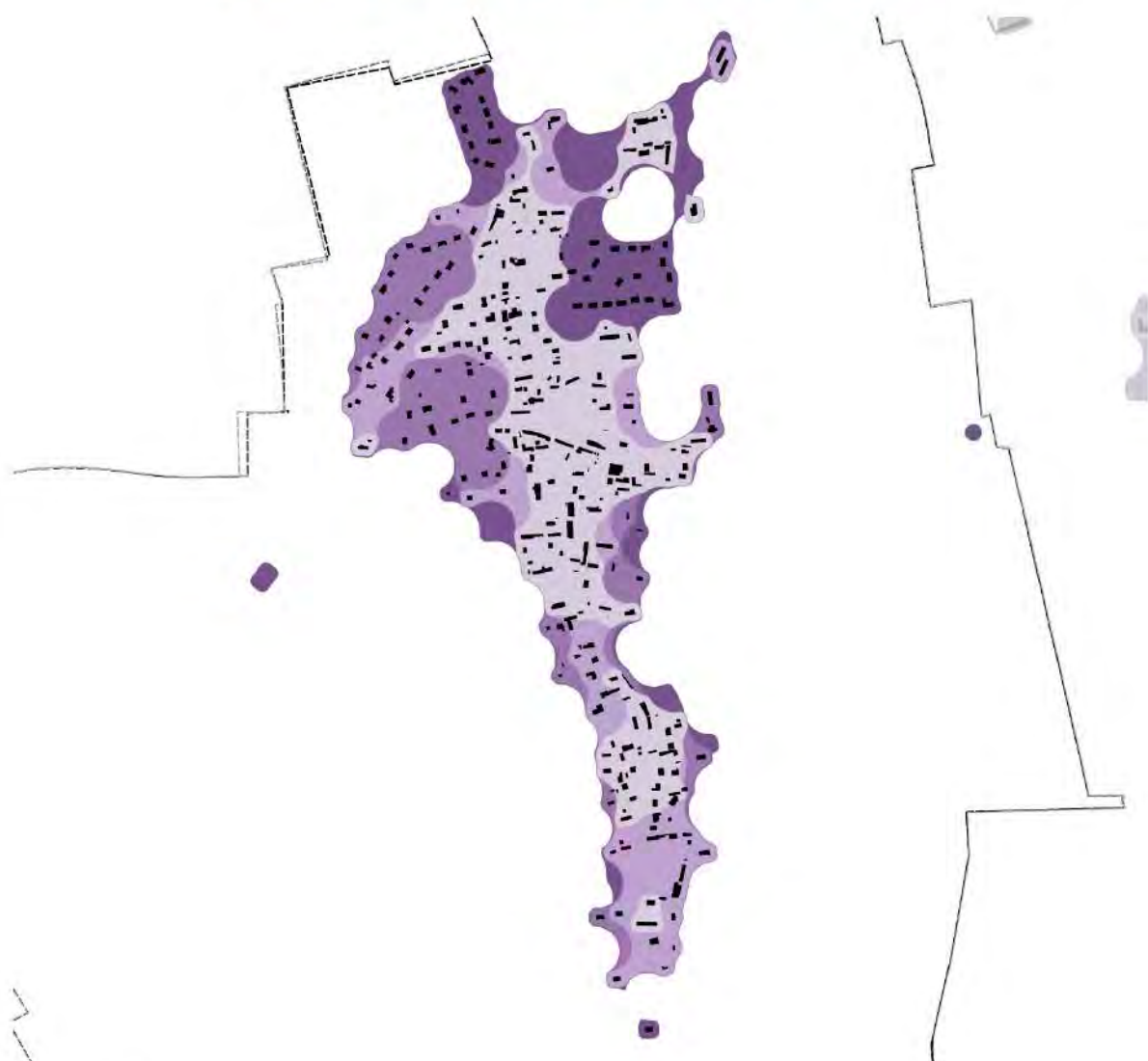
géostudio

0 250 500 m

N

Le centre-ville de la commune était déjà densément bâti dans les années 1970, le long de la Seine et de la voie ferrée, ainsi que sur l'île du Bac. Le hameau du Vieux Rouen, situé à l'ouest de l'autoroute 13, complète le tissu bâti de la commune. Le développement urbain a été plutôt léger jusqu'en 1985. Seulement un lotissement au nord de la commune dans le secteur des Longs Champs a été urbanisé. Après quoi, et jusqu'en 2000, des lotissements sont sortis de terre au nord de la commune sur le lieu-dit du Petit Mont en prolongement du bâti de Saint-Etienne-du-Vauvray, tandis que le hameau du Vieux Rouen s'est également renforcé de quelques constructions nouvelles.

EVOLUTION BATIE DE SURTAUVILLE



Légende

Réseau routier

— Autoroute

— Nationale

■ ■ Voie ferrée

■ Surface urbanisée en 1970

■ Surface urbanisée en 1985

■ Surface urbanisée en 2000

■ Surface urbanisée en 2015

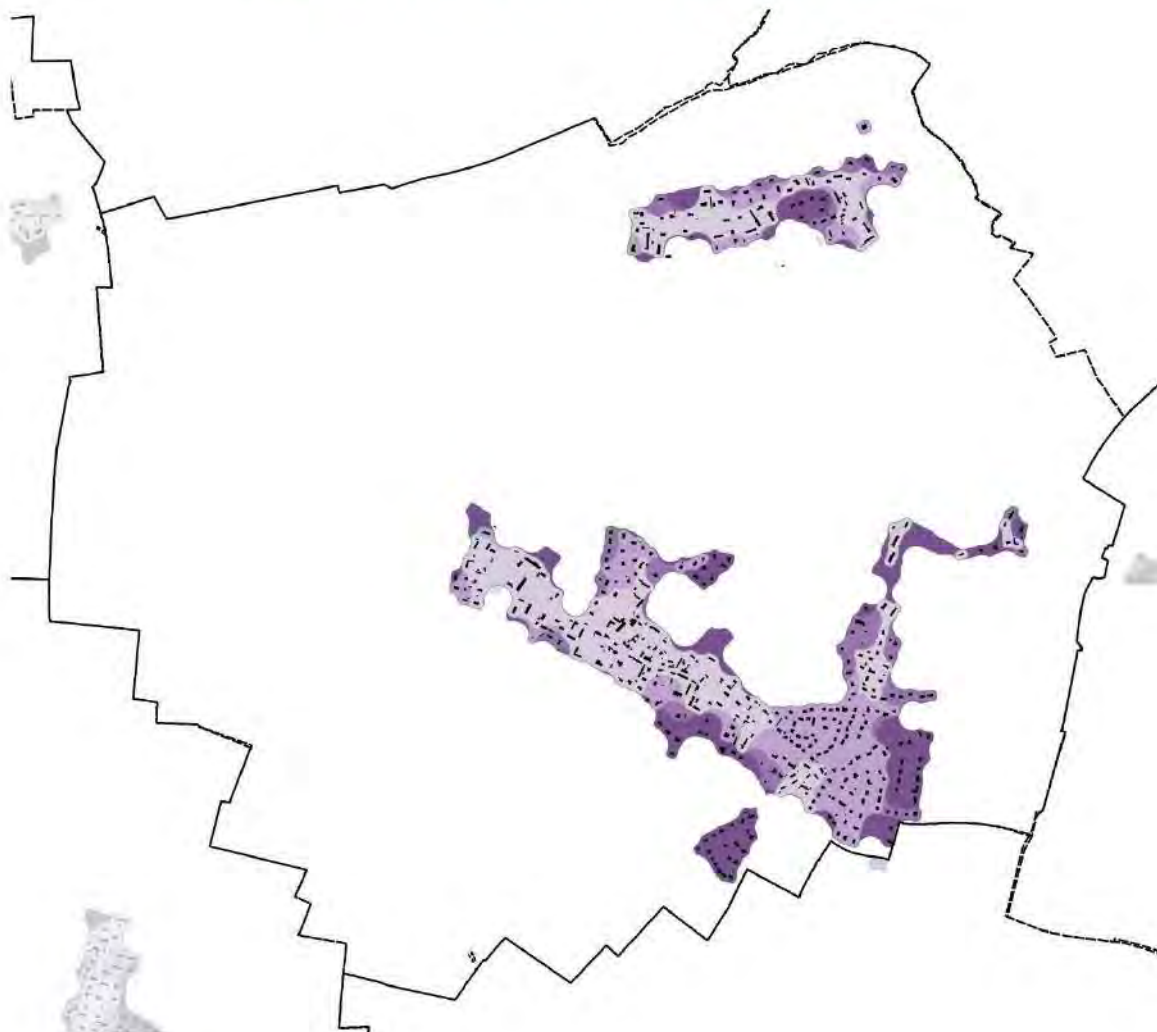
géostudio

↑
N

0 250 500 m

Dans les années 1970, l'urbanisation de la commune se concentrait entre les axes départementaux D52 et D79 et se prolongeait vers le sud. Dans les années 1990, des zones pavillonnaires se sont développées en continuité du tissu urbain existant le long de la route de Pont-de-l'Arche. Dans les années 2000, la rue des Champs et le Clos de la Grange Dimière ont été urbanisés afin de recevoir quelques maisons individuelles.

EVOLUTION BATIE DE SURVILLE



Légende

Réseau routier

- Autoroute
- Nationale
- Voie ferrée

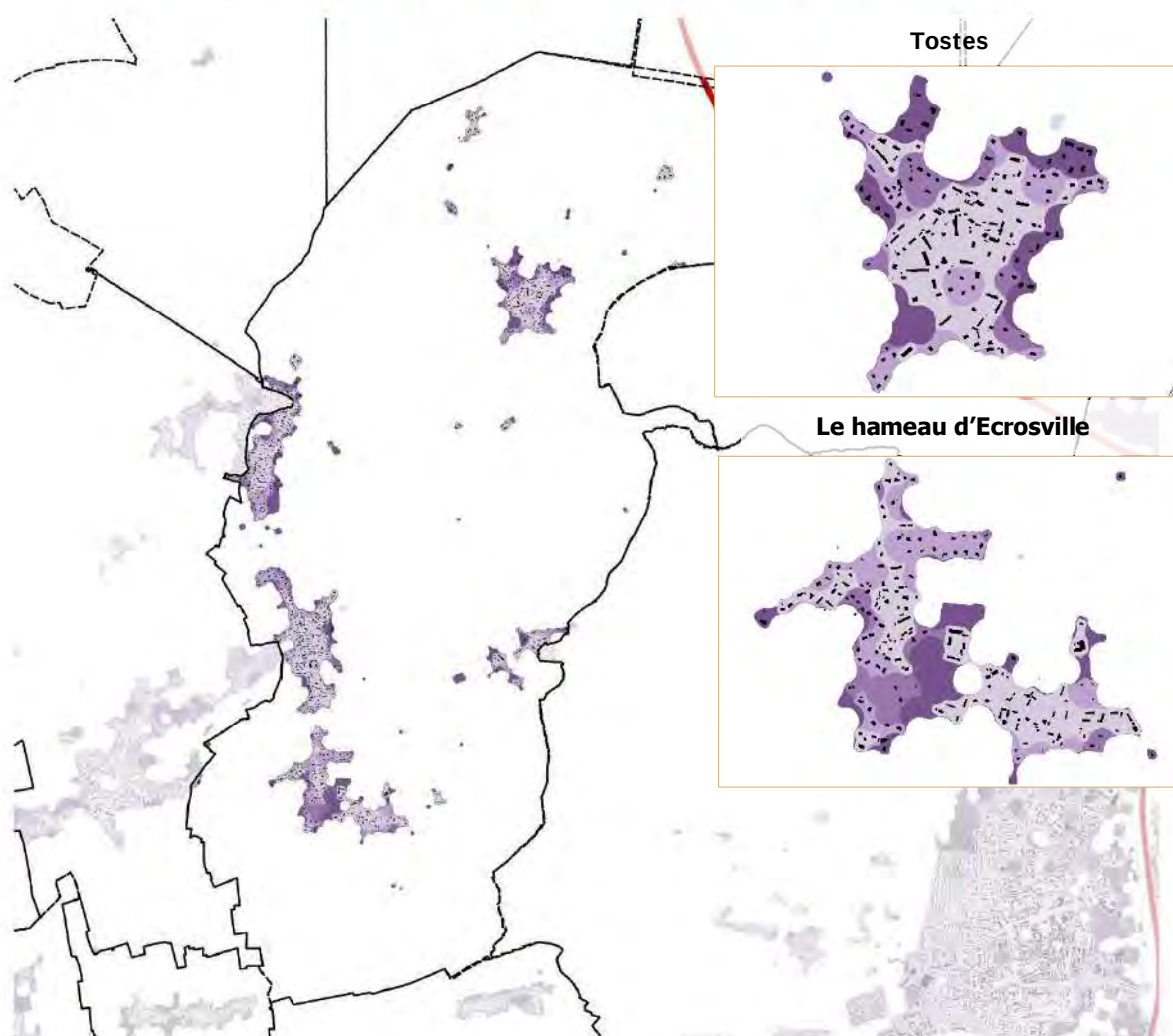
- Surface urbanisée en 1970
- Surface urbanisée en 1985
- Surface urbanisée en 2000
- Surface urbanisée en 2015

géostudio



Le centre-bourg de Surville s'est d'abord développé le long de la route départementale D521 qui constitue l'axe principal de la commune. Le hameau de la Vacherie s'est également développé au nord, suivant l'axe formé par la RD108. Dans les années 1985, la commune s'est étendue avec la création de lotissement autour de la RD133. Depuis les années 2000, l'urbanisation se développe en continuité de l'existant et à un rythme modéré.

EVOLUTION BATIE DE TERRES DE BORD



Légende

Réseau routier

- Autoroute
- Nationale
- Voie ferrée

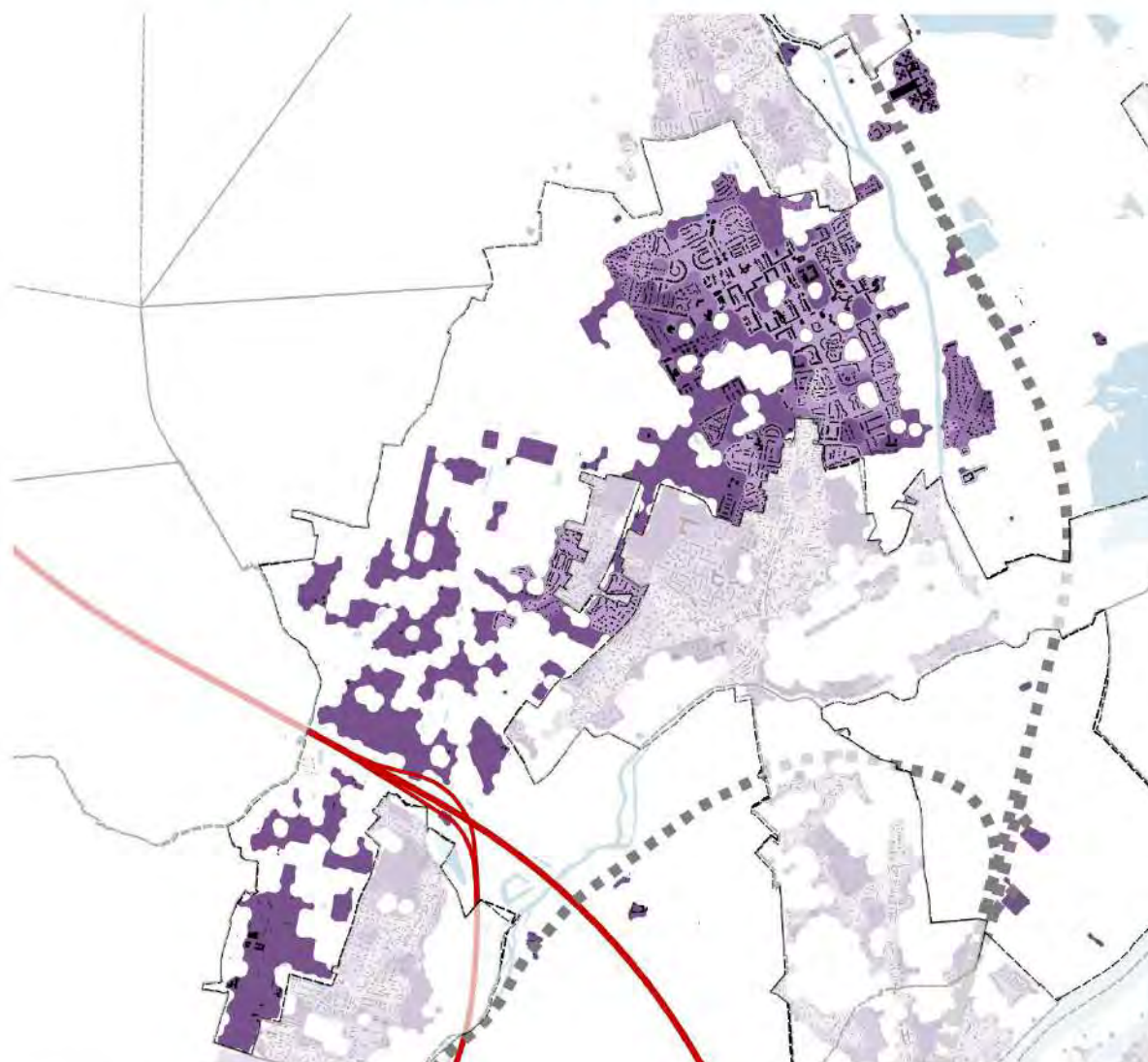
- Surface urbanisée en 1970
- Surface urbanisée en 1985
- Surface urbanisée en 2000
- Surface urbanisée en 2015



↑ 0 500 1000 m
N

Depuis 2017, les communes Tostes et Montaure ont fusionné pour former la commune nouvelle de Terres-de-Bord. Dans les années 1970, le village de Tostes constituait une entité bâtie bien identifiée, tandis que le village de Montaure était plus développé et composé de deux secteurs bâtis organisés autour de la RD112 : le centre-ancien et le hameau d'Ecrosville. Ces différents pôles se sont depuis développés de manière continue au fil des années, avec la création de zone d'habitat venant s'implanter en continuité de l'existant sans en étendre l'urbanisation.

EVOLUTION BATIE DE VAL DE REUIL



Légende

Réseau routier

- Autoroute
- Nationale
- - - Voie ferrée

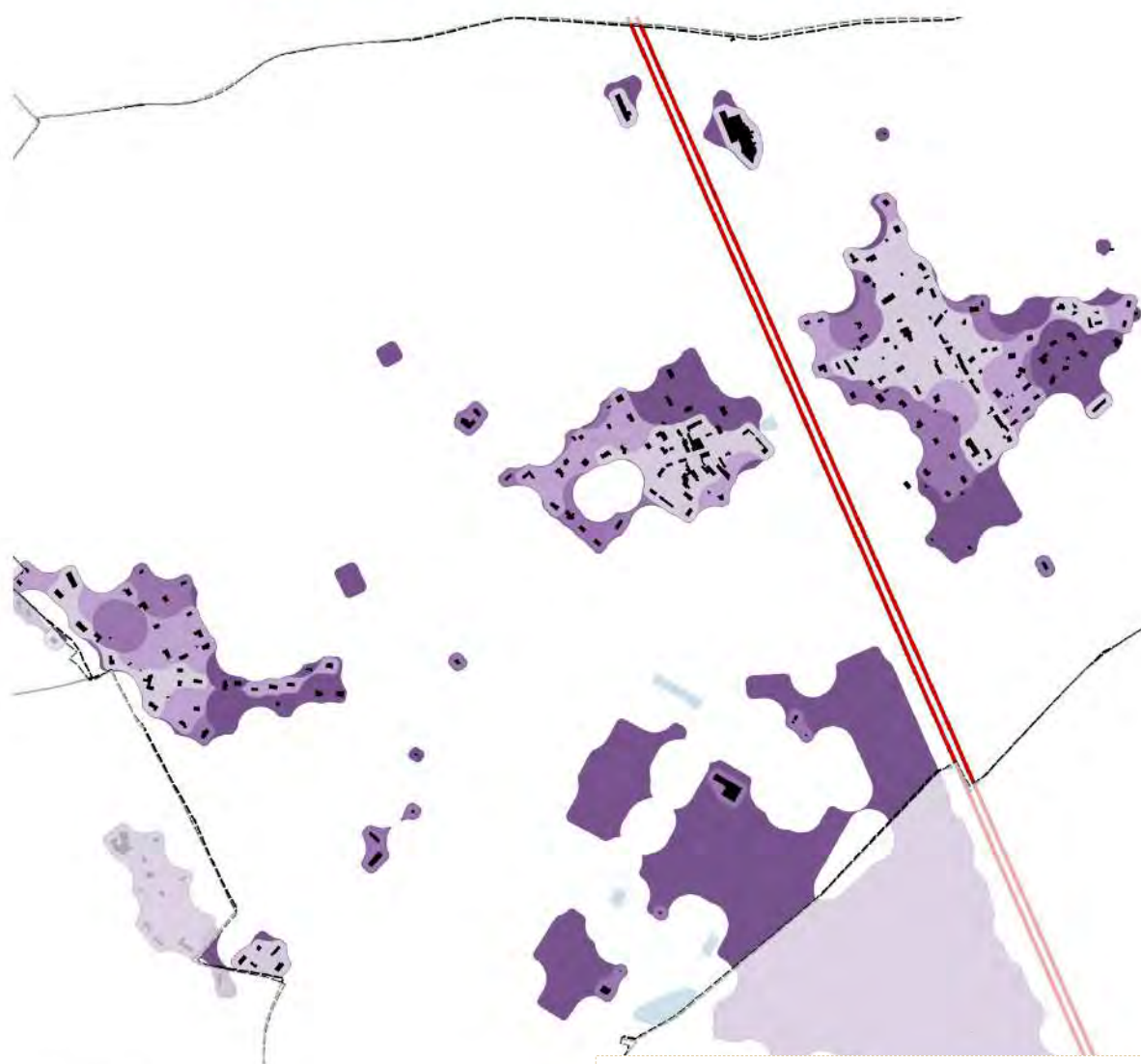
- Surface urbanisée en 1970
- Surface urbanisée en 1985
- Surface urbanisée en 2000
- Surface urbanisée en 2015

géostudio

↑ 0 250 500 m
N

Le contexte autour de la création de la ville nouvelle de Val-de-Reuil est à l'origine d'un développement urbain particulier et unique à l'échelle de l'agglomération. Dans les années 1970, seulement quelques habitations parsemaient le territoire. Depuis 1985, l'urbanisation a suivi un schéma très quadrillé. Dans les années 1990 et 2000, le développement s'est poursuivi, toujours en suivant un plan très organisé, à travers la création de nouveaux quartiers composés de différents types d'habitat, mais aussi de grandes zones industrielles. Les projets urbains à Val-de-Reuil sont nombreux et appellent à la poursuite d'un fort développement urbain dans les années à venir.

EVOLUTION BATIE DE VIRONVAY



Légende

Réseau routier

— Autoroute

— Nationale

■ Voie ferrée

Surface urbanisée en 1970

Surface urbanisée en 1985

Surface urbanisée en 2000

Surface urbanisée en 2015

géostudio



0 250 500 m

Traversée par l'autoroute A13, Vironvay se compose de trois secteurs bâtis. Le bourg historique est traversé par l'axe routier formé par la RD6015. L'autre partie du bourg, plus récente, se trouve à l'ouest de l'autoroute A13, tandis que le hameau des Foulonnières s'inscrit en continuité du hameau des Monts, à Louviers. Ces zones essentiellement pavillonnaires se sont développées à un rythme constant avec des habitations venues s'ajouter au bâti existant au fil des ans. Dans les années 1980, la zone Eco-Parc 1 partagée entre Vironvay et Heudebouville a vu le jour et s'est développée dans les années suivantes.

EVOLUTION BATIE DE VRAIVILLE



Légende

Réseau routier

— Autoroute

— Nationale

■ ■ Voie ferrée

■ Surface urbanisée en 1970

■ Surface urbanisée en 1985

■ Surface urbanisée en 2000

■ Surface urbanisée en 2015

géostudio

↑
N

0 250 500 m

Le développement urbain récent de Vraiville s'est fait autour de la route départementale D81 ainsi que sur le hameau de la Bréolle. Dans les années 1980, de nouvelles constructions sont apparues en prolongement du tissu urbain existant, une évolution qui s'est poursuivie jusqu'aux années 2000, avant de ralentir. Aujourd'hui, nous constatons une légère extension de la tâche urbaine par rapport aux années 1970, même si ce développement n'a que peu consommé de terres agricoles et naturelles.

5 Le potentiel foncier mobilisable en densification et sa traduction en nombre de logements

5.1 Le potentiel foncier mobilisable en zone urbaine

Le tableau suivant présente les chiffres du foncier potentiellement mobilisable retenu par commune pour le développement de l'habitat. Ainsi, à l'échelle de l'agglomération, le potentiel pour l'habitat est porté à environ 109,4ha, comprenant plus exactement 46ha de parcelles en dents creuses et 63,4ha de parcelles mutables, après application des coefficients de rétention foncière.

Commune	Potentiel foncier mobilisable en zone U (hors OAP) (ha)				TOTAL Habitat DC + Parcelles mutables (après rétention)
	Dents creuses Habitat	Dents creuses Habitat ap rétention foncière 30%	Parcelles mutables Habitat	Parcelles mutables Habitat ap rétention 50%	
Acquigny	3,27	2,29	6,67	3,34	5,62
Alizay	1,62	1,13	2,79	1,40	2,53
Amfreville sous les Monts	1,27	0,89	0,86	0,43	1,32
Amfreville sur Iton	1,85	1,30	5,93	2,97	4,26
Andé	3,47	2,43	5	2,50	4,93
Connelles	0,2	0,14	0,2	0,10	0,24
Crasville	0,15	0,11	3	1,50	1,61
Criquebeuf-sur-Seine	3,07	2,15	6,85	3,43	5,57
Herqueville	0	0,00	0	0,00	0,00
Heudebouville	2,03	1,42	5,49	2,75	4,17
Igoville	0,14	0,10	1,89	0,95	1,04
Incarville	0,88	0,62	2,75	1,38	1,99
La Haye-le-Comte	1,19	0,83	0,29	0,15	0,98
La Haye-Malherbe	2,59	1,81	3,14	1,57	3,38
La Vacherie	2,31	1,62	1,64	0,82	2,44
Le Bec-Thomas	0,44	0,31	2,25	1,13	1,43
Le Manoir-sur-Seine	0,33	0,23	2,34	1,17	1,40
Le Mesnil-Jourdain	0,86	0,60	2,64	1,32	1,92
Le Vaudreuil	2,02	1,41	6	3,00	4,41
Léry	2,15	1,51	3,82	1,91	3,42
Les Damps	0,54	0,38	6,54	3,27	3,65
Louviers	6,05	4,24	14,4	7,20	11,44
Martot	0	0,00	1,39	0,70	0,70
Pinterville	0,6	0,42	1,08	0,54	0,96
Pitres	1,15	0,81	3,37	1,69	2,49
Pont-de-l'Arche	1,37	0,96	10,08	5,04	6,00
Porte-de-Seine	1,82	1,27	3,32	1,66	2,93
Poses	1,44	1,01	1,52	0,76	1,77
Quatremare	0,44	0,31	1,82	0,91	1,22
Saint-Cyr-la-Campagne	0,77	0,54	0	0,00	0,54
Saint-Didier-des-Bois	1,06	0,74	0,76	0,38	1,12
Saint-Germain-de-Pasquier	0,29	0,20	0	0,00	0,20
Saint-Etienne-du-Vauvray	1,21	0,85	1,57	0,79	1,63
Saint-Pierre-du-Vauvray	1,13	0,79	1,82	0,91	1,70
Surtauville	1,04	0,73	0,81	0,41	1,13
Surville	0,4	0,28	1,24	0,62	0,90
Terres de Bord	4,98	3,49	9,78	4,89	8,38
Val de Reuil	9,83	6,88	3,26	1,63	8,51
Vironvay	0	0,00	0,36	0,18	0,18
Vraiville	1,68	1,18	0,15	0,08	1,25
TOTAL	65,64	45,95	126,82	63,41	109,36

5.2 Traduction en nombre de logements

A Analyse par bassin de vie

Afin d'être le plus réaliste possible, une densité bâtie a été appliquée par commune en fonction de son appartenance à l'une des trois catégories suivantes :

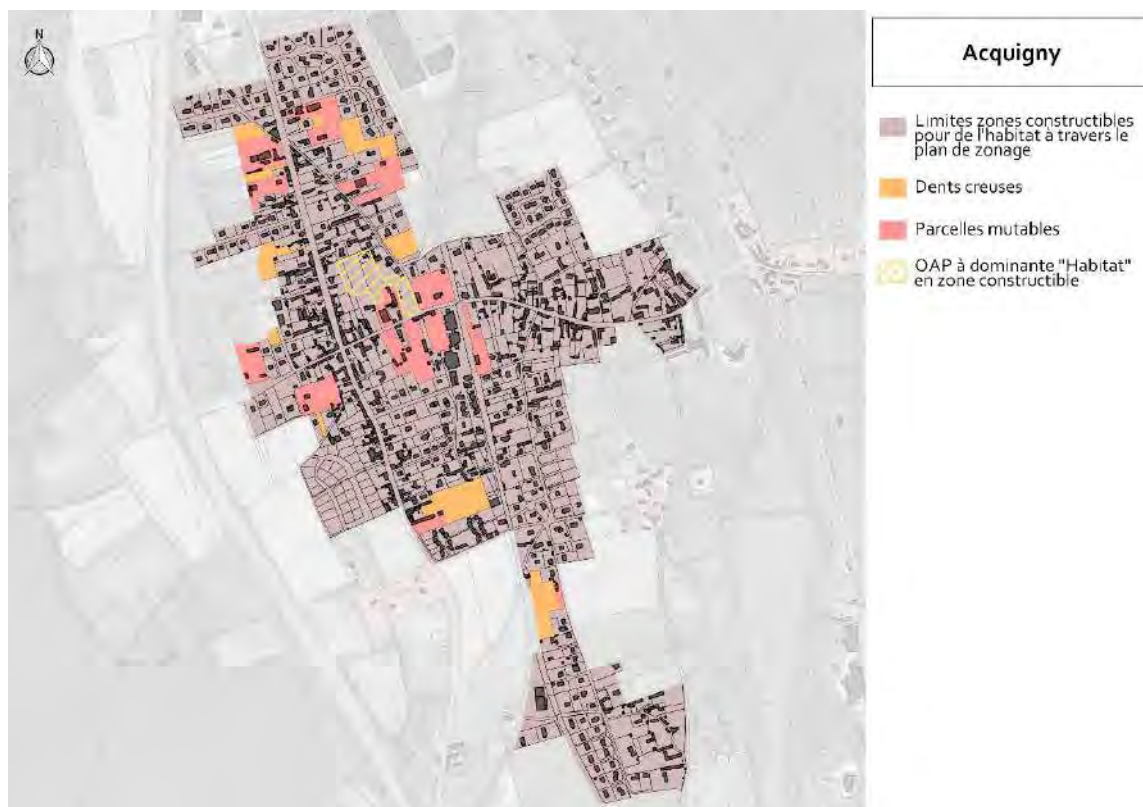
- Villes : 20 à 25 log./ha
- Bourgs : 15 log./ha
- Villages : 10 à 12 log./ha

Les tableaux suivants présentent le détail du potentiel retenu par pôle de vie et leurs communes.

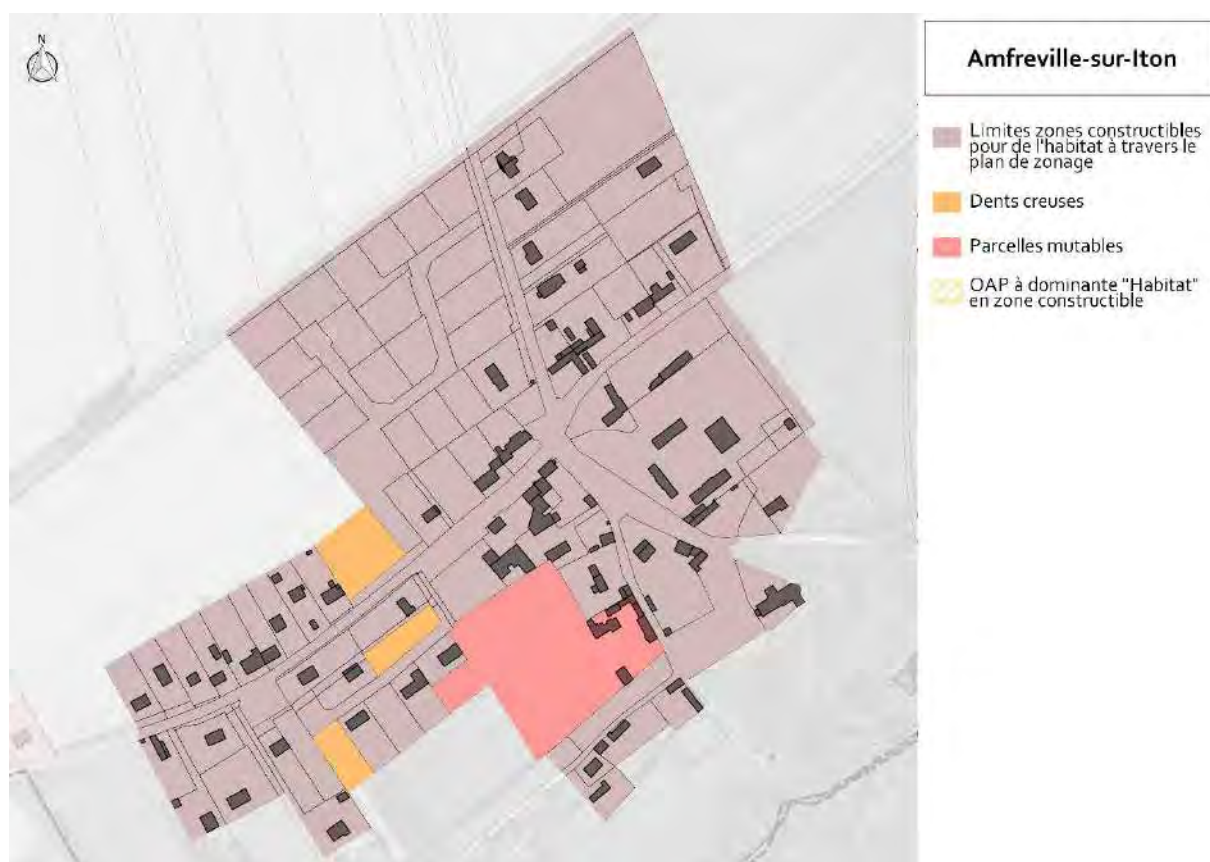
POLE DE VIE DU VAL D'ITON

Sur le secteur du Val d'Iton, le foncier mobilisable au sein de la zone urbaine est estimé à environ 16,7ha, ce qui représente une enveloppe d'environ 203 logements constructibles.

Communes	Densité moyenne retenue (selon la typologie des communes)	Secteur U densifiable (dents creuses et espaces mutables)	Potentiel logements (10-12 ou 15 logements/ha)
Acquigny	15 logts/ha	5,62	84
Amfreville-sur-Iton	10 logts/ha	4,26	43
Heudebouville	12 logts/ha	4,17	50
La Vacherie	10 logts/ha	2,44	24
Vironvay	12 logts/ha	0,18	2
TOTAL		16,67	203



Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine d'Acquigny – Source : AURBSE - Géostudio



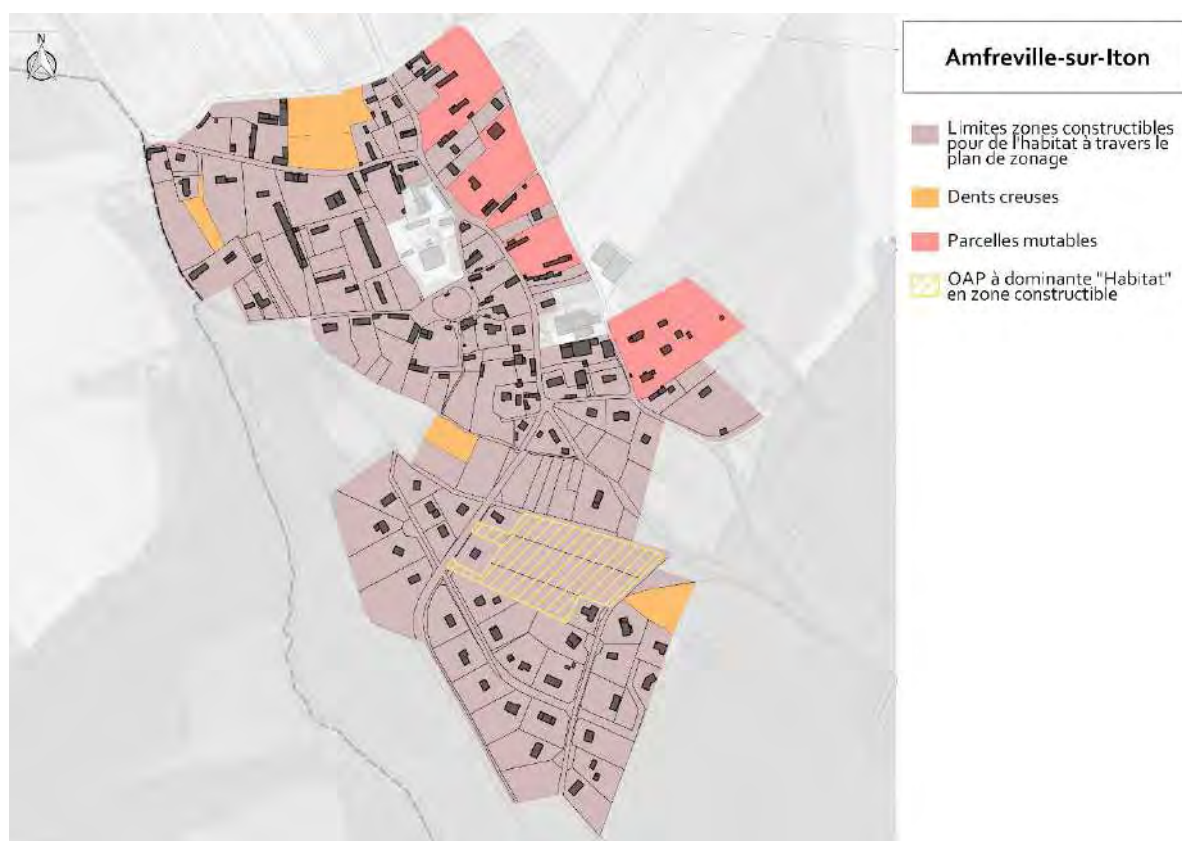
Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine d'Amfreville-sur-Iton (bourg) – Source : AURBSE - Géostudio



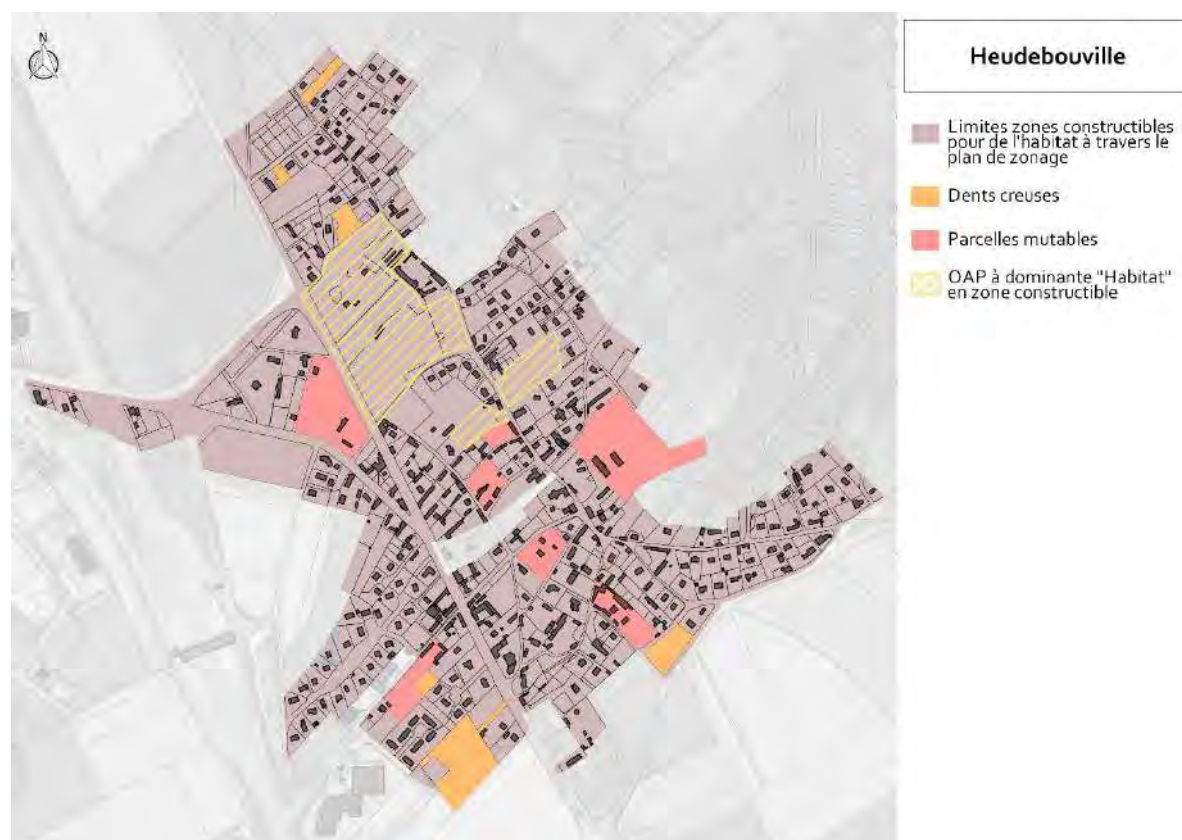
Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine d'Amfreville-sur-Iton (rue des Blancs Monts) – Source : AURBSE - Géostudio



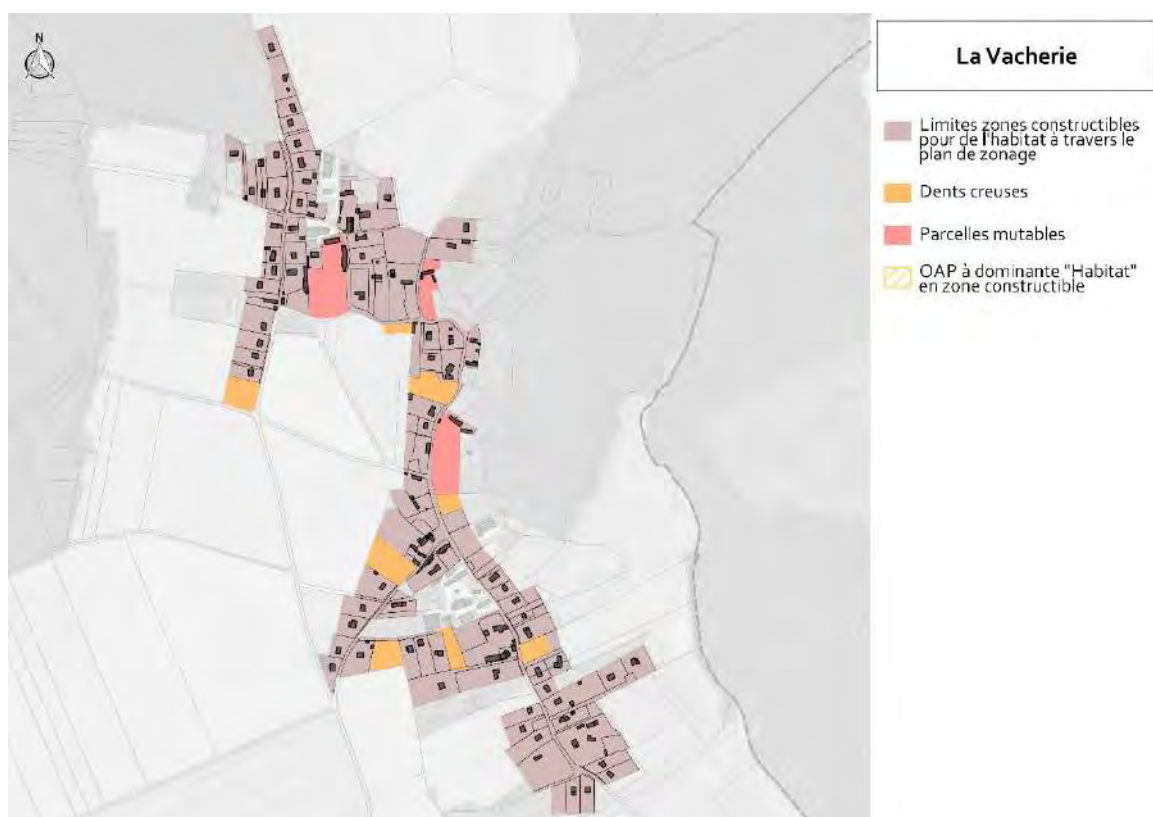
Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine d'Amfreville-sur-Iton (Croix aux Loups) – Source : AURBSE - Géostudio



Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine d'Amfreville-sur-Iton (hameau de la Mare Hermier) – Source : AURBSE - Géostudio



Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine d'Heudebouville – Source : AURBSE - Géostudio



Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de La Vacherie (hameau de Verdun) – Source : AURBSE - Géostudio



Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de La Vacherie (hameau de Carcouet) – Source : AURBSE - Géostudio

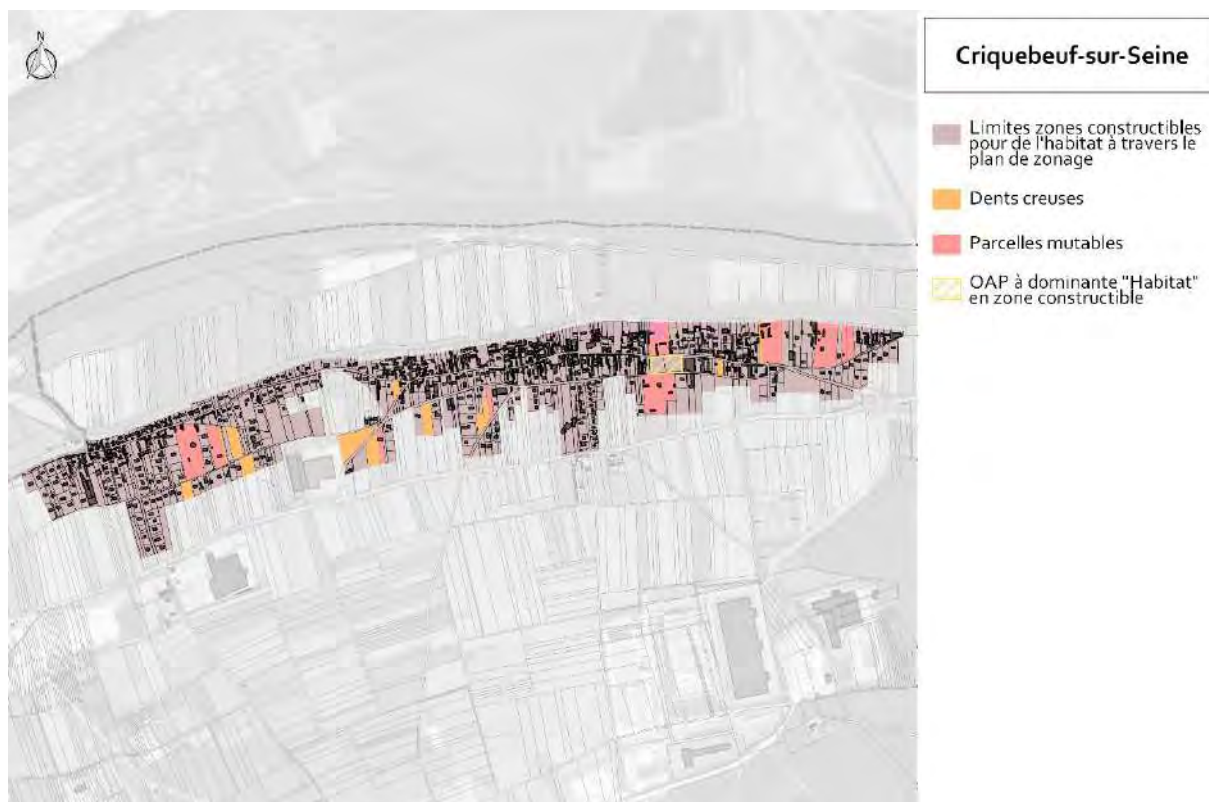


Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de Vironvay – Source : AURBSE - Géostudio

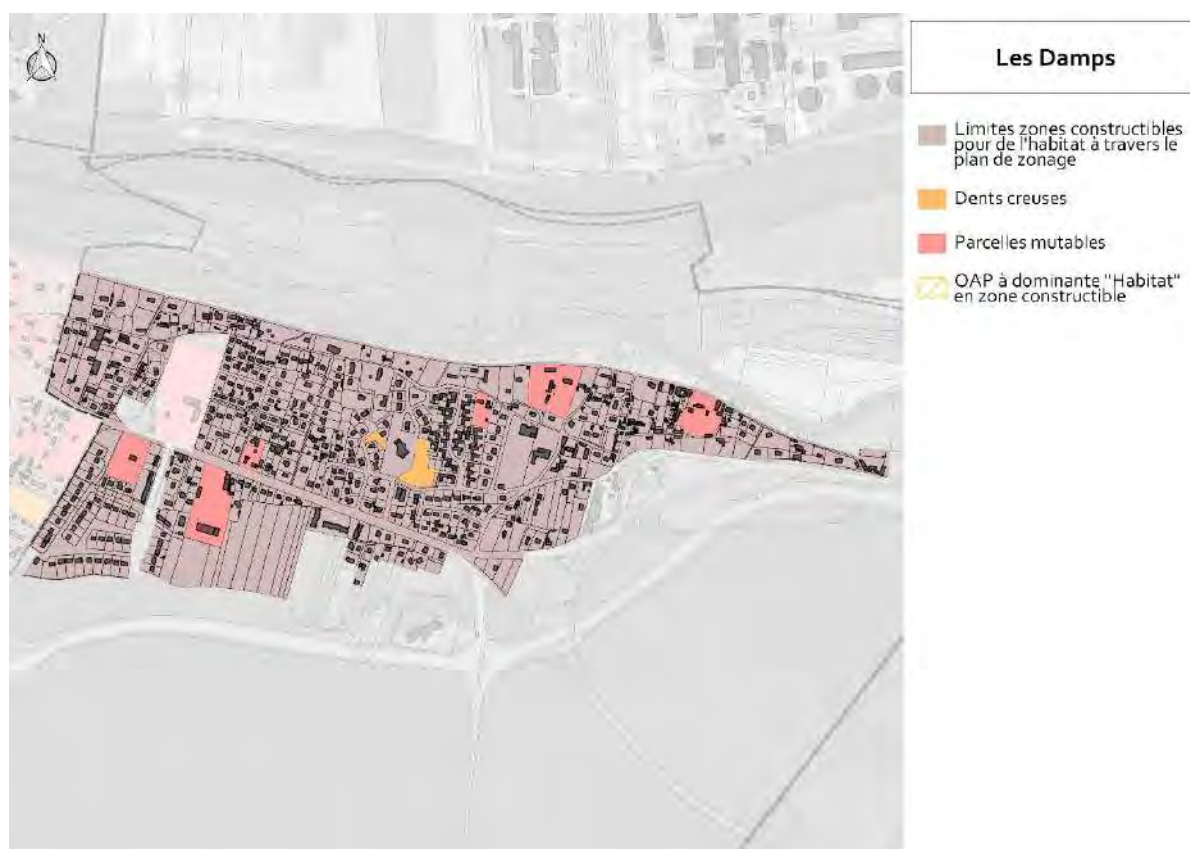
POLE DE VIE DU VAL DE SEINE

Sur le secteur du Val de Seine, le foncier mobilisable au sein de la zone urbaine est estimé à environ 15,9ha, ce qui représente une enveloppe d'environ 237 logements constructibles.

Communes	Densité moyenne retenue (selon la typologie des communes)	Secteur U densifiable (dents creuses et espaces mutables)	Potentiel logements (12 ou 15 logements/ha)
Criquebeuf-sur-Seine	15 logts/ha	5,57	84
Les Damps	15 logts/ha	3,65	55
Martot	12 logts/ha	0,70	8
Pont-de-l'Arche	15 logts/ha	6,00	90
TOTAL		15,92	237



Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de Criquebeuf-sur-Seine – Source : AURBSE - Géostudio



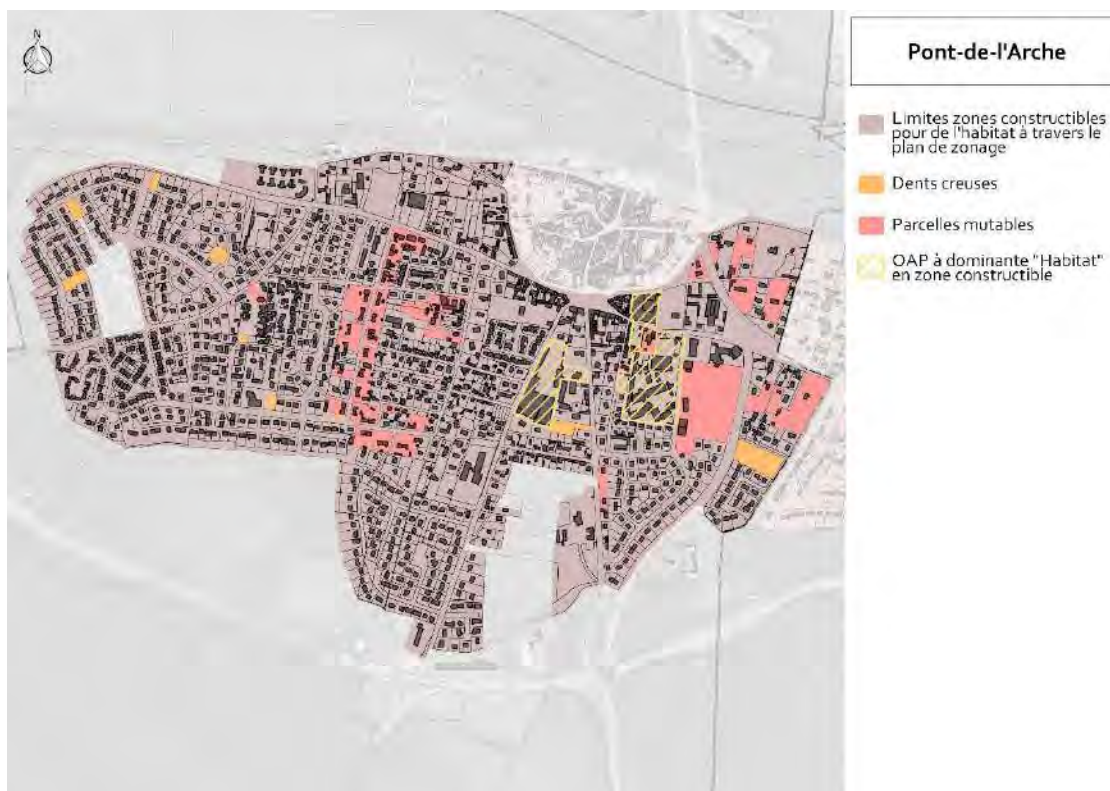
Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine des Damps – Source : AURBSE - Géostudio



Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de Martot (rue de l'Eure) – Source : AURBSE - Géostudio



Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de Martot (bourg) – Source : AURBSE - Géostudio

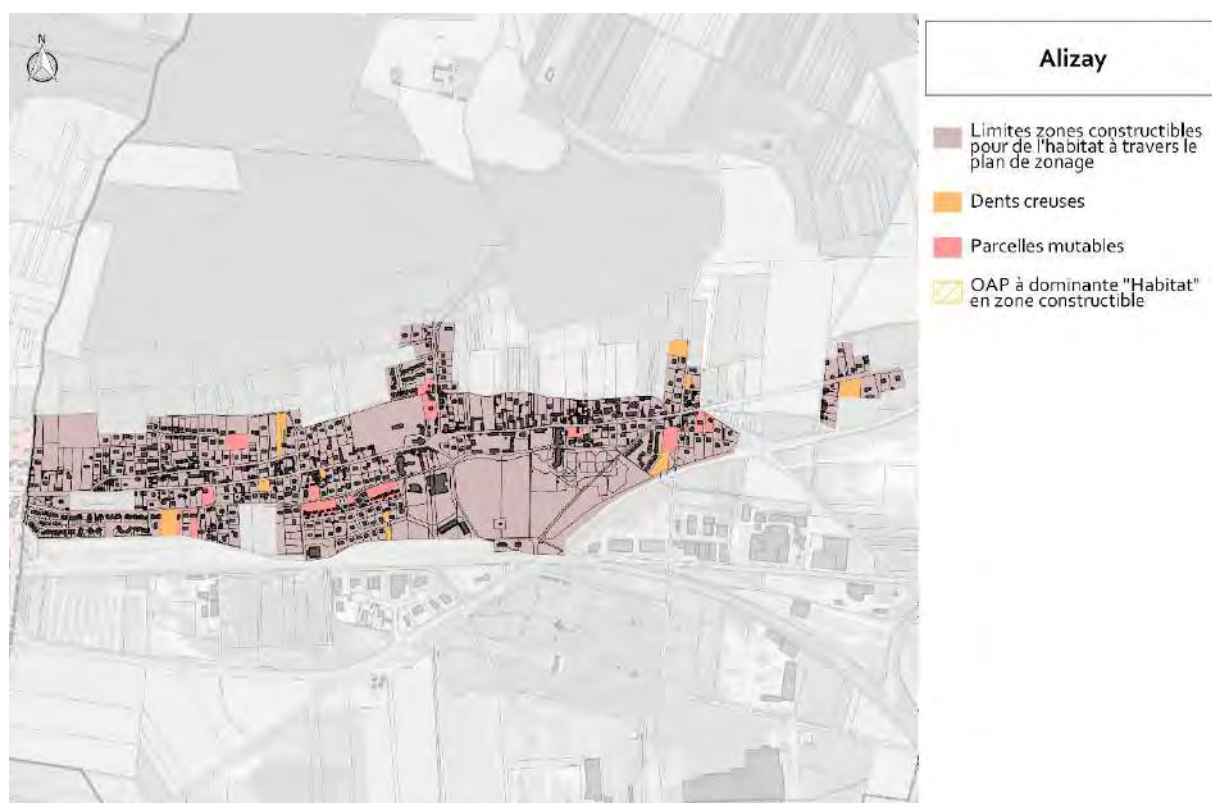


Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de Pont-de-l'Arche – Source : AURBSE - Géostudio

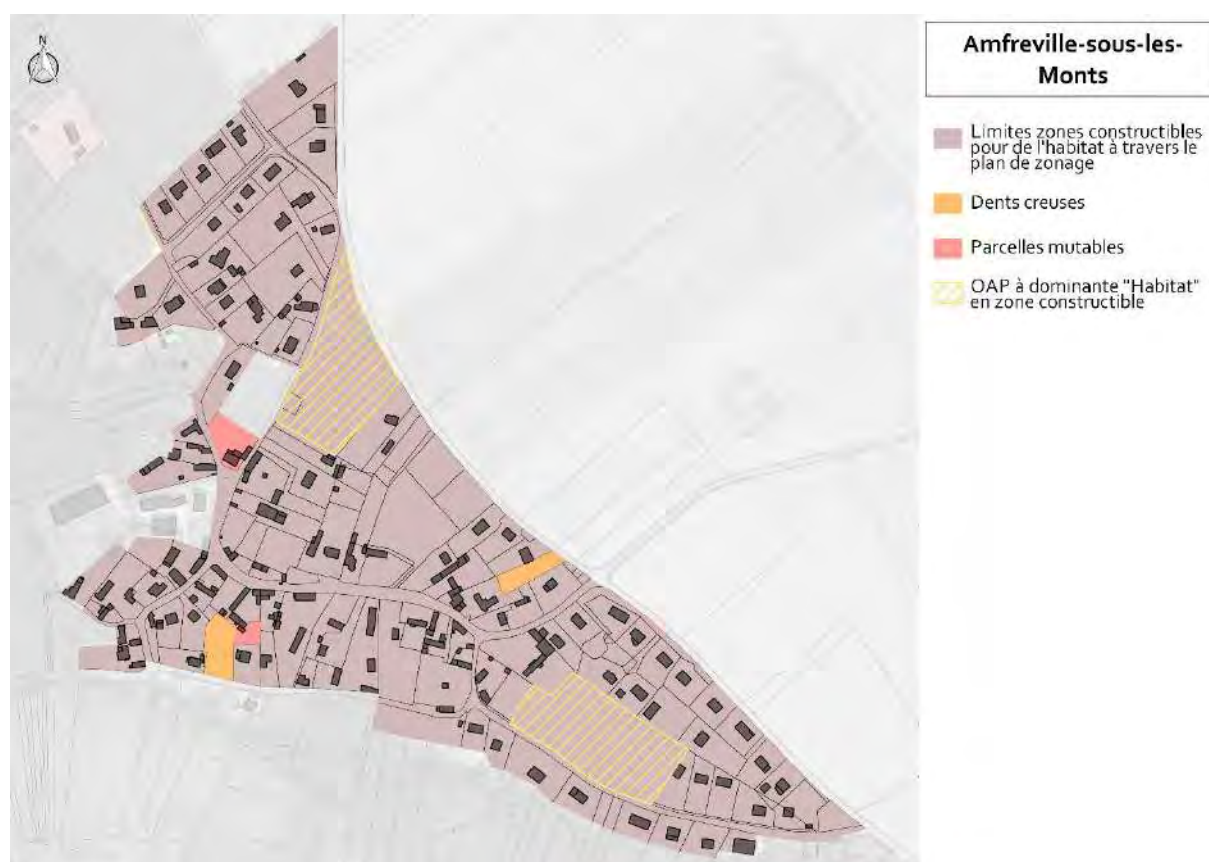
POLE DE VIE DU VAL DE SEINE NORD

Communes	Densité moyenne retenue (selon la typologie des communes)	Secteur U densifiable (dents creuses et espaces mutables)	Potentiel logements (12 ou 15 logements/ha)
Alizay	15 logts / ha	2,53	38
Amfreville-sous-les-Monts	10 logts / ha	1,32	13
Igoville	15 logts / ha	1,04	16
Le Manoir	15 logts / ha	1,40	21
Pîtres	15 logts / ha	2,49	37
TOTAL		8,78	125

Sur le secteur du Val de Seine Nord, le foncier mobilisable au sein de la zone urbaine est estimé à environ 8,8ha, ce qui représente une enveloppe d'environ 125 logements constructibles.



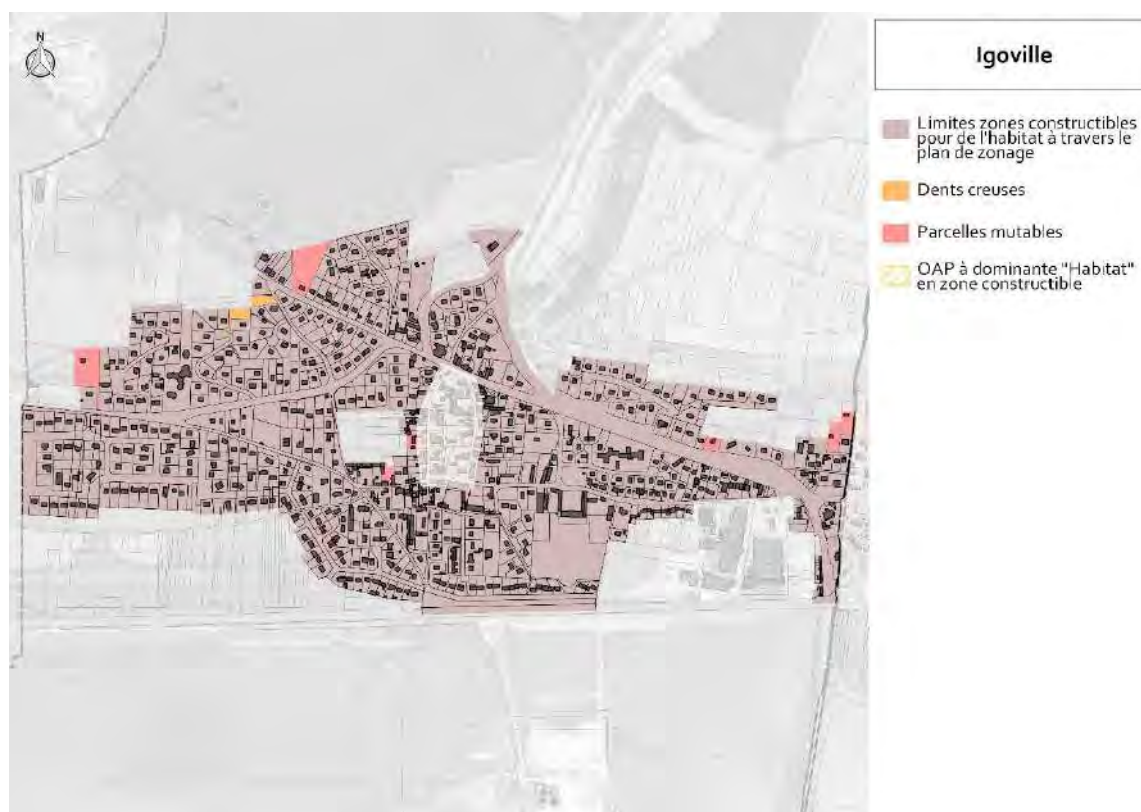
Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de Alizay – Source : AURBSE - Géostudio



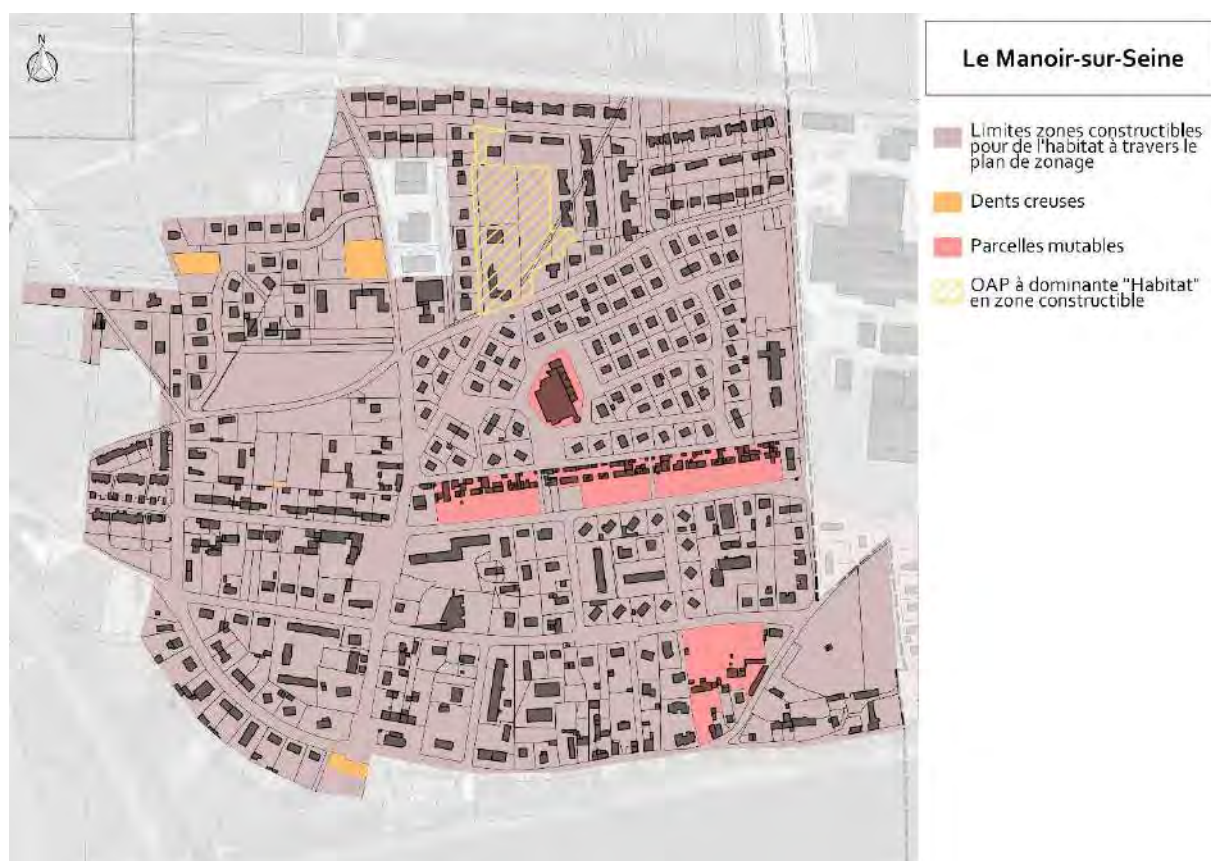
Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine d'Amfreville-sous-les-Monts (le Plessis) – Source : AURBSE - Géostudio



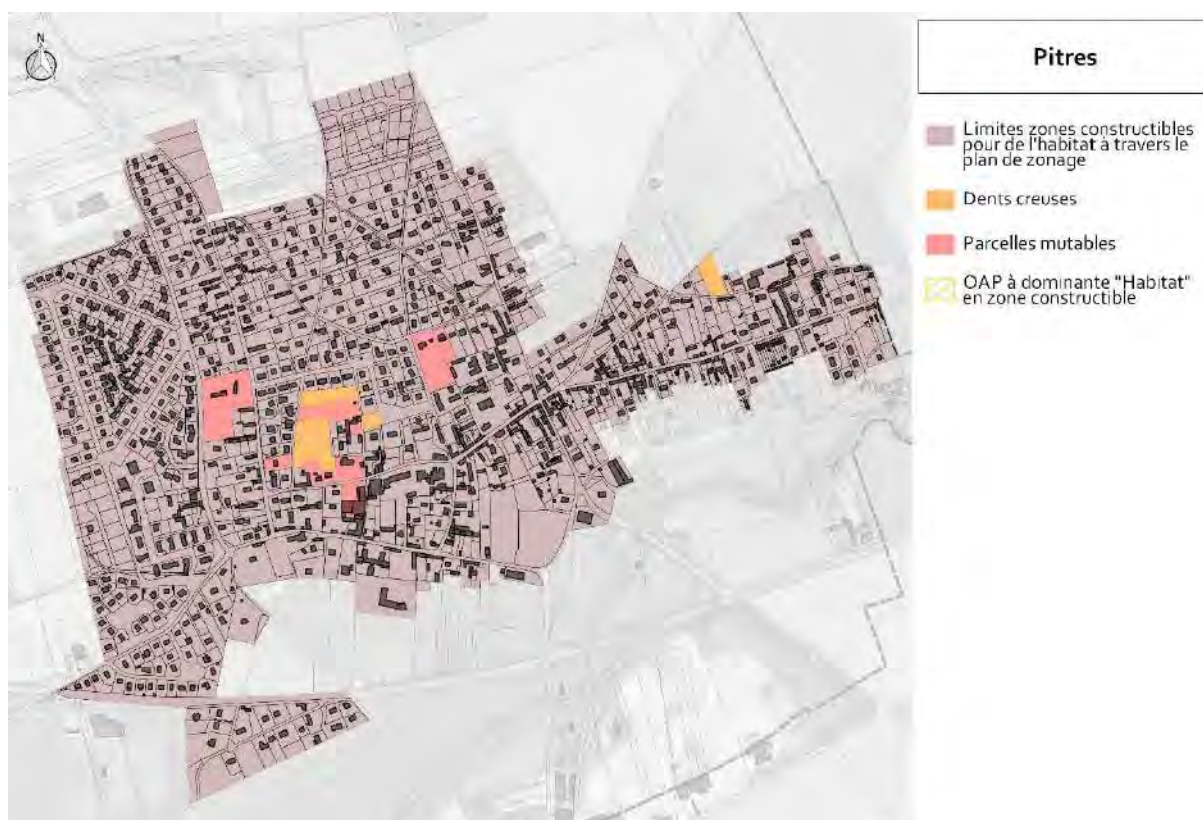
Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine d'Amfreville-sous-les-Monts (Senneville) – Source : AURBSE - Géostudio



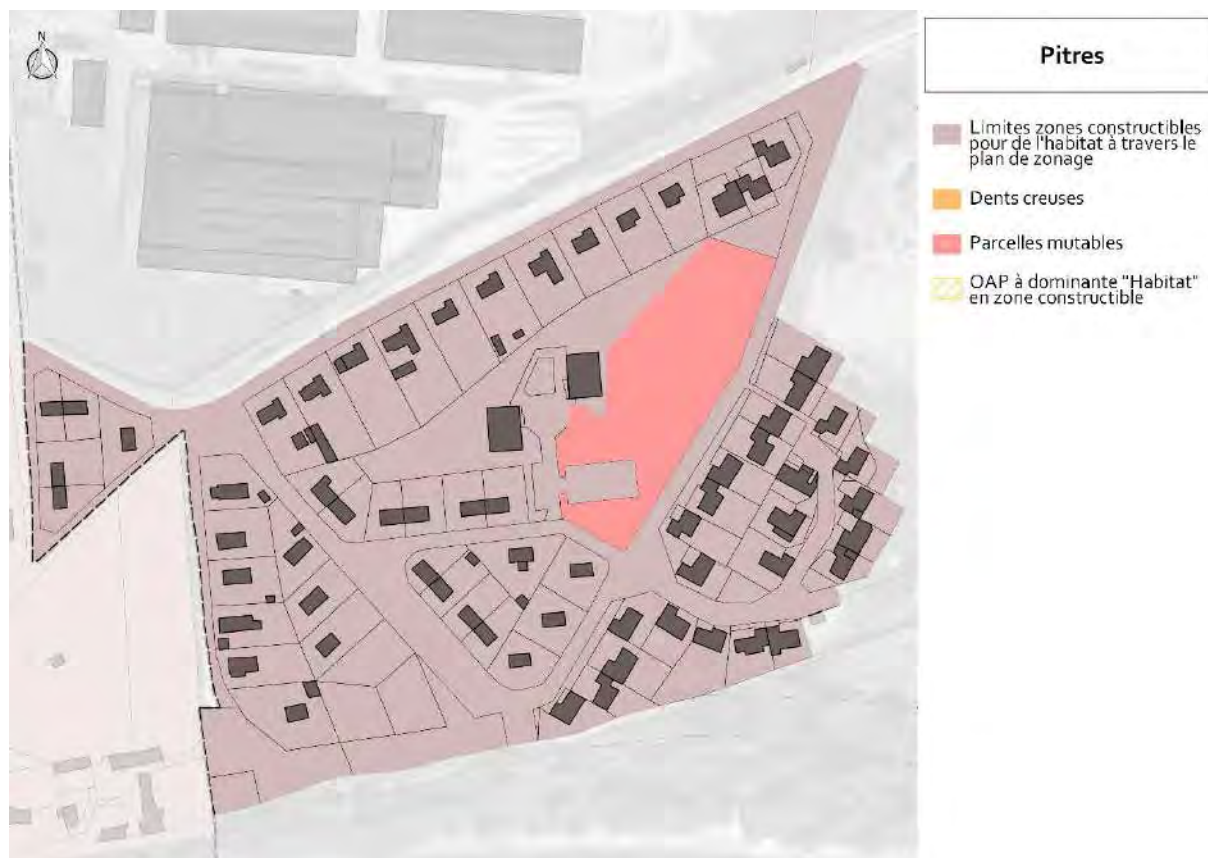
Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine d'Igoville – Source : AURBSE - Géostudio



Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine du Manoir-sur-Seine – Source : AURBSE - Géostudio



Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de Pitres (bourg) – Source : AURBSE - Géostudio

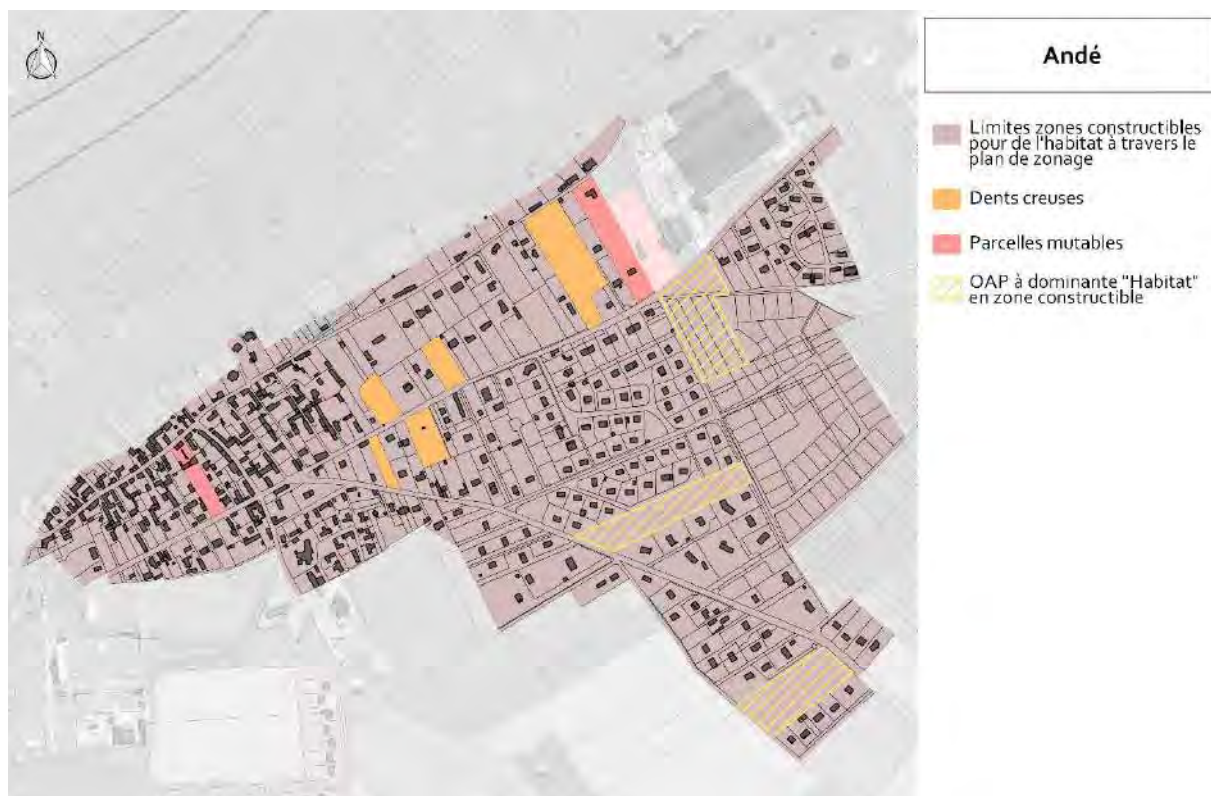


Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de Pitres (les Hautes Loges) – Source : AURBSE - Géostudio

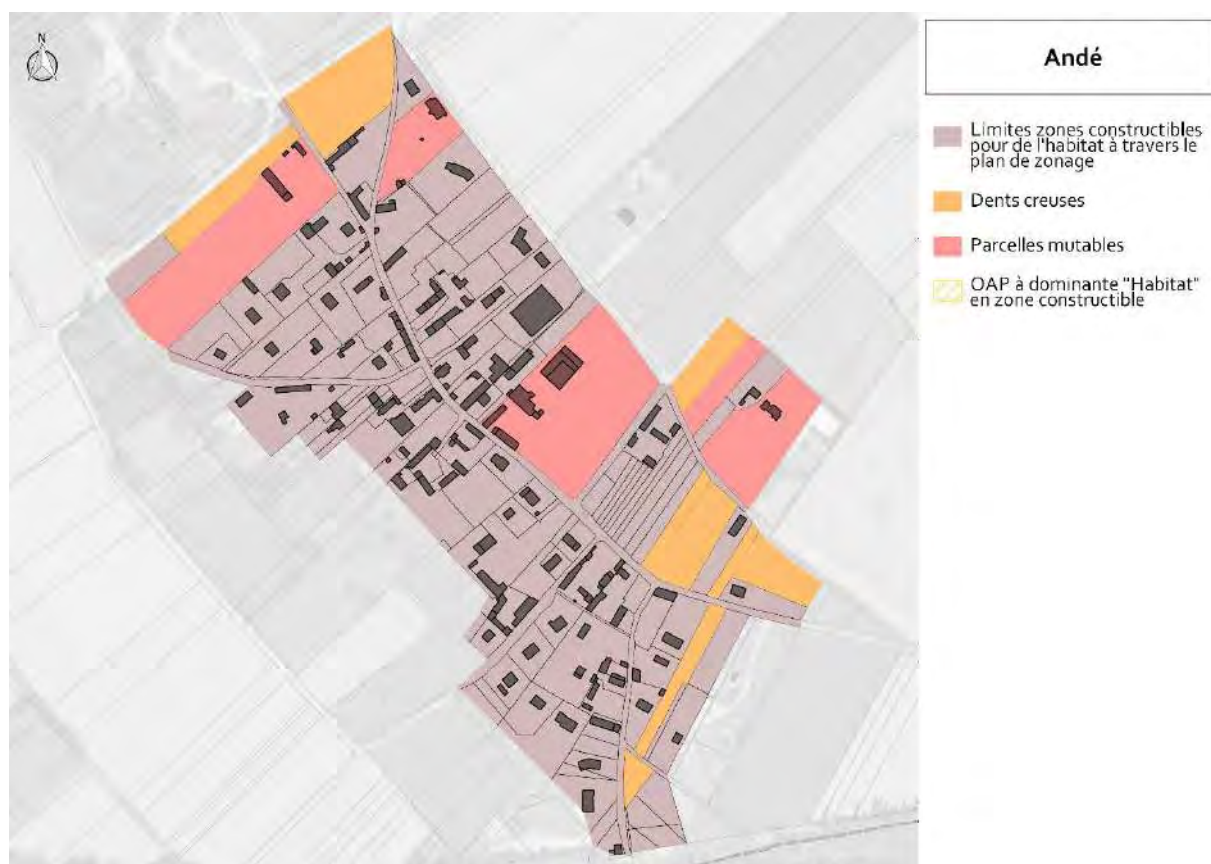
POLE DE VIE DES BOUCLES DE SEINE

Communes	Densité moyenne retenue (selon la typologie des communes)	Secteur U densifiable (dents creuses et espaces mutables)	Potentiel logements (10-12 ou 15 logements/ha)
Andé	15 logts/ha	4,93	74
Connelles	10 logts/ha	0,24	2
Herqueville	12 logts/ha	0,00	0
Porte-de-Seine	10 logts/ha	2,93	29
Saint-Étienne-du-Vauvray	15 logts/ha	1,63	24
Saint-Pierre-du-Vauvray	15 logts/ha	1,70	26
TOTAL		11,44	156

Sur le secteur des Boucles de Seine, le foncier mobilisable au sein de la zone urbaine est estimé à environ 11,4ha, ce qui représente une enveloppe d'environ 156 logements constructibles.



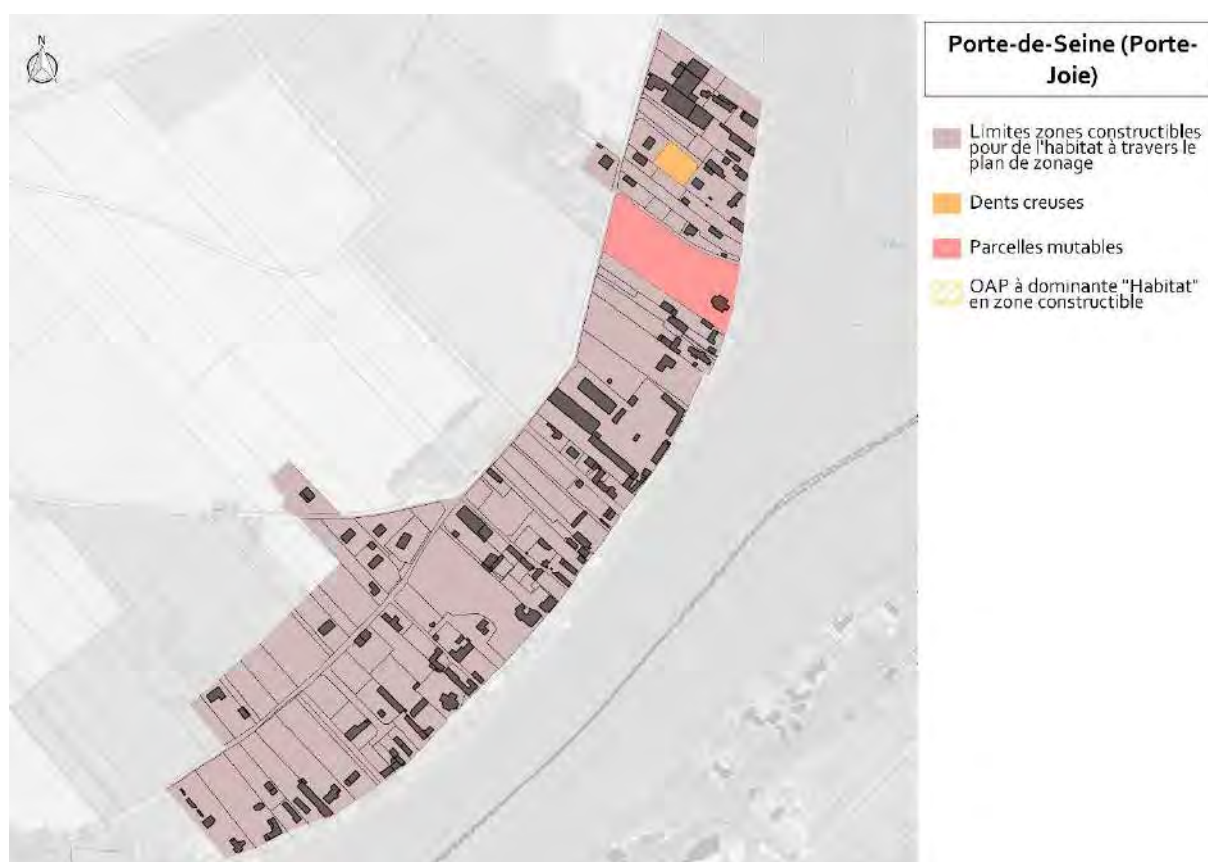
Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine d'Andé (bourg) – Source : AURBSE - Géostudio



Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine d'Andé (le Mesnil) – Source : AURBSE - Géostudio



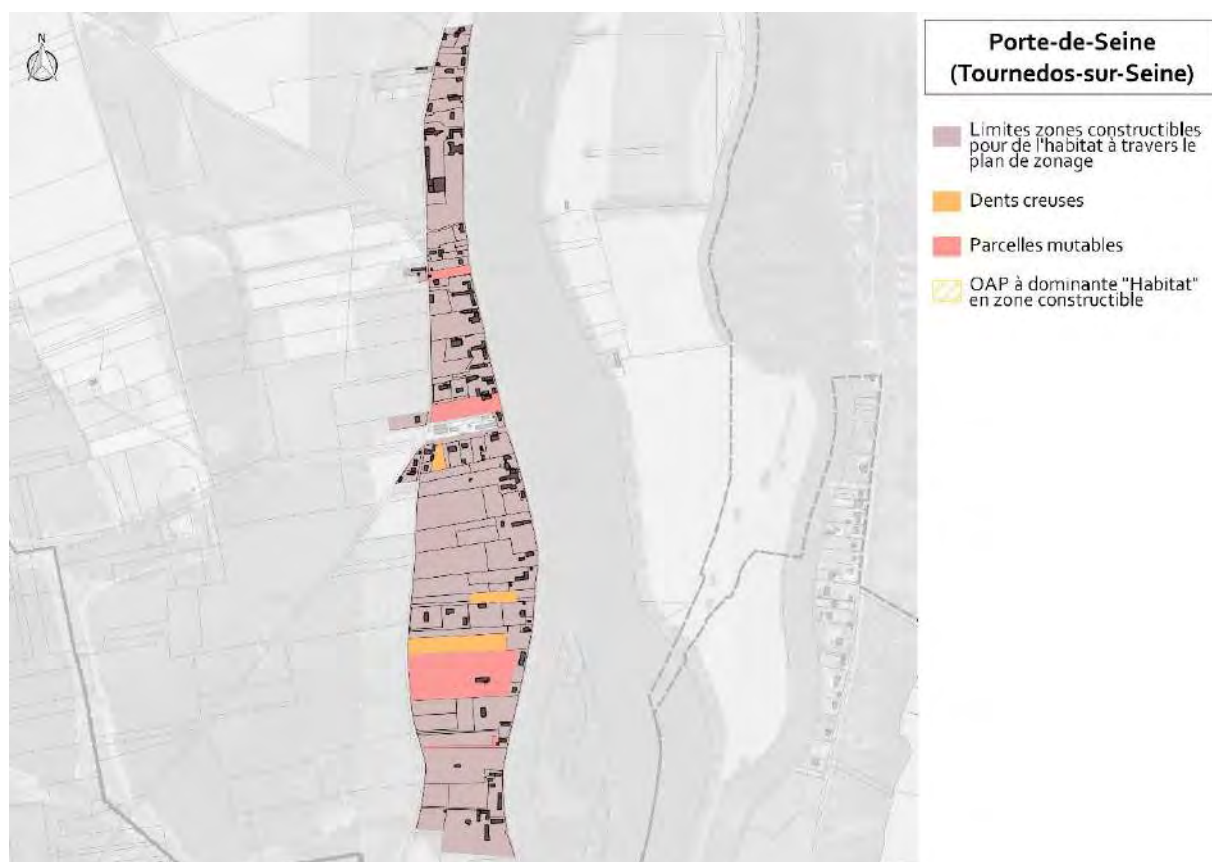
Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de Connelles – Source : AURBSE - Géostudio



Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de Porte-de-Seine (village de Porte-Joie) – Source : AURBSE - Géostudio



Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de Porte-de-Seine (village de Porte-Joie) – Source : AURBSE - Géostudio



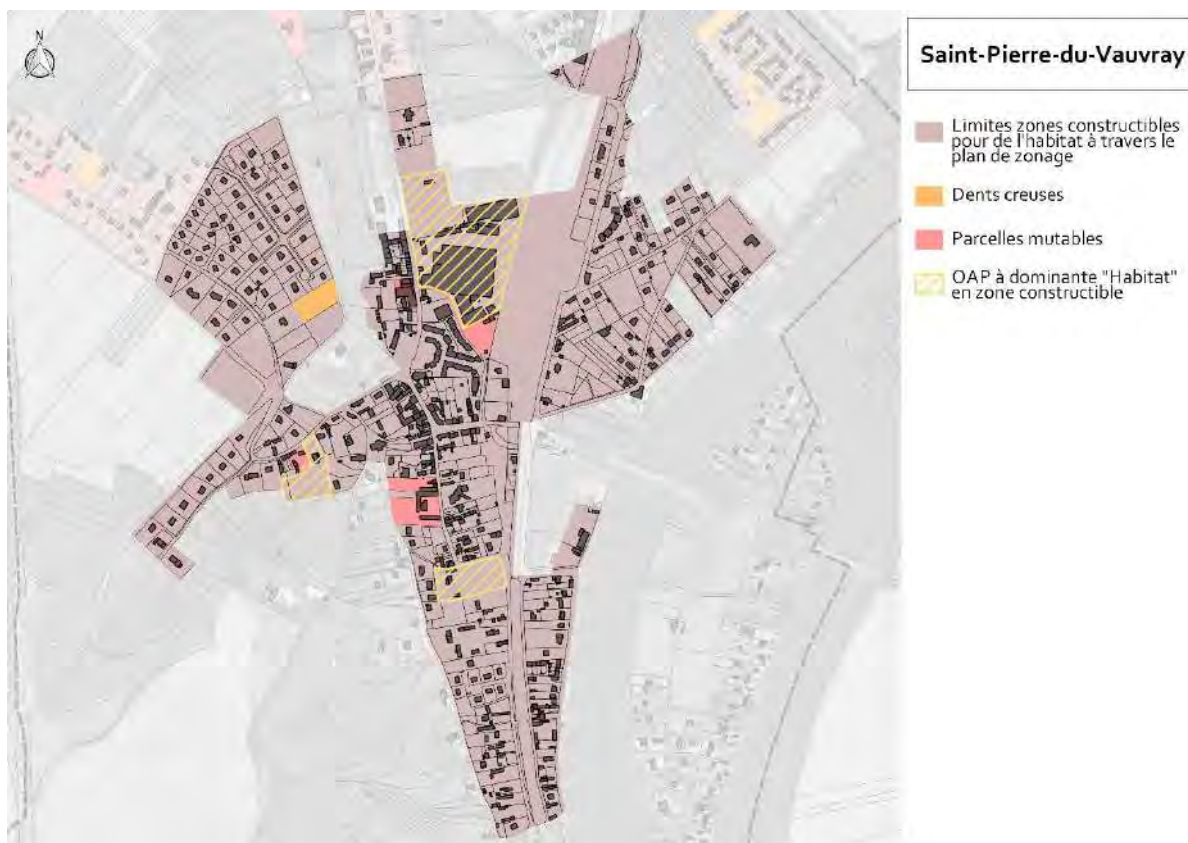
Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de Porte-de-Seine (village de Tournedos-sur-Seine) – Source : AURBSE - Géostudio



Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de Saint-Etienne-du-Vauvray (bourg) – Source : AURBSE - Géostudio



Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de Saint-Etienne-du-Vauvray (Le Petit Mont) – Source : AURBSE - Géostudio



Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de Saint-Pierre-du-Vauvray (bourg) – Source : AURBSE - Géostudio



Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de Saint-Pierre-du-Vauvray (Les Longs Champs) – Source : AURBSE - Géostudio

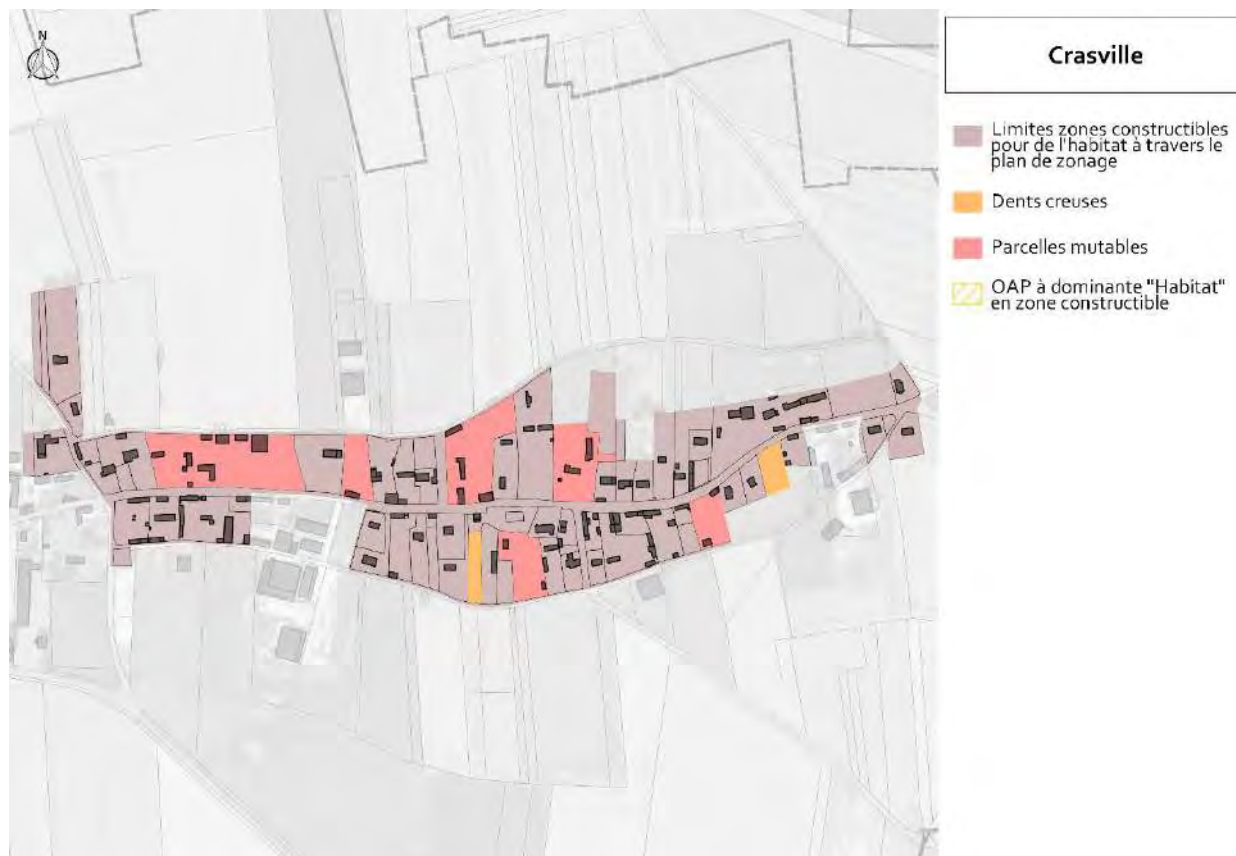


Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de Saint-Pierre-du-Vauvray (Le Vieux Rouen) – Source : AURBSE - Géostudio

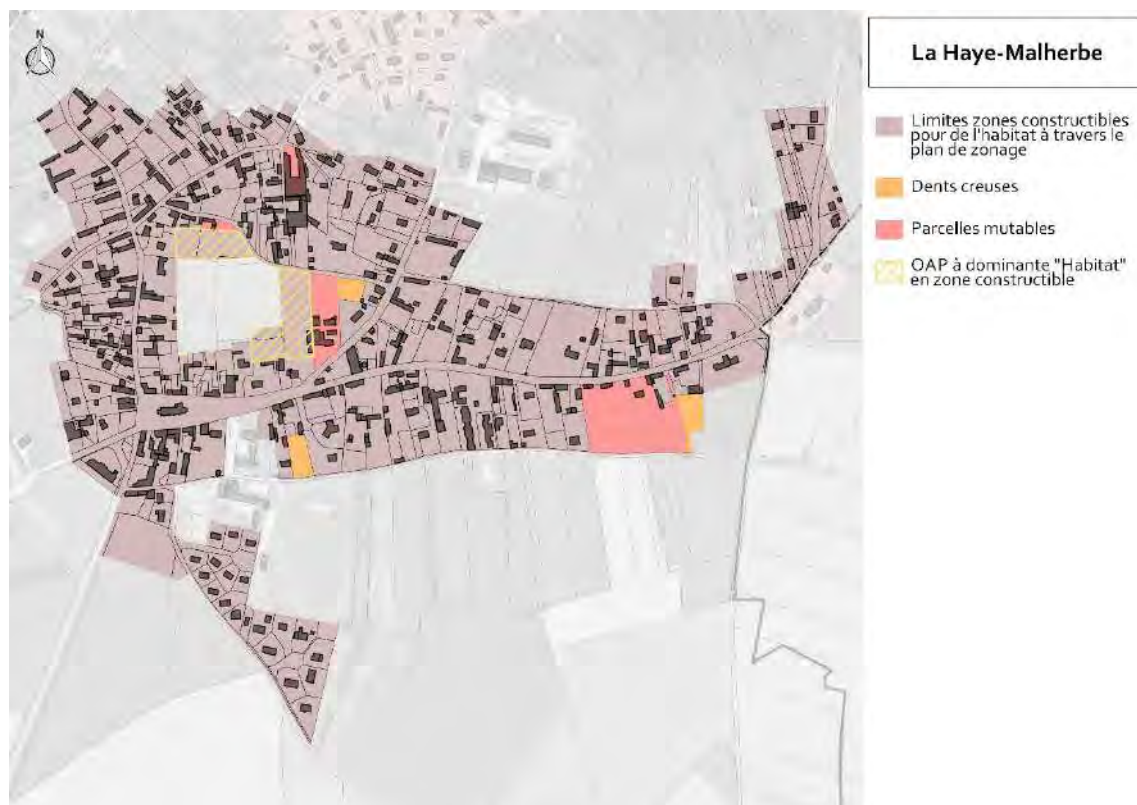
POLE DE VIE DU PLATEAU DU NEUBOURG

Communes	Densité moyenne retenue (selon la typologie des communes)	Secteur U densifiable (dents creuses et espaces mutables)	Potentiel logements (10 ou 12 logements/ha)
Crasville	10 logts/ha	1,61	16
La Haye-Malherbe	12 logts/ha	3,38	41
Mesnil-Jourdain	10 logts/ha	1,92	19
Quatremare	10 logts/ha	1,22	12
Surtauville	10 logts/ha	1,13	11
Survillie	10 logts/ha	0,90	9
Terres de Bord	12 logts/ha	8,38	101
Saint-Cyr-la-campagne	10 logts/ha	0,54	5
Saint-Didier des Bois	12 logts/ha	1,12	13
Saint-Germain de Pasquier	10 logts/ha	0,20	2
Le Bec Thomas	10 logts/ha	1,43	14
Vraiville	10 logts/ha	1,25	13
TOTAL		23,09	257

Sur le secteur du Plateau du Neubourg, le foncier mobilisable au sein de la zone urbaine est estimé à environ 23,1ha, ce qui représente une enveloppe d'environ 257 logements constructibles.



Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de Crasville – Source : AURBSE - Géostudio



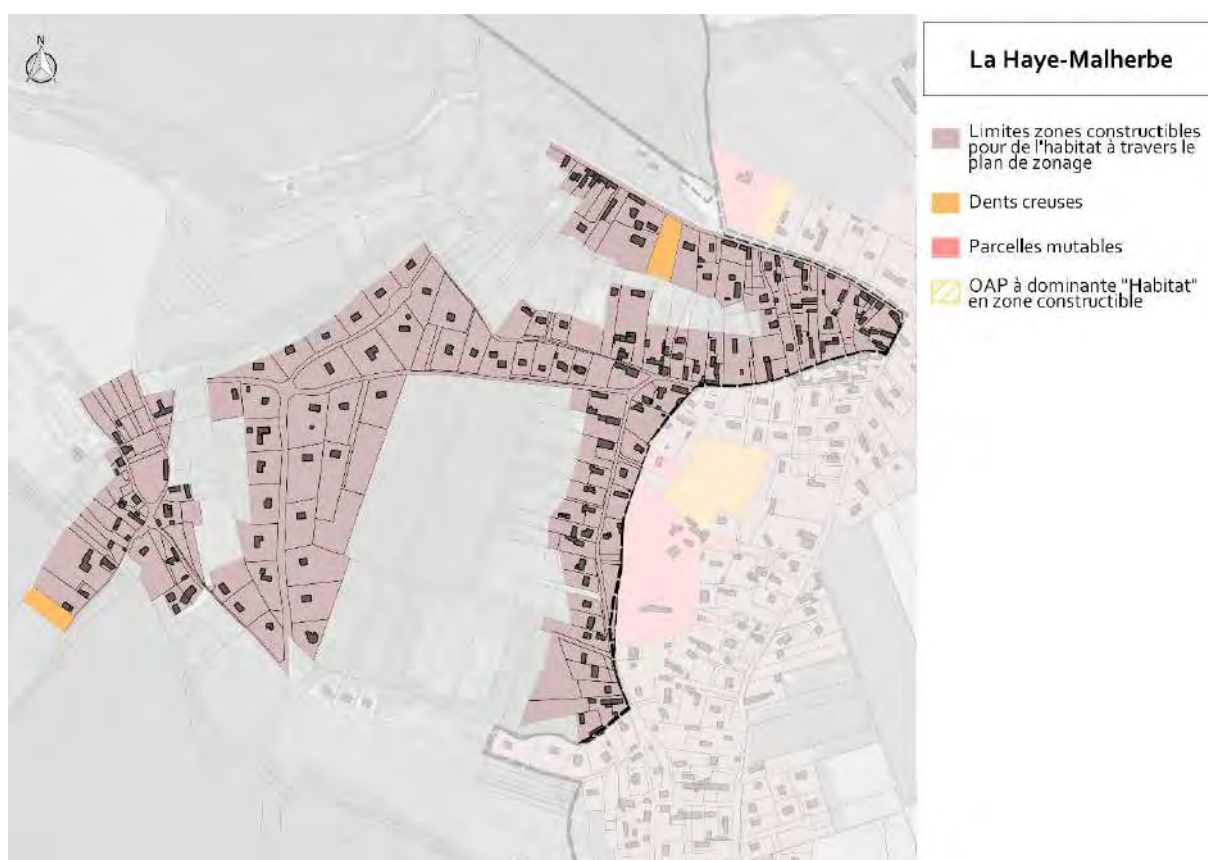
Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de La Haye-Malherbe (bourg) – Source : AURBSE - Géostudio



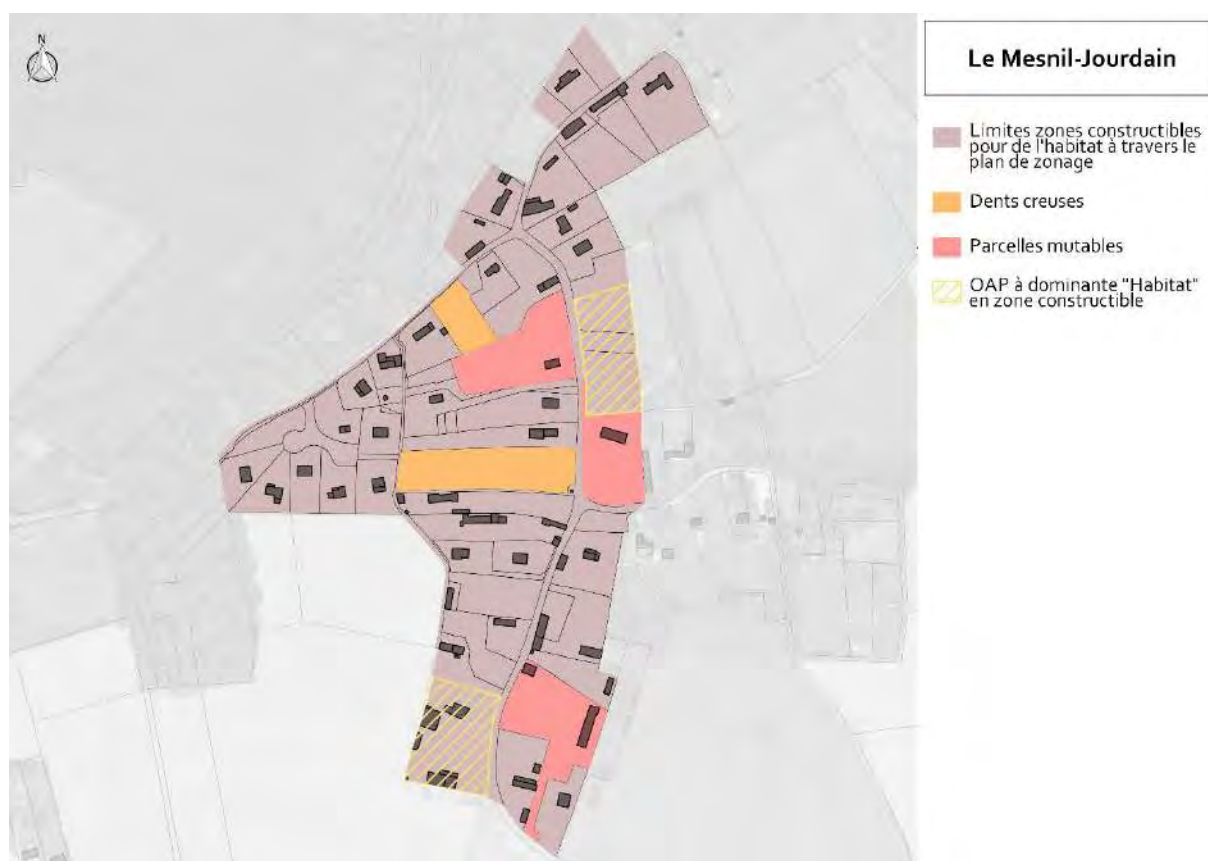
Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de La Haye-Malherbe (le Mont Honnier) – Source : AURBSE - Géostudio



Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de La Haye-Malherbe (le Carbonnier) – Source : AURBSE - Géostudio



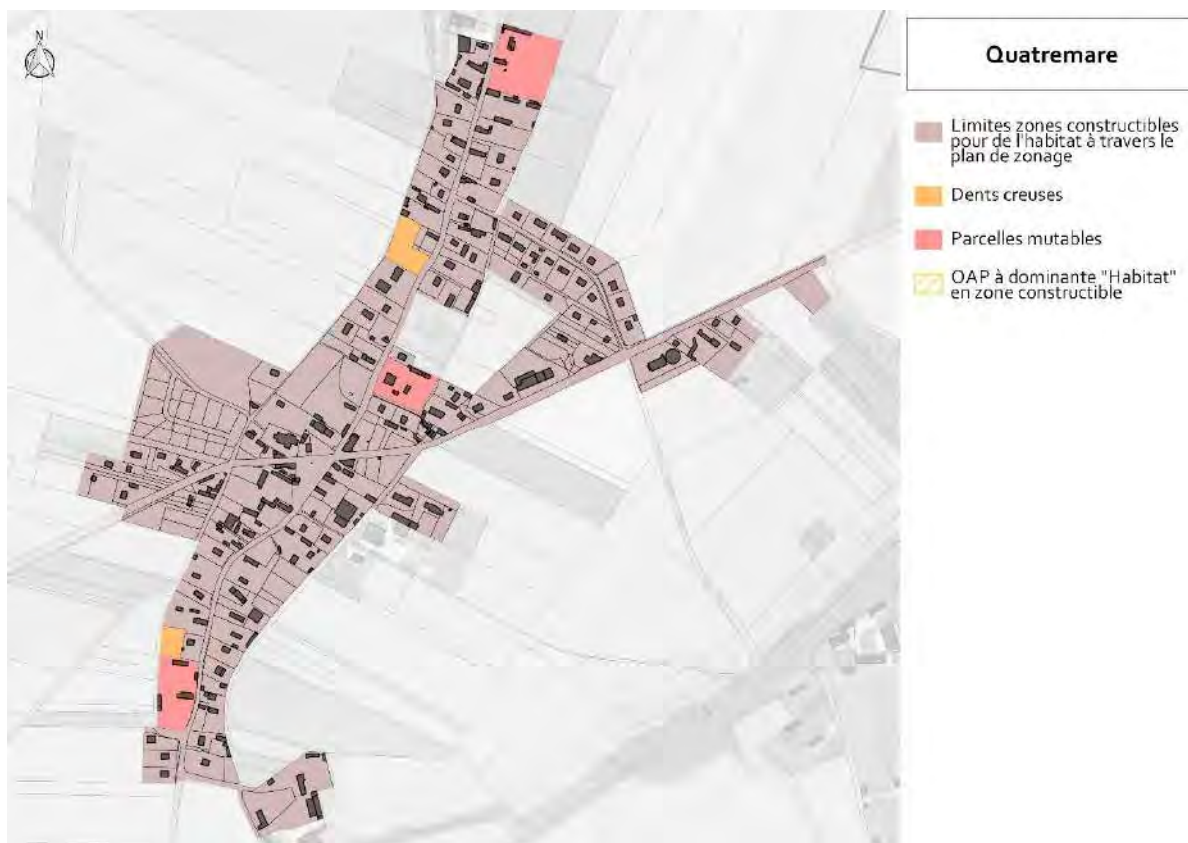
Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de La Haye-Malherbe (la Vallée) – Source : AURBSE - Géostudio



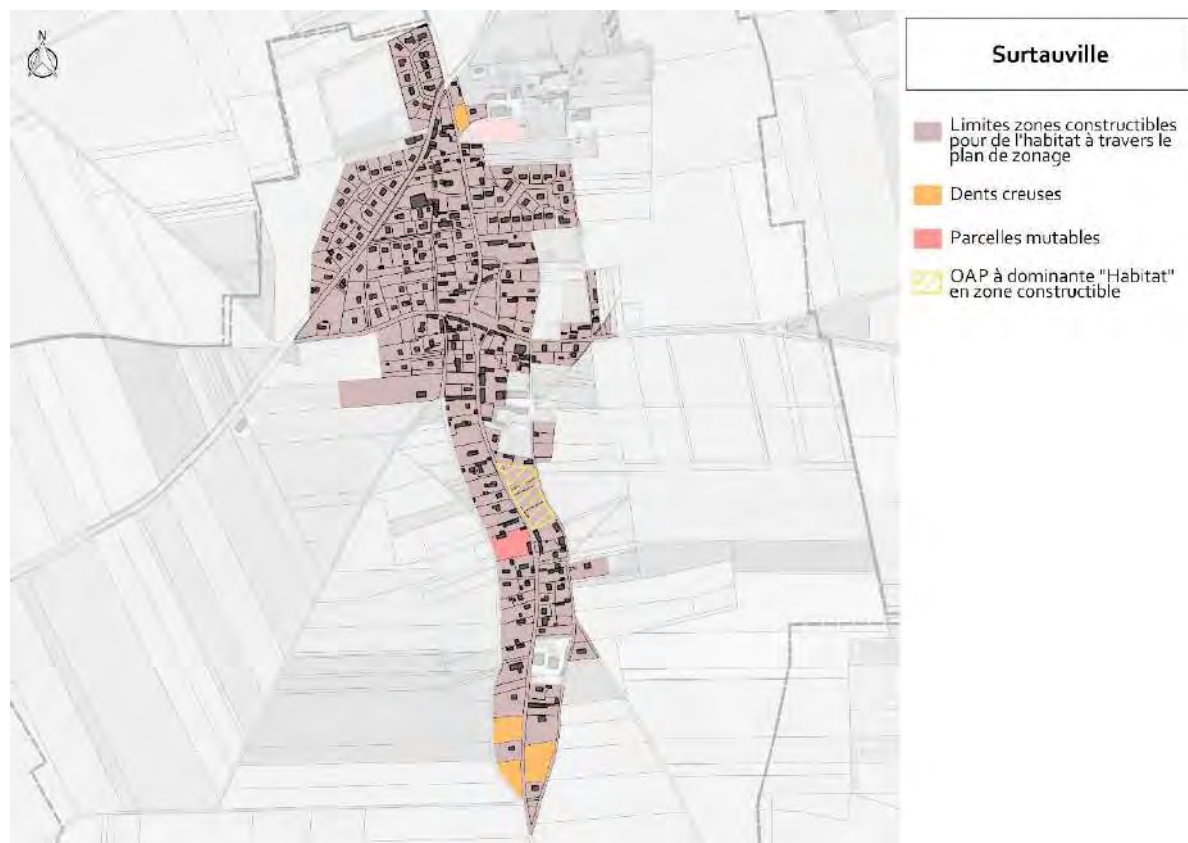
Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine du Mesnil-Jourdain (Cavoville) – Source : AURBSE - Géostudio



Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine du Mesnil-Jourdain (Bourg) – Source : AURBSE - Géostudio



Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de Quatremare – Source : AURBSE - Géostudio



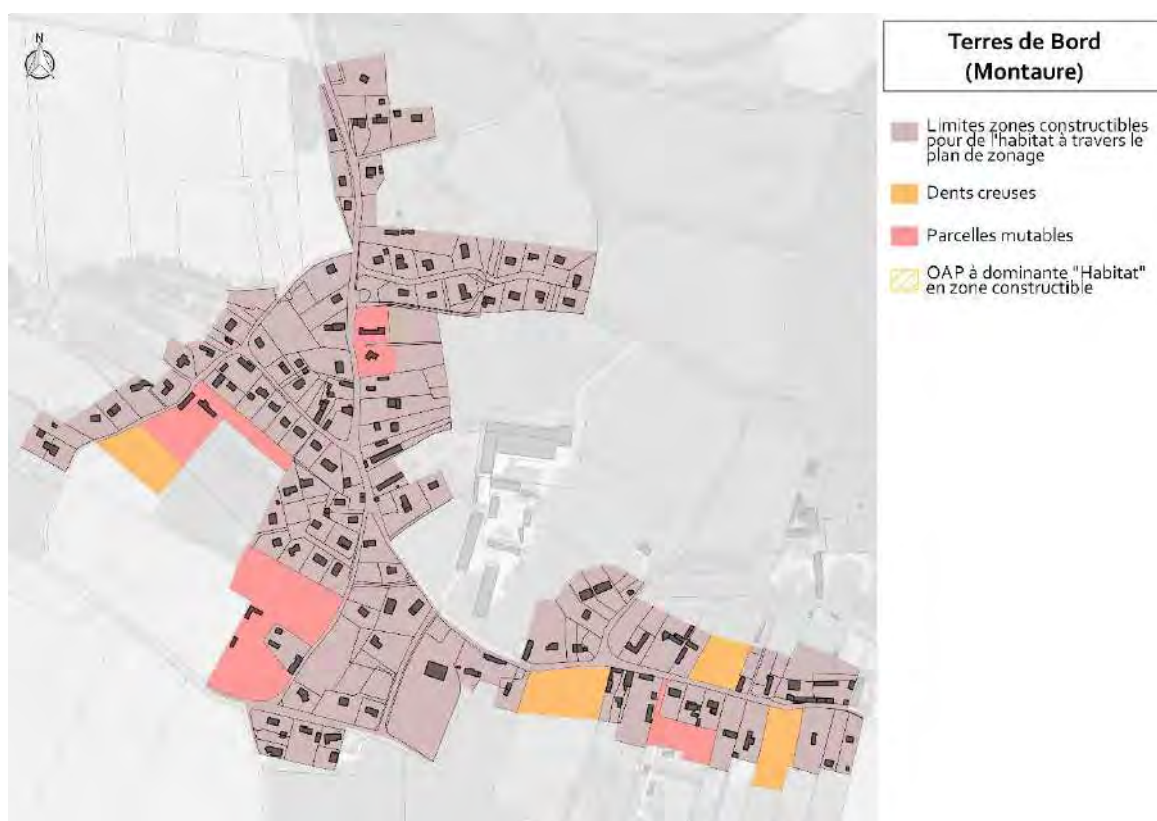
Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de Surtauville – Source : AURBSE - Géostudio



Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de Surville (bourg) – Source : AURBSE - Géostudio



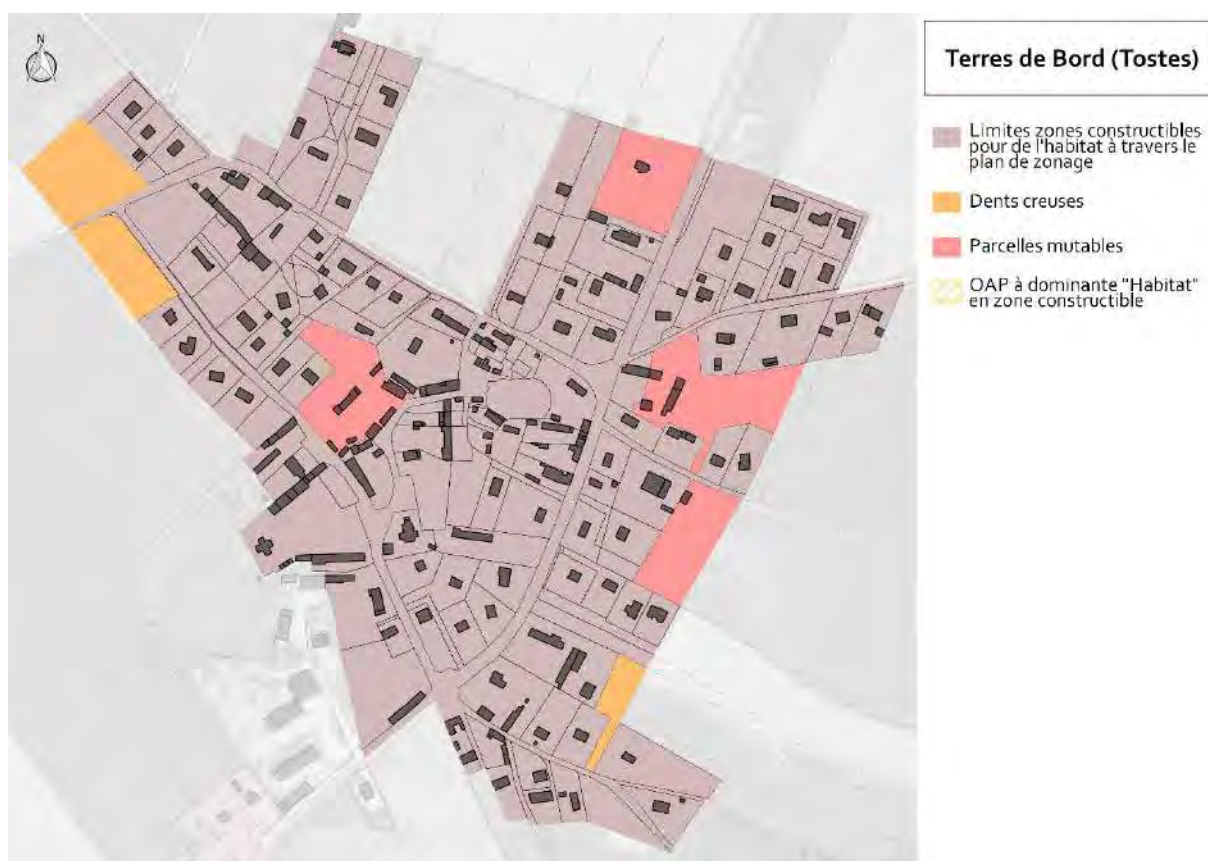
Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de Surville (hameau de La Vacherie) – Source : AURBSE - Géostudio



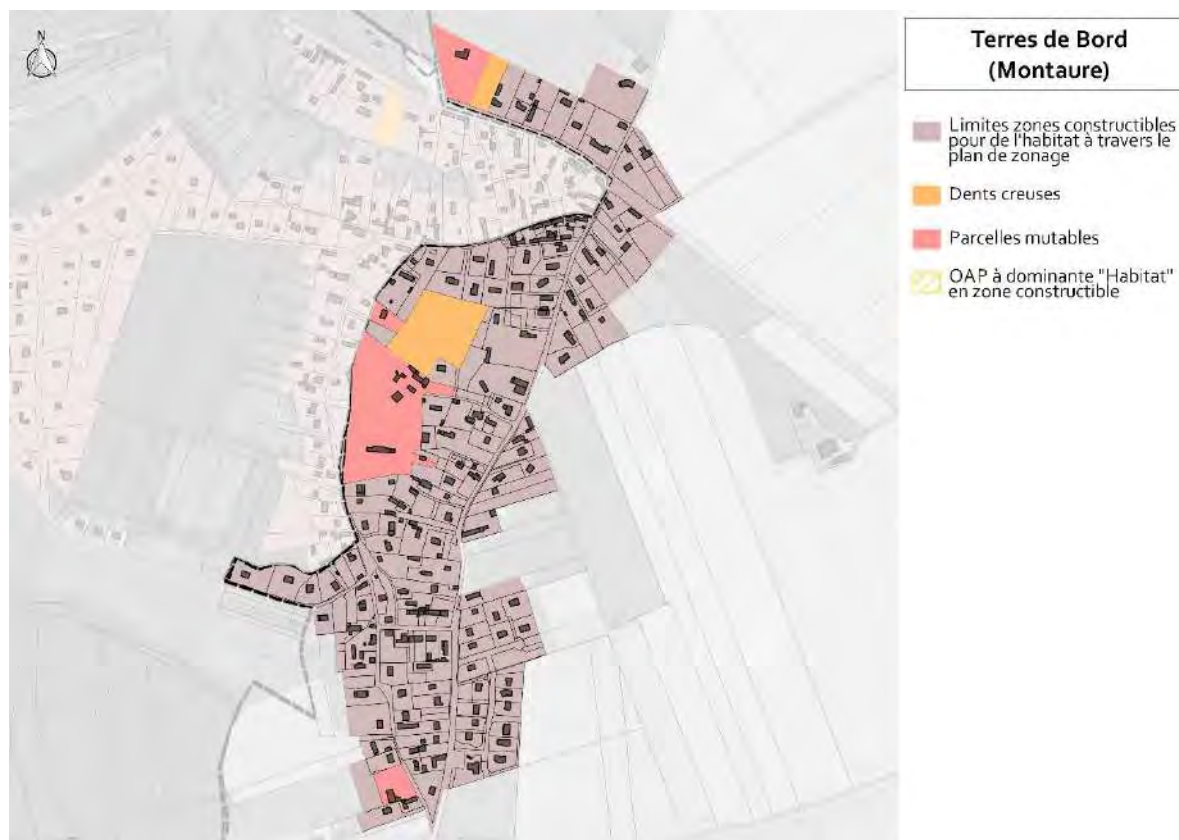
Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de Terres de Bord (hameau d'Ecrosville) – Source : AURBSE - Géostudio



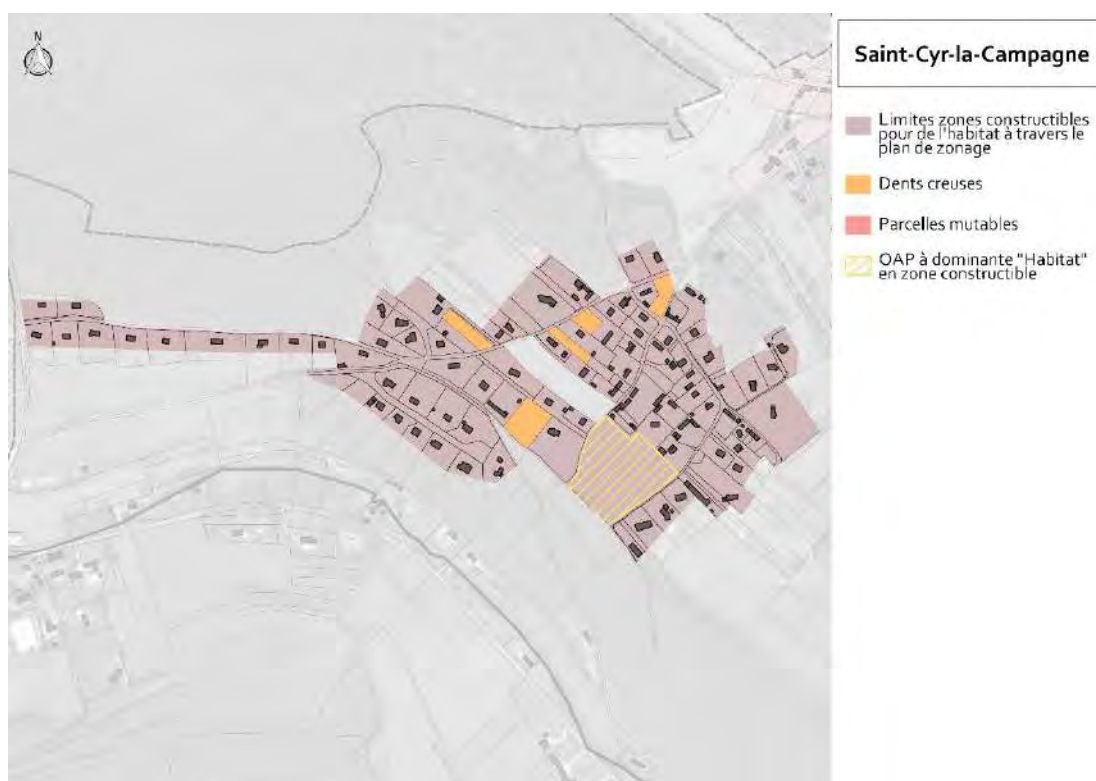
Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de Terres de Bord (bourg de Montaure) – Source : AURBSE - Géostudio



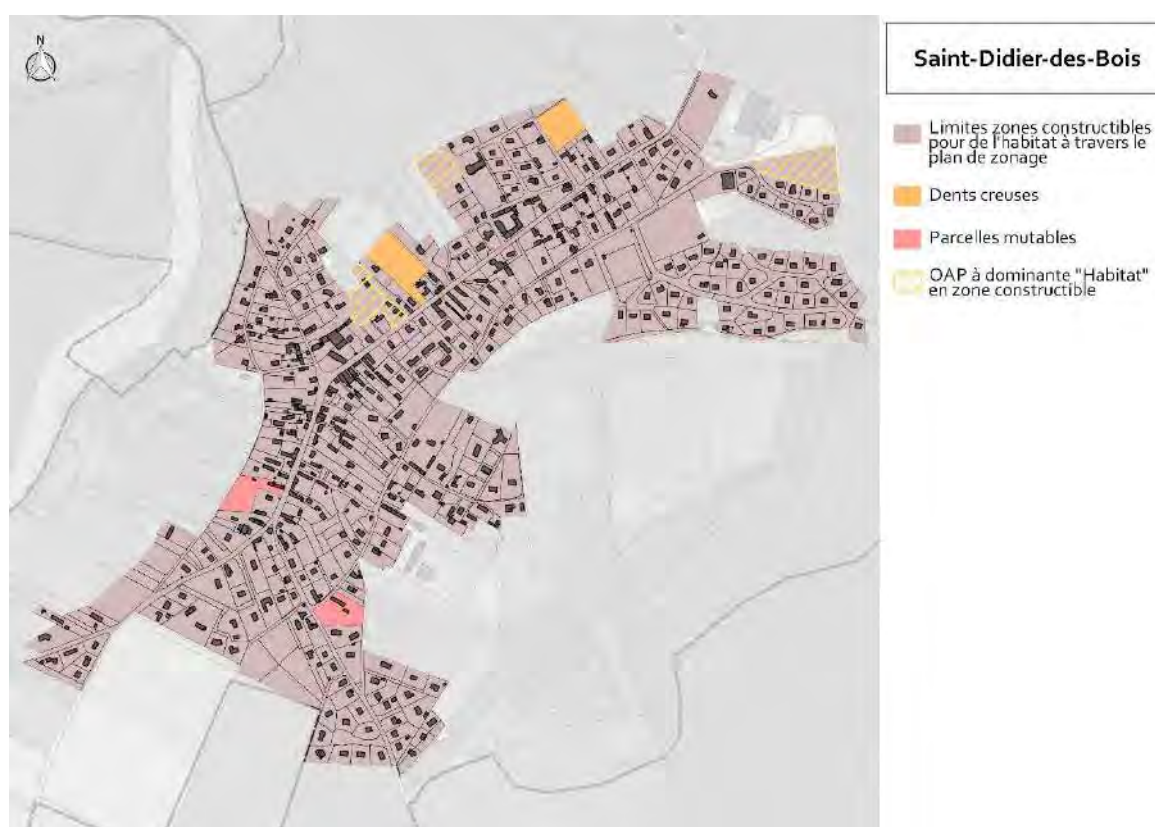
Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de Terres de Bord (bourg de Tostes) – Source : AURBSE - Géostudio



Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de Terres de Bord (hameau de la Vallée) – Source : AURBSE - Géostudio



Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de Saint-Cyr-la-Campagne – Source : AURBSE - Géostudio



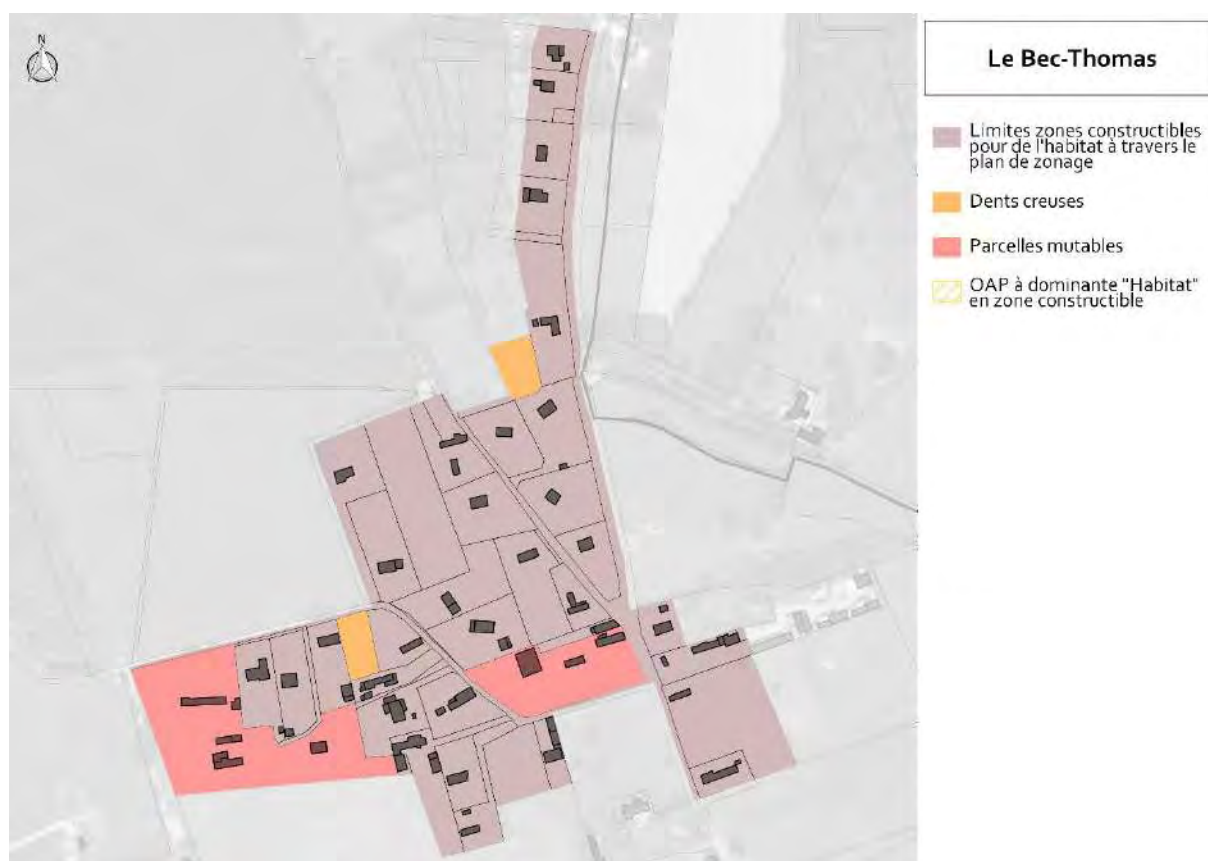
Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de Saint-Didier-des-Bois – Source : AURBSE - Géostudio



Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de Saint-Germain-de-Pasquier – Source : AURBSE - Géostudio



Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine du Bec-Thomas (bourg) – Source : AURBSE - Géostudio



Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine du Bec-Thomas (les Paillards) – Source : AURBSE - Géostudio



Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de Vraiville – Source : AURBSE - Géostudio

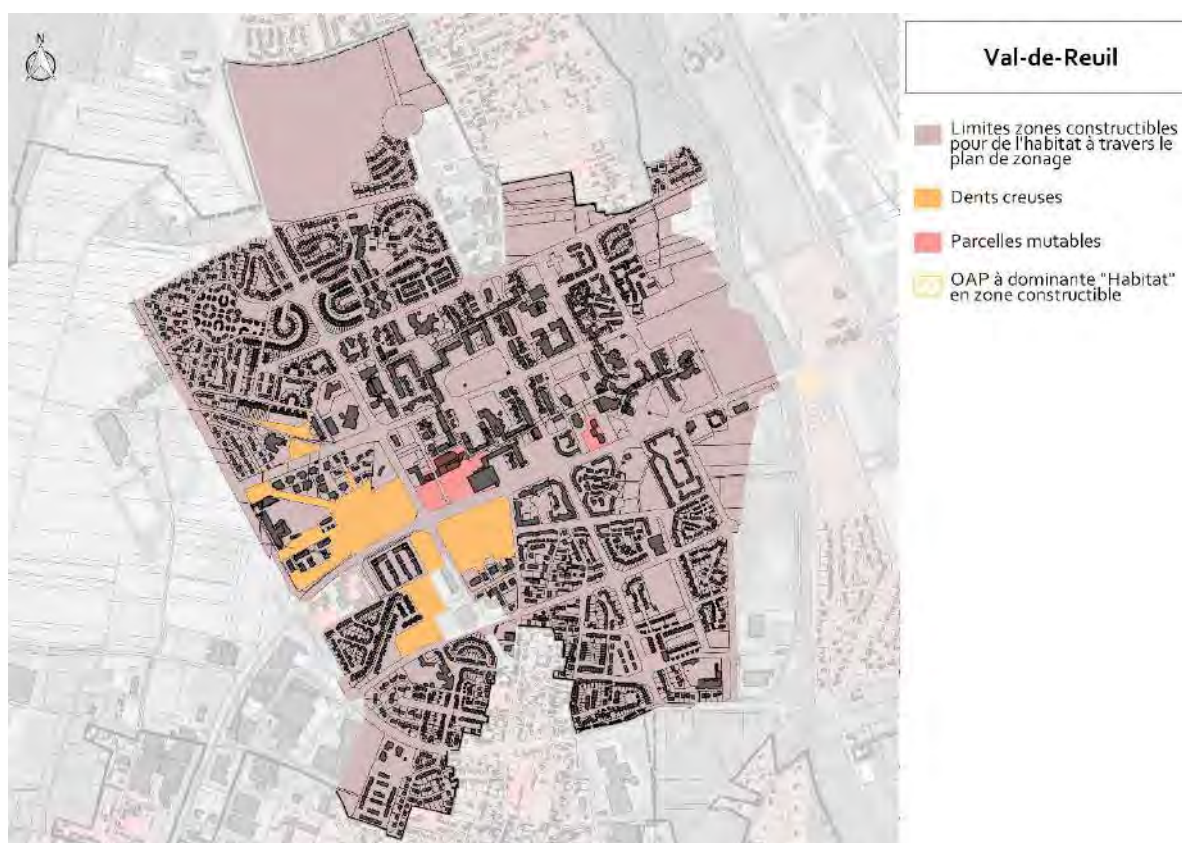
POLE DE VIE DU POLE URBAIN

Communes	Densité moyenne retenue (selon la typologie des communes)	Secteur U densifiable (dents creuses et espaces mutables)	Potentiel logements (10 ou 12 logements/ha)
Léry	15 logts/ha	3,42	51
Val-de-Reuil	20 logts/ha	8,51	170
Le Vaudreuil	20 logts/ha	4,41	88
Poses	12 logts/ha	1,77	21
La Haye-Le-Comte	12 logts/ha	0,98	12
Incarville	15 logts/ha	1,99	30
Louviers	25 logts/ha	11,44	286
Pinterville	12 logts/ha	0,96	12
TOTAL		33,47	670

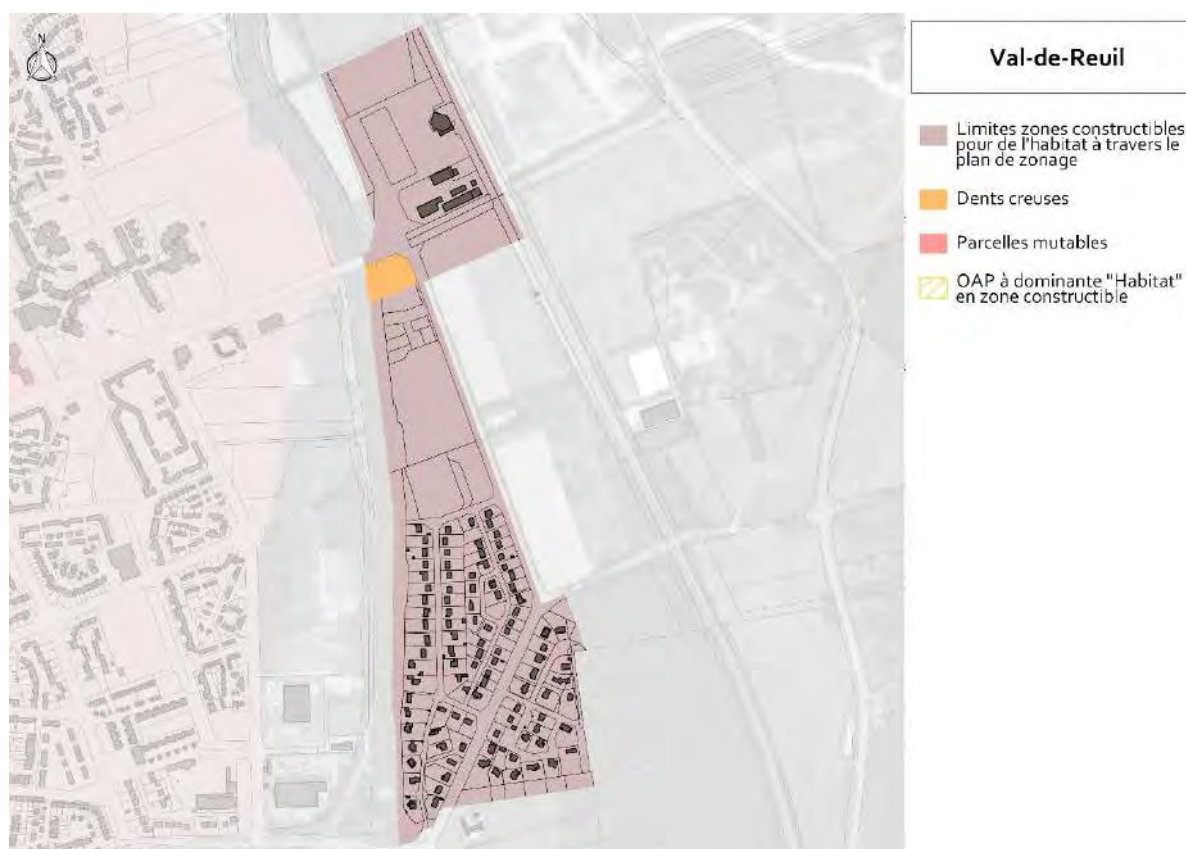
Sur le secteur du Plateau du Neubourg, le foncier mobilisable au sein de la zone urbaine est estimé à environ 33,5ha, ce qui représente une enveloppe d'environ 670 logements constructibles.



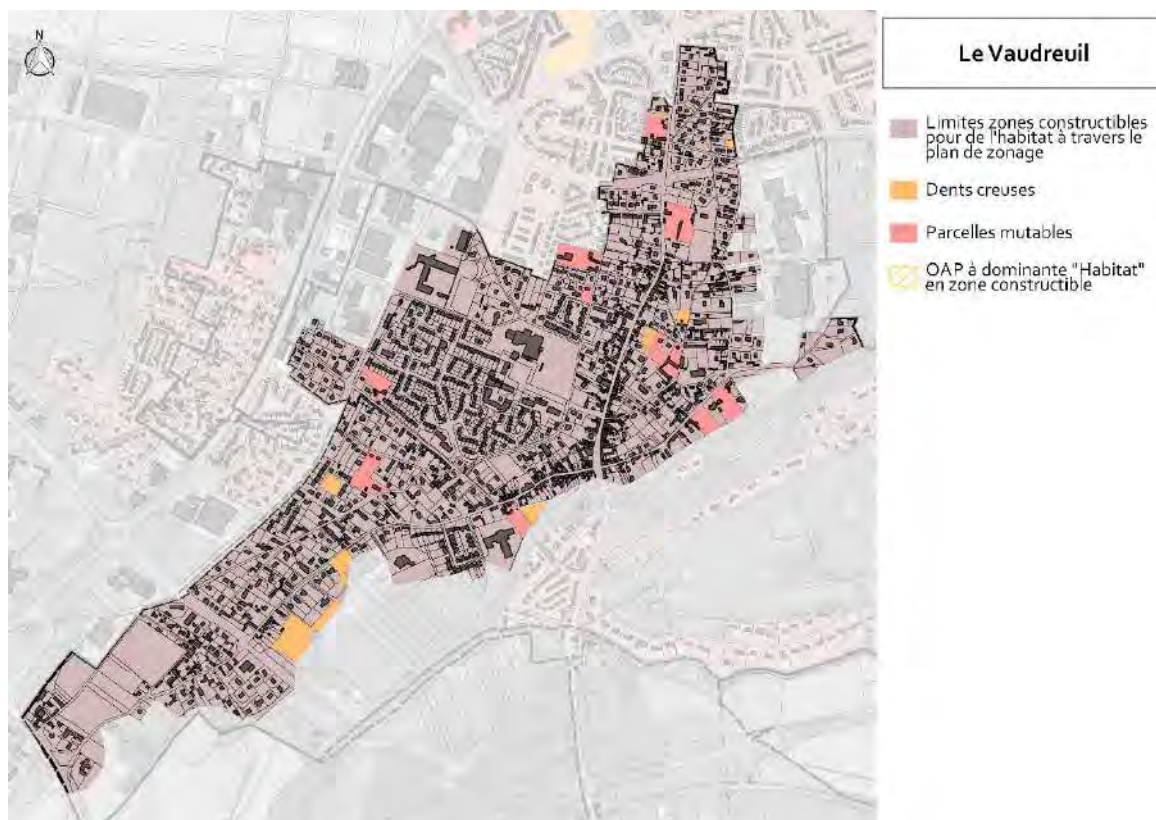
Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de Léry – Source : AURBSE - Géostudio



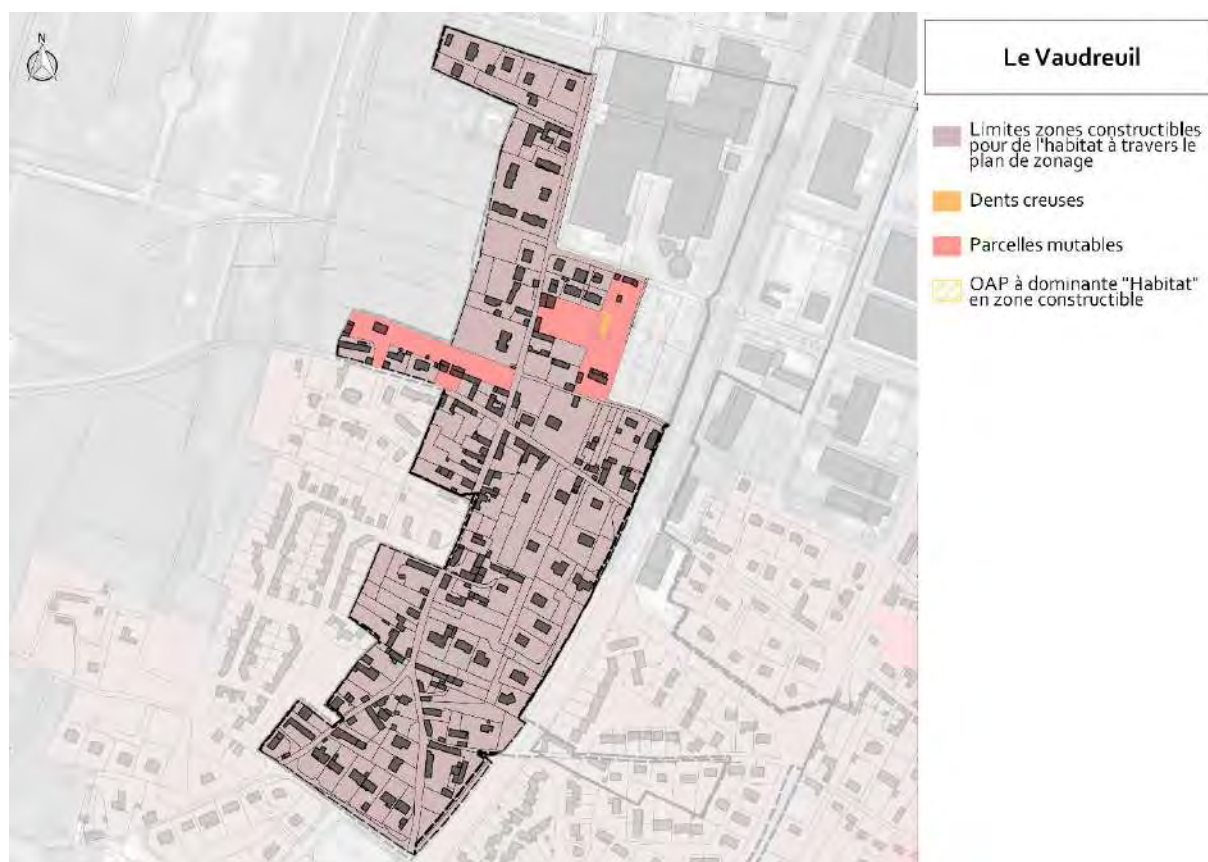
Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de Val-de-Reuil – Source : AURBSE - Géostudio



Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de Val-de-Reuil (secteur gare) – Source : AURBSE - Géostudio



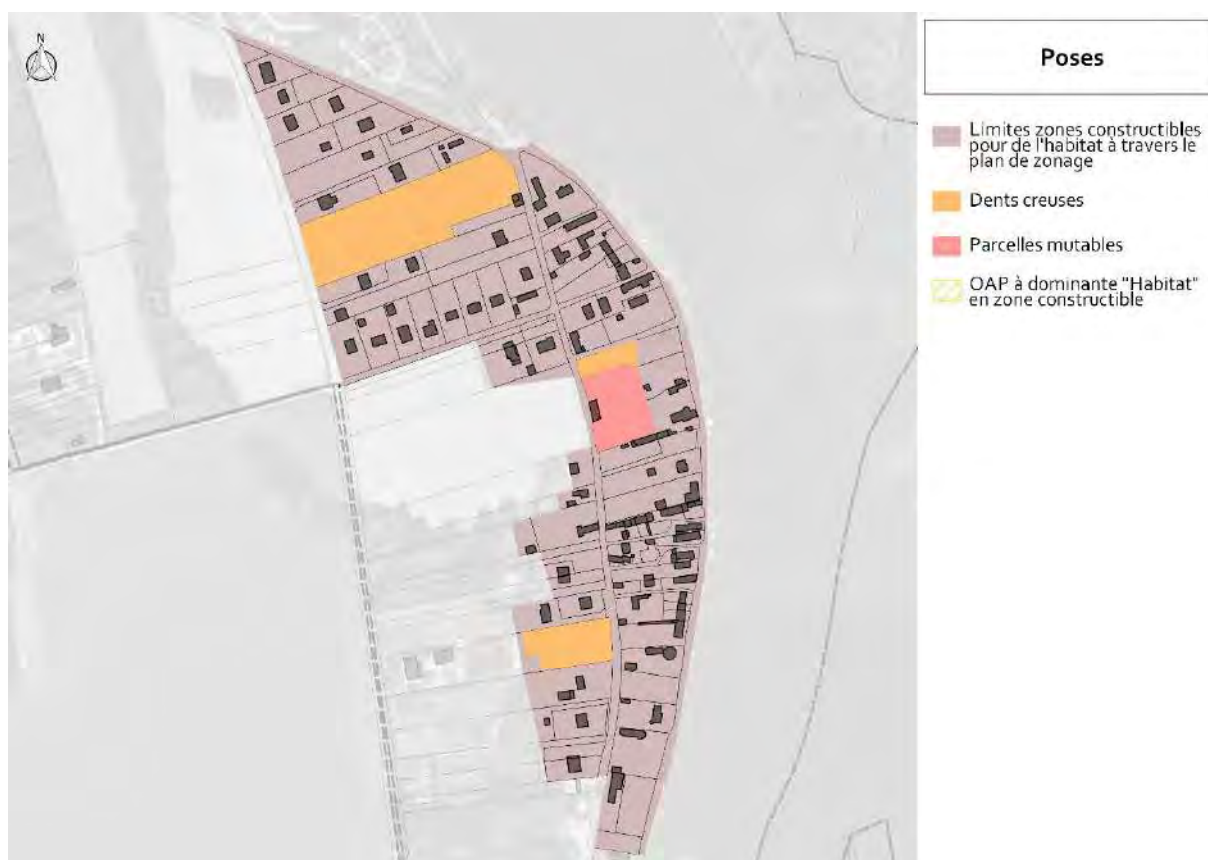
Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine du Vaudreuil – Source : AURBSE - Géostudio



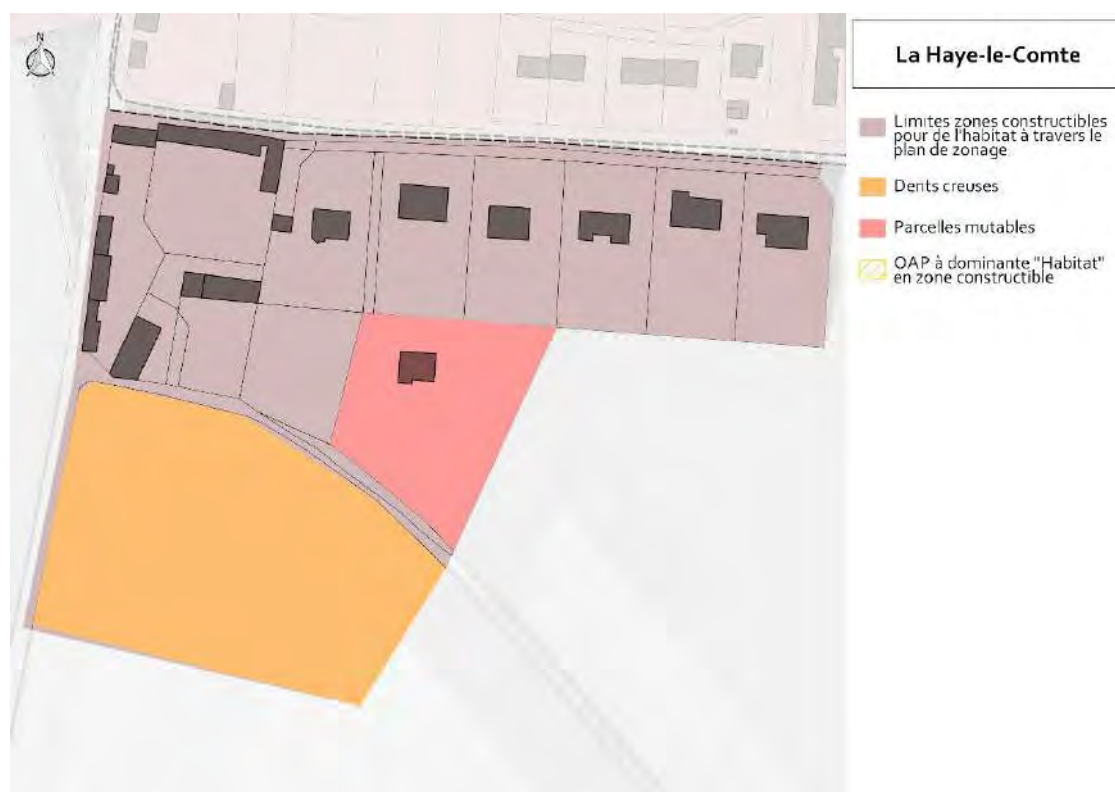
Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine du Vaudreuil (secteur ouest) – Source : AURBSE - Géostudio



Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de Poses (bourg) – Source : AURBSE - Géostudio



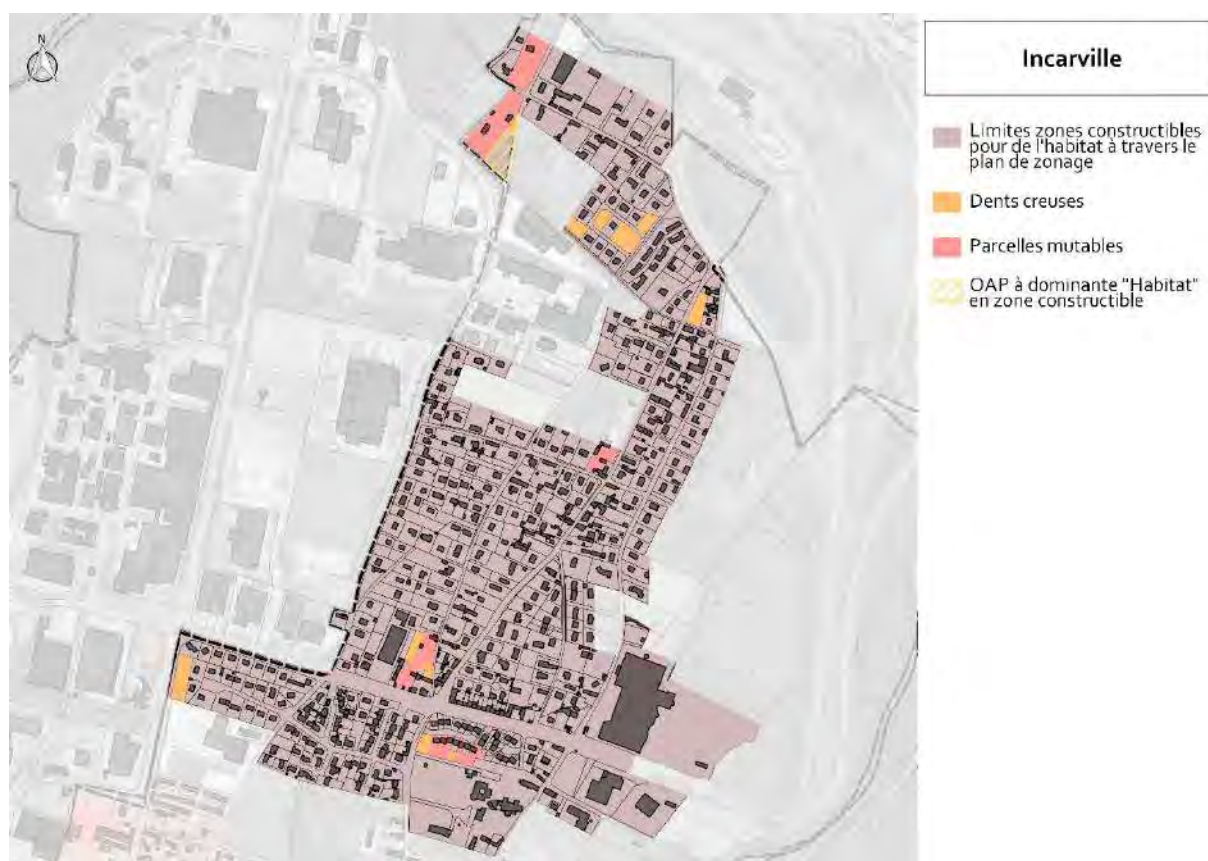
Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de Poses (le Mesnil) – Source : AURBSE - Géostudio



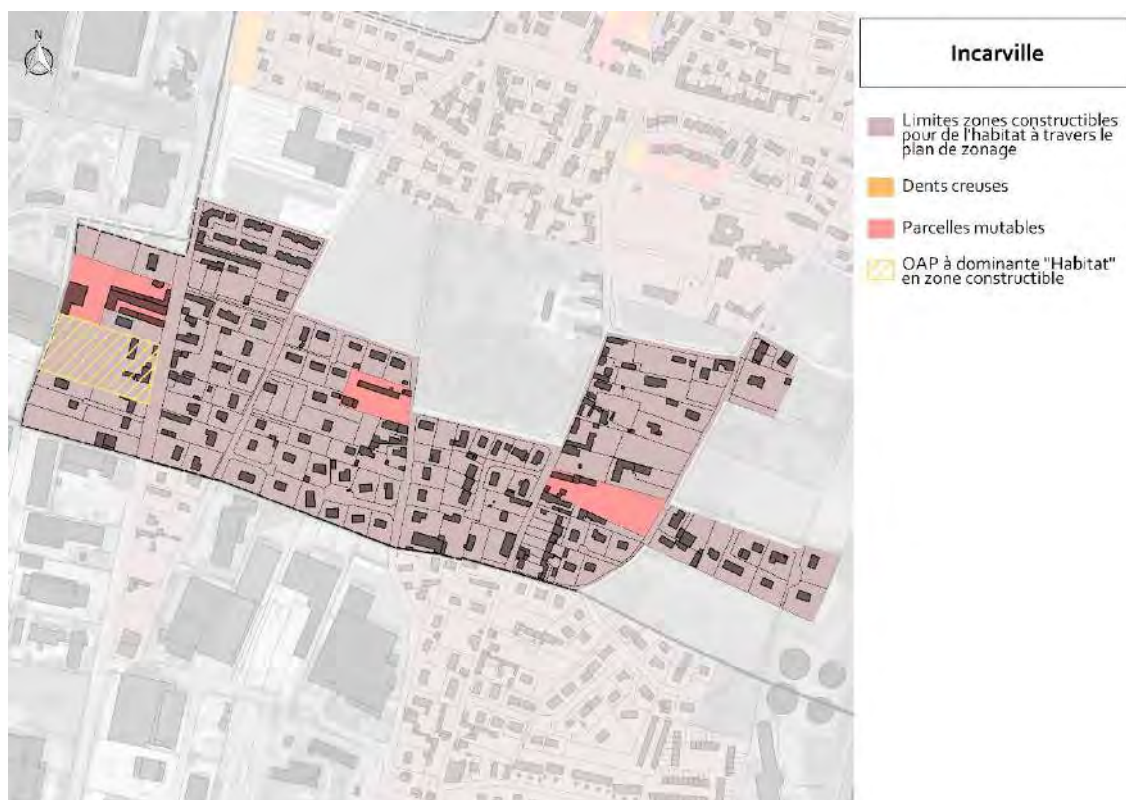
Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de La Haye-le-Comte – Source : AURBSE - Géostudio



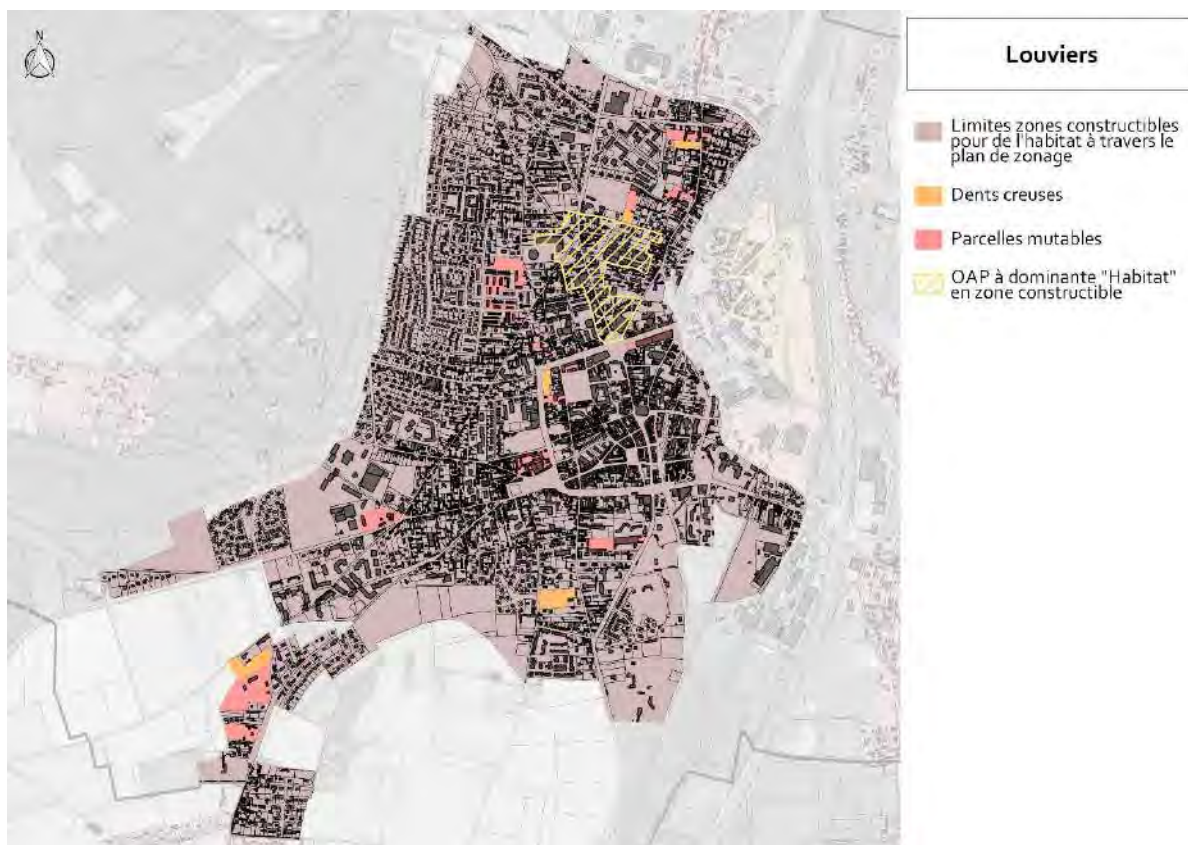
Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de La Haye-le-Comte (La Neuville) – Source : AURBSE - Géostudio



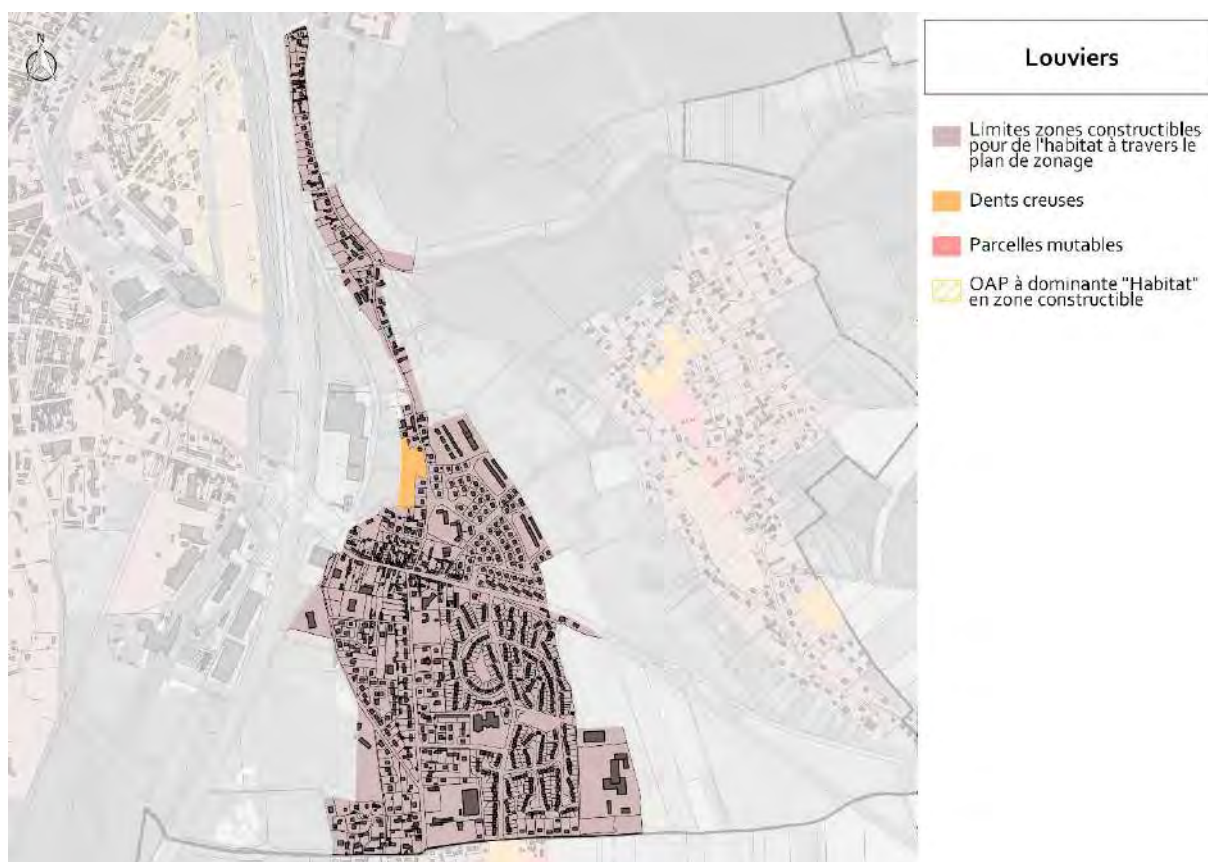
Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine d'Incarville (bourg nord) – Source : AURBSE - Géostudio



Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine d'Incarville (bourg sud) – Source : AURBSE - Géostudio



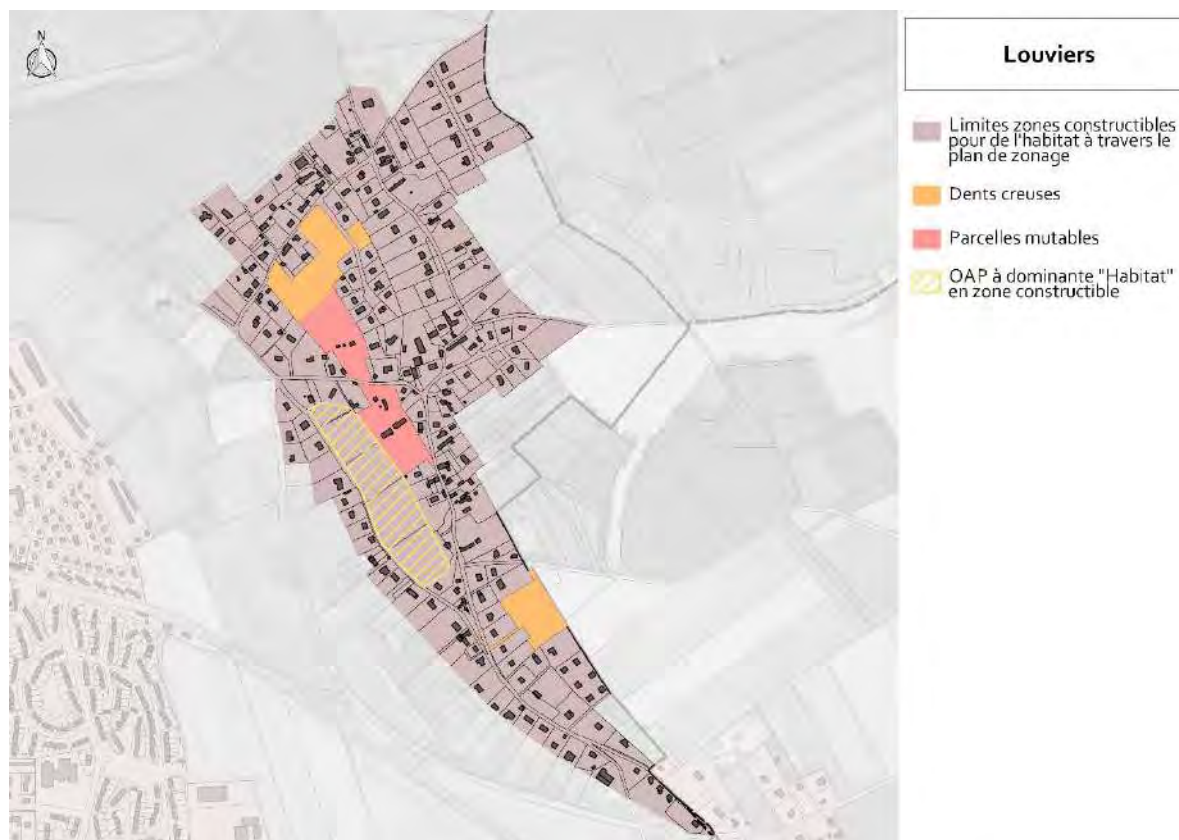
Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de Louviers – Source : AURBSE - Géostudio



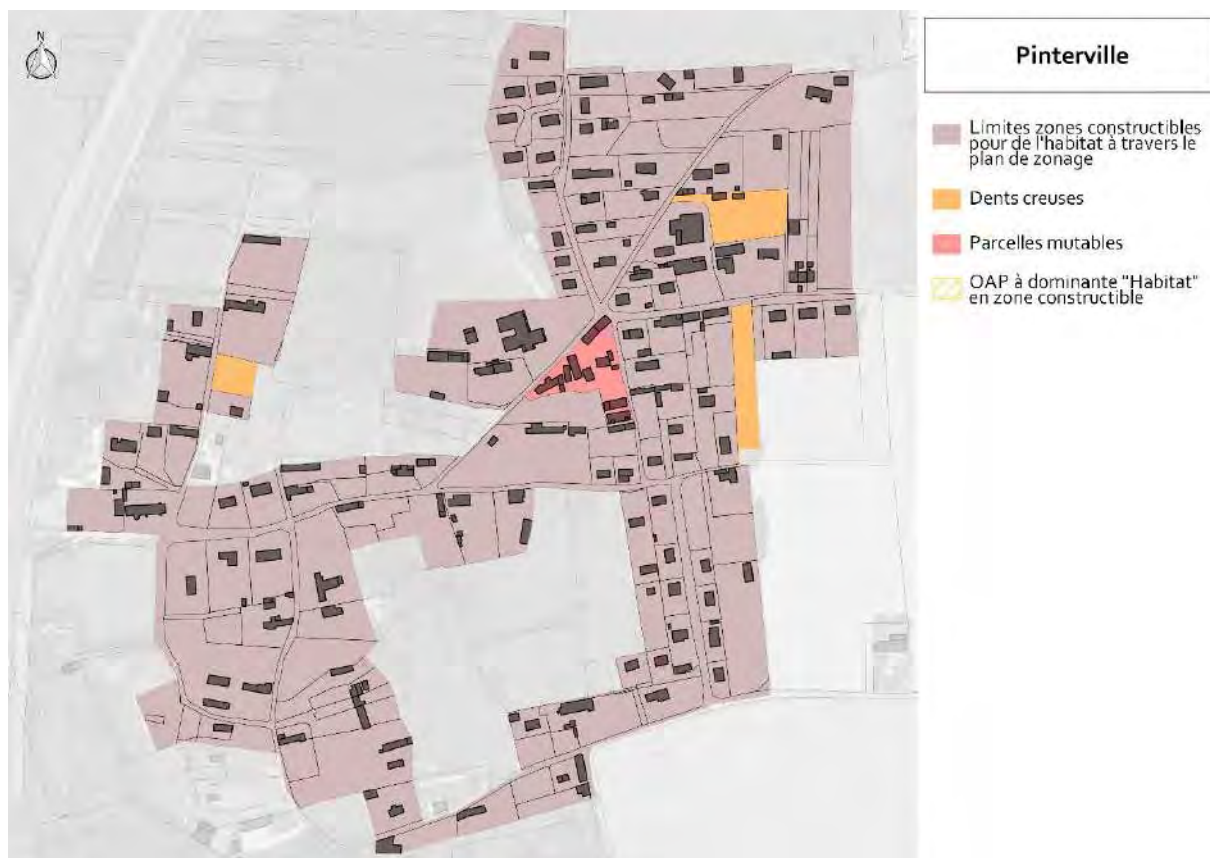
Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de Louviers (La Roquette) – Source : AURBSE - Géostudio



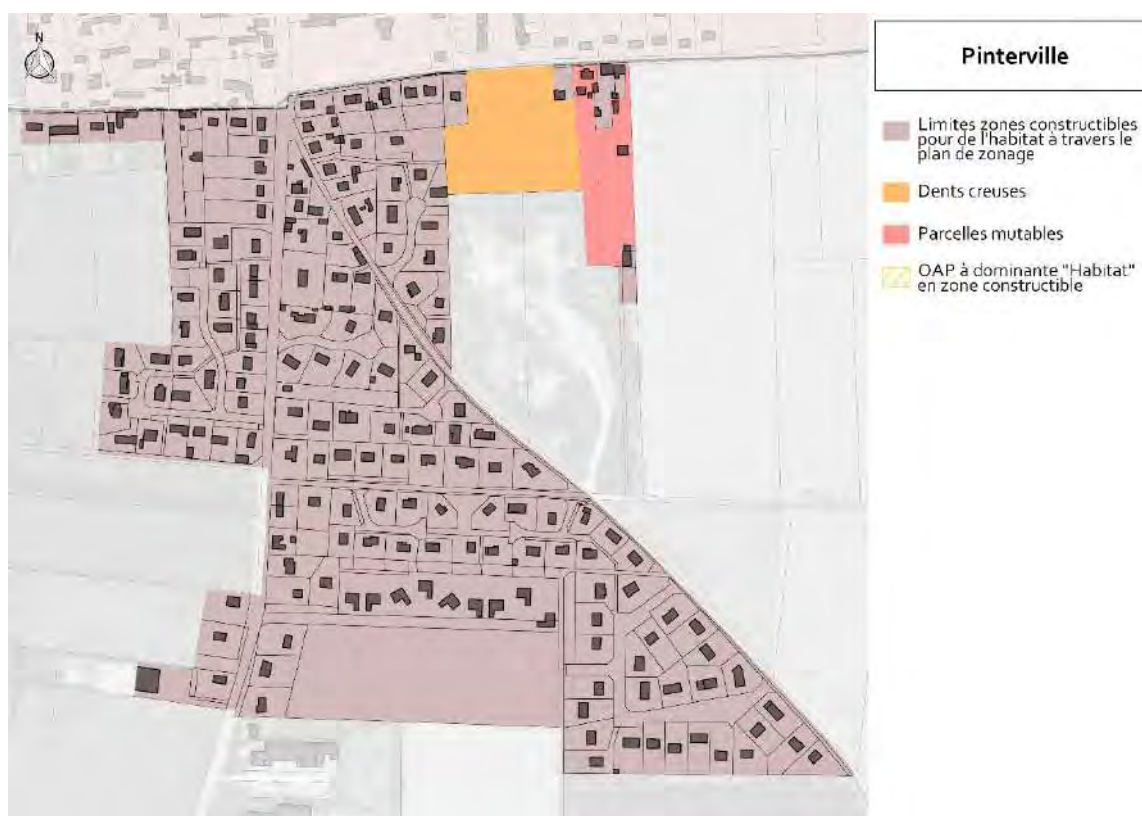
Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de Louviers (St Hildevert) – Source : AURBSE - Géostudio



Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de Louviers (Les Monts) – Source : AURBSE - Géostudio



Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de Pinterville (bourg) – Source : AURBSE - Géostudio



Recensement du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat (dents creuses et parcelles mutables) au sein de la zone urbaine de Pinterville (rue Aristide Briand) – Source : AURBSE - Géostudio

B Bilan

BILAN A L'ECHELLE DE L'AGGLOMERATION

Au total pour l'ensemble du territoire de l'Agglomération Seine-Eure, le foncier mobilisable au sein de la zone urbaine (109,4ha) représente une enveloppe d'environ **1650 logements constructibles**.

BILAN PAR CATEGORIES DE COMMUNES

L'estimation du nombre de logements constructibles au sein de la zone urbaine se répartit de la manière suivante :

- Pôle urbain central : environ 670 logements ;
- Pôles d'équilibre : environ 690 logements ;
- Villages : environ 290 logements.

Diagnostic socio-démographique

1 Démographie

1.1 La population : nombre, évolution et structure

A La population en nombre

PAR INFRA-TERRITOIRE

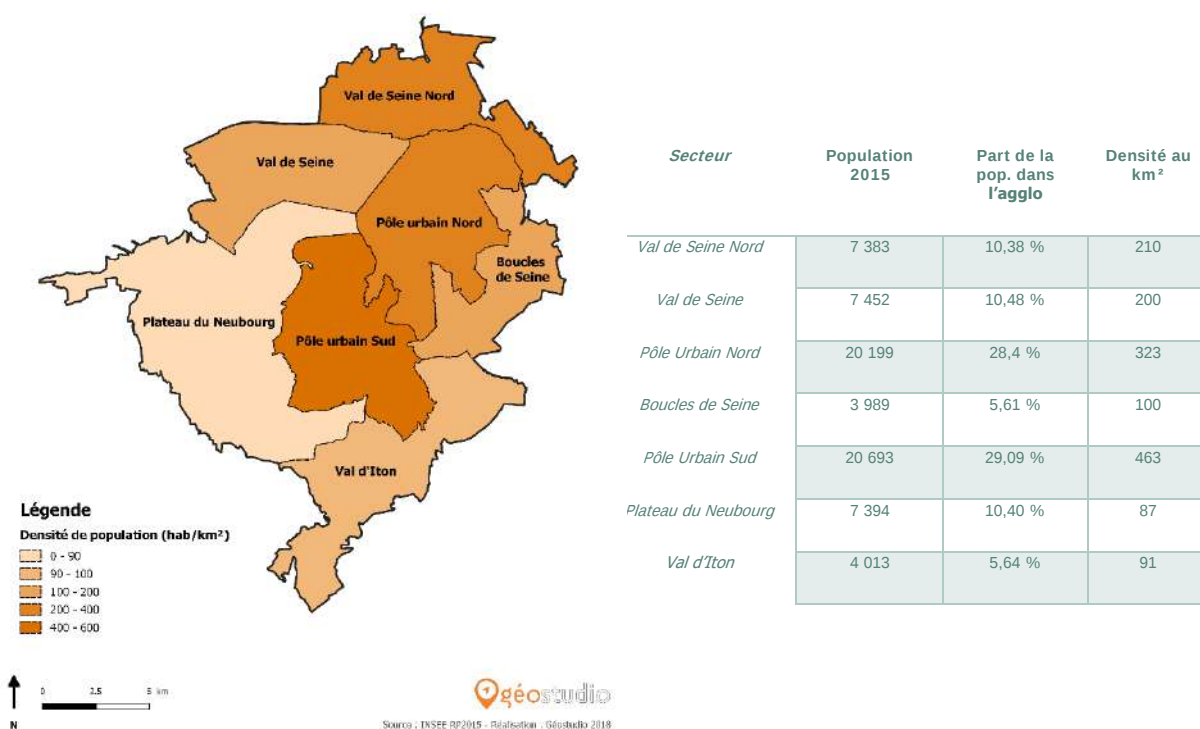
La Communauté d'Agglomération Seine-Eure comptait en 2015, 71 123 habitants¹, inégalement répartis entre les différents secteurs du territoire, les pôles urbains Nord et Sud regroupant à eux seuls près de 60% de la population de l'agglomération Seine-Eure.

Cette dichotomie se retrouve également dans les densités territoriales : l'agglomération a une moyenne de 204 hab. / km². Cette observation se traduit par la prédominance de communes rurales au sein de l'agglomération. En effet, les Pôles urbains Nord et Sud affichent des densités respectivement de 323 et 463 hab. / km², tandis que les secteurs ruraux, le Val d'Iton et le Plateau de Neubourg notamment concentrent respectivement 91 hab./km² et 87 hab./km².

En comparaison le département de l'Eure affiche une densité de 100 hab./km².

La population est clairement concentrée au niveau des deux pôles urbains (57,49% de la population de l'agglomération en 2015) qui constituent le cœur du territoire. Les secteurs du Val de Seine et du Val de Seine Nord sont les deuxièmes plus peuplés (11% chacun). Etant situés à proximité de l'autoroute, ces secteurs représentent un bon compromis pour les familles souhaitant s'installer sur de grandes parcelles avec jardin tout en restant proches à la fois des pôles urbains et d'un axe de circulation principal.

¹ INSEE RP2015

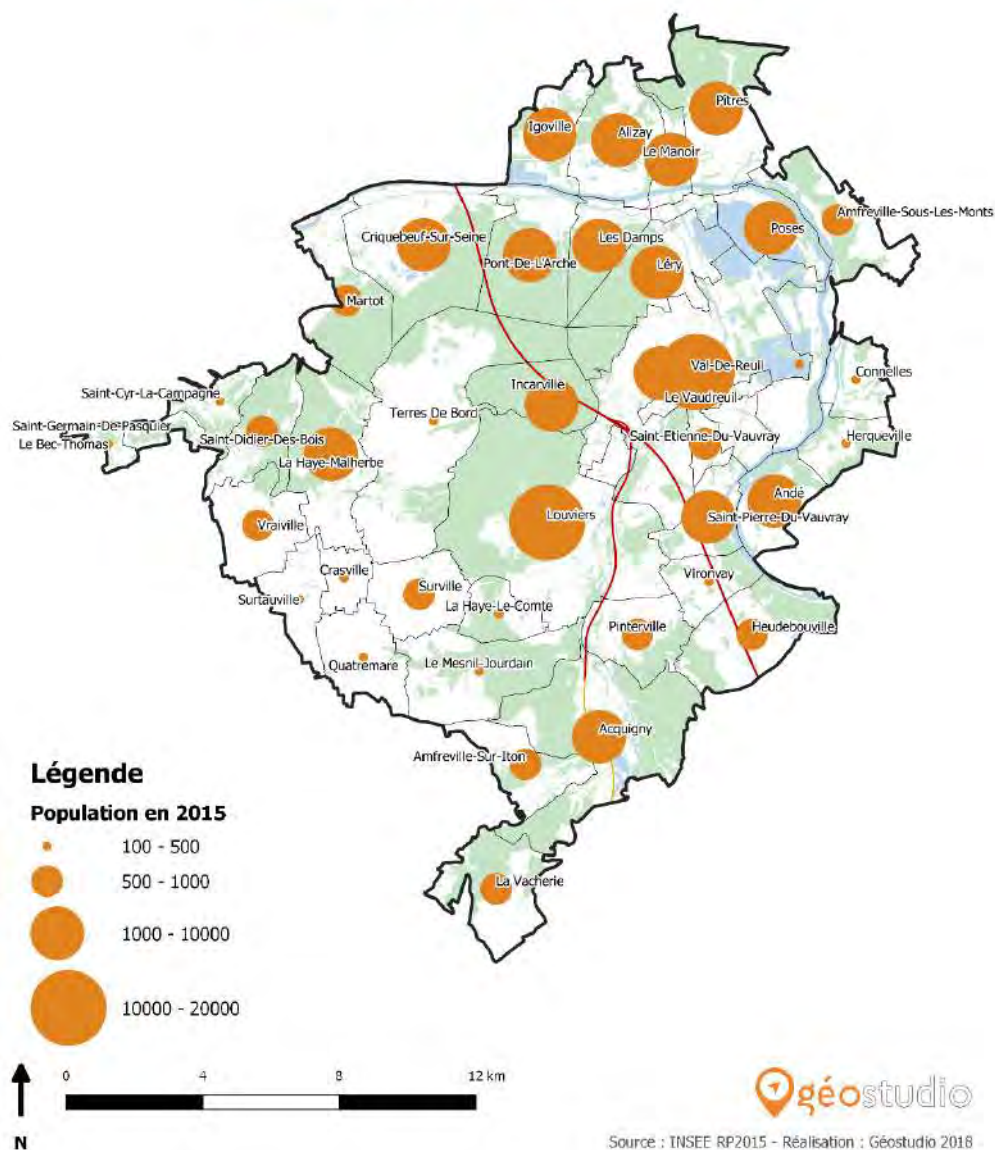
DENSITE DE POPULATION PAR INFRATERRITOIRES**Tableau 1 : Population de l'agglomération Seine-Eure (Source : INSEE RP2015)****PAR COMMUNES**

L'Agglo Seine-Eure affiche une population moyenne par commune de 1 778 habitants en 2015, mais avec de fortes disparités entre elles.

Les deux communes les plus peuplées du territoire, Louviers (18 410 habitants) et Val-de-Reuil (13 269 habitants) regroupent près de la moitié de la population de l'agglomération, représentant 25,9% et 18,7% des habitants.

A l'inverse, on retrouve dans le Plateau du Neubourg la commune la moins peuplée, Crasville, avec seulement 127 habitants. Les communes de ce secteur sont très rurales et peu ouvertes à l'urbanisation. Elles conservent ainsi une activité agricole qui caractérise fortement le territoire.

POPULATION PAR COMMUNES



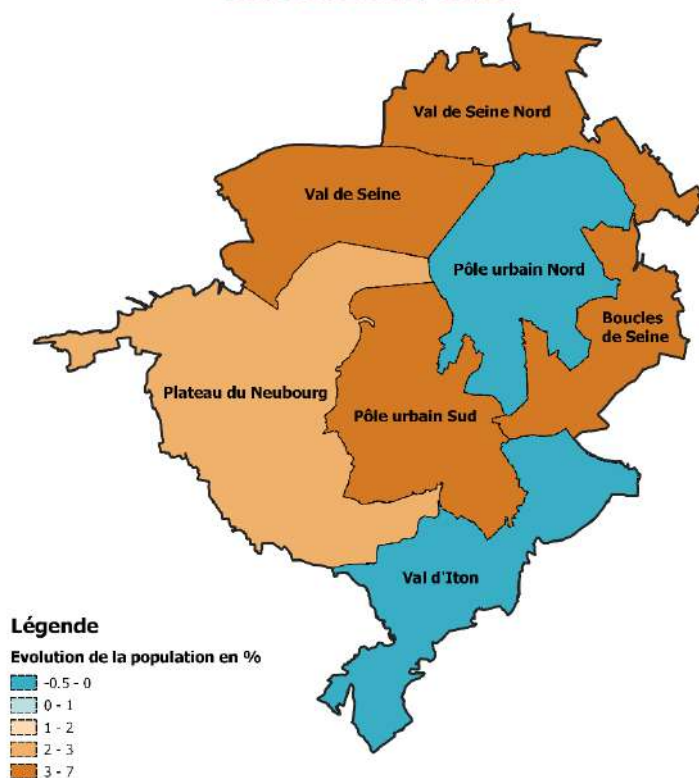
B Evolution de la population

EVOLUTION EN NOMBRE ET EN POURCENTAGE

L'agglomération a connu entre 2010 et 2015 une évolution de sa population moindre. En effet, en 2010, elle disposait de 69 415 habitants, contre 71 123 habitants en 2015, soit une augmentation de 1 708 habitants (+2,4%). En comparaison le département de l'Eure a évolué de +2.6% entre ces deux dates.

Cette évolution est très différenciée entre les secteurs et les communes du territoire :

EVOLUTION 2010-2015 DE LA POPULATION PAR INFRATERRITOIRES



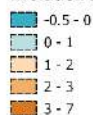
Secteur

Evolution 2010 - 2015

Val de Seine Nord	365	+4,94%
Val de Seine	323	+4,33%
Pôle Urbain Nord	-92	-0,46%
Boucles de Seine	243	6,09%
Pôle Urbain Sud	721	3,48%
Plateau du Neubourg	152	2,06%
Val d'Iton	-4	-0,10%

Légende

Evolution de la population en %



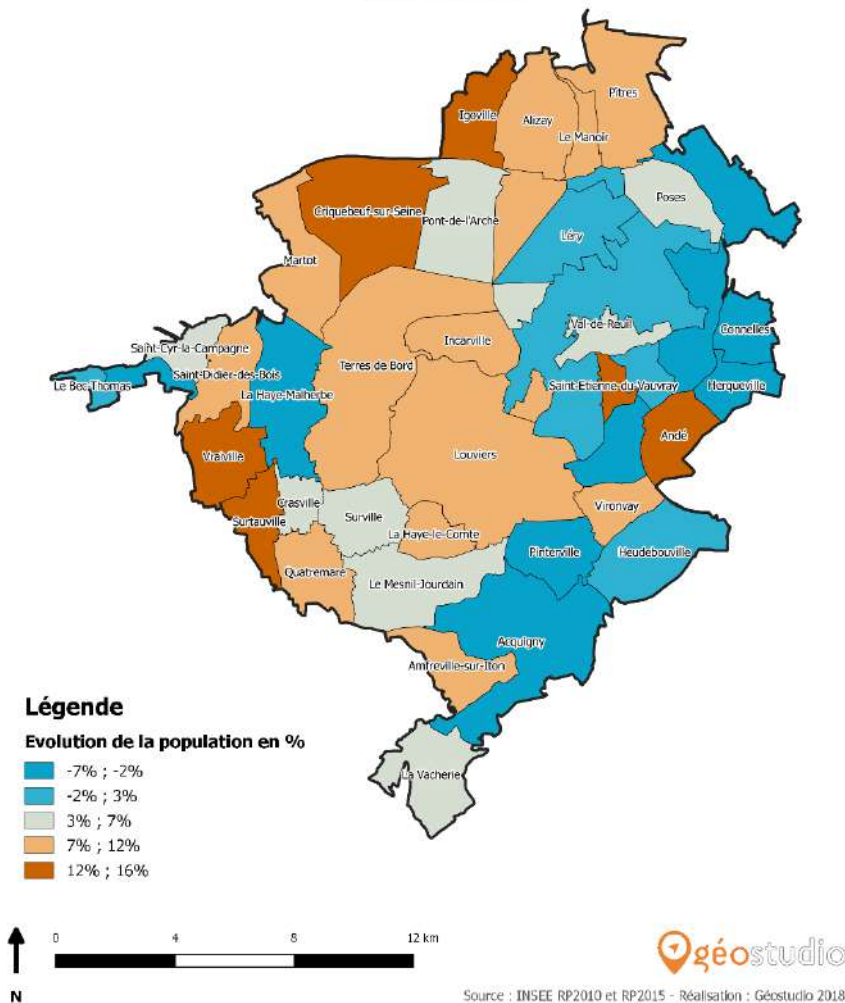
géostudio

Source : INSEE RP2015 - Réalisation : Géostudio 2018

Tableau 2 : Evolution de la population (Source : INSEE RP2010 et RP2015)

Les secteurs Val de Seine, Val de Seine Nord et Boucles de Seine ont connu l'augmentation de population la plus importante (respectivement +4,9%, +4,3% et +6%) entre 2010 et 2015. Les communes constituant ces infra-territoires s'avèrent plus à même de capter les familles nouvellement installées sur l'agglomération, du fait de la proximité de Rouen et des principales infrastructures de transport (autoroutes, voies ferrées). Les parcelles y sont par ailleurs généralement plus grandes que dans les pôles urbains et l'offre d'équipements et services de proximité reste intéressante par rapport aux secteurs plus ruraux du territoire. Ainsi, le Pôle Urbain Nord et le Val d'Iton ont perdu respectivement 0,5% et 0,1% de leur population sur cette période.

EVOLUTION 2010-2015 DE LA POPULATION PAR COMMUNES



L'analyse de l'évolution de la population par commune permet d'identifier d'autres disparités, comme par exemple le fait que le secteur des Boucles de Seine, qui a gagné en population entre 2010 et 2015, comprend malgré tout une majorité de communes dont la population a reculé sur cette période (Saint-Pierre-du-Vauvray, Porte-de-Seine, Connelles, Herqueville et Amfreville-sous-les-Monts). La croissance démographique globale mesurée sur cet infra-territoire s'explique par le fait qu'à l'inverse les communes d'Andé et de Saint-Etienne-du-Vauvray sont parmi celles qui ont le plus gagné en habitants. Ces communes ont vu leur population augmenter respectivement de 12,7% et 16,4% entre 2010 et 2015. En corrélation avec cette observation, on peut constater que de nouveaux logements ont été construits dans le centre-bourg de Saint-Etienne-du-Vauvray entre 2000 et 2015 (*cf. partie sur l'évolution bâtie*).

Concernant les pertes d'habitants, celles-ci restent toutefois à relativiser car finalement peu importantes. La plus grosse diminution concerne la commune d'Amfreville-sous-les-Monts qui a perdu 34 habitants entre 2010 et 2015, soit une baisse de 6,7%.

L'évolution démographique du territoire correspond à un taux de croissance modéré de +0,5% par an entre 2010 et 2015. Cette évolution est en progression par rapport à la période précédente (1999-2010) où elle était de 0,3%. L'Agglo Seine-Eure connaît une croissance démographique équivalente à la moyenne départementale (+0,5% en moyenne par an dans l'Eure). En comparaison cette croissance est nettement supérieure à celle du département voisin de la Seine-Maritime (+0,1% en moyenne par an).

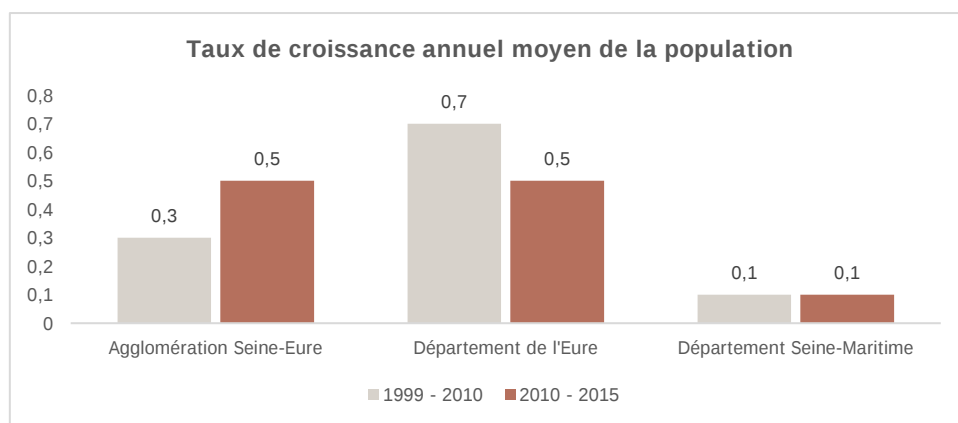


Figure 30 : Taux de croissance annuel moyen de la population (Source : INSEE RP1999 à 2015)

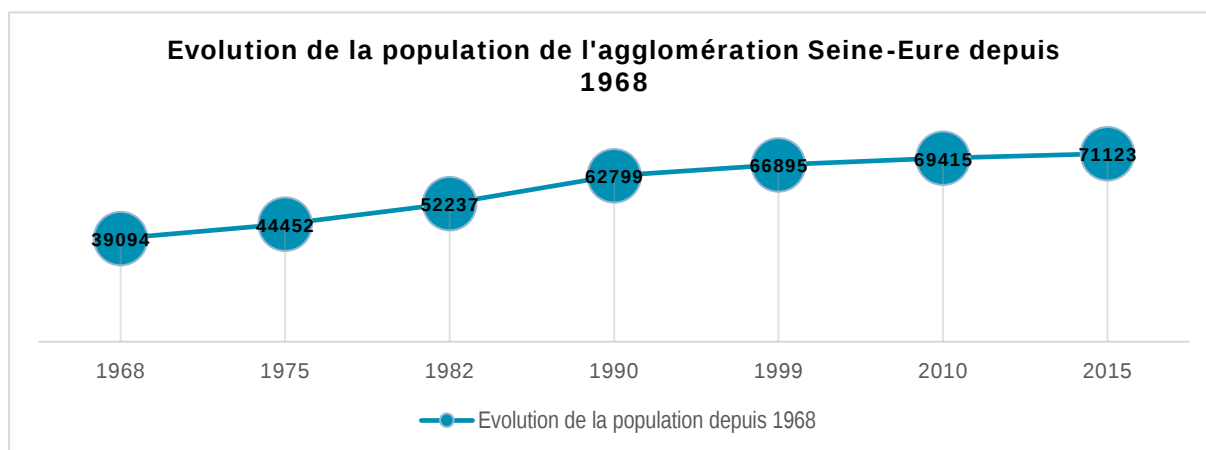


Figure 31 : Evolution de la population depuis 1968 (Source : INSEE RP1967 à RP2015)

EVOLUTION DE LA POPULATION DE L'AGGLOMERATION DEPUIS 1968

Si on observe l'évolution de la population du territoire sur une plus longue durée, celle-ci est passée de 37 959 habitants en 1968 à 71 123 habitants en 2015, soit une hausse de près de 33 154 habitants sur presque 50 ans (+43%)

En évolution annuelle, cette évolution correspond à une hausse d'environ 1,3%.

La population de l'agglomération a connu une évolution très marquée durant les décennies 1970 et 1980 (+23 705 habitants entre 1968 et 1990, soit un taux d'évolution annuel moyen de 0,4%). Depuis, la croissance démographique s'est ralentie, avec +8 324 habitants entre 1990 et 2015 (soit +11,7%).

	Evolution 1968-2015		Evolution annuelle	
<i>Val de Seine Nord</i>	2187	29,62%	47	0,73
<i>Val de Seine</i>	2685	36,03%	57	0,94
<i>Pôle Urbain Nord</i>	16159	84,93%	344	4,02
<i>Boucles de Seine</i>	1494	28,95%	32	0,71
<i>Pôle Urbain Sud</i>	4294	20,75%	91	0,49
<i>Plateau du Neubourg</i>	3176	42,95%	68	1,18
<i>Val d'Iton</i>	2034	50,69%	43	1,48

Tableau 3 : Evolution de la population par secteurs depuis 1968 (Source : INSEE RP1967 à 2015)

Ce rééquilibrage s'est fait au détriment du Pôle Urbain Sud. Si cet infra-territoire constitue toujours le pôle principal de l'agglomération en termes de population, sa part s'est fortement réduite, passant de 42% de la population intercommunale en 1968 à 29% en 2015. Il est désormais rattrapé par le Pôle Urbain Nord qui regroupe 27% de la population en 2015.

COMPOSANTES DE L'EVOLUTION

En étudiant cette évolution de population sur la dernière décennie (2010-2015), on constate deux tendances principales :

- Des soldes migratoires et naturels positifs. Ce sont principalement les communes du Val de Seine et du Val de Seine Nord qui sont concernées, traduisant un attrait et une stabilité des familles pour ces territoires qui sont situés à proximité de la métropole rouennaise et qui sont traversées par les grandes infrastructures de transport.
- Un solde naturel positif mais un solde migratoire négatif. Ce second cas concerne en grande partie les communes situées dans la partie est du territoire, ainsi que quelques communes du Plateau du Neubourg. Ce solde migratoire négatif peut s'expliquer par la présence de familles dont les enfants partent étudier ou travailler en dehors de l'agglomération.

Seules deux communes présentent un solde migratoire positif et un solde naturel négatif, il s'agit de Martot et de Vironvay. Cette évolution signifie que ces communes parviennent à attirer de nouveaux habitants, tout en étant concernées par un nombre de décès plus important que le nombre de naissances. La commune de Saint-Germain-de-Pasquier affiche

quant à elle des soldes migratoires et naturels négatifs, à hauteur de -0,4% pour chacun entre 2010 et 2015.

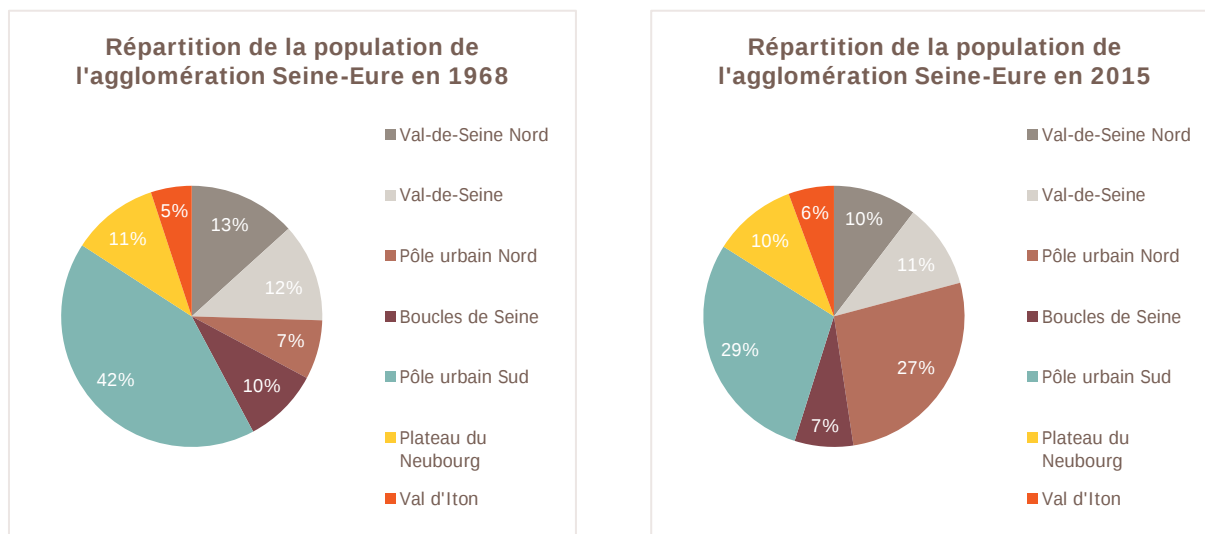


Figure 32 : Répartition de la population de l'agglomération en 1968 et en 2015 (Source : INSEE RP1967 et RP2015)

C Structure de la population

La répartition de la population de l'agglomération par tranches d'âges est assez similaire dans sa structure à celle du département de l'Eure.

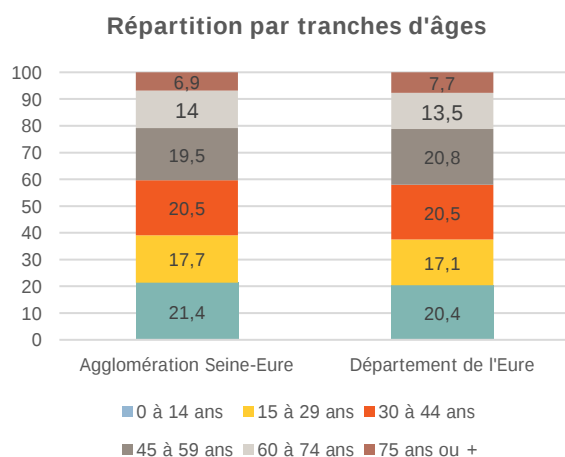


Figure 33 : Répartition de la population par tranches d'âges en 2015 (Source : INSEE, RP2015)

Au sein de l'intercommunalité, on constate une prédominance des enfants âgés de 0 à 14 ans (21,4%), ainsi que de la part des 30-44 ans (20,5%), ce qui démontre l'attractivité du territoire pour les familles. L'Agglo Seine-Eure peut être perçu comme un territoire attractif pour les familles venant s'installer en « campagne urbaine », c'est-à-dire à proximité de villes comme Louviers ou Val-de-Reuil, tout en étant à distance raisonnable de la métropole rouennaise et de ses services et en offrant un cadre de vie de qualité, entre grands logements, espaces de jardin, calme et proximité des espaces de nature.

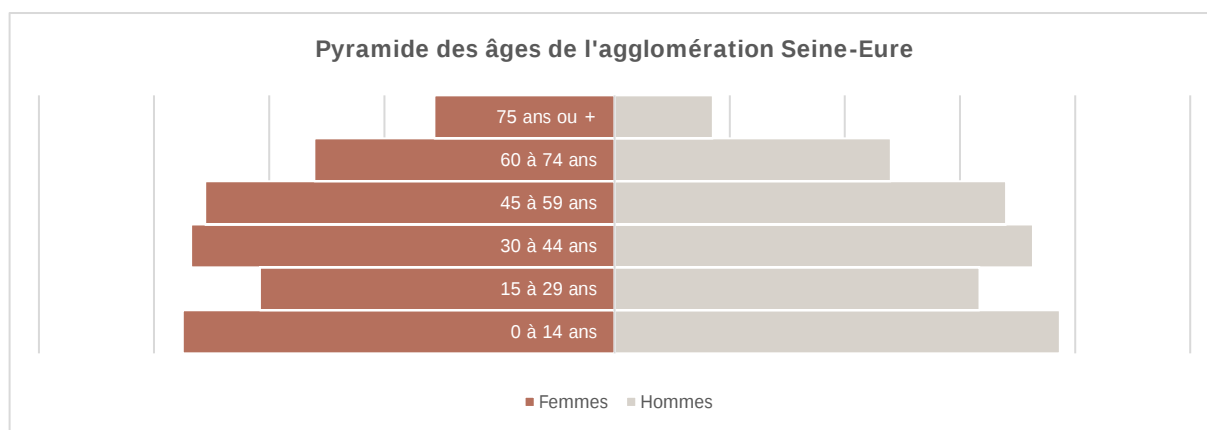


Figure 34 : Pyramide des âges de l'agglomération en 2015 (Source : INSEE RP2015)

La structure de la pyramide des âges montre une population essentiellement composée de familles avec une majorité des tranches d'âges allant de 30 à 44 ans et de 45 à 59 ans.

Pour l'heure la base jeune de la pyramide est large. Cependant, un léger creux se mesure au niveau des personnes âgées de 15 à 29 ans laissant supposer le départ pour d'autres territoires des étudiants et jeunes actifs. La force de l'agglomération est donc de parvenir à attirer des familles pour éviter une baisse démographique via un maintien de la natalité et conserver ainsi une population jeune.

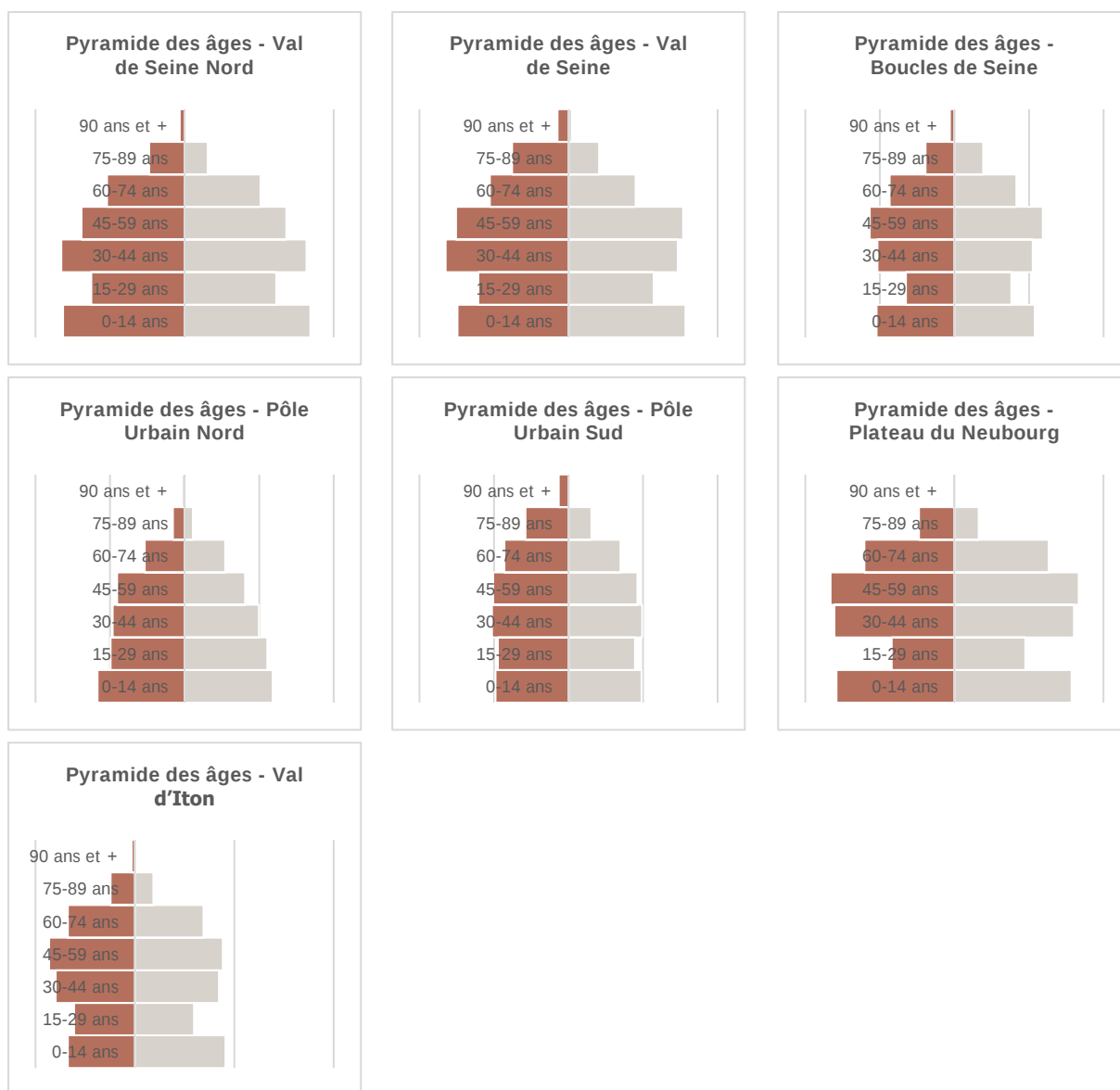
En termes de sex-ratio, il apparaît que les femmes représentent 51,3% de la population.

Cette différence est particulièrement marquée au niveau des tranches d'âges les plus élevées, où presque 12% de la population est représentée par des femmes de 60 ans et plus, alors que les mêmes tranches d'âges chez les hommes ne représentent que 9% de la population.

Sur les tranches d'âges de moins de 60 ans, on observe un parfait équilibre entre hommes et femmes.

La répartition des âges est très différenciée selon les secteurs géographiques du territoire :

- ▣ D'un côté se démarquent les deux secteurs de pôles urbains, lesquels présentent des pyramides des âges avec des structures assez triangulaires, significatives d'une population assez jeune et qui possède encore une réelle dynamique démographique ;
- ▣ Les autres secteurs du territoire ont tous des pyramides de type « familiale », présentant avec un réel creux au niveau des 15 à 29 ans et des populations encore marquées par une forte représentation des jeunes, mais qui laissent aussi présager une baisse du dynamisme démographique pour les années à venir.



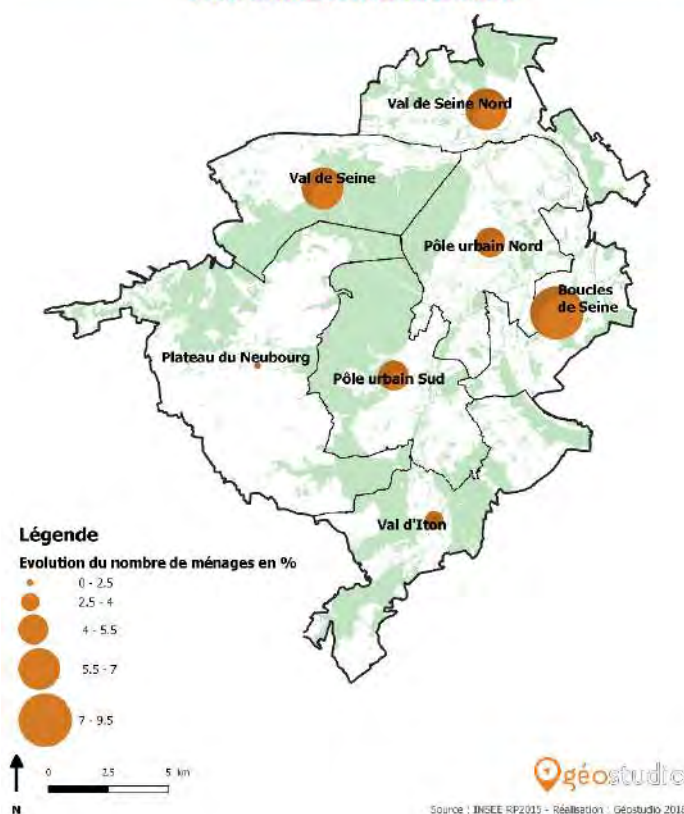
A retenir :

- ▣ Une répartition de la population très différenciée, avec de fortes densités au droit des pôles urbains, notamment du Pôle Urbain Sud ;
- ▣ 2 grands pôles de population qui regroupe un peu moins de la moitié des habitants du territoire : Louviers et Val de Reuil ;
- ▣ Hormis ces pôles, des populations plus nombreuses au Nord qu'au Sud ;
- ▣ Une évolution récente de la population assez stagnante, avec cependant dans le détail des évolutions positives sur les pourtours Nord et Ouest, mais des baisses au centre et au sud du territoire ;
- ▣ Un solde naturel global positif, contrebalancé par un solde migratoire négatif, notamment au droit des deux grandes communes de l'agglomération ;
- ▣ Une structure de population par tranches d'âges encore dynamique mais très différenciée selon les secteurs.

1.2 Les caractéristiques des ménages et des habitants

L'Agglo Seine-Eure comptait au global 28 210 ménages en 2015, pour une population des ménages de 71 123 habitants.

EVOLUTION 2010-2015 DU NOMBRE DE MENAGES PAR INFRATERritoires



Le nombre de ménages a augmenté de 4,5% depuis 2010 (+1 268 ménages entre 2010 et 2015), avec de fortes disparités entre infraterritoires.

Cette augmentation est principalement marquée dans les secteurs de Val de Seine Nord (+5,94%), Val de Seine (5,77%) et Boucles de Seine (8,39%). Ces secteurs situés le long de la Seine sont traversés par l'autoroute A13 qui confère une bonne mobilité vers Rouen et Paris.

En termes de quantité, le plus gros gain de ménages est à attribuer au Pôle Urbain Sud qui a capté 367 nouveaux ménages entre 2010 et 2015. A l'inverse, les secteurs ayant le moins évolué en termes de nombre de ménages sont le Plateau du Neubourg et le Val d'Iton qui n'ont respectivement gagné que 61 et 64 ménages en 5

ans. Ces deux infra-territoires sont très ruraux et sont moins concernés par les projets d'urbanisation nouvelle. Il est question de secteurs géographiques plus à même d'attirer avant tout des ménages déjà installés ou travaillant déjà sur l'agglomération.

En comparaison, l'évolution du nombre de ménages du département de l'Eure est la même que celle de l'agglomération entre 2010 et 2015 (11 118 ménages supplémentaires).

Ces évolutions sont contrastées sur l'ensemble du territoire :

En nombre, les évolutions de Louviers et Val-de-Reuil sont les plus importantes (+335 et +224 ménages).

Les communes de Saint-Pierre-du-Vauvray et de Saint-Cyr-la-Campagne ont connu une évolution négative de leur nombre de ménages en 5 ans (respectivement -4 et -10 ménages).

Ces pertes peuvent s'expliquer par le fait que ces communes ne présentent aucun équipement ni service.

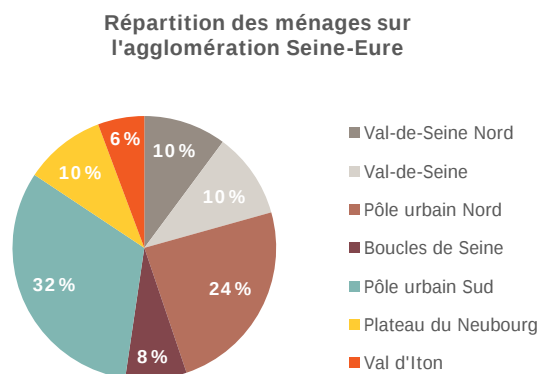


Figure 35 : Répartition du nombre de ménages par secteurs (Source : INSEE RP2015)

A Les ménages de l'agglomération par type

La répartition par type de ménages est très similaire entre l'Agglo Seine-Eure et le département de l'Eure.

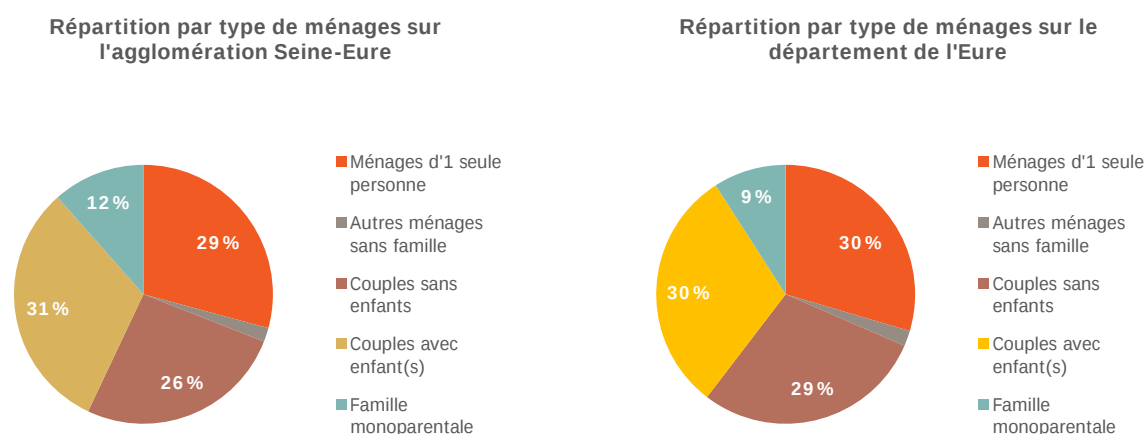


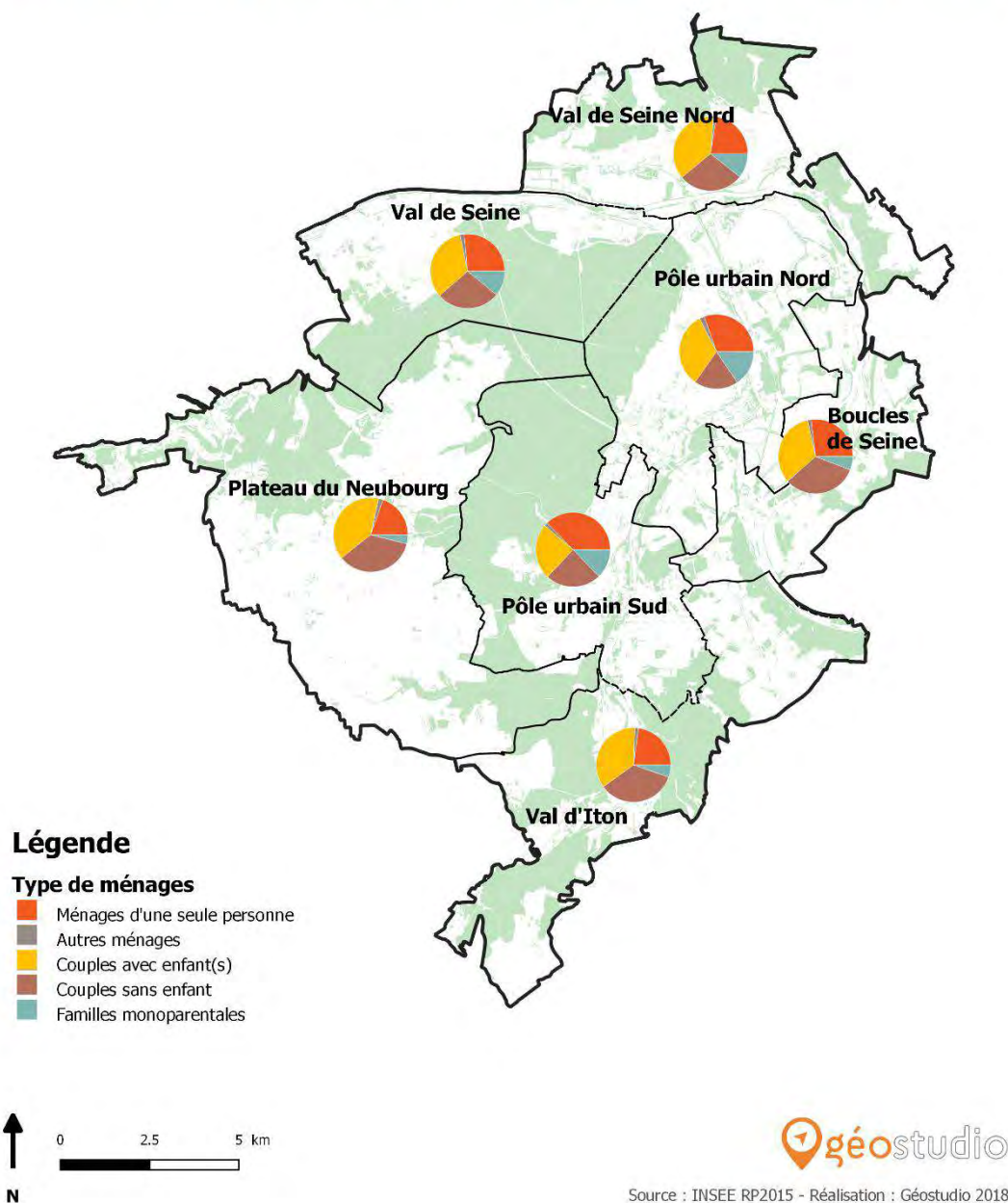
Figure 36 : Typologie des ménages de l'agglomération et du département (Source : INSEE RP2015)

Les deux territoires affichent une part de ménages de type familial quasi identique : 69% pour l'agglomération et 68% pour le département de l'Eure.

Il faut cependant noter pour l'agglomération que pour ces ménages familiaux la part des familles monoparentales est plus forte (12% contre 9% pour le département).

Ces indicateurs sont à mettre en lien avec l'âge moyen de la personne de référence des ménages et donc de l'avancée dans l'histoire familiale.

TYPOLOGIE DES MENAGES PAR SECTEURS EN 2015

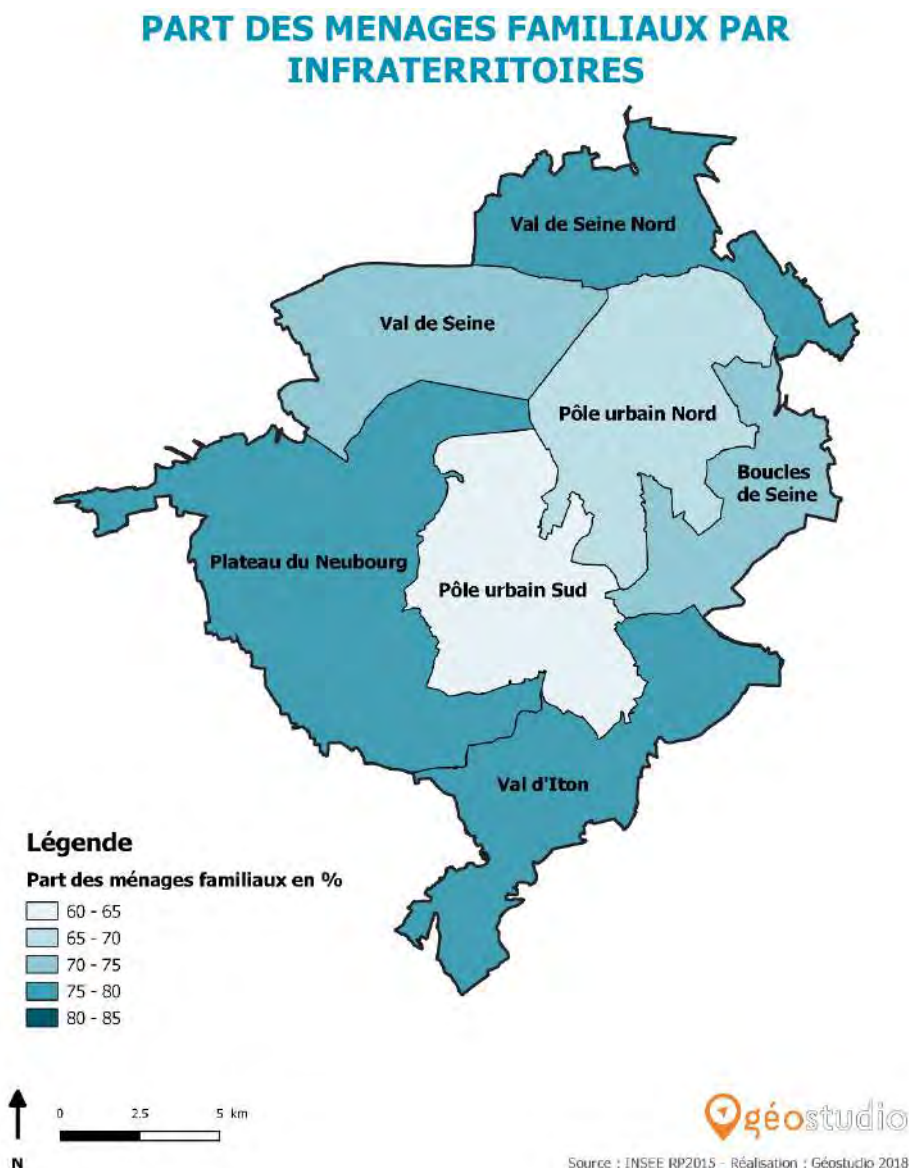


Les personnes de référence des ménages de l'agglomération ont une moyenne d'âges plus jeune que le département de l'Eure et se trouve donc encore dans la typologie famille avec enfant(s). Le département présentant une structure légèrement plus âgée possède une part de famille sans enfant plus forte, les enfants ayant déjà quitté la structure familiale.

Au niveau des infraterritoires, on observe une forte représentation des ménages composés d'une personne (37% pour le Pôle Urbain Sud, 30% pour le Pôle Urbain Nord), ce qui peut traduire une présence assez importante de personnes âgées sur le territoire et plus particulièrement sur les zones urbaines, là où se concentrent les commerces, services et équipements faciles d'accès.

Le Plateau du Neubourg, le Val d'Iton et le Val de Seine Nord sont les secteurs qui affichent les plus grosses parts de ménages de type familiaux (79%, 76% et 76%). Les communes de ces territoires peu urbanisés permettent à ce type de ménage de disposer d'espaces de vie plus importants, souvent composés d'une maison individuelle et d'un jardin.

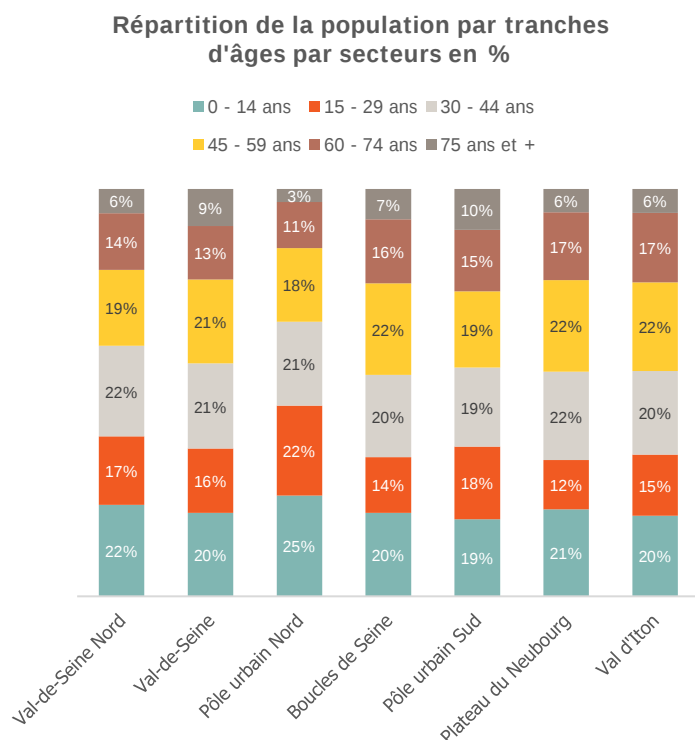
En revanche, les ménages sans enfant représentent entre 28 et 35% des ménages sur ces secteurs, signe aussi d'un certain vieillissement de la population.



Globalement, on constate que plus un secteur est urbain, plus il y a une mixité des types de ménages, notamment personne seule, couple avec enfant, famille monoparentale. Dans les secteurs plus ruraux, la part des ménages familiaux est majoritaire, notamment en raison du cadre de vie mais également des prix du foncier et des logements proposés. Les ménages familiaux sont aussi souvent plus mobiles que les personnes âgées, et se déplacent plus facilement en voiture, ce qui leur permet de parcourir davantage de kilomètres et donc d'habiter dans ces territoires ruraux.

Concernant les tranches d'âges par infraterritoires, on peut constater des différences plus grandes au niveau de la répartition des personnes de référence des ménages par tranches d'âges.

Le graphique suivant montre que le Pôle Urbain Nord a une représentation des personnes de référence des ménages relativement jeunes, avec 25% des 0-14 ans et 22% des 15-29 ans. Ce chiffre peut être mis en relation avec l'offre d'emploi de ce secteur, qui attire les jeunes de moins de 30 ans, mais également avec une plus forte proportion de familles monoparentales qui s'installent dans les villes centres.



Sur les autres secteurs de l'agglomération, on observe plutôt une prédominance des 30-44 ans voire des 45-59 ans d'âge moyen pour les personnes de référence.

Bien que l'agglomération soit caractérisée par une population relativement jeune, un vieillissement de la population n'est pas à exclure dans les années à venir. L'arrivée de nouvelles familles dont les enfants peuvent ensuite partir pour aller étudier ailleurs est un phénomène qui peut contribuer au vieillissement global de la population.

Figure 37 : Répartition de la population par tranches d'âges par secteurs (Source : INSEE RP2015)

B Les ménages de l'agglomération par taille

La taille moyenne des ménages de l'agglomération et de ceux du département sont identiques : 2,4 personnes par ménage en 2015.

Cette moyenne a très légèrement baissé depuis 2010, où elle était de 2,5 personnes par ménage. Ce phénomène est ainsi appelé « desserrement des ménages » et se constate de manière générale à l'échelle du territoire national.

Le desserrement des ménages se constate ainsi sur l'ensemble des secteurs de l'agglomération, bien que le Val de Seine Nord enregistre un très faible desserrement (2,58 en 2010 et 2,54 en 2015). Cela s'explique par le fait que ce secteur soit occupé par des familles comprenant au moins 1 enfant comme cela a été expliqué plus haut, venant ainsi stabiliser la taille moyenne des ménages.

	Taille moyenne des ménages en 2010	Taille moyenne des ménages en 2015
Val-de-Seine Nord	2,58	2,54
Val-de-Seine	2,53	2,45
Pôle Urbain Nord	2,60	2,47
Boucles de Seine	2,47	2,39
Pôle Urbain Sud	2,45	2,38
Plateau du Neubourg	2,65	2,55
Val d'Iton	2,62	2,54
Agglo Seine-Eure	2,55	2,47

Val-de-Seine Nord	2,58	2,54
Val-de-Seine	2,53	2,45
Pôle Urbain Nord	2,60	2,47
Boucles de Seine	2,47	2,39
Pôle Urbain Sud	2,45	2,38
Plateau du Neubourg	2,65	2,55
Val d'Iton	2,62	2,54
Agglo Seine-Eure	2,55	2,47

TAILLE MOYENNE DES MENAGES PAR COMMUNES

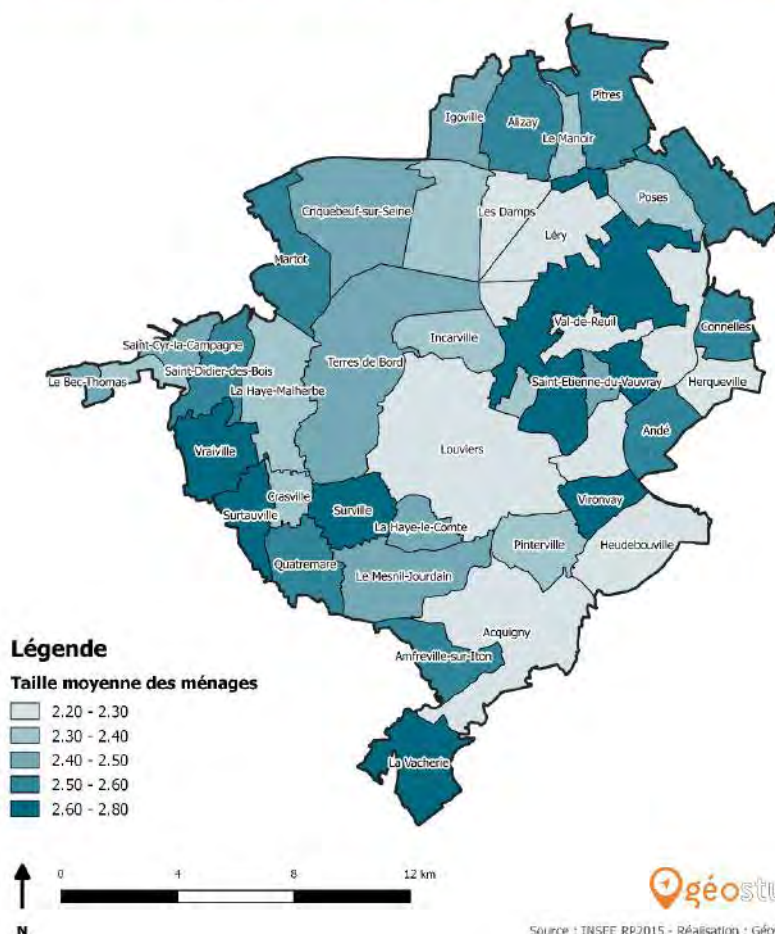


Tableau 4 : Taille moyenne de ménages de l'agglomération en 2010 et 2015 (Source : INSEE RP2010 et RP2015)

C Catégories socio-professionnelles des ménages

En prenant en considération les catégories socio-professionnelles des personnes de référence des ménages, on voit nettement prédominer les catégories des retraités (26,3%, contre 27,5% pour le Département de l'Eure) et des ouvriers (18,6%, contre 17,2% pour le Département). La part de retraités est assez paradoxale quand on sait que l'agglomération présente une population plutôt jeune.

CSP	Nombres	Pourcentage
Agriculteurs exploitants	162	0,3 %
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	1 609	2,9 %
Cadres et professions intellectuelles supérieures	3 704	6,6 %
Professions intermédiaires	8 424	15,1 %
Employés	8 626	15,5 %
Ouvriers	10 398	18,6 %
Retraités	13 539	26,3 %
Autres personnes sans activité professionnelle	9 335	16,7 %

Tableau 5 : Catégories socio-professionnelles de ménages de

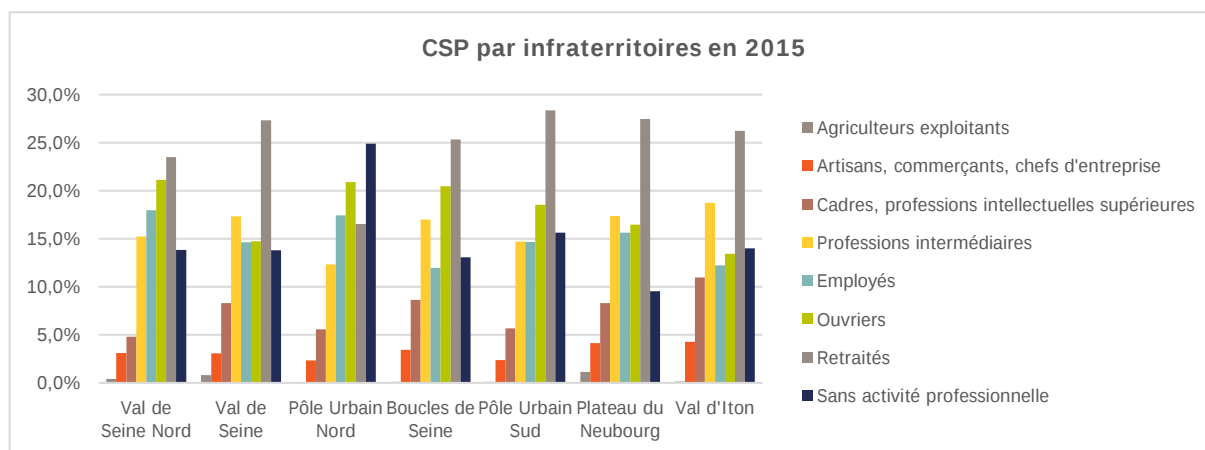
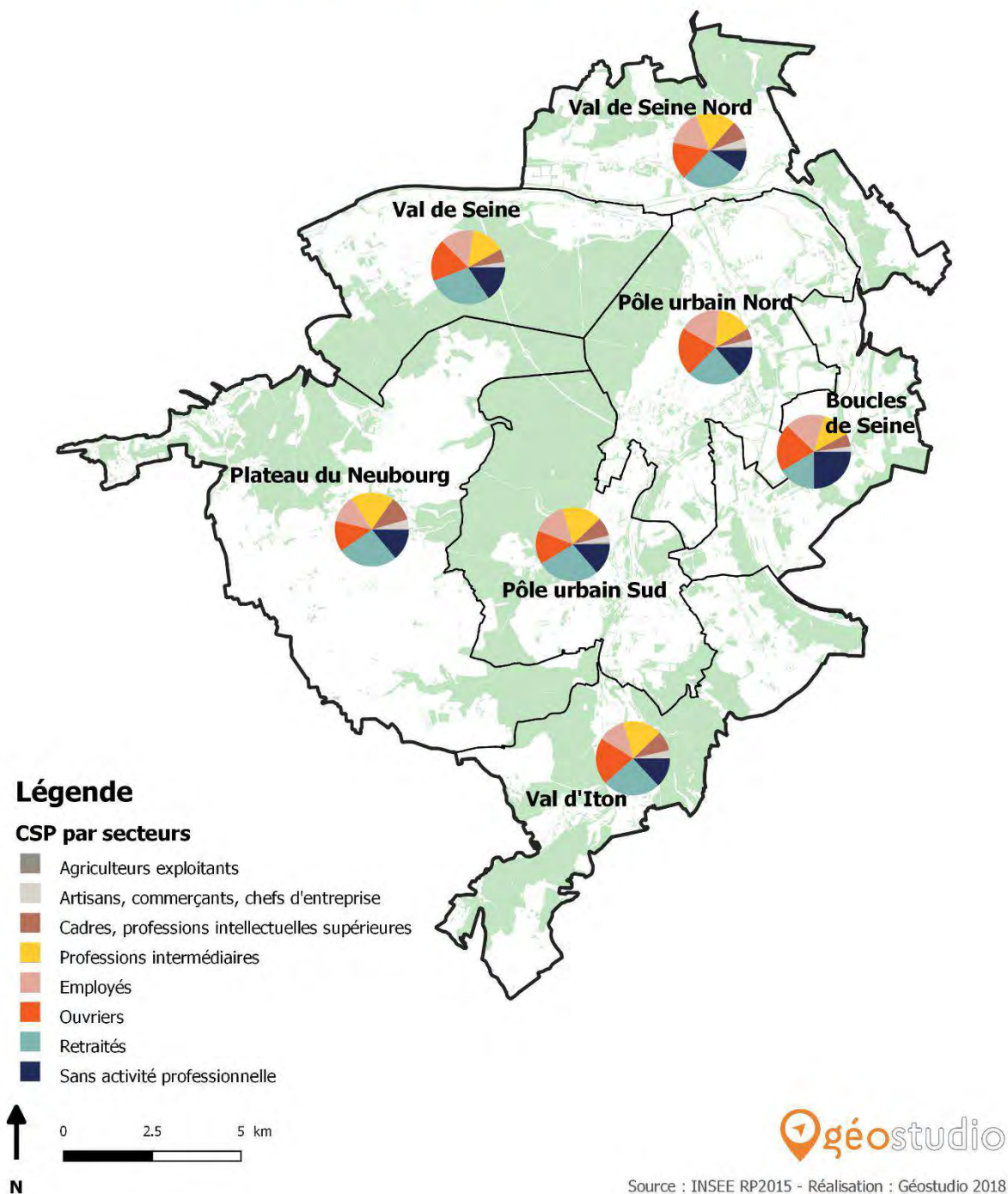


Figure 38 : Répartition des CSP par secteurs en 2015 (Source : INSEE RP2015)

En analysant plus finement les résultats par infra-territoire, on peut voir apparaître plusieurs groupes :

- ▣ Le Pôle Urbain Nord est marquée par une forte représentation des personnes sans activité professionnelle (24,9%). Il s'agit ici de personnes au chômage habitant ou venant s'installer dans le bassin d'emploi du territoire pour y trouver du travail.
- ▣ Le Val de Seine Nord, le Pôle Urbain Nord et le Plateau du Neubourg affichent une forte représentation des employés (18%, 17,4% et 15,6%).
- ▣ Le Val de Seine, les Boucles de Seine, le Pôle Urbain Sud, le Plateau du Neubourg et le Val d'Iton ont une part importante de retraités (presque 30%), illustrant un vieillissement global de la population à l'échelle de l'agglomération.

CSP PAR INFRATERRITOIRES



1.3 Revenu des ménages

Le revenu fiscal moyen de l'agglomération en 2015 est de 20 063 € pour 27 256 ménages soit 54,1% des ménages de l'agglomération. En comparaison, le revenu fiscal moyen du département de l'Eure est de 20 554 €, ce qui signifie que 55,7% des ménages sont imposés. Ces chiffres sont calculés en unité de consommation, à savoir que selon l'INSEE, le premier adulte du ménage représente 1 unité de consommation, les autres personnes de plus de 14 ans en représentent 0,5 et les enfants de moins de 14 ans en représentent 0,3.

Le Pôle Urbain Nord et le Val de Seine Nord sont les deux infraterritoires qui font baisser la moyenne fiscale de l'agglomération. Le Pôle Urbain Nord a une moyenne de 19 209 €, ce chiffre rejoint l'étude faite plus haut, puisque nous avons constaté que c'était le territoire présentant le plus de personne sans activité professionnelle, notamment sur la commune de Val-de-Reuil. Sur le Val-de-Seine Nord, la commune du Manoir fait baisser la moyenne du secteur, avec un revenu moyen de 18 558 €.

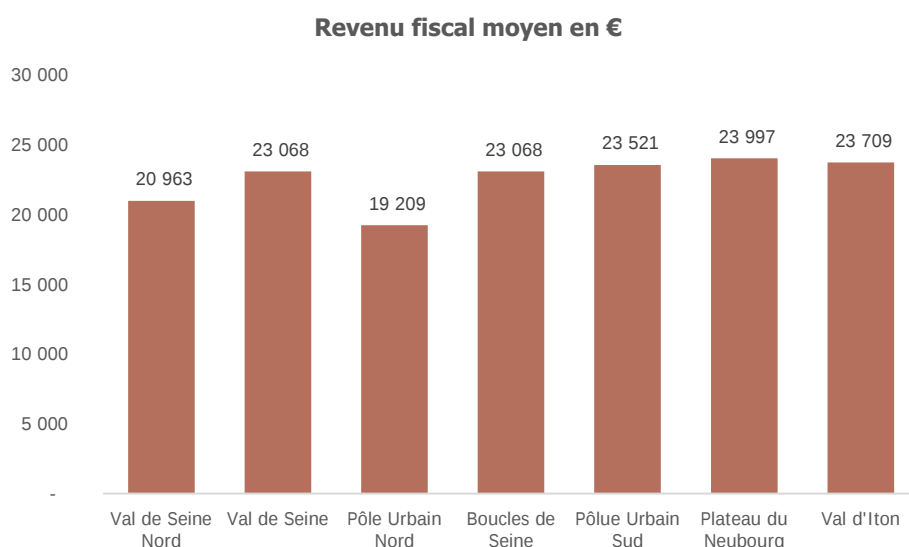


Figure 39 : Revenu fiscal moyen par secteurs (Source : INSEE FiLoSoFi)

Au niveau communal, les cinq nouvelles communes de l'agglomération présentent les plus hauts revenus moyens, entre 24 000 et 30 000 €. Les revenus les plus bas se situent au niveau des pôles urbains comme énoncés précédemment.

A retenir :

- ▣ Une évolution globale des ménages de +4.5% entre 2010 et 2015
- ▣ Une évolution proportionnellement plus marquée au Nord
- ▣ 69% de ménages de type « famille » (couples sans enfants, couples avec enfants et familles monoparentales) avec une représentation moindre de cette typologie dans les pôles urbains ;
- ▣ 26% de retraités au niveau des catégories socio-professionnelles des personnes de références des ménages.

- 3 grands profils de territoires en ce qui concerne les catégories socio-professionnelles :
 - Des secteurs avec une forte part de personnes de référence de ménage retraités mais aussi caractérisés par une forte proportion de CSP dites « hautes »
 - Les pôles urbains marqués par les employés et les personnes de référence de ménage sans activités
 - Un secteur intermédiaire entre ces deux typologies : le Val de Seine Nord. De fortes disparités de revenus, tant au niveau des communes que des infraterritoires.

2 Equipements et services

2.1 Un niveau d'équipements satisfaisant mais des rééquilibrages à opérer

L'agglomération se situe entre des bassins de vie poussés par des centralités dynamiques. La métropole Rouennaise attire une grande partie des habitants des communes du nord du territoire et les habitants des communes situées au sud de la Seine se dirigent naturellement vers Evreux pour répondre à leurs besoins en équipements et services.

A Une concentration des équipements et des services à renforcer

« Louviers – Val de Reuil » une histoire d'attractivité

Le bipôle structurant offre un panel d'équipement et de service comparable au bassin de vie d'Evreux. Louviers, en tant que centre historique et premier pôle urbain entraîne la polarisation de la partie sud du territoire. Val-de-Reuil voit son attractivité renforcée par la présence de la desserte ferroviaire mais est d'avantage concurrencée par la métropole Rouennaise.

Ces deux centralités ont vocation à concentrer les futurs équipements structurants.

B Un bon niveau d'équipements sportifs mais des déséquilibres spatiaux

Répartition des équipements sportifs sur l'agglomération Seine-Eure

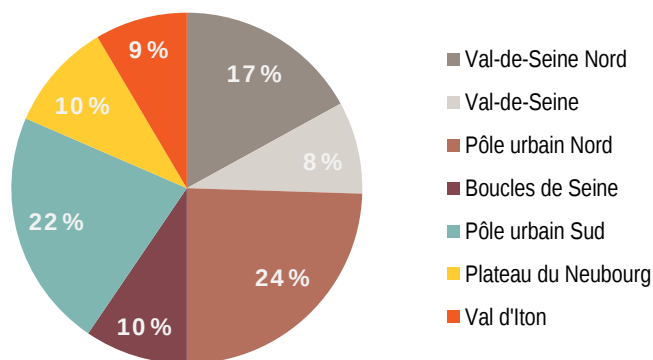


Figure 40 : Répartition des équipements sportifs sur l'agglomération (Source : BPE2016)

de 10% chacun des équipements sportifs de l'agglomération. La répartition des équipements sur les polarités soulage les communes rurales qui n'ont pas les capacités d'entretien nécessaires, sans pour autant pénaliser les usagers et habitants de ces secteurs. En effet, le potentiel du territoire pour des activités sportives de nature se structure autour de la base de loisirs régionale Léry – Poses. Cet espace multi-activités permet le développement d'une

Les deux villes principales de l'agglomération rassemblent la majorité des équipements sportifs, au nombre de 61 sur Louviers et 78 sur Val de Reuil.

Les équipements sportifs sont ensuite concentrés principalement sur le Val de Seine Nord, secteur proche de l'axe routier principal et donc rapidement accessible.

Les pôles secondaires ont ici un vrai rôle à jouer et leur couverture très convenable permet de limiter les effets néfastes du déficit d'équipement sur les zones rurales. En effet, ces derniers ne concentrent pas plus

économie sportive et touristique à rayonnement supra-régional avec une zone d'attractivité qui s'étend sur l'ensemble de la Normandie jusqu'au bassin parisien.

Une patinoire, située sur la commune de Louviers, doit ouvrir ses portes en 2019 et se situera à côté du complexe aquatique. Cet ensemble sportif et de loisirs à rayonnement intercommunal permet de renforcer le rôle central du pôle urbain dans la couverture en équipements structurants qui se justifie notamment par la qualité de sa desserte routière.

C La mutualisation des équipements scolaires en réponses au développement

L'accueil de la petite enfance est largement concentré sur la commune de Val-de-Reuil qui compte 4 crèches et 6 écoles maternelles. Ces structures d'accueil qui représentent la moitié de celles de l'agglomération sont en lien avec une population communale relativement jeune. Un déficit sur les zones rurales pourrait être pallié par l'inscription de micro-crèches répondant aux besoins du territoire. Au total 17 crèches et haltes garderies constituent l'offre du territoire.

Sur l'enseignement du premier degré, 42 écoles élémentaires et primaires sont recensées mais 15 communes ne possèdent pas d'écoles primaires. Il s'agit des communes de l'agglomération possédant le moins d'habitants, notamment Crasville, Saint-Germain-de-Pasquier et La Haye-le-Comte. Des synergies entre les communes doivent alors être mise en œuvre pour mutualiser et adapter les équipements afin de répondre aux évolutions démographiques et à la politique de l'habitat.

L'enseignement secondaire se concentre sur Louviers, Pont-de-l'Arche, le Vaudreuil et Val-de-Reuil, soit essentiellement sur le pôle urbain. L'agglomération regroupe au total 8 collèges et 3 lycées. Un déficit d'équipements scolaires secondaires aux vues de la répartition de la population est visible au nord de l'agglomération sur le Val de Seine.

<i>Communes</i>	Nombre de collèges	Nombre de lycées
<i>Louviers</i>	4	2
<i>Pont-de-l'Arche</i>	1	0
<i>Le Vaudreuil</i>	1	0
<i>Val-de-Reuil</i>	2	1

Tableau 6 : Répartition des équipements scolaires

L'enseignement supérieur est quant à lui est limité par l'attractivité des campus de Rouen et d'Evreux, bien que le territoire possède 4 BTS (Brevet de Techniciens Supérieur) tous situés sur Val de Reuil et Louviers.

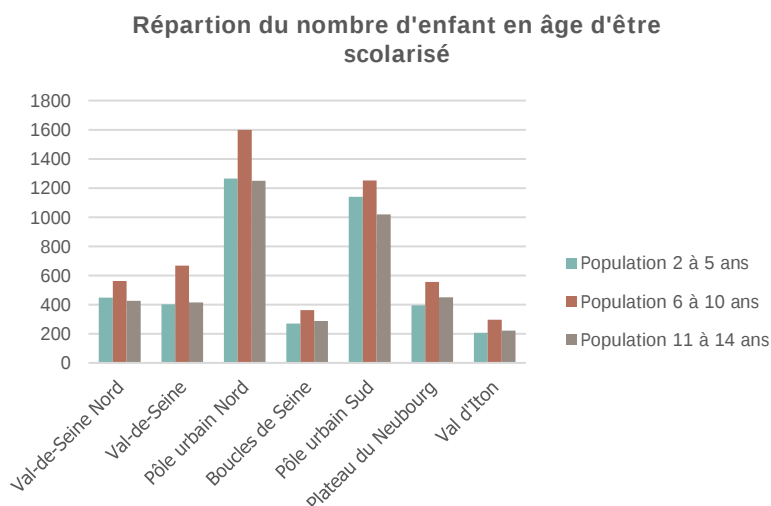


Figure 41 : Répartition du nombre d'enfants en âge d'être scolarisé en 2015 (Source : INSEE RP2015)

On constate sur le graphique ci-contre que la majorité des enfants en âge d'être scolarisés se trouvent sur les deux pôles urbains du territoire, là où l'ensemble de l'offre scolaire est concentré. Les secteurs du Val de Seine sont les deuxièmes qui regroupent le plus d'enfants en âge d'être scolarisés. Dans ces secteurs, les équipements scolaires pourraient se retrouver saturés aux vues des prévisions démographiques réalisées sur le temps d'application du PLUiH (+ 4 700 habitants entre 2020 et 2033).

D Une fragilité dans l'équilibre territorial médico-social – un avenir à anticiper

L'offre de soins médico-sociale régionale est plus dense qu'au niveau national, particulièrement sur les secteurs « Seine-Eure » et « Agglomération Rouen ». L'offre de soins à domicile est en revanche insuffisante sur le département. En effet, seulement deux services à domicile pour les personnes âgées sont disponibles, basés à Louviers et Pont-de-l'Arche. Un service pour les personnes handicapées se trouve quant à lui à Louviers.

Il est nécessaire dans la recherche d'un équilibre et une concentration des services de renforcer les équipements en structures hospitalières et médico-sociales sur le bipôle « Louviers - Val-de-Reuil » afin de maximiser leur capacité d'accueil et rentabilité économique.

A une échelle plus fine, les services secondaires et les soins à domiciles sur les communes rurales peuvent s'articuler sur un réseau s'appuyant sur les bourgs relais.

L'Agglo Seine-Eure regroupe 327 équipements de santé, comprenant les services d'actions sociales, les services paramédicaux et les services de santé. Ils sont majoritairement concentrés sur deux pôles :

- ▣ Louviers, qui comprend 20 médecins généralistes ; 13 dentistes ; 7 kinésithérapeutes ; 2 laboratoires d'analyses et de biologie médicales ; 8 pharmacies ; 2 centres de santé ; 3 structures d'hébergements pour personnes âgées ; 1 service d'urgence, etc.
- ▣ Le 2nd pôle en offre médicale regroupe plusieurs communes : Val-de-Reuil, Le Vaudreuil et Pont de l'Arche. Il dispose de 22 services d'action sociale, 79 services paramédicaux et 17 services de santé.

Ces services sont uniquement concentrés sur les pôles urbains, ce qui peut expliquer la concentration de personnes âgées notamment sur ces secteurs. Notons par ailleurs que la commune de La Haye-Malherbe regroupe au total six services liés au domaine de la santé.

Plus spécifiquement, il y a 8 équipements à destination des personnes âgées. Ils sont concentrés sur Louviers, Val-de-Reuil, Le Vaudreuil, Pont de l'Arche et Martot :

- Deux EHPAD situés sur Louviers, un au Vaudreuil, un à Martot et un à Pont-de-l'Arche :
- Trois résidences autonomie situées sur Pont de l'Arche, Val-de-Reuil et Louviers

Les équipements pour personnes âgées sont aujourd'hui suffisants mais en prévision d'un vieillissement de la population, l'offre à domicile est à développer davantage. Les besoins doivent ainsi être anticipés pour ne pas faire face à un déficit de résidentialisation, en parallèle une adaptation des logements pour les personnes âgées est un point important pour faciliter leur maintien sur le territoire.

<i>Raison sociale</i>	<i>Commune</i>	<i>Typologie</i>	<i>Capacité</i>
<i>EHPAD Korian l'Ermitage</i>	Louviers	Etablissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes	11
<i>Logement foyer pont de l'arche</i>	Pont-de-l'Arche	Résidences autonomie	48
<i>Logement foyer espaces CCAS Val-de-Reuil</i>	Val-de-Reuil	Résidences autonomie	32
<i>EHPAD louviers chi elbeuf</i>	Louviers cedex	Etablissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes	30
<i>Logement foyer CCAS de louviers</i>	Louviers	Résidences autonomie	88

Tableau 7 : Les EHPAD de l'agglomération Seine-Eure (Source : INSEE BPE2016)

E Un territoire culturel multipolarisé, une diversité à renforcer

En matière de grands équipements, l'offre de l'agglomération Seine-Eure est limitée par l'attraction de Rouen et d'Evreux. Les principaux équipements se concentrent sur Louviers, où il y a un cinéma et un musée, et sur Val-de-Reuil qui comprend un cinéma, deux théâtres et un conservatoire. Des musées sont également présents à Poses et à Igoville.

Il existe un bon réseau de bibliothèques, permettant de conserver un certain dynamisme des centres-bourgs : 8 bibliothèques communales, 4 bibliothèques scolaires, 1 bibliothèque itinérante.

Le reste du territoire est peu équipé malgré une offre convenable d'équipements pour l'organisation de festivités et de manifestations sociales (salles des fêtes, salles polyvalentes, foyers ruraux), participant ainsi à la vie et à l'animation des centres-bourgs. Des sites pour accueillir des manifestations en plein air sont présents sur le territoire, notamment sur la base de loisirs Léry-Poses ainsi qu'à Louviers.

Il subsiste une nécessité de diversifier l'offre et de la rééquilibrer : conforter les structures existantes (sur Louviers, Val-de-Reuil, Pont-de-l'Arche) tout en renforçant les complémentarités entre les communes en développant des sites de proximité en zones rurales.

2.2 Des fragilités dans l'armature commerciale et de services, mais des leviers de développement existent

A L'influence de l'agglomération de Rouen et le rayonnement commercial régional de Tourville-la-Rivière

Répartition des différents types de commerces sur l'agglomération Seine-Eure

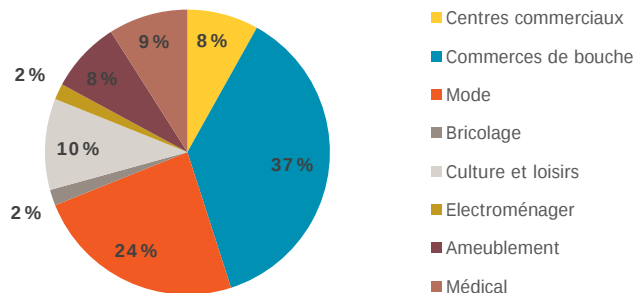


Figure 42 : Types de commerces de l'agglomération (Source : INSSE BPE2016)

Le territoire comprend plusieurs centres commerciaux mais qui sont très concurrencés par l'offre au-delà des frontières nord de l'agglomération (Tourville-la-Rivière, Rouen, etc.).

Un enjeu important est le maintien de l'attractivité des centres commerciaux de l'agglomération face à la concurrence de Tourville et d'Elbeuf. Cet enjeu est à mettre en perspective avec le trafic routier important sur le Val de Seine Nord et les problématiques de franchissements de la Seine.

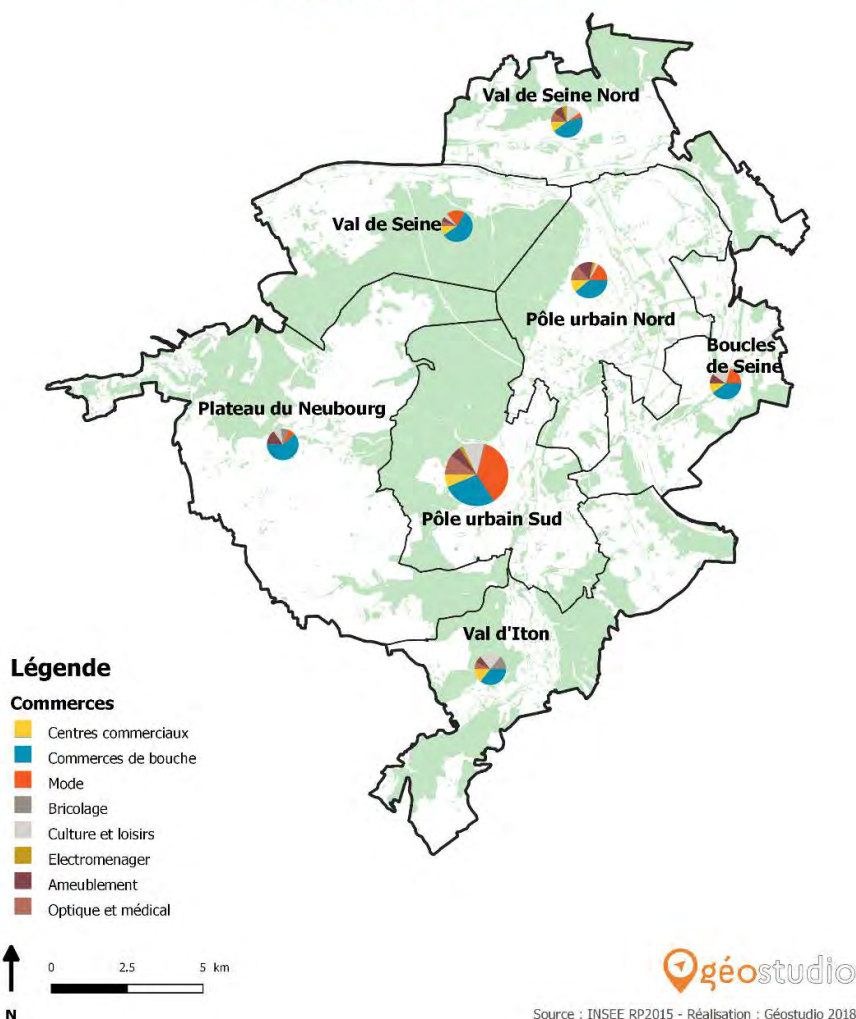
B Des pôles commerciaux sur le territoire, zone de concentration de l'offre commerciale

Il existe une faible densité commerciale sur l'agglomération par rapport au département. Par ailleurs, l'offre commerciale est concentrée à 66% sur Louviers, Val-de-Reuil et Pont-de-l'Arche. Sur le territoire, on observe une densité moyenne de 1 commerce pour 280 habitants (dont 1 commerce alimentaire pour 750 habitants) et une densité moyenne de 1 grande surface pour 1500 habitants.

Louviers concentre l'essentiel des équipements commerciaux avec une moyenne supérieure au département.

Sur le territoire de Val-de-Reuil, l'offre commerciale est sous dimensionnée (10,4% des commerces de l'agglomération) et pourrait être davantage diversifiée. Cette polarité commerciale va être renforcée au niveau de la Route des Falaises avec la création d'un îlot commercial comprenant 1 hypermarché de 3 500 m² et une trentaine commerces. De manière plus globale, la continuité commerciale sur l'axe structurant du bipôle peut être renforcée par l'inscription du projet de bus à haut niveau de service.

REPARTITION DES COMMERCES PAR INFRATERRITOIRES



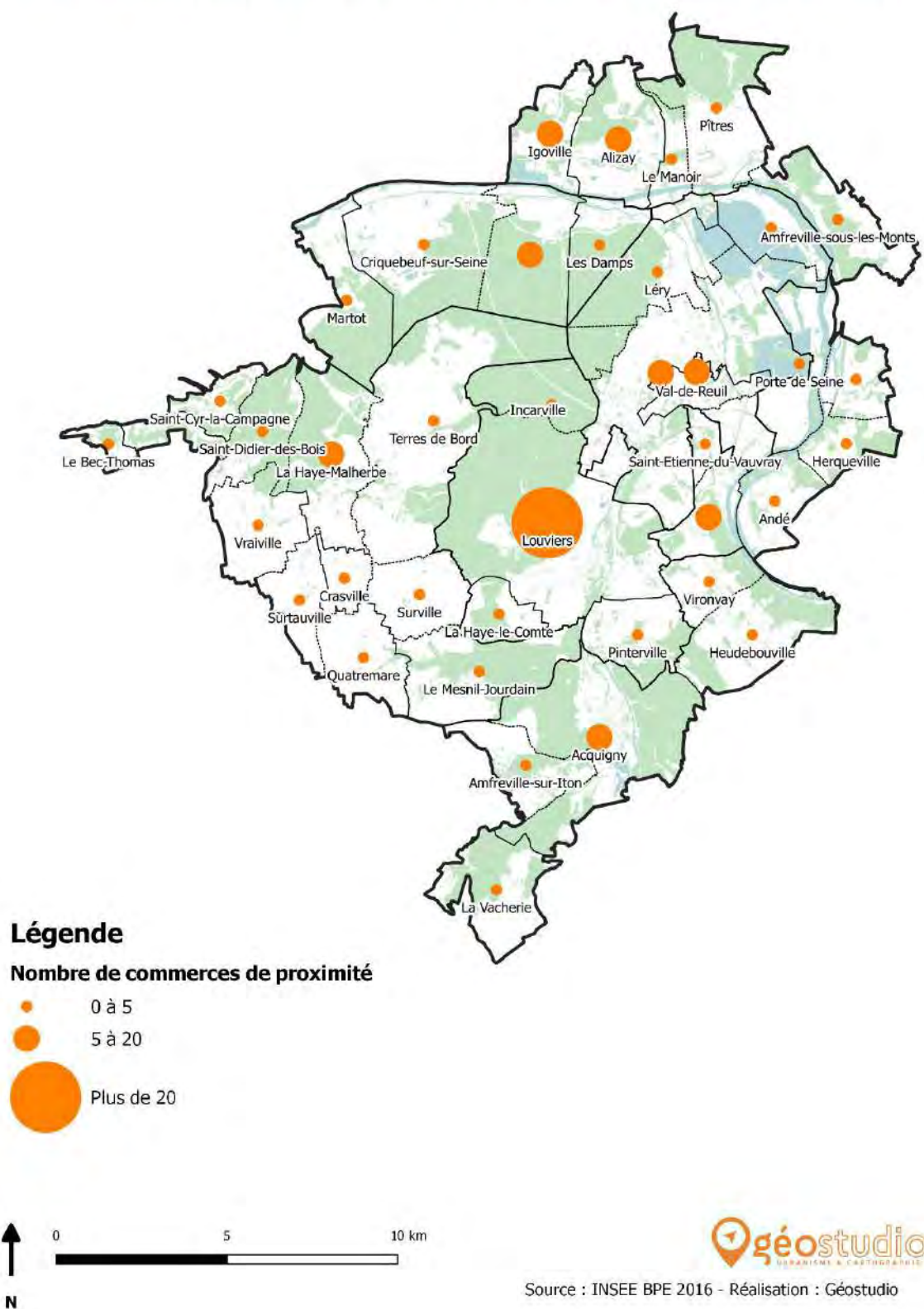
C La conservation des commerces et des services de proximité : un enjeu territorial

Le commerce de proximité sur le territoire bénéficie d'une politique publique forte à travers des opérations ciblées sur les centres-villes financés par FISAC. Au-delà de Louviers et Val-de-Reuil, des pôles commerciaux secondaires (pôles relais) ont un rôle majeur sur le maintien du commerce de proximité à travers le développement de centralité : Pont-de-l'Arche, Le Vaudreuil, Acquigny, Saint-Pierre-du-Vauvray, Incarville et La Haye Malherbe.

En observant la répartition des commerces de proximité par commune, on constate que ce sont sur les communes disposant d'au moins une école et un bureau de poste que l'offre commerciale est la plus développée. Ce phénomène permet ainsi aux ménages de mutualiser leurs activités, en déposant les enfants à l'école ils peuvent profiter pour effectuer les courses quotidiennes qui peuvent leur être nécessaires. Dans ces petits pôles commerciaux, nous retrouvons notamment Pîtres, le Vaudreuil, Saint-Pierre-du-Vauvray, Acquigny...

Ces pôles restent toutefois fragiles et leur accessibilité depuis et vers les zones rurales est souvent un frein à leur développement.

REPARTITION DES COMMERCES DE PROXIMITE

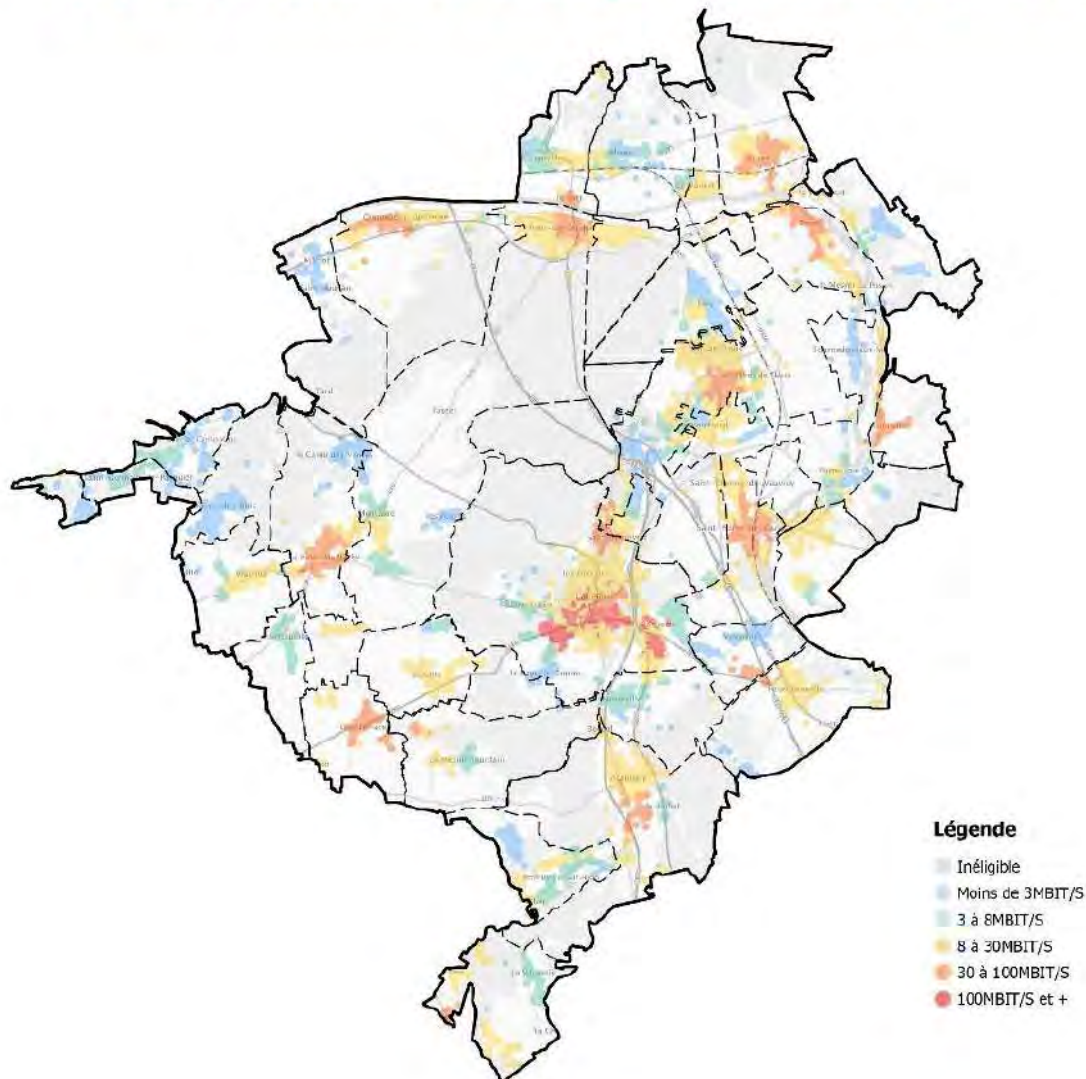


2.3 Couverture numérique du territoire

A La fibre optique à renforcer sur le plateau

La carte ci-dessous montre de grandes disparités en matière de desserte des communes de l'Agglo Seine-Eure par les réseaux de communication numérique. La qualité de desserte varie énormément entre les villes, bourgs et villages. Au global, la desserte affichée témoigne d'un territoire à dominante rurale, avec des villages clairement moins bien desservis au niveau des franges du territoire, en particulier au niveau du Plateau du Neubourg et dans la vallée de l'Oison. La meilleure qualité de réseaux numériques se trouve sans surprise au niveau du pôle urbain de Louviers, le seul à être desservi par la fibre optique (débit supérieur à 100MBITS/S). Les communes situées autour de la Seine sont elles aussi plutôt bien desservies par les réseaux de communication numérique (à l'exception des communes de Amfreville-sous-les-Monts, Martot et de Porte-de-Seine), même si les hameaux et secteurs d'habitat plus isolés demeurent à l'écart des principaux réseaux.

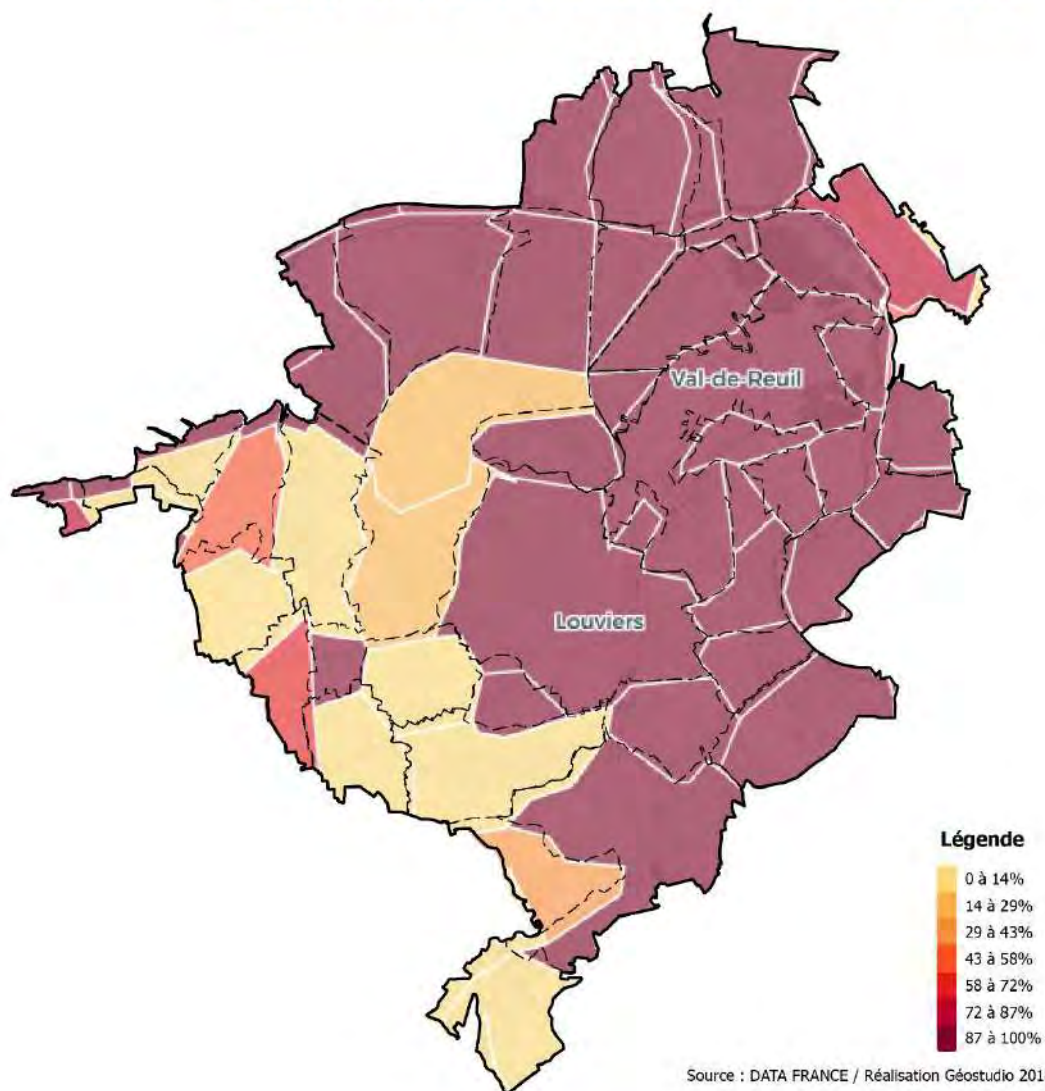
LA QUALITE DE LA DESSERTE NUMERIQUE SUR L'AGGLOMERATION SEINE-EURE



B Les services en téléphonie mobile

La carte ci-dessous montre que les 2/3 du territoire de l'agglomération sont couverts par une couverture 4G. On constate que le Plateau du Neubourg est nettement moins bien couvert, seulement 0 à 30% de la population dispose d'une couverture 4G. L'ensemble des communes de l'agglomération sont couvertes à 100% par une couverture 3G.

LA COUVERTURE 4G DE L'AGGLOMÉRATION SEINE EURE



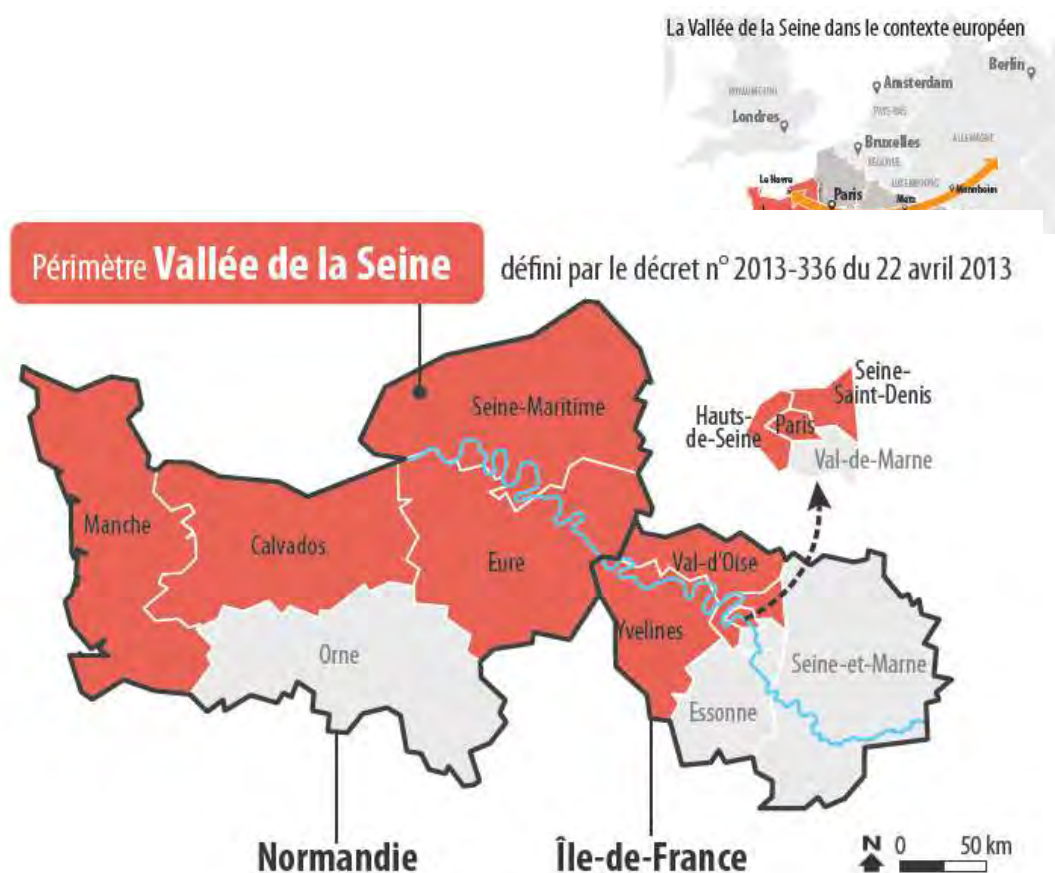
Diagnostic socio-économique

1 Contextualisation

1.1 Le positionnement économique de l'Agglo Seine-Eure

Située entre la mer la plus fréquentée du monde et la région Ile-de-France, la Normandie dispose de nombreux atouts économiques, culturels et géographiques pour faire partie intégrante du cœur économique national et européen.

Vallée de la Seine, du Grand Paris jusqu'au littoral normand : un écosystème mondial reconnu pour son excellence logistique et industrielle, ses activités économiques innovantes à forte valeur ajoutée et la notoriété internationale de ses sites touristiques.



De l'Île-de-France à la Normandie, un projet inédit d'aménagement et de développement économique se dessine, avec pour ambition de conforter la Vallée de la Seine comme l'un des principaux accès au continent européen, de l'Europe atlantique à l'Europe rhénane.

Avec ce projet, la France se donne la possibilité de placer sa capitale et sa richesse au cœur d'un espace économique irrigué par un système multimodal d'envergure mondiale, révélant ainsi un gisement de valeur ajoutée, d'innovation, de croissance et d'emplois pour l'économie française.

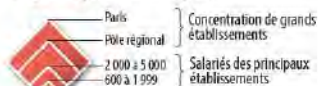
Un contrat de plan interrégional, doté de près d'un milliard d'euros, a été conclu en 2015 pour financer les grands projets destinés à renforcer - d'ici à la fin de la décennie et au-delà - les atouts économiques d'un territoire visible, attractif et compétitif, à l'échelon mondial aussi bien qu'au plan local.

Territoire de flux, territoire de filières, territoire d'innovation et territoire durable, la Vallée de la Seine affirme son identité.

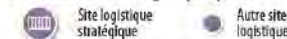
La Vallée de la Seine, axe majeur de développement durable

Un territoire économiquement puissant

De grands pôles économiques,



raccordés à des sites logistiques performants,



connectés à l'international.



Un territoire de grands projets

Des projets de transport ambitieux,

Grand Paris Express (GPE) pour une métropole attractive

Ligne nouvelle Paris-Normandie (LNP) pour une meilleure liaison voyageurs

Un itinéraire supplémentaire du corridor ouest-est européen pour massifier le fret...

... par l'électrification du tronçon Serqueux - Gisors

Port Seine Métropole (PSM)

Amélioration des accès nautiques du port de Rouen

Liaison / aménagement

et des projets d'énergies marines renouvelables (EMR),



Un cadre de vie exceptionnel

Des sites touristiques de renommée mondiale,



des paysages exceptionnels, un environnement préservé.

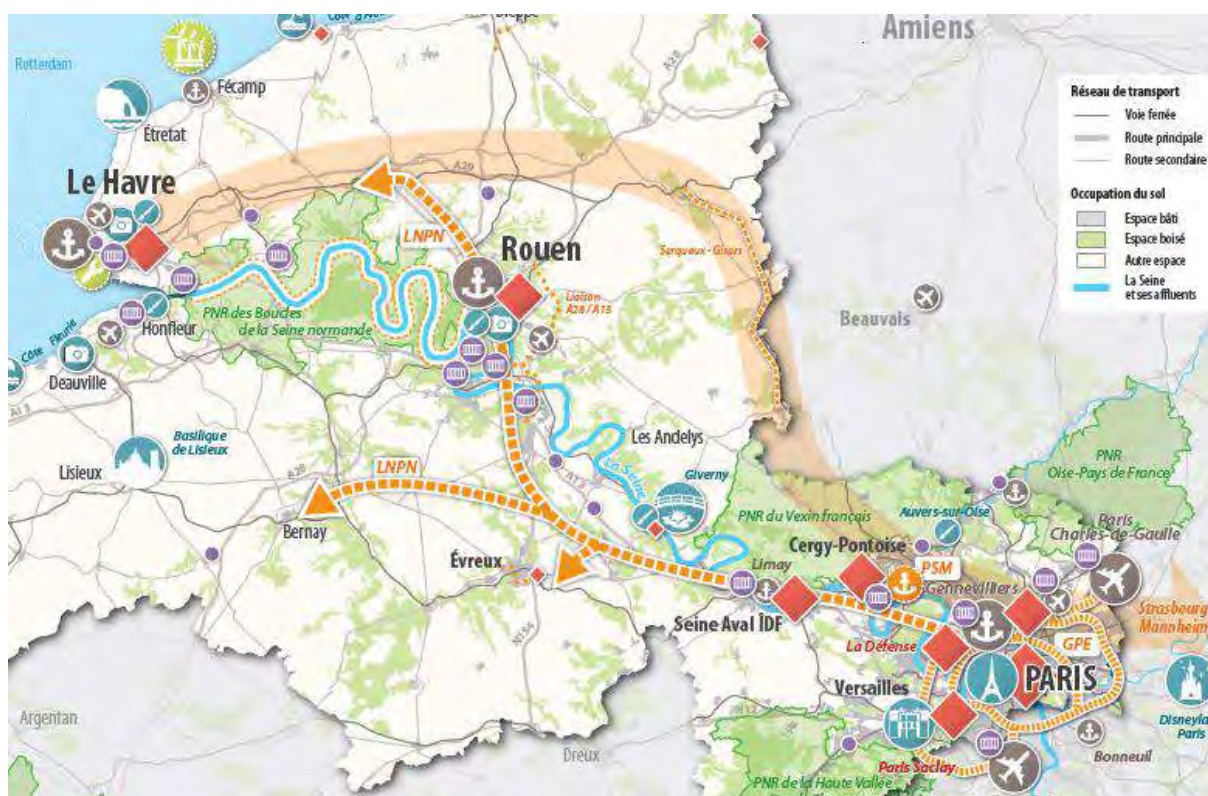
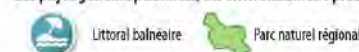


Figure 43 : Le projet d'aménagement de la Vallée de la Seine (Sources : CCI Normandie et CCI Paris Île-de-France, 2016)

1.2 L'environnement économique départemental

Départements > Eure

1^{er} département industriel normand, l'Eure affiche une croissance démographique dynamique et se distingue dans de nombreuses filières d'excellence régionales telles que l'aéronautique, la cosmétique ou encore la pharmacie.



Figure 44 : La Normandie en chiffres et en cartes (Source : CCI Normandie 2015)

A deux pas des sites économiques majeurs du Nord-Ouest de la France et à seulement 30 minutes de Paris, l'Eure, 7^{ème} département industriel français, bénéficie d'une situation géographique enviable dans un cadre de vie privilégié.

Situé entre Paris et le Havre, l'Eure occupe une position stratégique, connectée au monde via des infrastructures multimodales.

Le territoire bénéficie d'un réseau routier dense et d'infrastructures de premier ordre, idéales pour le développement des activités.

Le département compte également une cinquantaine de zones d'activités avec parcelles disponibles, une Zone Franche Urbaine à Evreux et une pépinière d'entreprises dédiées aux activités de biotechnologies.

Forte d'une tradition industrielle séculaire, l'Eure est un des pôles industriels français les plus puissants, occupant les premières places des départements français pour le poids du secteur industriel dans l'ensemble des emplois salariés.

L'Eure possède également un large panel d'entreprises innovantes et diversifiées.

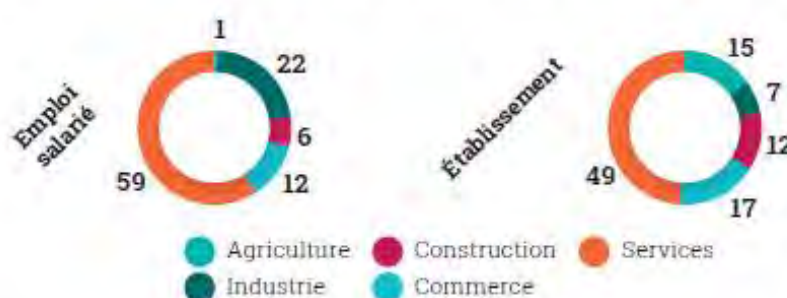
Avec une population active de 282 115 habitants, répartis sur les principales agglomérations, l'Eure est un département ouvert à 360° sur l'ensemble des champs de l'activité économique.

L'Eure se trouve également à la jonction de 3 pôles de compétitivité dont elle est partie prenante : Cosmetic Valley (parfumerie et cosmétique), Mov'éo (automobile et moteur) et Nov@log (transport et logistique).

Emploi salarié et établissement

par secteur d'activité dans l'Eure (en %, 2014)

Sources : Insee – Estimations d'emploi, REE Sirene. Réalisation : CCI Normandie



Évolution de l'emploi salarié et de la demande d'emploi dans l'Eure

(catégories ABC, base 100 en 2000)

Sources : Insee – Estimations d'emploi ; Pôle Emploi - Dares

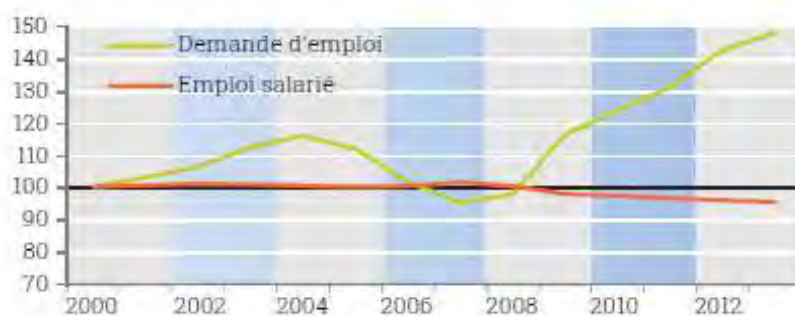


Figure 45 : La Normandie en chiffres et en cartes (Source : CCI Normandie 2015)

2 La force économique de l'Agglo Seine-Eure : entre dynamisme, attractivité et mutation

2.1 Une nécessaire diversification des activités économiques de l'agglomération

L'indicateur de concentration d'emploi d'un territoire exprime le nombre d'emploi dans la zone étudiée par rapport au nombre d'actifs dans la zone. Quand ce chiffre est égal ou supérieur à 100, la zone offre plus d'emplois qu'elle n'a d'actifs sur son territoire et peut donc être qualifiée d'attractive pour son offre d'emploi.

Deuxième pôle d'emploi du département de l'Eure, le territoire de l'agglomération est un espace économique attractif et dynamique qui se caractérise par une croissance du nombre d'emplois et par un nombre d'emplois supérieur au volume d'actifs occupés (l'indicateur de concentration d'emploi était de 108,7 en 2010 et est de 111 en 2015).

Ce constat masque cependant un double déséquilibre : spatial, du fait d'une répartition inégale des emplois sur le territoire, mais surtout qualitatif car les types d'emplois proposés se distinguent du niveau de qualification de la population. En effet, les deux pôles urbains ainsi que le Val d'Iton ont des indicateurs supérieurs à 100 (194,4 pour le Pôle Urbain Nord, 129,7 pour le Pôle Urbain Sud et 120,9 pour le Val d'Iton) tandis que le territoire des Boucles de Seine a un indicateur de concentration d'emploi de 36,3 et le Plateau du Neubourg seulement de 18,9. L'offre est donc largement concentrée sur les premiers territoires cités tandis que le plateau rural est principalement résidentiel.

Le territoire de l'agglomération présente un taux d'emploi largement supérieur au taux d'emploi à l'échelle départementale (82,2 en 2015). Cette différence s'explique notamment par le développement économique de l'agglomération. En effet, ce dernier est relativement important, que ce soit au niveau des zones d'activités existantes (Ecoparc, Pharmaparc...) mais également à venir, avec l'arrivée future de Ecoparc 4 par exemple.

Par commune, on constate que les communes de Martot, Val-de-Reuil, Herqueville, Incarville et Heudebouville ont les indicateurs de concentration d'emplois les plus élevés. Ce qui n'est pas étonnant, car ce sont des communes qui regroupent des zones d'activités économiques, notamment Pharmaparc à Val-de-Reuil (ICE : 237,4) et Incarville (ICE : 189,7) et Ecoparc à Heudebouville (ICE : 339,5).

En 5 ans, l'offre d'emploi de l'agglomération a augmentée de 4% (1 257 emplois supplémentaires).

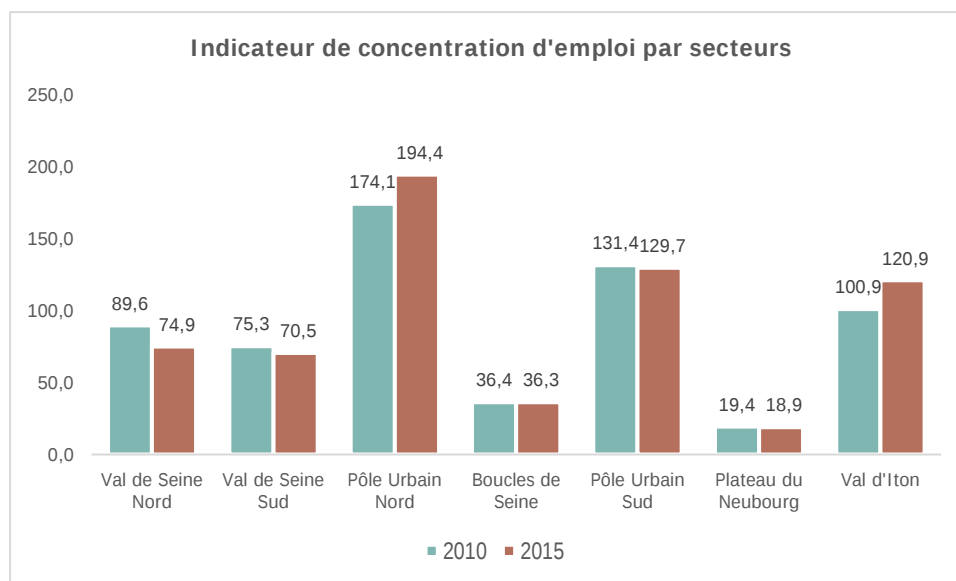


Figure 46 : Indicateur de concentration d'emplois par secteurs (Source : INSEE RP2010 et RP2015)

2.2 Le déséquilibre entre emplois et actifs du territoire en progression

Des différences entre les types d'emplois proposés demandent des besoins en niveau de qualification élevé qui ne correspondent pas à la population actuelle.

Sur le territoire, le déséquilibre social structurel est important. La tradition industrielle offre des emplois à faible niveau de qualification et le recours au travail temporaire et aux emplois précaires s'observe largement sur ce secteur d'activité. Pour rappel, la représentation des emplois ouvriers est une fois et demie supérieure à la moyenne nationale (32,2% de la population active sur l'agglomération Seine-Eure, contre 22% à l'échelle nationale). Cette caractéristique s'explique en partie par le fait que l'industrie traditionnelle, fondée sur des activités de main d'œuvre (textile, mécanique, sous-traitance), ne nécessite pas de compétences particulières.

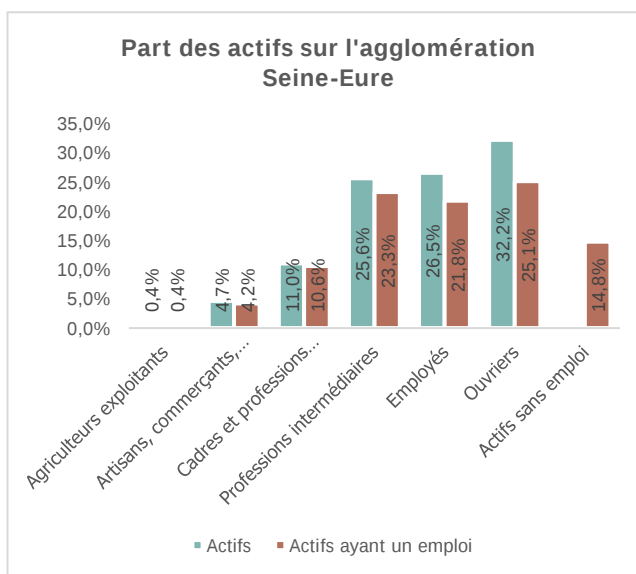


Figure 47 : Part des actifs de l'agglomération (Source : INSEE RP2010 et RP2015)

La main d'œuvre du territoire affiche un faible niveau de formation et de qualification. Parallèlement, l'offre de formation post-bac sur l'agglomération se limite à des diplômes de type BTS. Sur ce point, l'agglomération s'inscrit dans la lignée de la situation départementale où le niveau de scolarisation et de qualification est plutôt faible : plus d'1/4 de la population sort du système scolaire sans diplôme.

En termes de secteur d'activité, il apparaît que la majorité des établissements présents concerne le commerce, transport et services divers, qui sont les emplois nécessaires à la qualité de vie de la population. L'administration publique et la construction sont les deux autres secteurs les plus représentés à l'échelle du territoire, ce qui rejoint ce qui a été énoncé précédemment concernant les emplois ouvriers notamment.

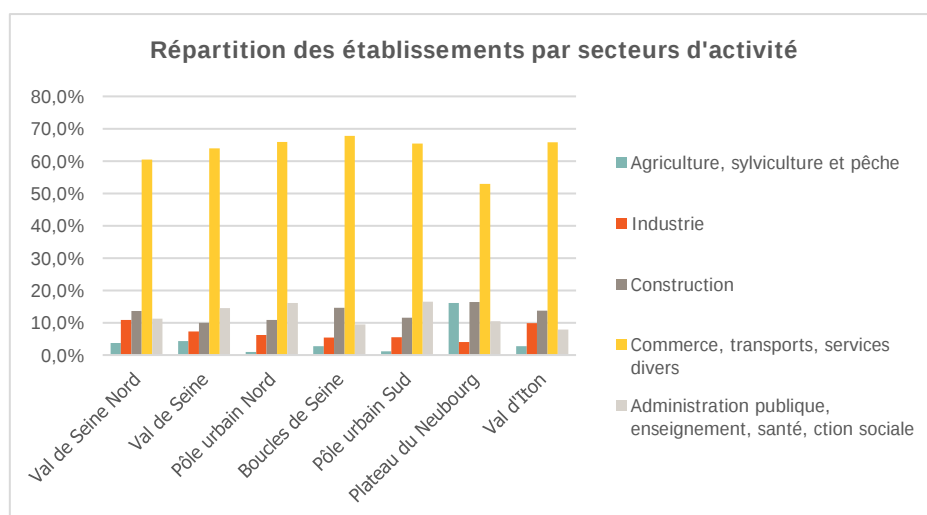


Figure 48 : Répartition des établissements par secteurs d'activité (Source :

2.3 Les secteurs d'activités : une industrie d'excellence et un secteur tertiaire en mutation

A Un secteur industriel compétitif en évolution

Au cours des dernières années, nous observons une diminution du secteur industriel générateur d'emplois ouvriers (31,6 % en 2015 contre 33,9 % en 2010) et une augmentation de l'emploi dans le secteur tertiaire 45,5 % en 2010 (58,2 % en 2015). Ce constat doit être mis en perspective avec le type d'industrie du territoire dominée par des groupes internationaux avec des établissements de plus de 50 salariés dont SANOFI-PASTEUR, VALOIS, JANSEN-CILAG, CINRAM OPTICAL DISC ou SCHNEIDER ELECTRIC.

Aujourd'hui, le secteur industriel est marqué par la forte représentation des industries pharmaceutiques, de la parfumerie et de celles de la chimie-caoutchouc-plastiques. Elles emploient une forte proportion de cadres sur des postes de recherche et de gestion dans l'industrie et se distingue par la place des emplois liés à l'informatique dans l'industrie

Les industries du bois et du papier, de la métallurgie et de la transformation des métaux et celles des biens d'équipement mécanique sont également des secteurs de poids.

Le développement des emplois métropolitains supérieurs (cadres) permet de modifier l'image de marque du territoire et doit être un levier pour renforcer son attractivité résidentielle.

Cette économie locale est compétitive et évolutive : le secteur industriel est en mutation, ce qui peut engendrer des vulnérabilités pour le territoire mais également des potentialités pour renforcer plus encore la compétitivité du secteur. Mais l'évolution du tissu économique en direction d'activités à plus forte valeur ajoutée, dans les domaines de pointe relatifs aux pôles de compétences en cours de constitution, éloigne progressivement la main d'œuvre locale du marché de l'emploi.

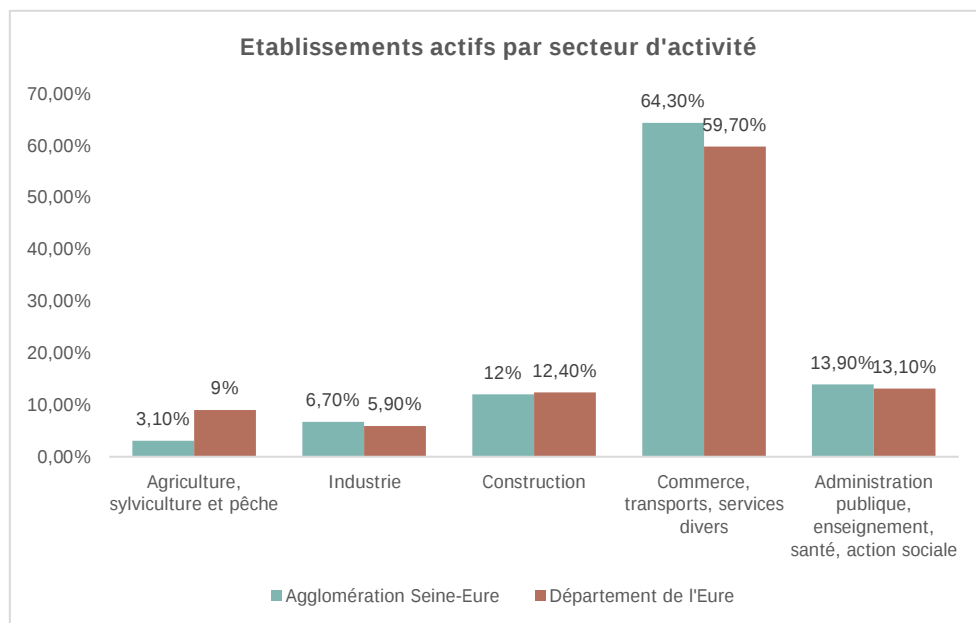


Figure 49 : Etablissements actifs par secteur d'activité (Source : INSEE, CLAP)

B Une augmentation du secteur tertiaire amorcée par un développement des services aux entreprises

Territoire marqué historiquement par l'activité industrielle, l'Agglo Seine-Eure a vu le poids de l'activité tertiaire augmenter dans son économie. Toutefois, cette croissance du secteur tertiaire visible notamment à travers l'augmentation des services aux entreprises qui génère près de 2400 emplois ne comble pas un retard du développement de ce secteur d'activité.

En 2015, l'activité tertiaire représente 78,2% des établissements de l'agglomération, qui est une part plus élevée qu'à l'échelle départementale (72,8 %). Cependant, ce secteur ne représente que 58 % des emplois proposés sur l'agglomération, contre 72 % à l'échelle nationale.

Des spécificités apparaissent dans le développement d'une nouvelle offre qui se tourne en direction des services aux particuliers sur la commune de Louviers et en direction des services aux entreprises sur la commune de Val-de-Reuil. Ces deux directions sont stratégiques pour conforter l'activité tertiaire à l'échelle de l'agglomération et permettent d'augmenter le nombre d'emplois peu qualifiés qui représentent une tranche importante de la population active du territoire.

L'activité tertiaire se répartie de la manière suivante :

- 59,5% des établissements relèvent des services (aux entreprises et aux personnes),
- 22,5% d'établissements commerciaux,
- 18% de l'administration publique

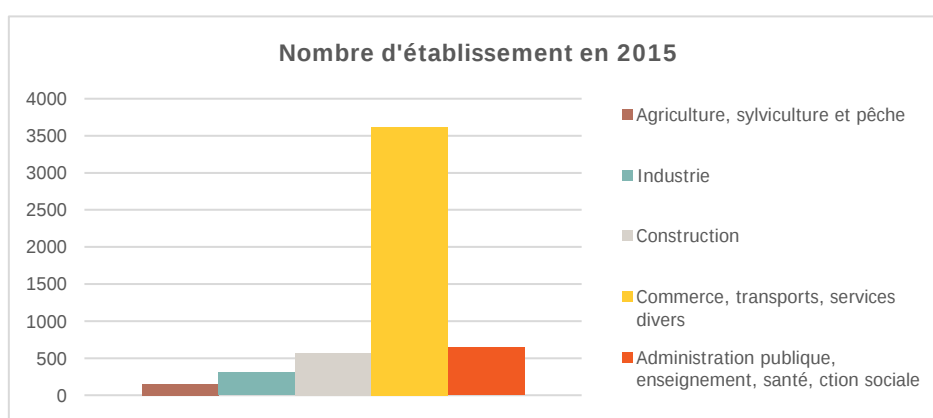


Figure 50 : Nombre d'établissement en 2015 (Source : INSEE SIRENE)

C Des politiques publiques nombreuses pour le maintien du commerce

Le pourcentage d'emplois dans l'industrie est en baisse depuis 2010 (-8,2%) tout comme celui des commerces, transports et services (-2,1%) et de la construction (-11,4%).

La politique de l'agglomération met en œuvre également des actions pour le maintien du commerce de proximité à travers la réalisation d'opération Collective de Modernisation (OCM) de l'artisanat et du commerce pour les communes de moins de 10 000 habitants dont les objectifs sont :

- la création d'emplois
- le maintien d'une offre commerciale en zone rurale
- la modernisation du tissu artisanal et commercial, pour améliorer son image, sa compétitivité et sa rentabilité.
- l'accessibilité des commerces et PME aux personnes à mobilité réduite

Sur Louviers et Val-de-Reuil, des opérations urbaines collectives accompagnées sur Louviers d'une charte des enseignes et des façades ont permis l'évolution des centres-villes vers une plus grande qualité et attractivité des commerces.

Ces actions sont financées par le Fonds d'intervention pour les services, l'artisanat et le commerce (FISAC) qui a pour vocation de répondre aux menaces pesant sur l'existence des entreprises commerciales, artisanales et de services de proximité dans des zones rurales ou des zones urbaines fragilisées par l'évolution démographique ou par une situation économique parfois difficile.

D L'artisanat, un secteur évolutif

L'artisanat doit évoluer pour palier sa diminution qui s'explique par une population d'artisans vieillissante qui se renouvelle peu.

Dans ce cadre, les conditions d'accueil de l'activité artisanale doivent être optimum. Des zones d'activités dédiées à l'artisanat apparaissent sur le territoire avec pour exemple la récente création d'un village artisanal à Pont-de-l'Arche.

Le développement d'un artisanat de haute qualité en lien avec les pôles de compétitivité de l'industrie des biotechnologies et d'un artisanat d'art en lien avec les industries cosmétiques et le développement sont des leviers d'actions permettant de renouveler l'activité artisanale à travers des synergies avec les activités historiques du territoire.

E L'activité agricole à valoriser

L'activité agricole s'étend sur 32 % de la surface du territoire. La structuration de l'agglomération et son attractivité implique l'apparition d'une pression foncière qui s'exerce sur les milieux ruraux et agricole.

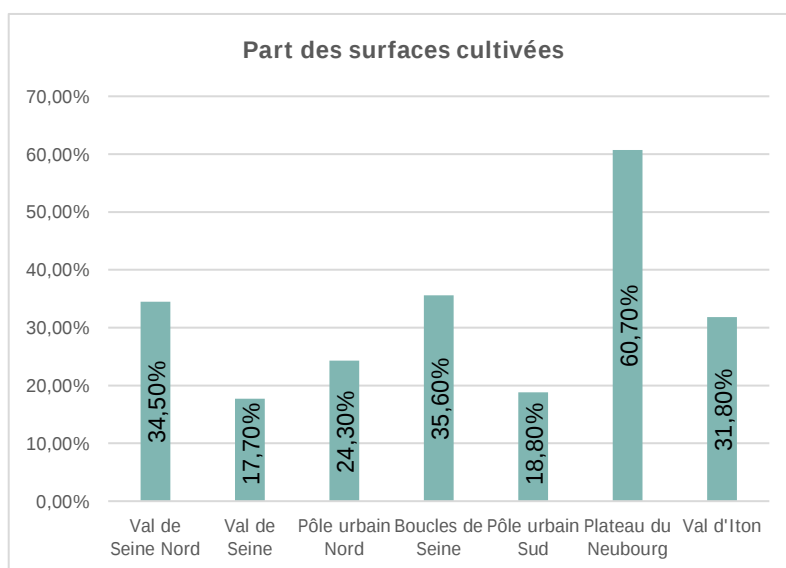
La structure de l'activité est en évolution avec une diminution des cultures fruitières et de l'élevage au profit des grandes cultures et du maraîchage

L'agriculture intensive céréalière concentrée sur les Plateaux de Madrie, du Neubourg et du Vexin représente 3 % du territoire départemental.

On observe une forte diminution des exploitations dont le nombre a baissé d'1/3 en dix ans.

Des dynamiques dirigées vers l'agrotourisme, la production d'énergie biomasse et le développement des circuits courts basé sur la proximité des bassins de consommation ouvre de nouvelles perspectives pour le développement de ce secteur d'activité tout en conservant une productivité significative.

Plateau du Neubourg	QUATREMARE, SURTAUVILLE, CRASVILLE, SURVILLE → SAU 83 % TERRITOIRE DIVERSITE DES CULTURES : 21 EXPLOITATIONS (ELEVAGE + 92 HA DE CULTURES CEREALIERES) OPPORTUNITE DE DIVERSIFICATION VERS LES ENERGIES RENOUVELABLES CADRE DE VIE ATTRACTIF VALORISATION TOURISTIQUE // CONFLITS D'USAGE (PERIURBANISATION)
Bordures du Plateau	Amfreville sous les Monts, Heudebouville, La Vacherie, La Haye Malherbe, Le Mesnil-Jourdain, Terres-de-Bord → SAU 49% territoire Surface boisée = 33% territoire 25 exploitations (87 ha) (élevage, cultures céréalières, grandes cultures)
Vallée mixte	Alizay, Amfreville sur Iton, Igoville, La Haye le Comte, Saint Pierre du Vauvray, Vironvay→ SAU 39 % territoire 13 exploitations (cultures céréalières, grandes cultures) : 111 ha Surface boisée = 19% territoire Potentiel circuits courts et proximité avec les bassins de consommation
Vallée Maraichers	Criquebeuf-sur-Seine et Martot → SAU 28 % territoire 360 ha cultures maraichers Coincé entre bois, Seine et carrières / occupé par des carrières et sablières Création d'une coopérative légumineuse = la CRIMART Potentiels vente direct + valorisation industrielle
Vallée de l'Eure	Acquigny, Incarville, Le Vaudreuil, Léry, Louviers, Pinterville→ SAU 14% territoire Espaces boisés 41 % Agriculture périurbaine – pression importante 14 exploitations (100 ha) (productions céréalières + grandes surfaces)
Vallée de la Seine	Andé, Connelles, Herqueville, Le Manoir, Les Damps, Pîtres, Pont-de-l'Arche, Porte-de-Seine, Saint-Etienne-du-Vauvray, Val de Reuil → SAU 25% 19 exploitations (91 ha) Pression foncière



F Le développement d'une activité touristique porteuse pour le territoire

Le patrimoine naturel et historique permet de conforter le tourisme déjà présent sur le territoire.

L'identité fluviale est structurante pour l'activité touristique de loisirs portée par la base de loisirs de Poses déjà implantée et en cours de développement. Les qualités paysagères du territoire permettent également de diriger le tourisme vers de la randonautique et un tourisme fluvial allénique.

Le développement de l'agrotourisme sur le Plateau du Neubourg s'amorce notamment avec l'inscription sur la commune de Terres-de-Bord d'un gîte permettant un tourisme à la ferme.

La base de Loisirs de Léry-Poses est un atout qui vient structurer le développement d'un tourisme de loisir en lien avec l'identité fluviale du territoire. La serre zoologique Biotropica, située sur cette base de loisirs, invite tout type de public à découvrir un environnement en cœur de forêt afin de découvrir la faune et la flore des milieux tropicaux. De nombreuses autres activités sont disponibles sur cette base de loisirs, notamment grâce à la présence de l'étang des Deux Amants, qui couvre cinq communes de l'agglomération (Léry, Poses, Porte de Seine, le Vaudreuil et Val-de-Reuil) sur une surface totale de 1 300 hectares.

De plus, de nombreux circuits touristiques sont disponibles sur l'ensemble du territoire : notamment la voie verte Seine-Eure d'une distance de 30 km le long de l'Eure entre Pont-de-l'Arche et Pinterville. Un circuit véloroute « Seine à Vélo », allant de Paris au Havre est actuellement en projet. Cet itinéraire passera par les communes de Martot, Pont-de-l'Arche, Léry, Poses et Saint-Etienne-du-Vauvray.

Communes	Nombres d'hôtels	Nombres de terrains de campings
Louviers	2	1
Val-de-Reuil	5	0
Survillie	1	0
Saint-Pierre-du-Vauvray	1	1
Le Vaudreuil	2	0
Pont-de-l'Arche	1	1
Connelles	1	0
Igoville	0	1
Poses	0	2

En termes d'hébergement, l'offre existante sur le territoire est concentrée sur le pôle urbain (seulement 7 communes de l'agglomération).

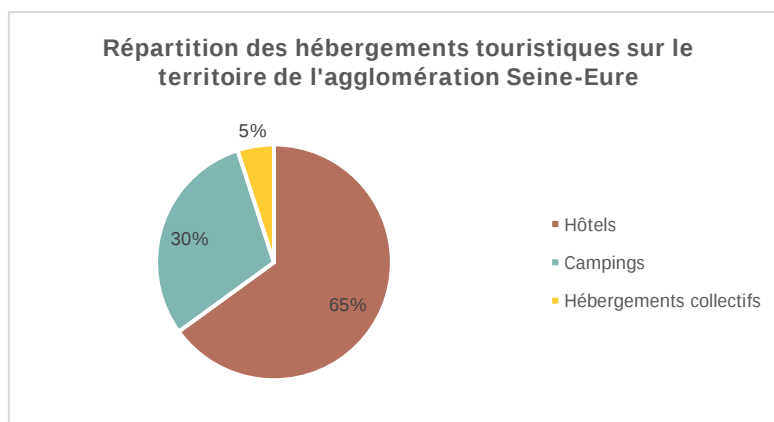


Figure 51 : Hébergements touristiques de l'agglomération (INSEE en partenariat avec la DGE et les partenaires territoriaux)

LE TOURISME DE L'AGGLOMERATION



géostudio
URBANISME & CARTOGRAPHIE

Source : Agglo Seine-Eure - Réalisation Geostudio 2018

Légende

- | | | |
|--|--|---------------------------------|
| Voie verte en développement | Agrotourisme, potentiel à renforcer | Hébergement, offre à conforter |
| Manque de maillage doux entre communes et en lien avec la voie verte | Tourisme vert, potentiel à structurer | Site de loisirs |
| Valoriser les chemins de halage | Conflit d'usage piétons/vélos/voitures | Petit patrimoine à valoriser |
| Tourisme fluvial, potentiel de développement | | Favoriser le tourisme d'affaire |

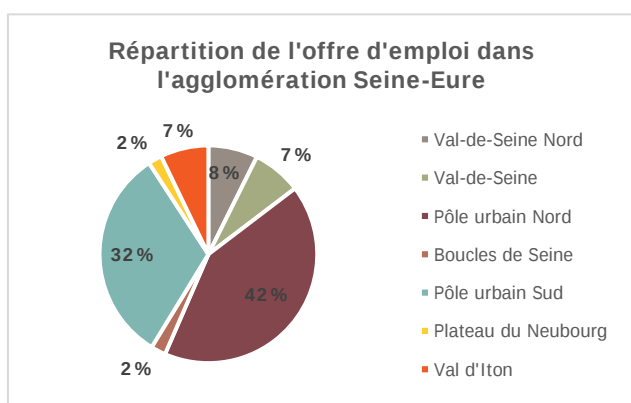
2.4 Pérenniser et renforcer l'économie, du local au grand territoire : vers une stratégie de coopération

Le potentiel de développement économique du territoire reste important et doit être pérennisé pour conforter son attractivité. Des coopérations intra-territoire et avec l'agglomération rouennaise sont à développer pour encourager le développement multipolaire de l'activité visible avec les pôles d'excellence.

A Un déséquilibre spatial des emplois

Une grande majorité des emplois sont concentrés au sein des communes de Louviers, Val-de-Reuil, le Vaudreuil, Alizay et Pont-de-l'Arche. Louviers et Val-de-Reuil regroupent 19 091 soit 60,51% des emplois (avec un léger renforcement par rapport à 2010 où ils ne regroupaient que 59% des emplois).

Val-de-Reuil, le Vaudreuil, Heudebouville et Vironvay ont connu une croissance de l'emploi très forte au cours de la dernière période intercensitaire liée au développement de leurs zones d'activités. La spécialisation acquise autour de pôles compétents (notamment Pharma Parc et Ecoparc) est à l'origine de la concentration de forts volumes d'emplois qui expliquent une déconnexion de plus en plus marquée entre les pôles d'emplois et les lieux de résidences et l'augmentation des migrations domiciles-travail.



Historiquement très attractif économiquement, le Val de Seine voit son rapport emplois/actifs diminuer notamment du fait d'une forte attractivité résidentielle sur ce territoire bien qu'il regroupe un nombre d'emplois important.

Les secteurs ruraux et résidentiels des plateaux du Neubourg, du Val d'Iton et des Boucles de Seine sont très peu pourvus en emploi.

Figure 52 : L'offre d'emplois de l'agglomération

Cette situation engendre une déconnexion entre pôles d'emplois et lieux de résidence. Les migrations pendulaires sont importantes :

- ▣ 75 % d'actifs occupés habitant sur l'Agglo travaillant en dehors de leur commune
- ▣ 46 % d'actifs travaillant sur l'Agglo et habitant en dehors de la l'Agglo

Les flux domiciles travail s'effectuent également à l'intérieur même du territoire avec des migrations pendulaires importantes entre les deux pôles urbains mais aussi avec les territoires du sud de l'agglomération. Les communes du Val de Seine et notamment du Val de Seine Nord ont plus de lien avec l'agglomération Rouennaise.

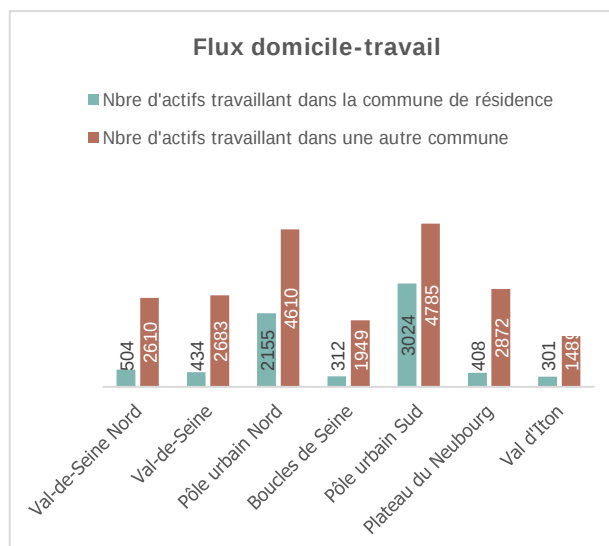


Figure 53 : Flux domicile-travail (Source : INSEE RP2015)

B Des pôles géographiques qui structurent l'activité du territoire

Le Bipole situé sur l'axe structurant qui regroupe presque 70 % des emplois

« Louviers – Val de Reuil – Le Vaudreuil »

Ce secteur comprend 11 parcs d'activités s'étendant sur une surface de 425 ha.

Avec une densité de population importante, une desserte efficace en transport en commun et un potentiel foncier important, ce secteur est le principal support de développement économique. Il intègre la zone PharmaParc 1 et 2 situé sur la route des falaises entre Val-de-Reuil et Le Vaudreuil.

Val de Seine Nord avec presque 8 % des emplois

« Criquebeuf – Alizay – Manoir – Pitres »

Ce secteur intègre 250 ha de zones d'activité essentiellement regroupées le long de la RD 321.

La proximité de Rouen et Elbeuf conforte son attractivité qui est toutefois pénalisée par la faible desserte en transport en commun et les contraintes environnementales qui limitent ses disponibilités foncières.

L'Axe Vironvay - Heudebouville – Acquigny qui regroupe près de 7 % des emplois

Sur ce territoire, sept zones d'activités se structurent sur 186 ha dont les sites Eco-Parc 1, 2, 3 et bientôt 4.

Les projets de développement sont majeurs sur ce territoire et doivent s'accompagner d'une offre de logements et d'une accessibilité améliorée, tant à travers une nouvelle offre en transports en commun que par le biais d'une desserte routière plus fluide.

C Un potentiel foncier à vocation économique au regard de la pénurie sur le Grand Rouen

La zone d'emploi de Rouen accueille 191 parcs implantés sur 103 communes à proximité immédiate des grandes infrastructures de communication. Elle propose une offre foncière disponible large et diversifiée favorisant l'accueil de nouvelles entreprises.

Face à la métropole rouennaise, la valeur ajoutée du territoire de l'agglomération se traduit à travers les capacités d'accueil importantes au sein des zones d'activités actuelles conjuguées à un prix du foncier économique peu élevé et à une forte accessibilité.

Les dynamiques de développement d'une économie à haute valeur ajoutée en lien avec le grand Rouen permettent de s'équiper de zones d'activités au rayonnement large, d'un pôle de compétitivité logistique complémentaire au Projet Port 2000 du Havre.

L'offre foncière et immobilière d'entreprise est renforcée à travers l'optimisation des capacités d'accueil actuelles et la requalification des zones existantes et des friches. L'offre foncière se développe et se structure autour des axes stratégiques. Le rythme de commercialisation annuel de l'agglomération s'élève à une moyenne de 5 à 6 ha/an de foncier économique.

L'attractivité des zones d'activité se construit également à travers le développement de l'offre de services aux entreprises (pépinières « le satellite », crèche d'entreprises, ...). Le territoire de l'agglomération est composé de 23 zones d'activités économiques qui occupent 1 217,5 hectares et accueillent 288 entreprises.

Repère sur carte		Commune	Nom du parc d'activités	Typologie	Surface en ha	Nombre d'entreprises
1 99	VAL D'ITON	Acquigny	Zone des Pâtis	Artisanale et industrielle	24,1	9
		Vironvay	Zone d'activités	Artisanale	12	1
2 38 49 70	VAL DE SEINE NORD	Alizay	Zone industriel M. Real	Industrielle	154,3	31
		Igoville	ZA du Fort	Industrielle	12,7	13
			ZA	Artisanale et commerciale	7,5	10
		Le Manoir	Plateforme multimodale Amont de Rouen	Industrielle	283,2	1
		Pîtres	Zone commerciale	Artisanale, industrielle et commerciale	6,7	1
23 60	VAL DE SEINE	Criquebeuf-sur-Seine	Val Richard	Artisanale et industrielle	7	4
			Biotech / Le Bosc Hetrel	Industrielle et logistique	52,3	4
		Martot	Les Crochetiers	Commerciale et industrielle	8,5	2
39 56	POLE URBAIN SUD	Incarville	Centre commercial	Commerciale	7,8	6
			Zone d'emplois du Gros Chêne	Mixte et artisanale	5,4	20
		Louviers	Les Joncquets	Industrielle	5,5	4
			La Saint-Jean	Commerciale	8,5	7
			La Fringale	Industrielle	173,8	67
54 95	POLE URBAIN NORD	Le Vaudreuil	Le Village	Artisanale et industrielle	11	4
			Pharma-Parc	Logistique pharmaceutique	18,4	5
			Les Coutures	Artisanale, industrielle et commerciale	5	8
			Les Falaises	Commerciale	14,7	6

		Val-de-Reuil	Les Lacs	Artisanale et industrielle	3,8	15
			Le Vauvray	Industrielle et logistique	63,5	2
			Le Parc des Portes	Industrielle	326,8	66
85	BOUCLES DE SEINE	Saint-Pierre-du-Vauvray	Zone industrielle	Industrielle	5	2
				TOTAL	1217,5	288

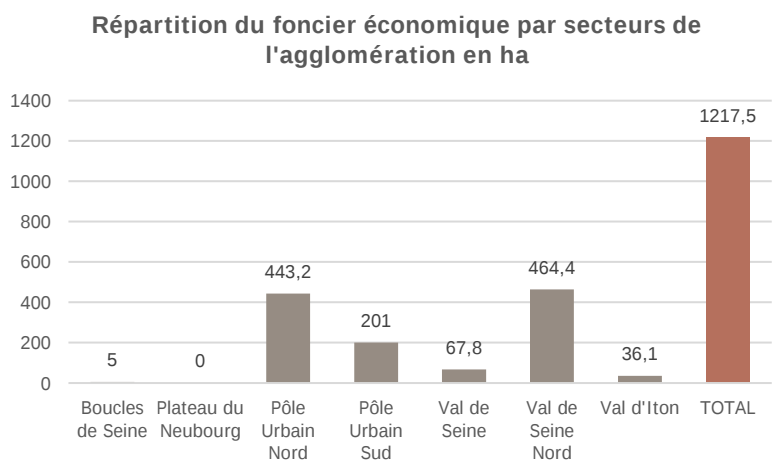
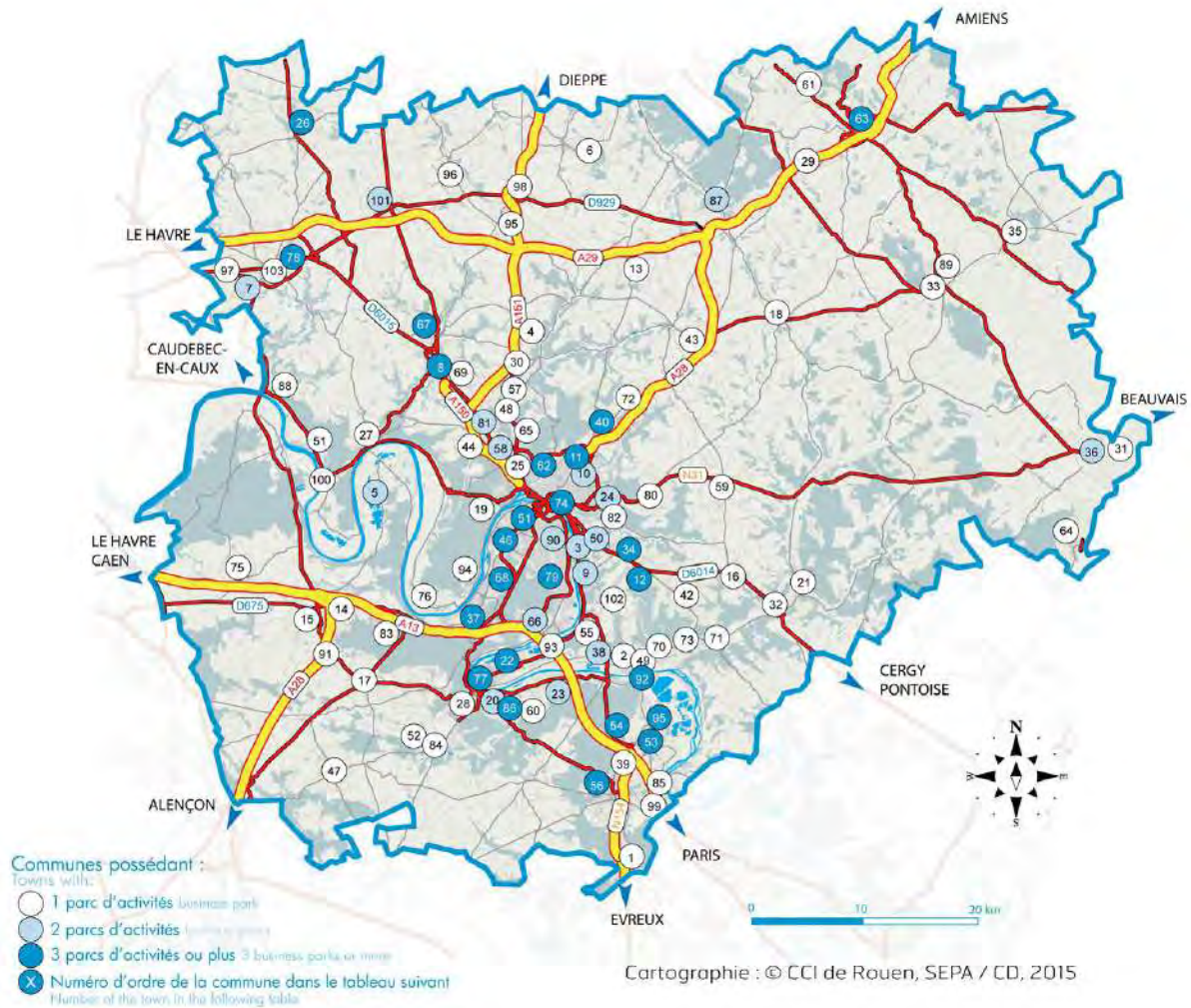


Figure 54 : Foncier économique par secteurs (Source : CCI Rouen 2015)



▣ La valorisation des friches : un potentiel remarquable

A Louviers, les friches Wonder et Audreset ainsi que celle de la rue du 11 novembre en entrée de ville sont des sites à mutabilité forte (au total, 20 ha). La friche Alizol à Alizay et une partie de l'îlot Renault à Louviers permettront de répondre aux besoins de zones économiques tertiaires et d'entreprises artisanales.

Le potentiel foncier de l'agglomération est de 187 ha à moyen terme (en comparaison aux besoins réels estimés à 130 ha)

▣ Les projets structurants :

- ZA trimodale « Route – Rail – Fleuve »

En rive droite de la Seine – porté par la Région – Equipement de la filière logistique (traitement des conteneurs) et acheminement RRF

Plusieurs sites envisagés : Pitres / Le Manoir / Alizay / Igoville : toutes sont en zones PPRI

- ZA logistique à forte valeur ajoutée

Porté par l'intercommunalité – sur Criquebeuf-sur-Seine – 48 ha – aménagement routier prévu permettant la connexion avec l'A13.

2.5 La diversité et la compétitivité de l'économie locale à renforcer

Plusieurs axes sont porteurs pour le développement de l'emploi et pour renforcer l'attractivité de l'Agglo Seine-Eure.

Il apparaît nécessaire d'encourager une économie multipolaire pour rééquilibrer le territoire, tout en confortant les polarités majeures que sont l'axe du Val de Seine et les pôles urbains centraux.

A Analyse des dynamiques de création d'entreprises

L'agglomération est située dans une zone d'emploi dynamique en termes de création d'établissements.

En 2015, 354 entreprises ont été créées sur le territoire de l'Agglo Seine-Eure, principalement dans le secteur tertiaire : 79,1 % (76,8 % à l'échelle du département de l'Eure).

Cette création d'entreprises sur le territoire de l'agglomération est proportionnellement plus importante dans le secteur des commerces en comparaison avec la situation départementale :

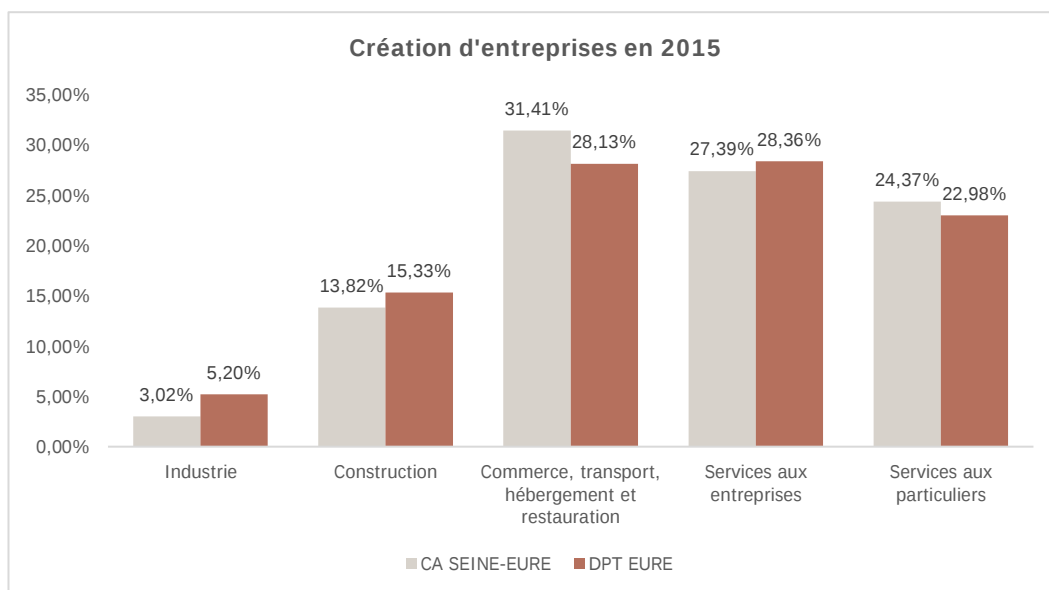
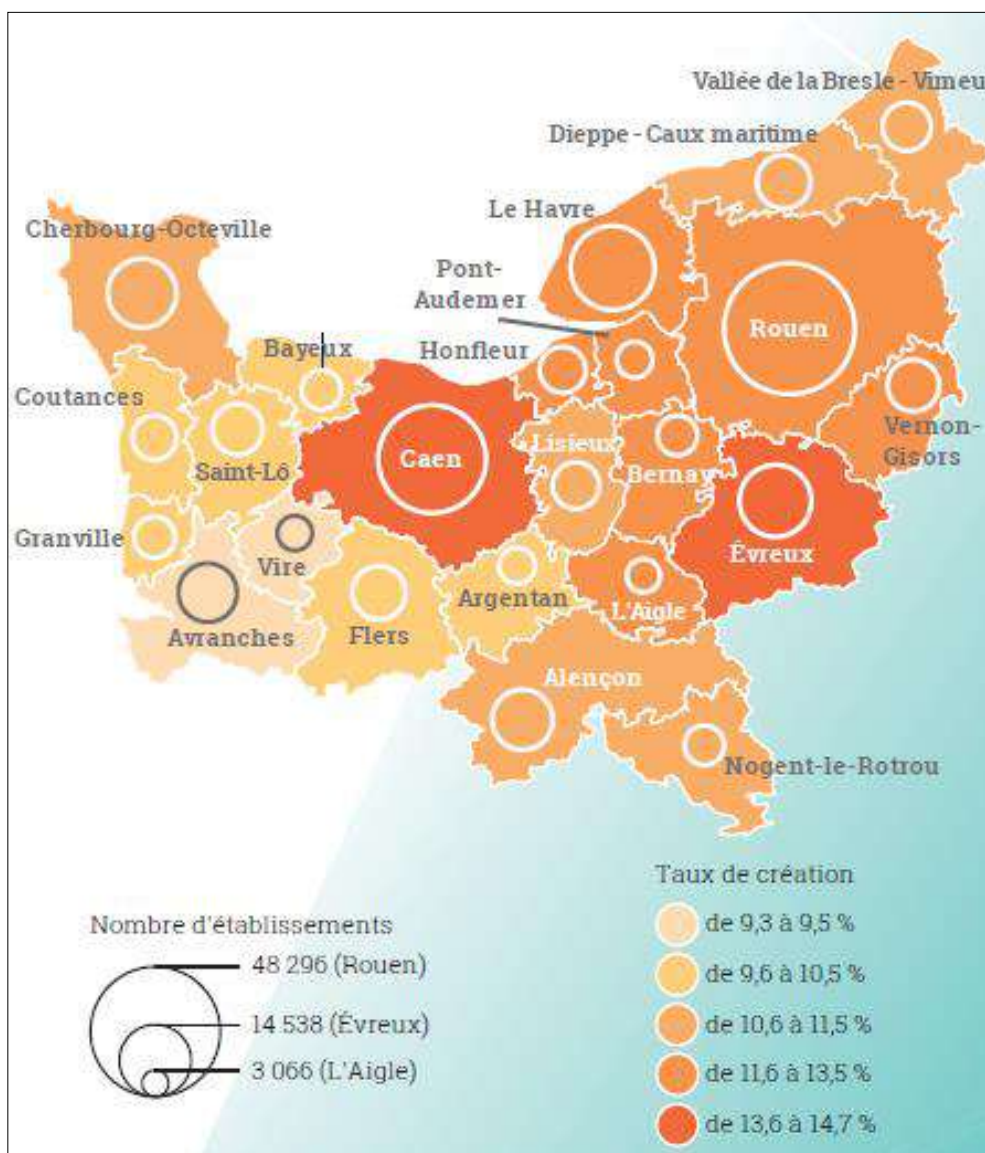


Figure 55 : Création d'entreprises en 2015 (Source : INSEE, SIRENE)

B Des actions des politiques locales nombreuses face à une forte influence des groupes internationaux implantés sur le territoire

Le territoire accueille de grands groupes internationaux, mais il souffre aussi corrélativement d'un taux de dépendance important vis à vis de centres de décision extérieurs. Cette situation est une conséquence des mesures publiques visant à promouvoir le développement économique de la Ville Nouvelle de Val-de-Reuil et qui ont lancé le mouvement de délocalisation des unités de production de la région parisienne.

Cette relation de dépendance ne permet pas au territoire de contrôler pleinement son développement économique et le place en tant que spectateur de son avenir, dépendant des choix de croissance de groupes industriels internationaux.

Un second point de vulnérabilité réside dans le fait que l'emploi industriel est en grande partie concentré autour d'un petit nombre d'entreprises. Une décision de fermeture ou de délocalisation d'une de ces unités impliquerait des conséquences non négligeables sur la structure de l'emploi local.

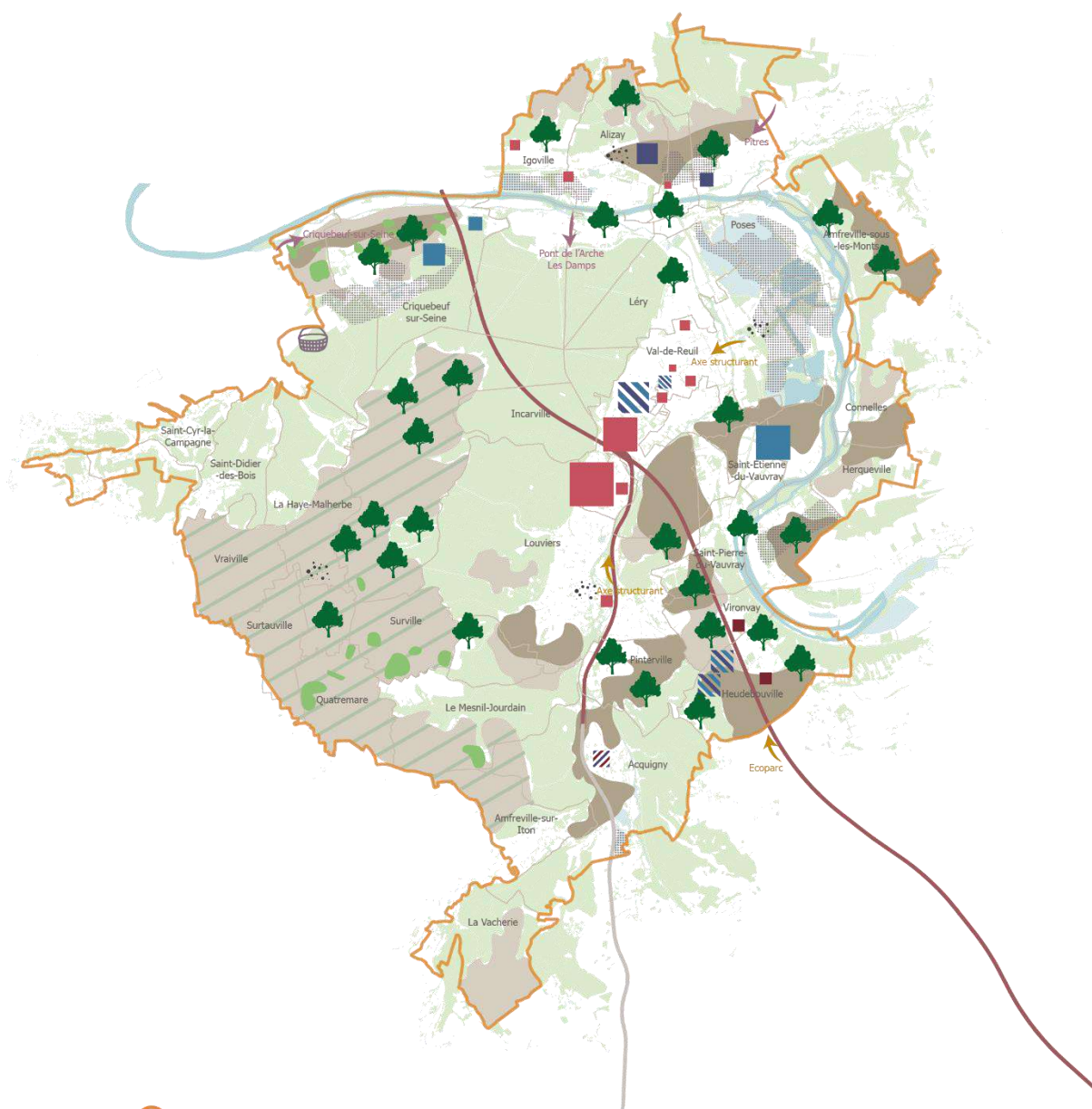
Enfin, la spécialisation de l'activité industrielle s'accompagne d'un réseau important de sous-traitants. Cette structuration de l'activité permet de bénéficier de la présence de véritables pôles d'excellence, maîtrisant la filière complète de la production, l'ensemble des activités d'une branche étant représenté (à l'image des entreprises formant le Système Productif Local Pharma Parc). Mais ce tissu de sous-traitance demeure très sensible aux aléas de la demande émanant des donneurs d'ordre, qui s'inscrivent le plus souvent dans une logique de concurrence internationale

L'agglomération promeut une politique forte pour maintenir l'emploi local et faciliter l'insertion par l'emploi.

La création d'un parc immobilier pour entreprises mis en œuvre par une stratégie foncière développée sur le territoire depuis 2001, offre de bonnes conditions d'implantation pour les entreprises nouvelles et les évolutions des locaux des entreprises existantes.

Cette démarche en direction des entreprises s'accompagne de mesures d'insertions en direction des actifs à travers des maisons pour l'emploi.

ACTIVITES ECONOMIQUES ET AGRICOLES DE L'AGGLOMERATION



géostudio

Source : Agglo Seine-Eure - Réalisation Geostudio 2018

0 2.5 5 km

Légende

Plateaux céréaliers

Agriculture périurbaine

Activité maraîchère

Agriculture de proximité
et circuits courts

Vergers

Haie, plantations, boisements

Zones d'activités

Généraliste

Artisanale

Industrielle

Logistique

Industrielle et logistique

Artisanale et industrielle

Friches

Carrières

Entrée de ville de type urbain

Entrée de ville agricole ou naturelle

3 Le potentiel foncier mobilisable en densification des zones économiques

3.1 Le potentiel foncier mobilisable au sein des zones économiques établies

Les planches suivantes sont issues de l'évaluation du potentiel foncier des zones d'activités économiques de l'Agglomération Seine-Eure. Cette étude, réalisée en 2017 par la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) des Portes de Normandie, a permis d'étudier les possibilités de densification des zones d'activités existantes en parallèle de l'élaboration du PLUiH, comme le prévoient les articles L.151-4 et R.151-1 du Code de l'urbanisme.

Chaque planche présente dans un premier temps le potentiel foncier « brut », relevé à partir des espaces disponibles après analyse par photographie aérienne, puis dans un second temps les résultats de l'analyse avec le potentiel « net », après retrait des terrains non mobilisables pour des raisons justifiées à travers un tableau. La méthodologie employée est détaillée à travers la partie justifications du rapport de présentation.

Au total, 15,3ha sont retenus parmi le potentiel foncier mobilisable en densification des 550ha de zones d'activités économiques (ZAE) existantes au moment de l'élaboration du PLUiH.

Phases 1 et 2 - Potentiel foncier « brut »



- Potentiel densifiable brut
- Friche
- Terrain sous occupé
- Dont creuse
- Terrain d'assiette entreprise
- Unité foncière
- Bâtiment

Tableau d'analyse des potentiels fonciers

Etiquette	ZAE	Surface en m²	Propriétaire	Parcelle bâtie (O/N)	Intention du propriétaire	Échéance
5	La Fringale	5 000	Groupe Lafarge	O	Terrain qui peut être proposé à la vente. Problème d'accès notamment avec interdiction des PL. rue Epreville	court terme
7	La Fringale	16 781	ANOXA	N	En fonction du prix, le propriétaire peut être vendeur	court terme

Tableau des terrains non mobilisables

Etiquette	ZAE	Surface en m²	Propriétaire	Parcelle bâtie (O/N)	Intention du propriétaire	Échéance
4	La Fringale		BNP Paribas	O	Projet de construction de bâtiment - PC en court	immiment
6	La Fringale	15 721	VALDEPHARM	O	Terrain en partie situé dans le périmètre sécurité SEVESO et projet de construction d'un bâtiment	/ moyen terme
11	La Fringale	5 000	SCI Renan	N	le propriétaire est prêt à construire. Il proposera en priorité le projet à son client historique Barry Callebaut sinon possibilité de mettre une autre entreprise si pas de contrainte pour l'entreprise Barry Callebaut. Si cette entreprise est opposée à la construction d'un bâtiment, le propriétaire ne fera rien. Le propriétaire ne souhaite pas vendre le terrain.	N.C

Phase 3 - Résultats du potentiel foncier



Evaluation du potentiel foncier – Zone de La Fringale – Incarville, Louviers, Val-de-Reuil – Réalisation : CCI Portes de Normandie

Phases 1 et 2 - Potentiel foncier « brut »



Tableau d'analyse des potentiels fonciers

Étiquette	ZAE	Surface en m²	Propriétaire	Parcelle bâtie (O/N)	Intention du propriétaire	Échéance
45	Val Richard	6 385	SESA System	O	N.C.	N.C.

Tableau des terrains non mobilisables

Étiquette	ZAC	Surface en m²	Propriétaire	Parcelle bâtie (O/N)	Intention du propriétaire	Échéance
2	Bosc Hétreil	12 662	Gemfi Gicrom commercialisation	N	Projet d'extension du bâtiment Inter parfum	court terme

Phase 3 - Résultats du potentiel foncier



- Potentiel densifiable brut
- Friche
- Terrain sous occupation
- Dent creusée
- Terrain d'assiette entreprise
- Unité foncière
- Bâtiment

Evaluation du potentiel foncier – Zones du Bosc Hétreil et du Val Richard – Criquebeuf-sur-Seine – Réalisation : CCI Portes de Normandie

Phases 1 et 2 - Potentiel foncier « brut »



Tableau d'analyse des potentiels fonciers

Etiquette	ZAE	Surface en m²	Propriétaire	Parcelle bâtie (O/N)	Intention du propriétaire	Échéance
22	Eco Parc 1	3 841	DDL Logistic	O	N.C	N.C
23	Eco Parc 1	16 333	ITM Logistic International	O	N.C	N.C

Tableau des terrains non mobilisables

Etiquette	ZAE	Surface en m²	Propriétaire	Parcelle bâtie (O/N)	Intention du propriétaire	Échéance
24	Eco Parc 1	4 316	S.G.V.I	O	Possible extension si reprise d'activité	N.C

Phase 3 - Résultats du potentiel foncier



- Potentiel densifiable brut
- 48 Friche
- Terrain sous occupé
- Dent creuse
- Terrain d'assiette entreprise
- Unité foncière
- Bâti existant

Evaluation du potentiel foncier – Zone Eco-Parc 1 – Heudebouville, Vironvay – Réalisation : CCI Portes de Normandie

Phases 1 et 2 -Potentiel foncier « brut »



Tableau d'analyse des potentiels fonciers

Etiquette	ZAE	Surface en m²	Propriétaire	Parcelle bâtie (O/N)	Intention du propriétaire	Échéance
14	Les Pâtis	10 513	SCA Tissue	O	L'entreprise est prête à vendre ce terrain. Présence d'ancienne voie ferrée sur ce terrain et d'un bassin surement à déplacer.	court terme

Phase 3 -Résultats du potentiel foncier



- Potentiel densifiable brut
- Friche
- Terrain sous occupé
- Dent creuse
- Terrain d'assiette entreprise
- Unité foncière
- Bâtiment

Evaluation du potentiel foncier – Zone des Pâtis – Acquigny – Réalisation : CCI Portes de Normandie

Phases 1 et 2 - Potentiel foncier « brut »



Tableau d'analyse des potentiels fonciers

Etiquette	ZAE	Surface en m²	Propriétaire	Parcelle bâtie (O/N)	Intention du propriétaire	Échéance
26	PA des Portes	23 068	BIDPACK	N	Réserve foncière	long terme
27	PA des Portes	6 338	PN Electronics - SCI Mars 55	N	N.C.	N.C.
31	PA des Portes	3 055	Entreprise Foubert	O	Réserve foncière	long terme

Tableau des terrains non mobilisables

Etiquette	ZAE	Surface en m²	Propriétaire	Parcelle bâtie (O/N)	Intention du propriétaire	Échéance
29 30	PA des Portes	xx	MAILLOT SAS	O	Parkings réalisés	réalisé
33 34	PA des Portes	3 990	CORDON DS21	O	zones utilisées pour stockage extérieur + périmètre de sécurité	
35	PA des Portes	33 075	SOPREMA	O	Projet identifié par Agglo Seine Eure	immédiat
36	PA des Portes	33 683	JONHSON & JONHSON	O	Parcelle qui fait partie de l'ensemble paysager du site. Enjeux environnemental (biodiversité) et cadre de travail pour les salariés	/
37 38 39 40	PA des Portes	32 000	JONHSON & JONHSON	O	Terrains au cœur de leurs activités. Densification incompatible avec leur activités	/
46	PA des Portes	3 000	MAILLOT SAS	O	L'entreprise est prête à construire des bureaux et les mettre en location	court terme

Phase 3 - Résultats du potentiel foncier



- Potentiel densifiable brut
- Friche
- Terrain sous occupé
- Dent creuse
- Terrain d'assiette entreprise
- Unité foncière
- Bâtiment
- Zonage PPRI Boucles de Poses**
- zone bleue
- zone jaune
- zone rouge
- zone verte

Evaluation du potentiel foncier – Parc d'Affaires des Portes – Val-de-Reuil – Réalisation : CCI Portes de Normandie

Phases 1 et 2 - Potentiel foncier « brut »



- Potentiel densifiable brut
- Friche
- Terrain sous occupé
- Dent creuse
- Terrain d'assiette entreprise
- Unité foncière
- Bâtiment

Tableau des terrains non mobilisables

Etiquette	ZAE	Surface en m²	Propriétaire	Parcelle bâtie (O/N)	Intention du propriétaire	Échéance
15	Les Lacs	2 185	VENEU	O	PINSON PAYSAGE NORMANDIE est locataire du site. L'entreprise utilise ce terrain pour son activité pépinière.	
17	Pharma Parc	7 819	SNC Electronic	O	Le terrain peut être considéré comme en vente	immédiat
18	Les Falaises	2 721	Entreprise VENEU	O	Projet d'extension	N.C.
19	Les Falaises	1 000	M. FEMEL	O	Projet de créer un hôtel d'entreprise	N.C.
20 21	Les Falaises	22 993	APTAR	O	Projet agrandissement du bâtiment de Recherche et Développement	court terme

Tableau des espaces en transition

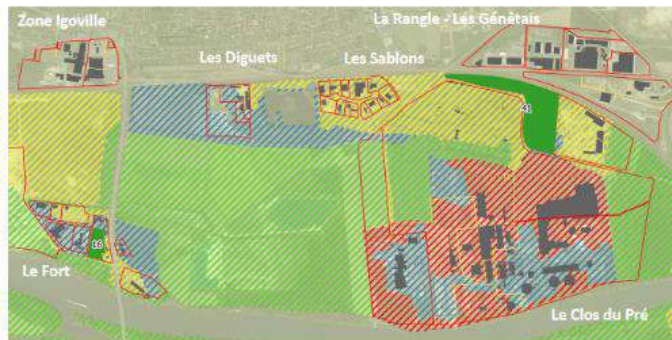
Etiquette	ZAE	Surface en m² du terrain d'assiette	Surface en m² de l'unité foncière	surface du bât en m²
69	Les Lacs	2 291	2 291	1 323
70	Les Lacs	598	598	304
71	Les Lacs	1 262	1 262	573
72	Les Lacs	53	53	47
73	Les Lacs	1 219	1 219	300
74	Les Lacs	851	851	531

Phase 3 - Résultats du potentiel foncier



Evaluation du potentiel foncier – Zones Pharma Parc, les Falaises et les Lacs – Le Vaudreuil, Val-de-Reuil – Réalisation : CCI Portes de Normandie

Phases 1 et 2 -Potentiel foncier « brut »



Phase 3 -Résultats du potentiel foncier



Tableau d'analyse des potentiels fonciers

Etiquette	ZAE	Surface en m²	Propriétaire	Parcelle bâtie (O/N)	Intention du propriétaire	Échéance
41	Le Clos Pré	61 695	DOUBLE A	N	Parcelle en vente	Immédiate

Tableau des terrains non mobilisables

Etiquette	ZAE	Surface en m²	Propriétaire	Parcelle bâtie (O/N)	Intention du propriétaire	Échéance
16	ZA du Fort	9 481	M.Lambert	O	en cours de commercialisation	Immédiate

- Potentiel densifiable brut
- 46 Friche
- Terrain sous occupé
- Dent creuse
- Terrain d'assiette entreprise
- Unité foncière
- Bâtiment
- Zonage PPRI Boudes de Poses
- /// zone bleue
- /// zone jaune
- /// zone rouge
- /// zone verte

Evaluation du potentiel foncier – Zones du Fort et Clos Pré – Alizay, Igoville – Réalisation : CCI Portes de Normandie



Tableau des surfaces de potentiels foncier

Nom de ZAE	Surface de la ZAE en ha	Surface en ha
La Fringale	156,8	2,18
Val Richard	6,9	0,64
Eco Parc 1	57,6	2,02
Les Pâtis	19,8	1,06
PA des Portes	185,8	3,25
Le Clos Pré	123,9	6,17
TOTAL	550,8	19,31

- Potentiel densifiable brut
- 48 Friche
- Terrain sous occupé
- Dent creuse
- Terrain d'assiette entreprise
- Unité foncière
- Bâtiment

Evaluation du potentiel foncier – Synthèse – Réalisation : CCI Portes de Normandie

MOBILITE

1 Une situation à la croisée de l'axe Paris-le-Havre

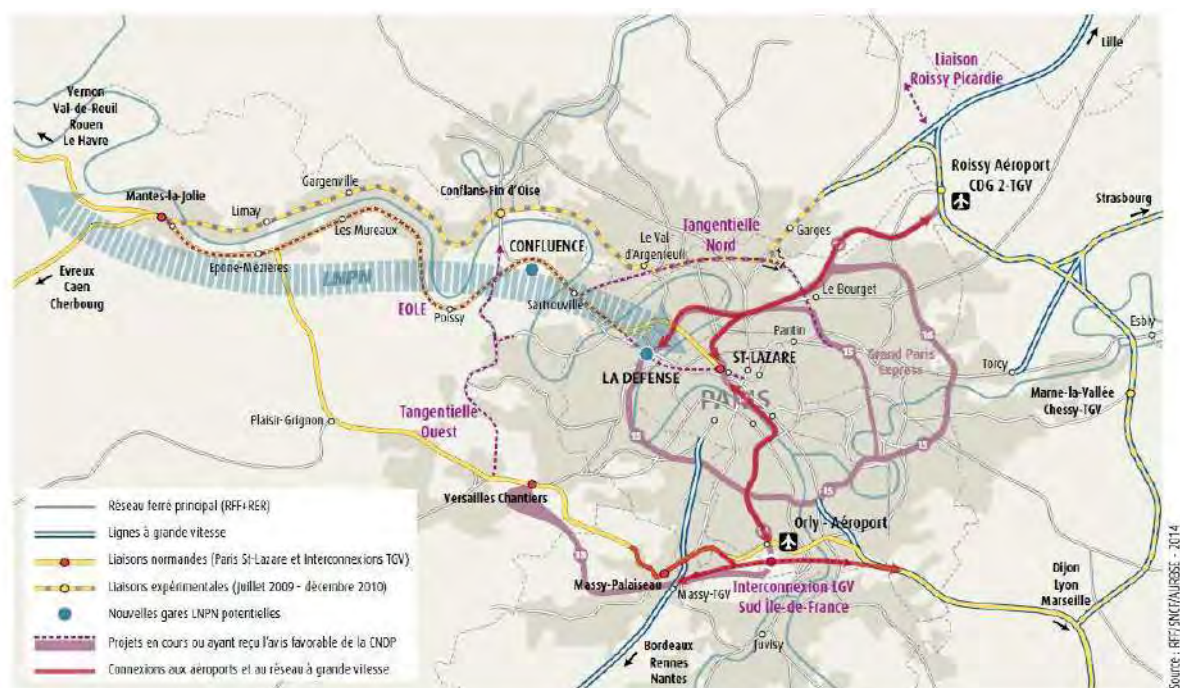
Le territoire de l'Agglo Seine-Eure profite d'une situation centrale entre deux polarités d'influence européenne, le Havre et Paris, reliées par l'autoroute A13.

L'Agglomération Seine-Eure est ainsi reliée à Paris en 1h30, et au Havre en 1h15 en rejoignant l'A131. Plus à l'ouest, l'A13 dessert Caen en 1h30.

Dans un périmètre plus proche, l'A13 rejoint Rouen en 45min environ. Le territoire est relié à Evreux via l'A154 et la N154 en 25 min, puis plus au sud, à Dreux en 1h et à Chartres en 1h30.



Le territoire bénéficie de la liaison ferroviaire Paris-Rouen-Le Havre. La connexion avec la gare de Mantes-la-Jolie relie le territoire au réseau du Grand Paris en plein développement. De plus, le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN), actuellement en phase d'études préalables, vise le renforcement de la liaison entre les bassins parisien et normand.

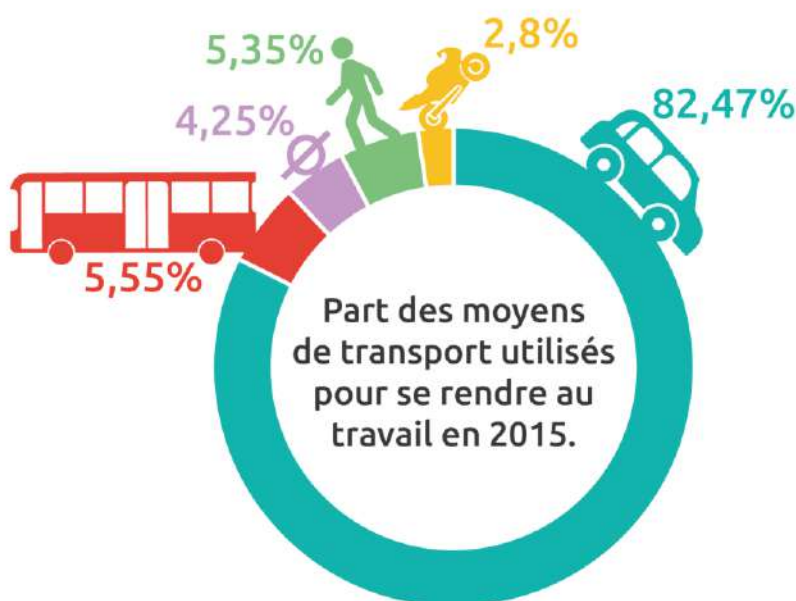


2 La mobilité quotidienne, une nécessité

2.1 L'utilisation des modes de transport dans la mobilité quotidienne

L'analyse se base principalement sur les déplacements domicile-travail et domicile-étude, se produisant globalement hors des vacances scolaires, des week-end et jours fériés, soient du lundi au vendredi. Il s'agit d'analyser les déplacements des résidents du territoire sur la période de plein fonctionnement du territoire, période à laquelle les déplacements sont les plus susceptibles de provoquer des dysfonctionnements dans les mobilités du territoire. En effet, les déplacements domicile-travail et domicile-études présentent à eux deux 35 % des déplacements du territoire. Les flux qui se font pendant les week-ends et les vacances scolaires concernent davantage les déplacements domicile-loisirs ou domicile-commerce et sont moins significatifs.

Située sur un territoire charnière entre la Seine-Maritime et l'Ile-de-France, l'Agglo Seine-Eure est un territoire à la fois polarisé par les agglomérations voisines (Rouen, Paris) et à l'intérieur même de ce territoire (Louviers, Val-de-Reuil...). Ce sont les communes urbaines du territoire qui concentrent les emplois et qui accueillent donc une majorité d'actifs travaillant à l'extérieur de la commune où ils vivent.



Source : Insee, RP2015 exploitation principale.

Réalisation : géostudio 2018

Figure 56 Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail

(Source : INSEE)

Sur l'ensemble de l'Agglo, le moyen de transport privilégié pour se rendre au travail est le véhicule individuel (voiture, camion, fourgonnette). Plus de 82 % des actifs du territoire se déplacent en voiture, camion ou fourgonnette pour se rendre sur leur lieu de travail.

Bien que bénéficiant de la présence de 3 gares de lignes ferroviaires et de plusieurs lignes de bus, l'utilisation des transports en commun est négligeable (5,5 %). Il en est de même pour la marche à pied (4,25 %). Ce taux est plus important dans le centre urbain (8,4 % à Louviers, 9,5 % à Val-de-Reuil) et beaucoup plus faible dans les communes rurales. Ceci est dû au manque d'accessibilité directe aux zones d'emplois dans un temps raisonnable de marche dans les communes rurales (0 % dans les communes de Saint-Cyr-la-Campagne, Saint-Germain-de-Pasquier ou Crasville).

Les deux roues sont encore moins privilégiés pour se rendre au travail (2,4 %), la topographie du territoire ainsi que la sécurité des déplacements sont probablement à l'origine de ces chiffres.

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.

2.2 Les flux domicile-travail

A Les actifs habitant l'Agglo

Sur le territoire de l'Agglo, 27 613 habitants sont actifs, âgés de 15 ans ou plus et ont un emploi. 74,36 % de ces actifs travaillent dans une autre commune que celle où ils résident. Cela souligne l'évidence des besoins en déplacements sur le territoire. Ce sont dans les communes de Louviers et de Val-de-Reuil que le pourcentage de personnes travaillant dans la même commune que celle où ils résident est le plus important (respectivement 42,61 % et 38,78 %).

En effet, ce sont des communes où l'offre d'emploi est importante et où les transports en commun sont bien développés. A l'inverse, les communes accueillant le plus d'actifs qui travaillent dans une autre commune que celle où ils vivent sont principalement les communes rurales. A Crasville et à Saint-Germain-de-Pasquier, 100 % des actifs qui vivent dans ces communes vont travailler dans une autre commune, au Bec-Thomas et à Saint-Cyr-la-Campagne, ils sont 94,74 % et 97,37 %.

Ces communes, très peu desservies par les transports en commun, accueillent des habitants fortement dépendant de la voiture individuelle pour se rendre sur leur lieu de travail. En effet, à Crasville, 96,7 % des actifs de plus de 15 ans ayant un emploi se rendent sur leur lieu de travail avec leur voiture, à Saint-Germain-de-Pasquier ce taux est de 98%, au Bec-Thomas, 92,2 % et à Saint-Cyr-la-Campagne, 92,6 %.

Tandis qu'à Louviers et Val-de-Reuil, communes principales du pôle urbain, l'utilisation de la voiture pour se rendre sur le lieu de travail est plus faible. A Louviers, 74 % des actifs ayant un emploi se rendent sur leur lieu de travail en voiture ; à Val-de-Reuil ce taux est de 72 %. Ces deux communes ont des taux d'utilisation des transports en commun et de la marche à pied plus élevés que la moyenne. Les actifs ayant un emploi habitant à Louviers sont 8,4 % à se rendre à leur travail à pied et 6,9 % utilisent les transports en commun. A Val-de-Reuil, 9,5 % des actifs vont travailler à pied et 13,8 % prennent les transports en commun.

Parmi les actifs de plus de 15 ans et ayant un emploi, 40 % travaillent hors de l'Agglo. En effet, l'Agglo Seine-Eure est fortement polarisée par la Métropole Rouen-Normandie et la Communauté d'Agglomérations Evreux Portes de Normandie. 16,72 % ont leur lieu de travail

au sein de la Métropole Rouen-Normandie et 7,25 % dans la Communauté d'Agglomération Evreux Portes de Normandie, ce sont les flux sortants les plus importants.

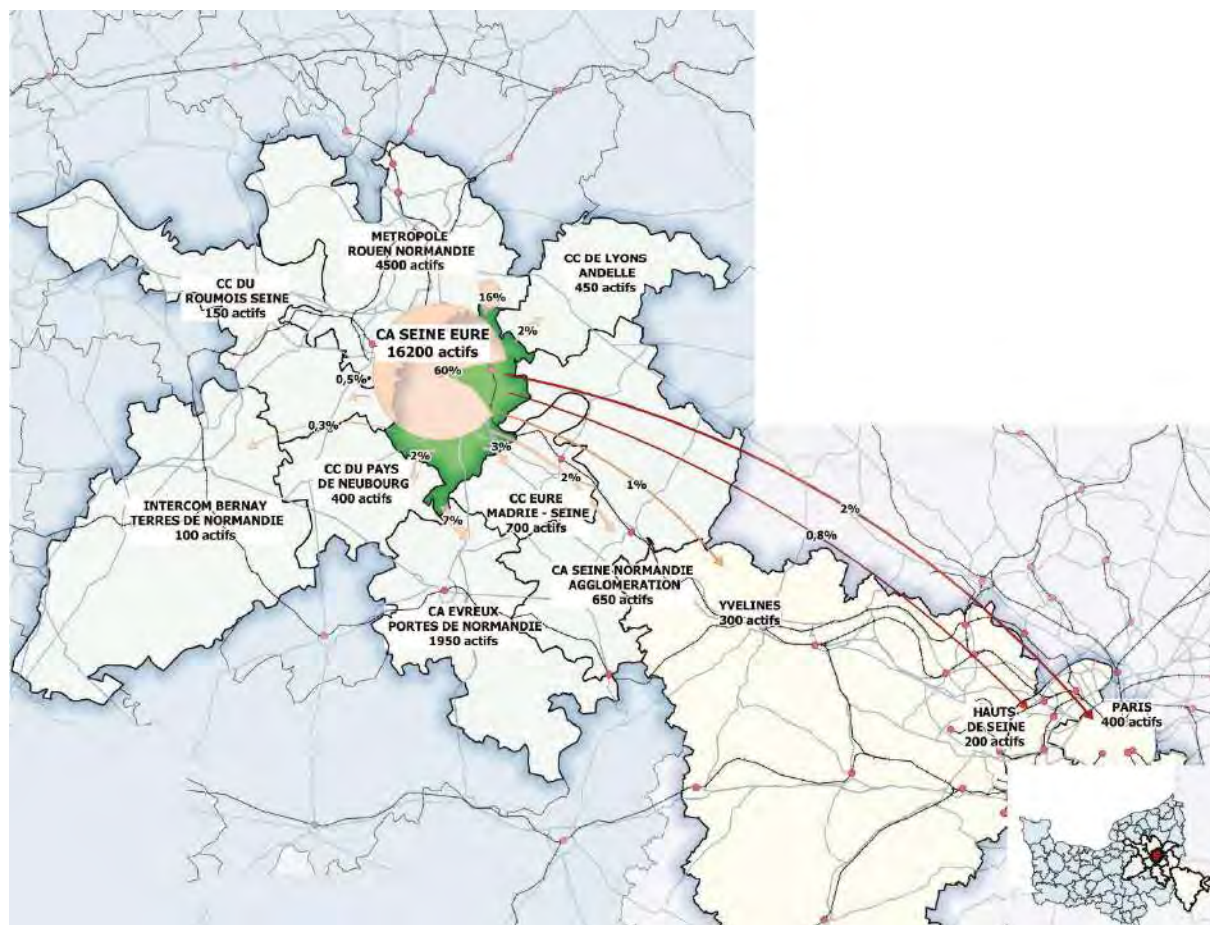


Figure 57 Principaux flux domicile-travail des actifs habitant l'Agglo Seine-Eure en 2013

(Source : DREAL Normandie)

B Les actifs venant travailler sur l'Agglo

L'Agglo Seine-Eure est un pôle d'activité qui polarise un large territoire et accueille de nombreux actifs de l'extérieur. L'intercommunalité propose un nombre d'emploi supérieur à celui des actifs : 31 547 emplois sont présents sur le territoire, ce qui permet d'accueillir plus de 14 000 actifs de l'extérieur. En 2013, les emplois de l'Agglo étaient occupés par 47 % d'actifs habitant dans d'autres intercommunalités. Ces actifs proviennent principalement de la Métropole Rouen Normandie, la Communauté de Communes Eure Madrie-Seine, la Communauté de Communes du Roumois Seine, la Communauté d'Agglomérations Evreux Portes de Normandie et la Communauté de Communes du Pays du Neubourg.

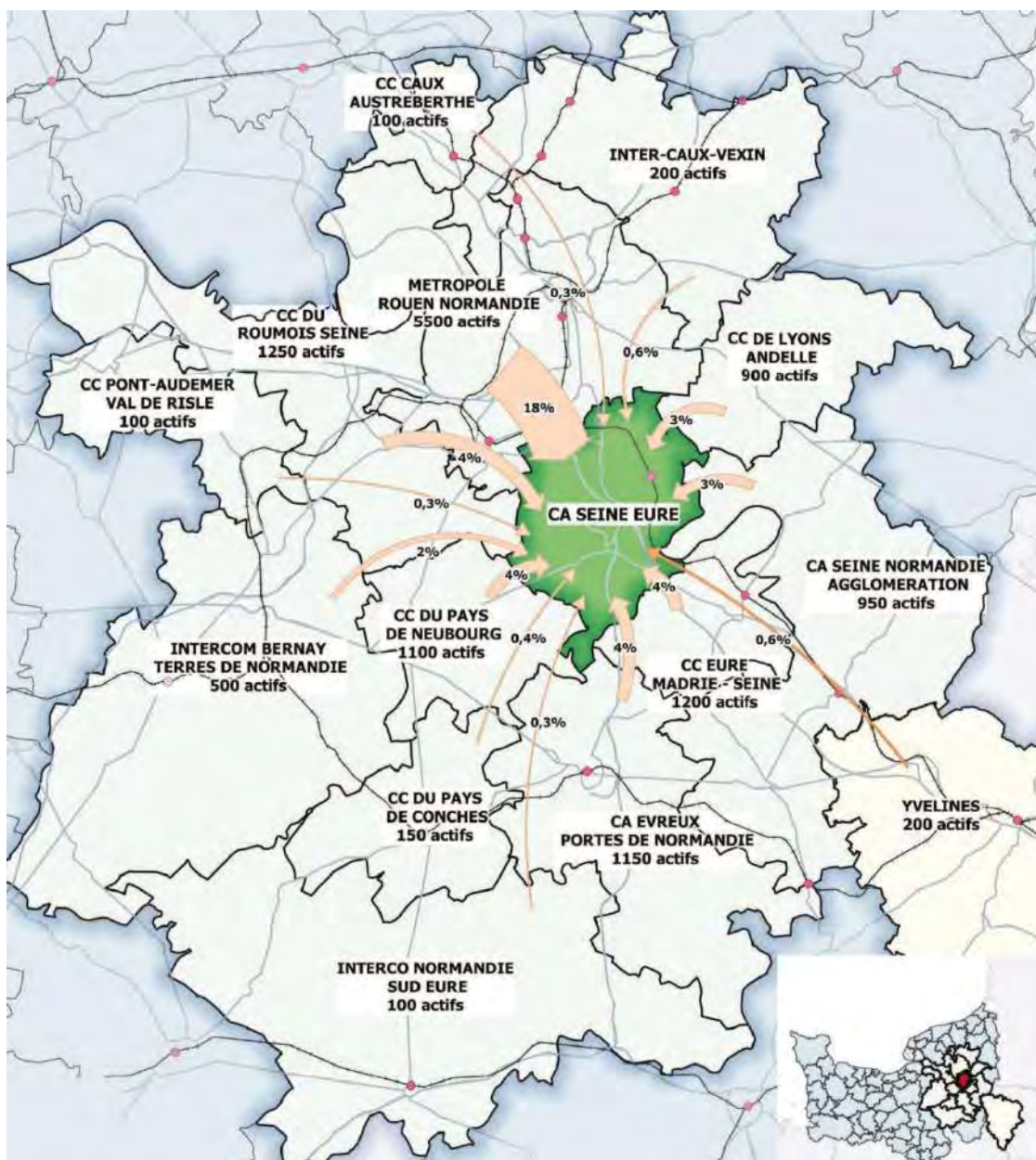


Figure 58 Principaux flux domicile-travail des actifs travaillant sur l'Agglo Seine-Eure en 2013

(Source : DREAL Normandie)

2.3 Les flux domicile-études

D'après l'enquête Ménages Déplacements réalisées par l'Agglo en 2017, le territoire accueille près 1 600 étudiants. La plupart d'entre eux sortent du territoire pour étudier à l'extérieur. En effet, alors que 17 % des étudiants de l'intercommunalité étudient au sein-même du territoire, 34 % sont étudiants au campus de Mont-Saint-Aignan, 32 % à Rouen, 14 % ailleurs dans le département de l'Eure et enfin 1 % à Saint-Etienne-du-Rouvray.

La part des étudiants qui étudient à l'intérieur même de l'Agglo est principalement répartie sur Louviers-Incarville (48 %), tandis que le nord du territoire reçoit 21 % de ces étudiants. Vient ensuite la commune de Val-de-Reuil (19 %), puis l'Ouest (7%) et enfin l'Est (4%).

La mobilité des étudiants se fait donc plus vers le pôle urbain (avec Louviers et Incarville) et vers le Nord du territoire. C'est aussi dans cette direction que se situent les campus universitaires de Mont-Saint-Aignan, Rouen et Saint-Etienne-du-Rouvray.

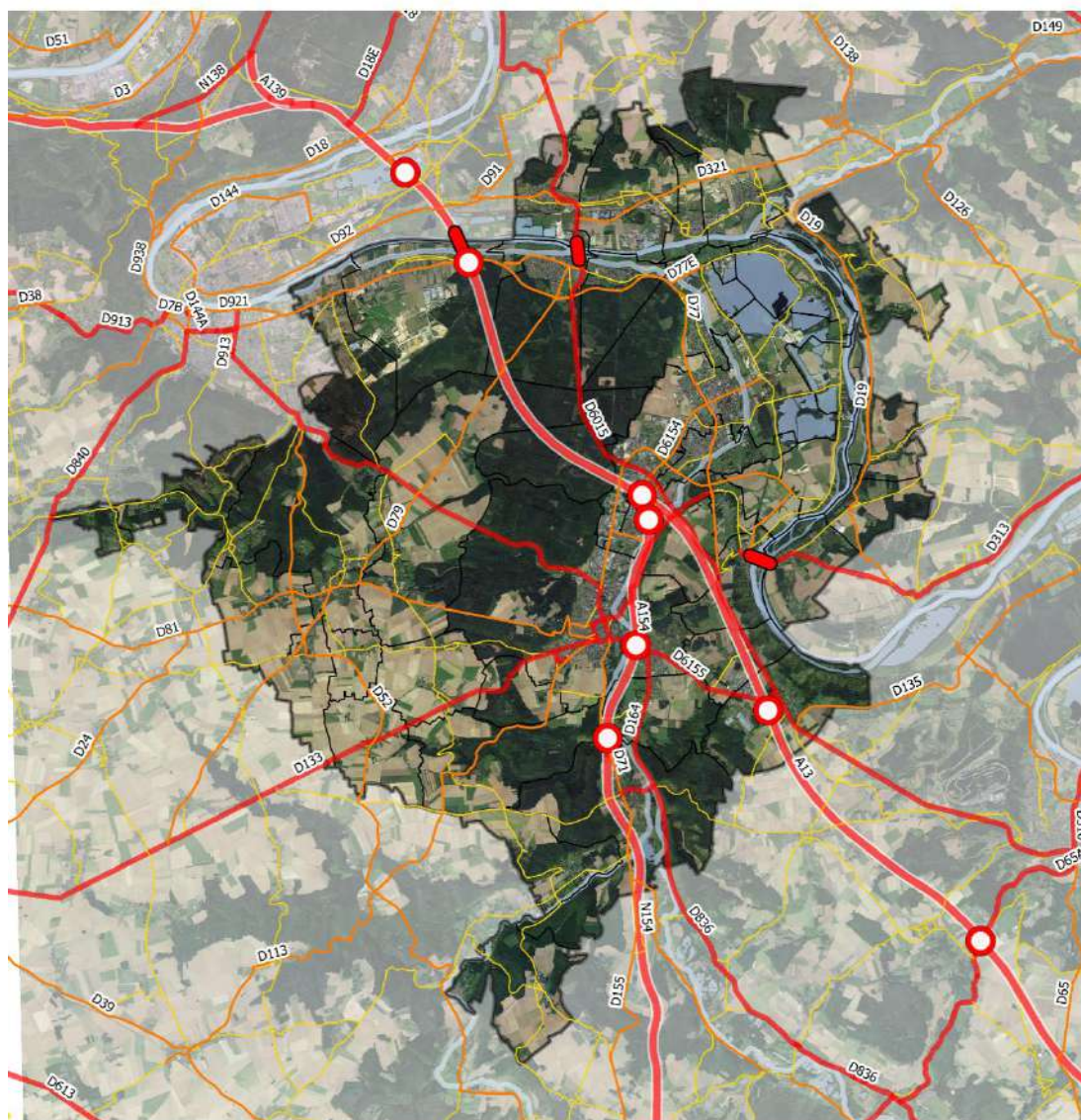
Concernant les personnes scolarisées (de plus de 2 ans, jusqu'au bac), la majorité étudient dans la commune où ils résident. Les principaux flux se font vers les communes équipées des principaux établissements d'enseignement, dans les collèges et lycées de Louviers et de Val-de-Reuil en interne, et en externe, vers Romilly-sur-Andelle pour son collège, et à Rouen et Evreux pour les collèges et lycées.

Ce sont les étudiants qui représentent la part la plus importante des personnes utilisant les transports en commun (63%).

3 Une structure routière qui dote le territoire d'une forte accessibilité

3.1 Un réseau convergent vers les polarités du territoire

LE RESEAU ROUTIER STRUCTURANT



Légende

RESEAU ROUTIER

- Axes majeurs
- Réseau principal
- Réseau secondaire
- Liaison locale

INFRASTRUCTURES

-  Echangeurs
 Ponts

□ COMMUNES



0 5 10 15 km



Le territoire de l'Agglo bénéficie d'une très bonne accessibilité avec la présence d'un réseau routier dense.

Parcouru par l'A13 du Nord-Ouest au Sud-Est, le territoire est desservi par trois échangeurs localisés sur les communes de Criquebeuf-sur-Seine, Incarville et Heudebouville qui constituent des points d'accès majeurs au territoire. Leur fréquentation est fortement liée aux zones d'activités localisées à leurs abords.

Le tronçon Nord-Sud de 9km que forme l'A154, desservant Acquigny, Pinterville, Louviers et Incarville, permet de relier l'A13 et la N154 et de rejoindre Chartres plus au sud.

Quatre axes supportent un fort trafic, avec plus de 10 000 véhicules par jour :

- La D 6015 qui relie Paris à Rouen et le Havre, en passant par Vernon, Gaillon, Louviers, Pont-de-l'Arche, constitue l'un des axes qui supporte les flux les plus importants. On note une différence de fréquentation entre le nord (20 630 véhicules/jour, dont 6,1% de poids lourds) ; et le sud (20 369 véhicules/jour, dont 6,8% de poids lourds) ;
- La D321 au nord du territoire qui relie les communes du Val de Seine de Pont-l'Arche à Elbeuf (16635 véhicules/jour, dont 13,2% de poids lourds) et dessert l'échangeur de Criquebeuf-sur-Seine (21549 véhicules/jour, dont 9% de poids lourds), puis la deuxième portion sur la rive en face qui relie Alizay à l'est du territoire (11 241 véhicules/jour, dont 6,8% de poids lourds) ;
- La D6154 qui assure la desserte de Val-de-Reuil depuis l'A13, fréquentée par 13 973 véhicules/jour, dont 4,3% de poids lourds ;
- La D71 qui relie Louviers et Val-de-Reuil et dessert les zones d'activités, fréquentée par 11 745 véhicules/jour (en 2015), dont 6,7% de poids lourds.

En interne des tronçons supportent un fort trafic qui draine les zones stratégiques du territoire :

- La D77 de Pont-de-l'Arche au Vaudreuil, 10 867 véhicules/jour, dont 1,8% de poids lourds ;
- D6155 entre l'échangeur de l'A13 à Heudebouville et Louviers, 7 033 de véhicules/jour, dont 10,1% de poids lourds ;
- La D840 qui passe par la limite Ouest de la commune du Bec Thomas et relie Verneuil-sur-Avre à Rouen en passant par Elbeuf, 6 204 véhicules/jour, dont 2,6% de poids lourds.

La façade ouest du territoire comprend deux axes fréquentés, reliant les pôles urbains :

- La D313 entre Louviers et Elbeuf, avec 3 641 véhicules/jour, dont 1,4% de poids lourds ;
- La D133 entre Louviers et le Neubourg, avec 4 331 véhicules/jour, dont 5,9% de poids lourds.

On note une évolution contrastée ces huit dernières années avec :

- Des flux entre Rouen et le territoire en augmentation : une fréquentation journalière moyenne annuelle en hausse de 10,4% entre 2010 et 2018 sur la partie nord de la D6015 ; une fréquentation inférieure sur l'échangeur de Criquebeuf (+24,8%) ;
- Des variations différentes sur les axes internes : une hausse de 6% sur la D6154 entre 2010 et 2018 et une baisse de 9% entre 2010 et 2015 sur la D71, l'axe structurant entre Louviers et Val de Reuil (D71 en 2010 : 12 952 véhicules/jour).

	Rouen	Evreux	Le Havre	Paris
Louviers	35	25	70	80
Val-de-Reuil	35	35	70	85
Pont-de-l'Arche	25	35	60	85
Le Vaudreuil	35	30	70	80

Figure 59 Temps de trajet depuis les pôles indicatifs vers les territoires alentours (en minutes)

3.2 Des problématiques de trafic liées au fonctionnement de l'autoroute et des échangeurs

Des ralentissements apparaissent aux heures de pointes sur les liaisons majeures du territoire :

- La D321 en raison du report de trafic ;
- Sur la D133 au niveau de Quatremare et Surville en lien avec un fort trafic poids lourds ;
- Sur la D6015 au niveau de Pont-de-l'Arche, avec notamment une saturation sur le pont.

LES PROBLEMATIQUE DE CIRCULATION



Légende

RESEAU ROUTIER

- Axes majeurs
- Réseau principal
- Réseau secondaire
- Liaison locale



Secteurs problématiques

COMMUNES

N



0 5 10 15 km



Les trois échangeurs qui ponctuent l'A13 sur le territoire de l'Agglomération Seine-Eure présentent chacun des problématiques particulières :

- L'échangeur de Criquebeuf-sur-Seine rencontre de forts ralentissements et des problématiques de sécurité liées à l'absence de péage sur cet accès. Le report de trafic entraîne la saturation du réseau secondaire (D321, rues du village de Criquebeuf-sur-Seine et Pont-de-l'Arche) ;
- L'échangeur d'Incarville, un accès payant, considéré comme étant trop cher, qui freine les arrêts sur le territoire ;
- Le demi-changeur d'Heudebouville, ne permet pas actuellement d'entrer sur l'A13 en direction de Rouen, ni de sortir à Heudebouville en arrivant de Rouen. Le trafic sur la D6015 qui longe l'A13 est important. L'achèvement de l'échangeur a néanmoins été inscrit au plan d'investissement autoroutier annoncé en septembre par l'Etat.

3.3 Les projets d'amélioration de la desserte du territoire

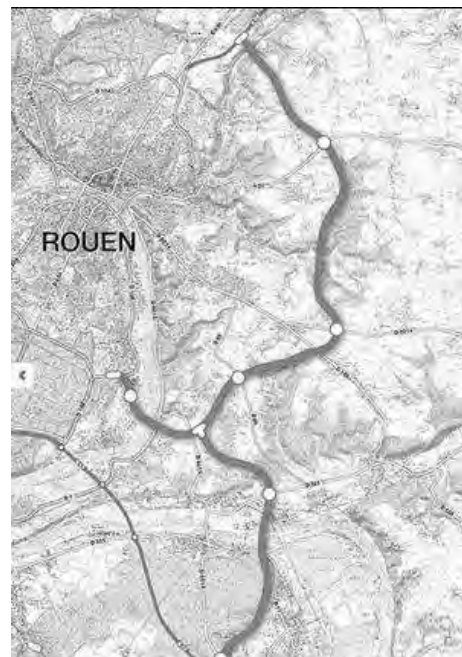
A Le projet de contournement est de Rouen-liaison A28/A13

Le projet de contournement de Rouen, porté par l'Etat, consiste à créer une liaison autoroutière à 2x2 voies reliant l'A28 au nord de Rouen et l'A13-A154 au niveau d'Incarville, avec une branche reliant le Sud de l'agglomération rouennaise au niveau de Saint-Etienne du Rouvray. L'enquête publique s'est déroulée entre septembre et octobre 2016.

Ce projet de 41,5 km vise le désengorgement des axes qui relient l'agglomération Seine-Eure et les plateaux Est, à l'agglomération rouennaise.

La mise en place de 9 échangeurs est prévue, en vue de favoriser la desserte du territoire et le développement de zones économiques (Vallée de l'Andelle, zone Seine-sud, Plaine de la Ronce, ...).

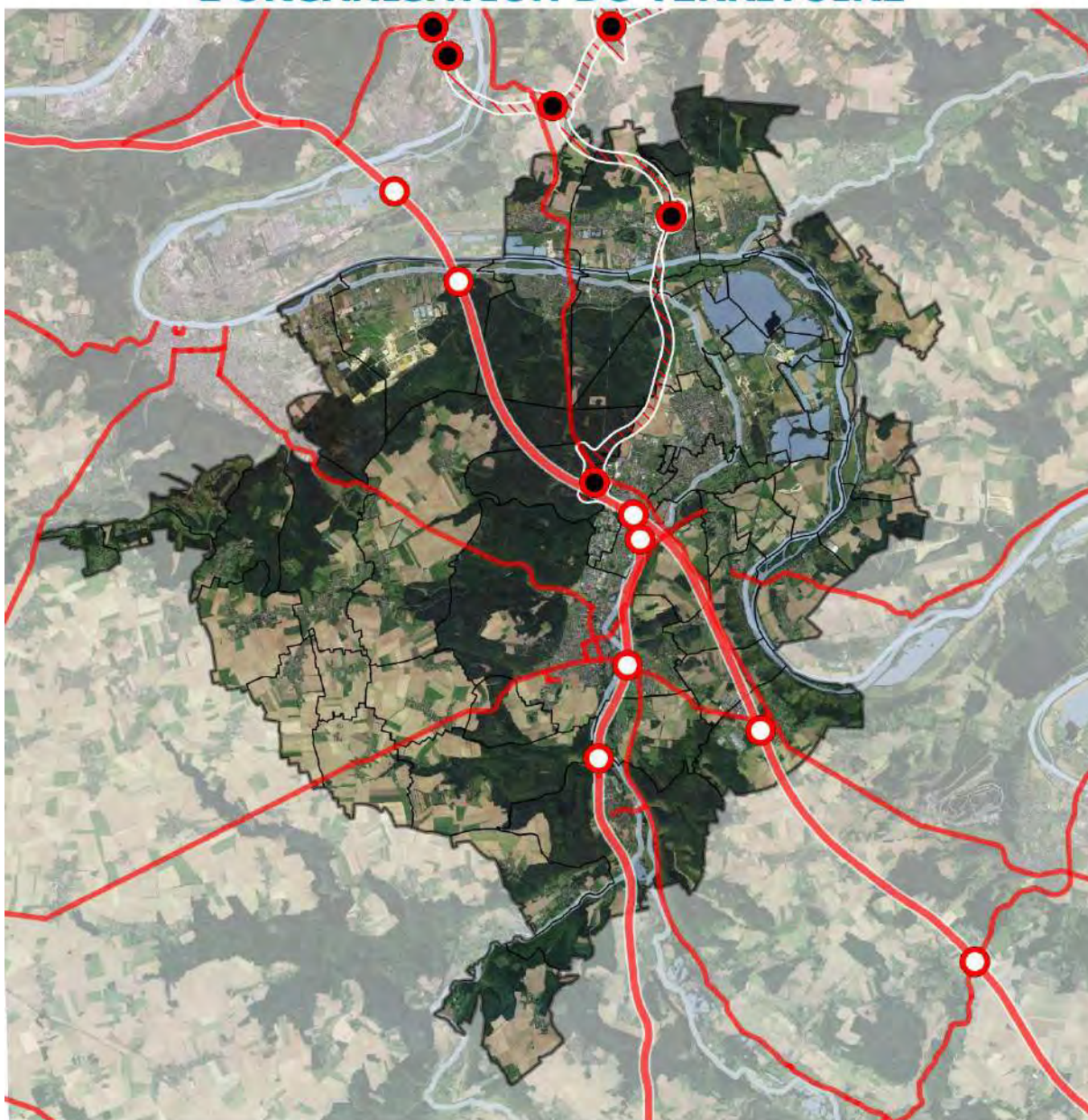
Un trafic de 20 000 et 30 000 véhicules/jour est estimé selon les secteurs, avec une mise en service envisagée en 2024.



Contournement Est de Rouen, variante préférentielle et projets d'échangeurs

(Source : www.liaisona28a13.com)

LE PROJET DE LIAISON A28-A13 DANS L'ORGANISATION DU TERRITOIRE



Légende

- Axes majeurs
- Réseau principal
- Echangeurs actuels
- Echangeurs en projet
- Projet de liaison A28-A13
- COMMUNES



Le projet de contournement sur le territoire de l'Agglomération

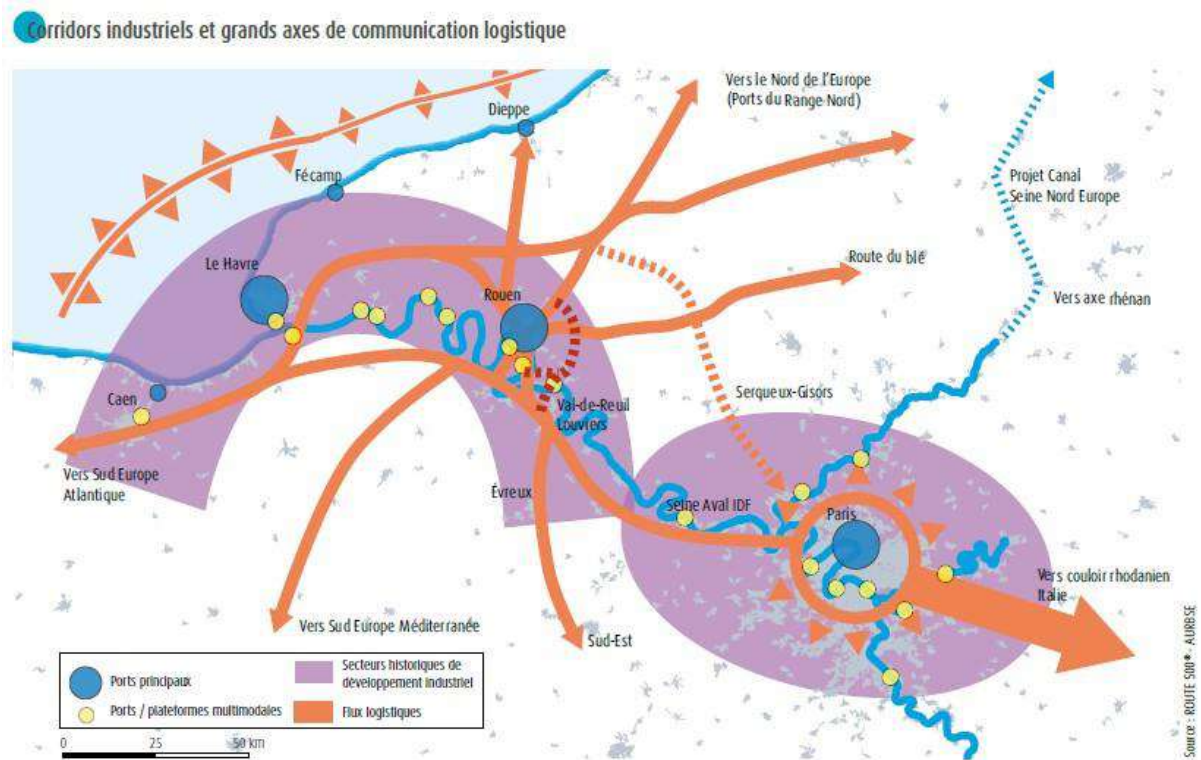
(Source : Liaisons A 28 et A 13)

B Le développement de la ligne Paris-Normandie, une opportunité pour le territoire

L'Agglomération Seine-Eure s'inscrit dans une dynamique de territoire organisée autour de la Seine, avec les agglomérations d'Evreux et Rouen.

Le projet de nouvelle ligne ferroviaire Paris-Normandie (LNPN), à l'interface de l'Ile-de-France et de la Seine-Maritime vise une structuration de cet axe qui s'inscrit dans un des neuf corridors prioritaires du réseau transeuropéen de transport. Cette liaison de Paris, aux agglomérations de Rouen, Le Havre, Caen via un réseau ferroviaire plus efficace et reliant les aéroports internationaux ainsi que le réseau du grand Paris est une opportunité favorable pour le développement économique et touristique entre la Normandie et la région parisienne.

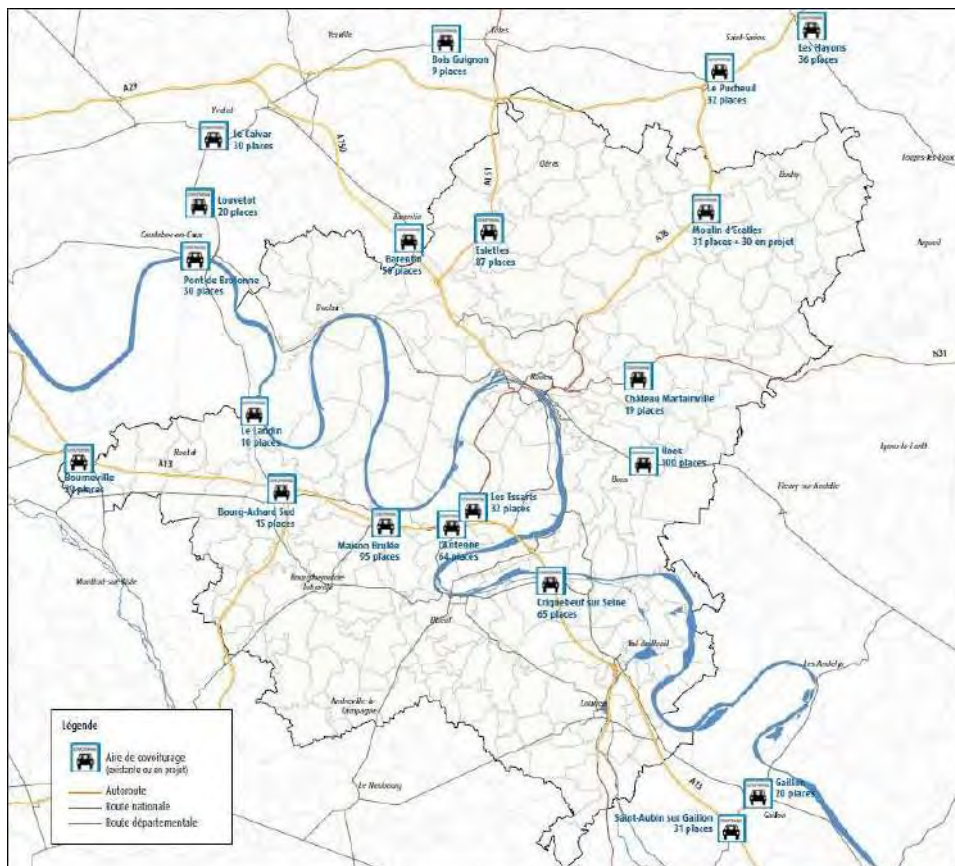
Il constitue une alternative pour le transport fret assurant un transport rapide vers les métropoles françaises et européennes (ports du Havre et de Rouen, site aéroportuaire de Paris-Charles-de-Gaulle) et une opportunité de sortir de la dépendance du transport routier.



Le territoire supporte un trafic important de poids lourds, en partie dû à l'activité portuaire de la Haute-Normandie mais aussi lié aux nombreux parcs d'activités de l'Agglo, qui au-delà de l'axe autoroutier, impacte les axes départementaux :

- Les axes Est-Ouest du Val de Seine, notamment au niveau de l'échangeur de Criquebeuf (environ 10% de poids lourds) ;
- La RD 6015 (7,3% de poids lourds) et la RD 71 (6,7%) qui descendent de Val-de-Reuil vers Louviers et desservent les zones d'activité.

3.4 Le covoiturage pour limiter la saturation des axes



Aires de covoiturage aménagées dans le bassin de vie de Rouen

(Source : Agence d'urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine)

La pratique du covoiturage se développant de façon croissante, de plus en plus d'aires de covoiturage sont mises en place par le département au sein des communes, facilitant les regroupements de voyageurs.

Sur le territoire, un parking de 65 places localisé sur la commune de Criquebeuf-sur-Seine permet un accès facile à l'autoroute. Il a récemment été agrandi et permet l'accueil de 102 voitures, dont 2 dédiées aux PMR.



Par ailleurs, l'Agglo Seine-Eure a mis en place une plateforme² accessible aux salariés des entreprises, visant une optimisation des trajets quotidiens domicile-travail, une solution à développer face à l'importance des flux de véhicules particuliers.

Louviers est la commune où le covoiturage est le plus développé sur l'agglomération.

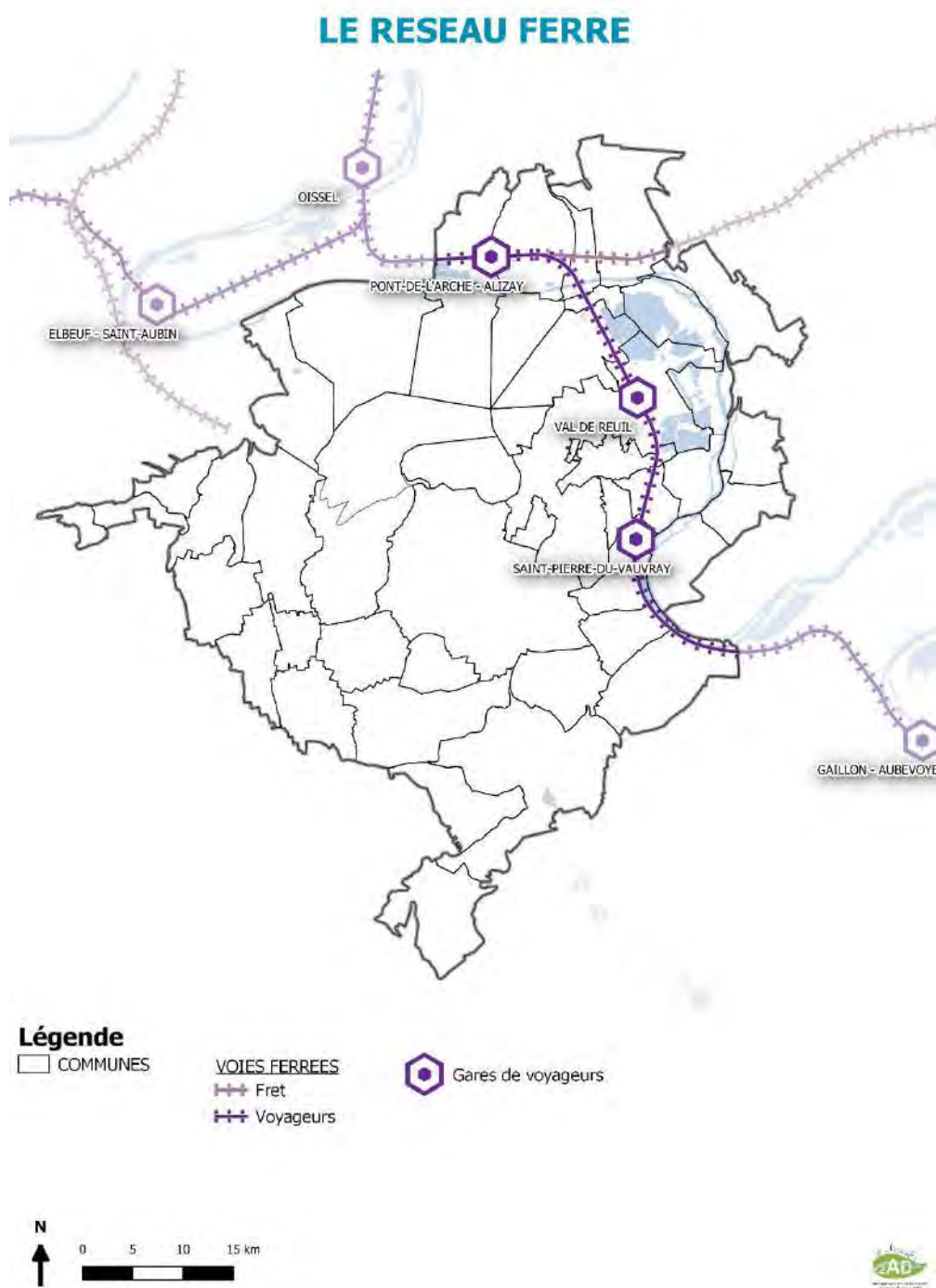
L'enquête Ménages-Déplacements réalisée par l'Agglo Seine-Eure et la Métropole de Rouen en 2017 révèle que 17% des personnes interrogées ont déjà pratiqué le covoiturage, dont 4 % à une fréquence d'au moins une fois par semaine. Cela correspond à près de 1 800 covoitureurs réguliers.

Les destinations principales du covoiturage sont le travail, les loisirs ou le sport et enfin, les longs trajets de départ en vacances ou de départ en week-end.

² <http://covoiturage.seine-eure.com/>

4 Une desserte structurée autour des pôles de vie

4.1 Le transport ferroviaire : un mode de transport efficient sur l'axe structurant



Réseau ferré de l'Agglomération

(Source : Données Agglo Seine-Eure)

Le territoire est traversé par la ligne ferroviaire Le Havre/Paris-Saint-Lazare :



Temps de trajets : Paris-St-Lazare ←1h10 →Val-de-Reuil ←20min → Rouen

La fréquence des trains s'est améliorée sur cette ligne avec une répartition plutôt homogène dans la journée entre 8h30 et 22h :

- Une trentaine de trajets Paris-St-Lazare/Rouen par jour dont 13 desservent Val-de-Reuil avec une répartition plutôt homogène dans la journée³ ;
- Une vingtaine de trajets Rouen/Paris-St-Lazare par jour, dont 7 desservant Val-de-Reuil.

La gare de Pont-de-l'Arche est desservie par 5 trains allant à Paris-Saint-Lazare et par 3 trains en direction de Rouen.

La gare de Saint-Pierre-du-Vauvray est, elle, desservie par 4 trains en direction de Paris-Saint-Lazare et par 2 trains allant à la gare de Rouen.

Le service s'est renforcé sur la gare de Pont-de-l'Arche (3 trains en 2010) tandis qu'il a diminué sur la gare de St-Pierre-du-Vauvray (5 trains en 2010).

	2016	2015	2014	2010 ⁴
Val-de-Reuil	479 607	584 921	547 938	386 800
Pont de l'Arche	8 390	10 809	11 897	7 800
Saint-Pierre du Vauvray	1 507	1 695	3 363	8 100

Fréquentation des gares

(Source : Open Data SNCF)

³ Données semaine hors périodes de vacances

⁴ Données SCOT

Si la tendance était à la hausse du nombre de voyageurs entre 2010 et 2015 pour les gares de Val-de-Reuil et Pont-de-l'Arche, elle a ensuite connu une baisse entre 2015 et 2016.

La gare de St-Pierre-du-Vauvray est en perte de voyageurs depuis 2010, avec une diminution de près de la moitié du nombre de voyageurs entre 2014 et 2015 et des $\frac{3}{4}$ entre 2010 et 2016, ce qui peut s'expliquer par la réduction du nombre de dessertes quotidiennes, obligeant les voyageurs à se rabattre sur la gare de Val-de-Reuil.

Cette tendance à la baisse est à noter sur les autres gares, également à Rouen, mais dans des proportions moindres.

La dégradation du temps de parcours sur l'axe Paris-Rouen rend l'option ferroviaire moins fiable et donc moins attractive.

Gare	Montées (jour)	Descentes (jour)	Montées-Descentes annuelles	Montées Cycles (jour)	Descentes Cycles (jour)
Val-de-Reuil	436	428	546 840	2	8
Pont-de-l'Arche	30	26	11 900	0	0
Saint-Pierre-du-Vauvray	10	12	3 360	0	0

Figure 60 Demande ferroviaire à bord des TER (montées / descentes)

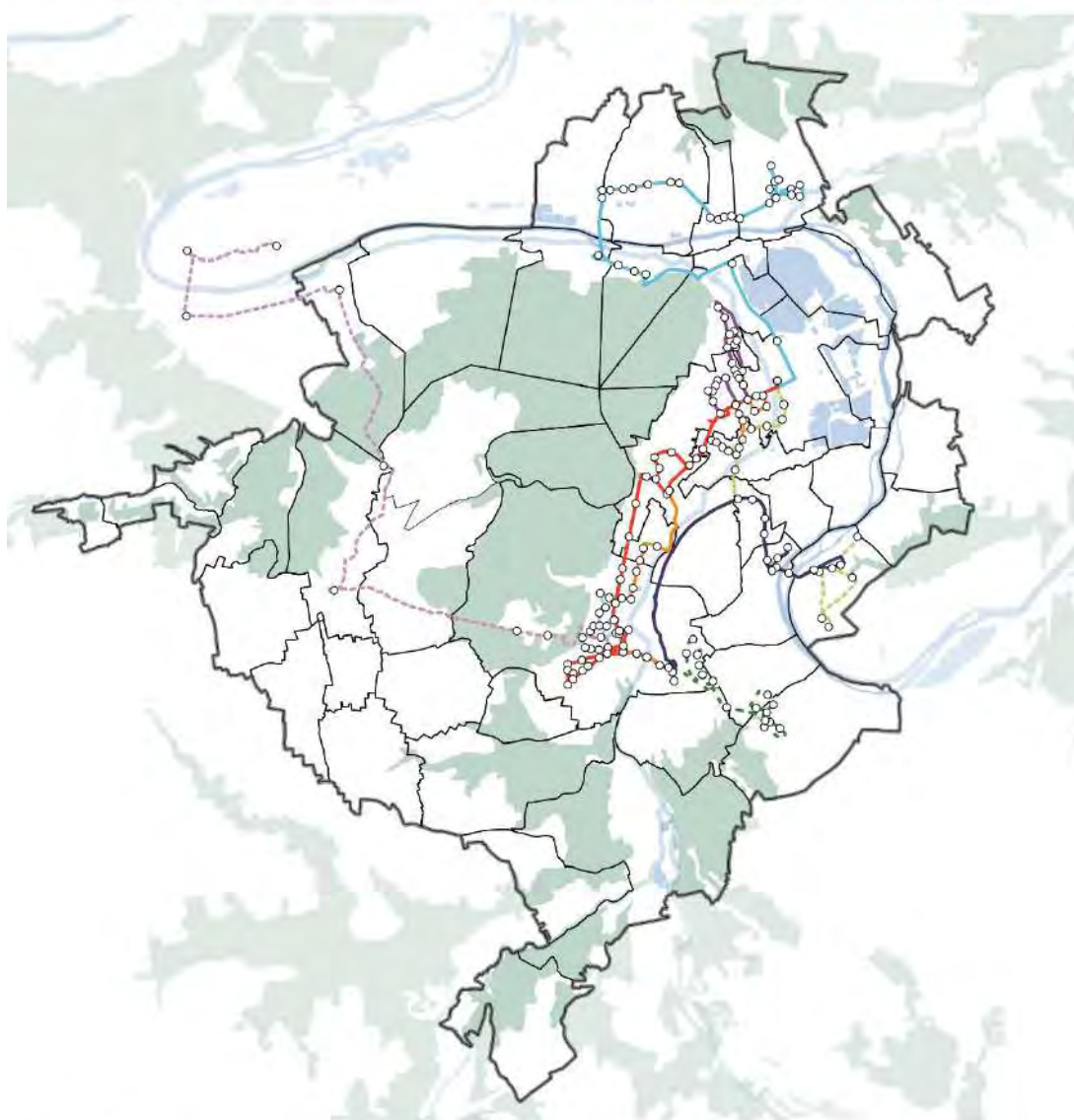
(Source : Transitec – Intermodalité Vélo-Train, données Régions)

L'utilisation du train par les habitants de l'Agglo se fait de manière exceptionnelle : 84 % des personnes interrogées sur leur fréquence d'utilisation du train estiment ne prendre le train qu'occasionnellement, voire jamais entre le lundi et le vendredi. Ces personnes préfèrent utiliser leur propre véhicule personnel et considèrent que les tarifs proposés sont trop élevés.

Les raisons pour lesquelles les habitants de l'Agglo ont recours au train sont notamment la rapidité pour rejoindre Paris et la métropole rouennaise, ajouté aussi au fait qu'ils n'aient pas de voiture ou un seul véhicule par ménage pour certains.

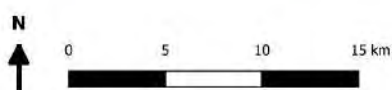
4.2 Une desserte en bus inégale : fonctionnelle en milieu urbain mais peu en milieu rural

LES LIGNES DE BUS DE L'AGGLOMERATION



Légende

- | | | |
|-----------------|-----------|----------------|
| □ COMMUNES | — Ligne A | - - - Ligne H |
| ○ Arrêts de bus | — Ligne B | - - - Ligne V1 |
| — Ligne 01 | — Ligne C | - - - Ligne V3 |
| — Ligne 02 | — Ligne P | |



Réseau de bus de l'Agglomération

(Source : Données Agglo Seine-Eure)

A Un usage fortement concentré entre Louviers et Val-de-Reuil

Le service de bus est constitué du réseau principal Transbord, qui comprend le service Agglo Bus (lignes 1 et 2), assurant la connexion entre Louviers et Val-de-Reuil et permettant la desserte des zones d'activités et des quartiers plus résidentiels de l'agglomération.

AGGLO BUS			
LIGNE	DESSERTE	FREQUENCE	PART VOYAGES
1	Louviers - gare de Val-de-Reuil (par les zones d'activité)	Toutes les 30 min	51%
2	Louviers - gare de Val-de-Reuil (par Incarville)	Toutes les 30 min	28%

Horaires des lignes Agglo Bus

(Source : Transbord)

Quatre lignes de bus de ville (Lignes A, B, C, P), complètent la desserte sur les pôles urbains et sur les communes proches.

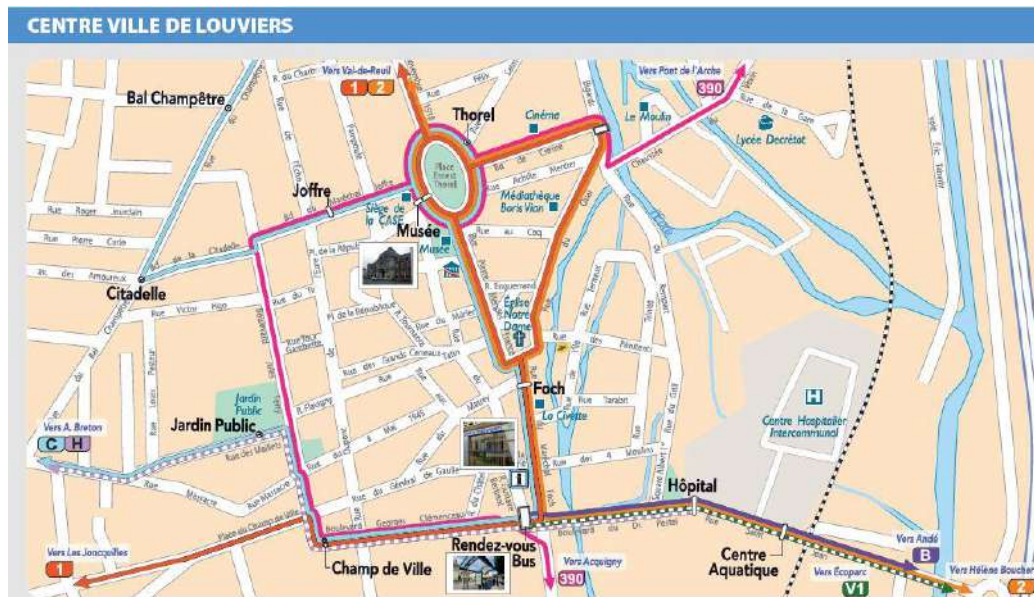
BUS DE VILLE			
LIGNE	DESSERTE	FREQUENCE	PART VOYAGES
A	Val-de-Reuil par Léry	Toutes les 30 min	9%
B	Louviers - Andé	Toutes les heures	2%
C	Louviers (Quartiers Ouest)	Toutes les 30 min	3%
P	Val-de-Reuil - Pîtres	Toutes les 30 min	7%

Horaires des lignes de Bus de Ville

(Source : Transbord)

Les lignes 1 et 2, qui empruntent l'axe structurant sont fortement fréquentées. Elles relient les deux villes pôles du territoire (Louviers et Val-de-Reuil) et assurent une desserte des zones d'activités pour la première et une desserte des secteurs d'habitations pour la seconde.

Les lignes A et P, en direction de Léry et Pîtres, transportent plus d'usagers que les lignes B et C, plus courtes et fonctionnant plutôt à l'échelle de quartiers.



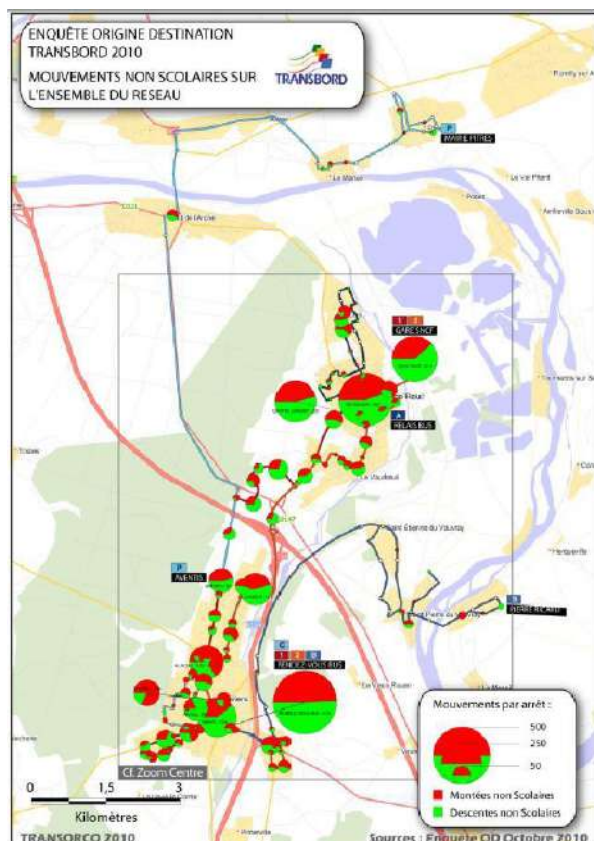
Les lignes de bus dans le centre-ville de Louviers

(Source : Agglo Seine-Eure)

- Les arrêts comptant le nombre le plus important de fréquentations sont : A Val-de-Reuil, les arrêts Gare SNCF (Lignes 1et 2 +V3 et P) et Relais Bus (Ligne A + Lignes 1 et 2). En 2010, on constatait environ 2/3 de descentes pour 1/3 de montées. En 2016, les montées/descentes représentent presque le même volume.
- A Louviers, l'arrêt Rendez-vous Bus. En 2010, la répartition des montées et descentes était équilibrée, cette tendance se prolonge pour 2016.

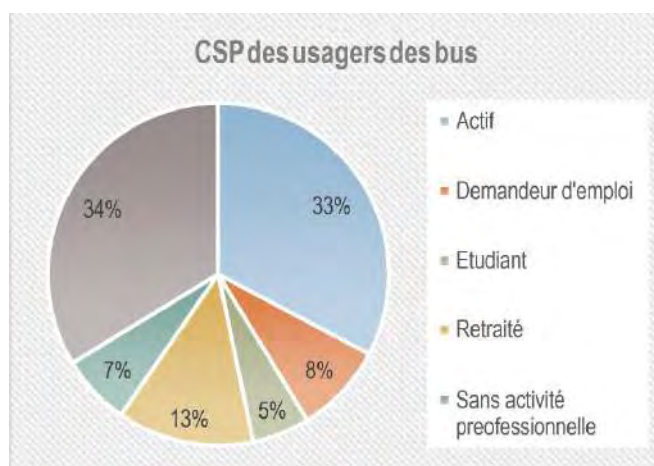
LES USAGERS DU BUS

- 64% d'abonnés
- 40% des usagers sont des scolaires et 33% des actifs
- Une clientèle jeune : 58% de - 26ans
- 64% d'usagers quotidiens
- 56% d'usagers effectuant un trajet domicile-lieu de travail ou domicile-lieu d'étude
- Peu d'intermodalité (87% des personnes n'utilisent qu'un seul mode de transport) mais un rythme de desserte pensé en adéquation avec les horaires des trains SNCF
- Des usagers résidant pour 68% à Louviers ou Val-de-Reuil



Enquête Origine-Destination (Mouvements non scolaires)

(Source : Etude Transbord 2016)



Part (en %) des lignes 1, 2, A, B, C, P Confondues

(Source : Etude Transbord 2016)

2015	Lignes régulières					Lignes régulières + Complément TAD		
LIGNES	L1	L2	A	B	C	P/VIL P	V1/ VILV1	V3/ VILV3
Janvier	50 730	30 045	7 352	2 436	4 465	4 593	282	712
Février	45 838	28 620	6 533	2 443	3 607	4694	379	591
Mars	51 328	31 272	6 873	2 589	4 445	4 927	400	677
Avril	50 038	31 079	7 014	2 556	4 097	5 068	314	573
Mai	41 809	26 386	5 499	2 081	3 259	4 354	297	404
Juin	46 908	30 448	6 085	2 719	3 859	5 289	333	550
Juillet	37 130	23 443	3 977	2 159	2 772	4 865	330	302
Aout	32 446	20 982	3 532	1 713	2 297	4 275	251	325
Septembre	56 007	31 136	7 602	2 666	3 979	4 956	309	555
Octobre	49 096	30 974	6 361	2 956	3 509	5 244	361	662
Novembre	53 089	30 722	7 943	2 424	3 934	5 176	295	623
Décembre	46 315	32 286	6 825	2 811	3 809	5 288	395	463
TOTAL ANNEE	563 734	347 393	75 596	29 553	44 032	58 729	3 946	6 437

Fréquentation annuelle des lignes régulières de bus et compléments (Source : Transbord)



Desserte des zones d'activités

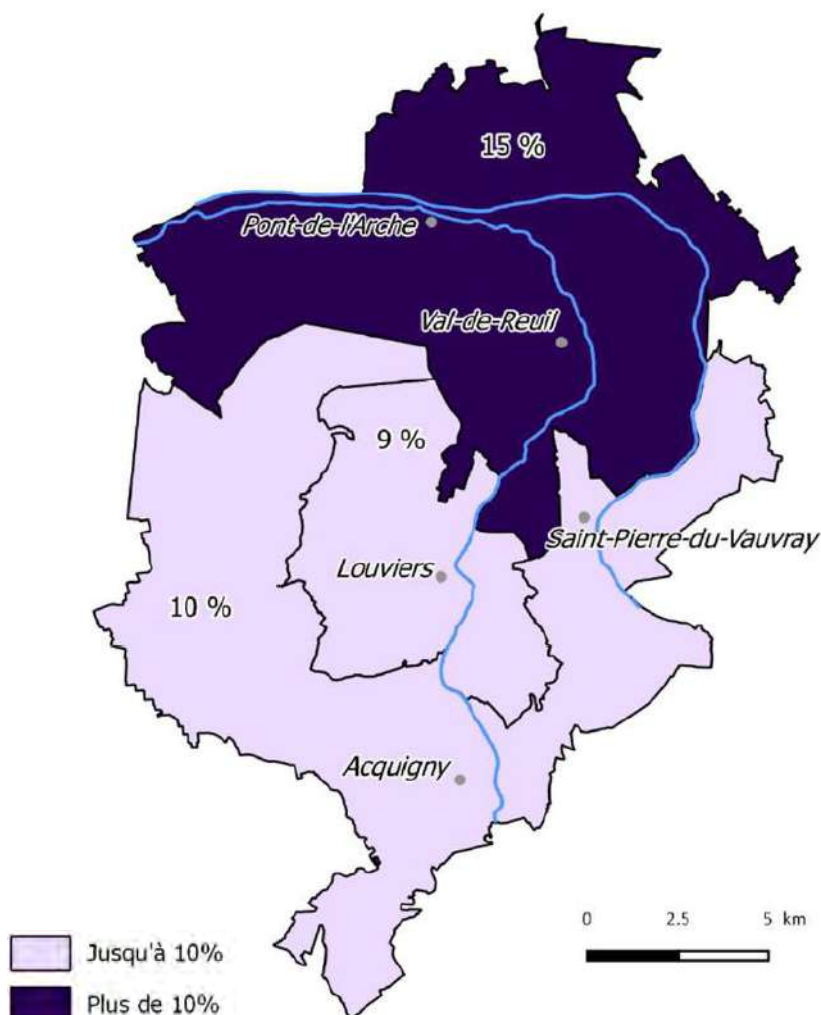
(Source : Transbord)

L'étude Ménages-Déplacements réalisée en 2017 par l'Agglo révèle que 88 % des personnes interrogées n'ont pas souscrit d'abonnement à un transport en commun. Les principales raisons à la non utilisation des transports en commun sont la préférence à l'utilisation d'un véhicule individuel, mais aussi le manque de desserte dans certaines communes et le temps de trajet en général, considéré comme étant trop long et pas suffisamment flexible.

Les transports en commun sont avant tout utilisés par les personnes scolarisées (selon 63 % des personnes interrogées). Le recours aux transports en commun se justifie avant tout à travers le manque de véhicule individuel, mais aussi l'aspect pratique et économique de ce moyen de transport.

C'est sur la partie nord du territoire que la desserte en commun est la plus développée et c'est aussi là que la part des personnes possédant un abonnement aux transports en Commun est la plus importante (15 % face à 10 % dans le sud de l'Agglomération).

La carte suivante présente le pourcentage de personnes en possession d'un abonnement de transport en commun. Les statistiques étant antérieures à l'accueil des communes de Vraiville, du Bec-Thomas, de Saint-Germain-de-Pasquier, de Saint-Cyr-la-Campagne et de Saint-Didier-de-Bois, la carte montre le périmètre de l'Agglo Seine-Eure antérieur au 1^{er} janvier 2018. Il est à noter que le nombre de personnes abonnées aux transports en commun sur les cinq communes précédemment citées est inférieur à 10%, ce qui est cohérent avec l'ensemble du Plateau du Neubourg.



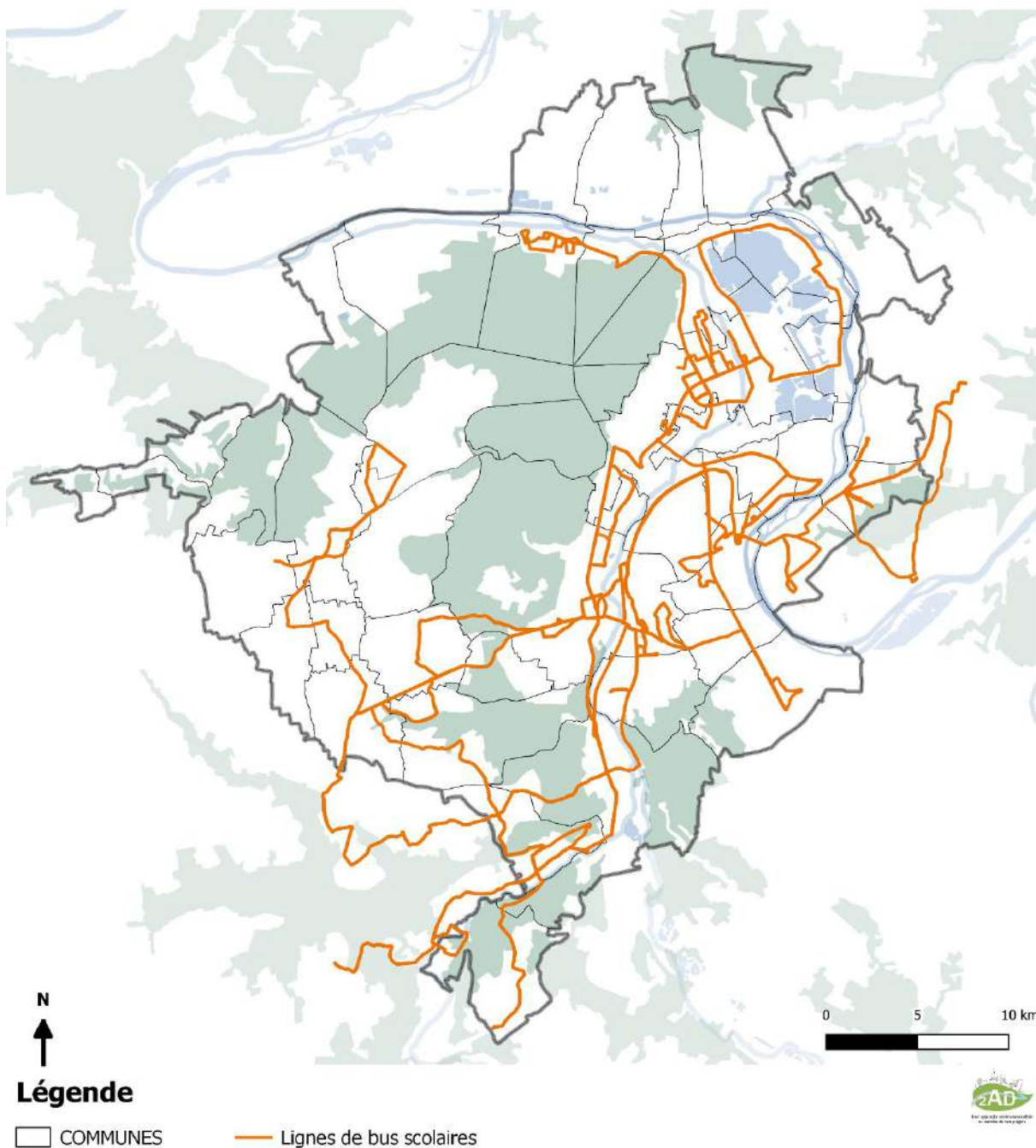
Pourcentage de personnes en possession d'un abonnement Transport en Commun

(Source : Enquête Ménages Déplacements 2017, Agglomération Seine-Eure)

B Les lignes scolaires

L'Agglomération Seine-Eure se charge aussi du transport des scolaires par l'intermédiaire des bus Transbord et VTNI selon les communes de départ. Les lignes scolaires S et R assurent la desserte des établissements scolaires secondaires et de quelques écoles primaires.

LE MAILLAGE DU TRANSPORT SCOLAIRE



L'Agglomération a également signé une convention avec la communauté de communes des Andelys et de ses environs pour le transport des écoliers d'Herqueville et de Connelles vers les écoles du Silos de Muids et de Daubeuf-près-Vatteville, en accord avec le Département de l'Eure.

Les élèves résidant sur le territoire de l'Agglomération, mais scolarisés dans des établissements extérieurs (Lycée de Franqueville-Saint-Pierre et collège du Hamelet), bénéficient des transports du Syndicat des Transports de Lyons Andelle (STELA).

Le transport scolaire des communes de Vraiville, Saint-Didier-des-Bois, Saint-Germain-de-Pasquier, Sain-Cyr-la-Campagne et Le Bec-Thomas est actuellement sous la compétence du Département de l'Eure.

2015	LIGNES REGULIERES SCOLAIRES						
LIGNES	S1	S2	S3	S4	S5	S30	S0
Janvier	5 599	5 249	1 024	1 145	1 221	1 313	88
Février	3 953	3 783	812	772	1 002	1 066	84
Mars	4 236	4 600	1 046	794	1 094	1329	73
Avril	4 493	3 356	896	855	999	1 376	98
Mai	3 309	2 578	725	537	812	959	103
Juin	2 568	4 054	526	535	817	1 434	83
Juillet	52	39	2	5	6	112	4
Août	-	-	-	-	-	-	-
Septembre	5 968	5 330	1 486	1 393	1 576	1 535	131
Octobre	3 476	2 856	928	664	821	1 038	125
Novembre	6 121	4 716	1 107	1 412	1 635	1 706	177
Décembre	3 477	3 425	706	906	980	1 174	106
TOTAL ANNEE	43 252	39 986	9 258	9 018	10 963	13 042	1 072

Fréquentation annuelle des lignes régulières scolaires en 2015

(Source : Transbord)

C Le réseau départemental facilitant les liens vers Evreux et Rouen

Certaines lignes du réseau départemental exploitées par la société VTNI vient compléter l'offre SNCF en liaisons interurbaines sur l'Agglomération vers les villes de Rouen, Elbeuf, Evreux, Vernon. La ligne 540 est gérée par la société Kéolis.

L'agglomération Seine-Eure dispose d'une convention de transfert de compétences du transport scolaire avec le Conseil départemental de l'Eure dans laquelle est précisé un accord tarifaire qui permet aux habitants de l'Agglomération d'utiliser les lignes régulières du département au même tarif que le réseau urbain pour un déplacement effectué dans les limites du Périmètre des Transports Urbains (PTU)

Lignes Départementales

Ligne	Desserte	Fréquence
390	Evreux – Louviers - Rouen	1 bus/heure en heures de pointe
110	Louviers – Gaillon - Vernon	2 bus/jour
120	Louviers - Elbeuf	5 bus/jour (1 bus supplémentaire le mercredi)
160	Beaumont Le Roger – Val-de-Reuil	2 bus/jour
540	Alizay - Rouen	3 bus/jour

Horaires des lignes départementales

(Source : Transbord)



Plan du réseau bus départemental

(Source : VTNI 27)

4.3 Le transport à la demande, un service pour les communes éloignées du réseau classique

L'Agglomération met à disposition un service de transport à la demande sous plusieurs formes pour répondre à différents besoins :

Villa Bus

- Pour les zones non desservies par le réseau Transbord
- Sur réservation préalable
- Déplacements entre 2 arrêts
- 2 lignes (V1 et V3)

VILLA BUS		
LIGNE	DESSERTE	FREQUENCE
V1	Louviers	Toutes les 30 min
	(par Pinterville, Vironvay et Heudebouville)	
V3	Val-de-Reuil - Andé	Toutes les heures

Horaires des lignes Villa Bus

(Source : Transbord)

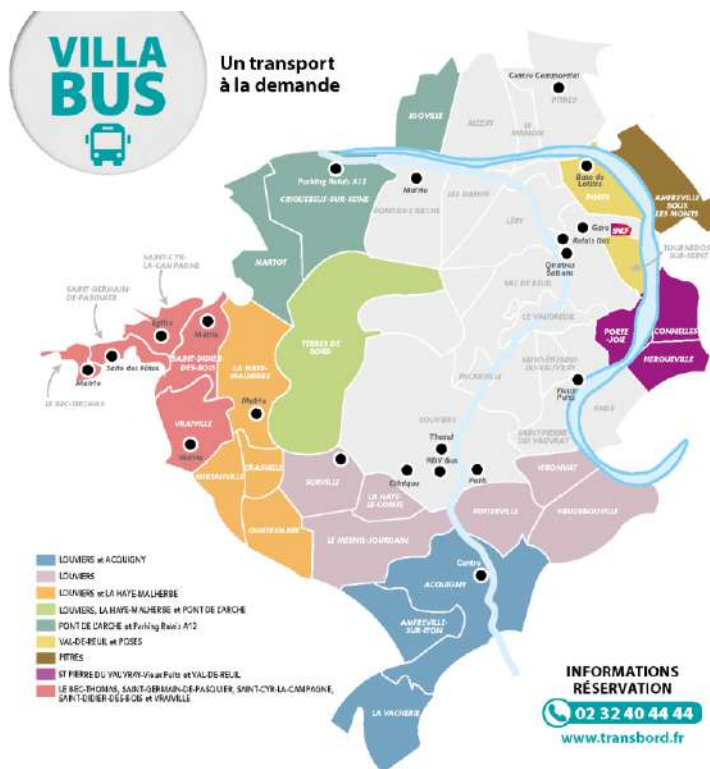
Flexi +

- Transport pour les PMR
- Sur réservation
- Déplacement de porte à porte

FlexiBus

- Taxi transportant les passagers de leur domicile à un arrêt de bus prédéfini
- Pour les communes non desservies par le réseau Transbord

Ce service vient en renforcement sur les communes les moins densément peuplées et pour lesquelles la création d'une ligne régulière n'est pas pertinente compte tenu du faible niveau de demande.



Plan Villa Bus

(Source : Transbord)

Ligne H

- Dessert les 2 sites du centre hospitalier intercommunal (Elbeuf et Louviers)
- Sur réservation
- Passage par Martot et La Haye-Malherbe

LIGNE H		
LIGNE	DESSERTE	FREQUENCE
H	Hôpital Intercommunal Louviers –	Toutes les 2 heures
	Hôpital Intercommunal Elbeuf	

Horaires de la ligne H

(Source : Transbord)

La Navette Vignettes

L'Agglomération a mis en place un service de navette spécifique pour le week-end : la navette *Vignettes* qui circule toute l'année les samedi, dimanche, et jours fériés. Elle dessert la gare SNCF, la base de loisirs Léry-Poses et la serre zoologique Biotropica. Elle permet également l'accès au centre pénitentiaire des Vignettes.

OÙ PRENDRE LA VOIE VERTE ?

PONT DE L'ARCHE : Parking la halle des bords de l'Eure.
LES DAMPS : Parking place de l'Eure.
LÉRY : Parking terrain de football, rue du 8 mai.
VAL DE REUIL : Parking gare SNCF.
LE VAUDREUIL : Parking centre-ville, et rue de la Morte Enie (vers Voie Verte St Pierre du Vauvray), parking des Pâturiers.
INCARVILLE : Parking proche du centre commercial d'Incarville (3,5 km au nord de Louviers par les RD313 et RD70).
LOUVIERS : Parking Caséo, rue du Canal.
PINTERVILLE : Parking à l'église, rue du Dr Schwelzef.
POSES : Parking de la base de loisirs (payant) ou barrage.

À noter : Plusieurs tronçons de la Voie Verte sont partagés avec les automobilistes. De Léry au barrage de Poses, la Voie Verte est non praticable en roller.

LOUER UN VÉLO !

AUX PLAISIRS DE MON MOULIN
 Louviers (Chemin du Roy)
 Pont de l'Arche (quai de Verdun)
 Location de VTT à la demi-journée ou à la journée complète. Tous les week-ends de mai à mi-juin. Tous les jours de mi-juin à mi-septembre.
 Tél. : 02 32 34 18 82 ou 06 86 52 04 03
 www.plaisirsdemonmoulin.com

BASE DE LOISIRS DE LÉRY-POSES
 Location à la demi-journée, à la journée ou à la semaine.
 Tél. : 02 32 61 23 19 - www.lery-poses.fr

LAISSER LA VOITURE AU GARAGE !

PONT DE L'ARCHE : Ligne autocar 390 (Rouen - Louviers - Evreux).
 Bus Transbord* : arrêt Gare SNCF ou Marité.
VAL DE REUIL : Gare SNCF (ligne Paris Saint-Lazare - Rouen). Gare routière : Ligne autocar 160 (Beaumont le Roger - Le Neubourg - Louviers - Val de Reuil).
 Bus Transbord* : arrêt gare SNCF.
INCARVILLE : Ligne autocar 160 (Beaumont le Roger - Le Neubourg - Louviers - Val de Reuil).
 Bus Transbord* : arrêt La source.

LÉRY : Ligne autocar 390 (Rouen - Louviers - Evreux). Bus Transbord* : arrêt Jules Ferry ou Marcel Picard.
LOUVIERS : Bus Transbord* : arrêt A. C. B. ou Saint Jean. Ligne autocar 110 (Louviers - Gallon - Vermon). Ligne autocar 120 (Louviers - Elbeuf).
LE VAUDREUIL : bus Transbord* : arrêt Les Thibaults.
ST PIERRE DU VAUVRAY : bus Transbord* : arrêt Gare.

STATION	Distance (km)
PONT-DE-L'ARCHE	2,4
LES DAMPS	27
LÉRY	21
VAL-DE-REUIL	21
LE VAUDREUIL	37
INCARVILLE	21
LOUVIERS	21
PINTERVILLE	3,5

SAINT-PIERRE-DU-VAUVRAY : 4,5 km

SAINT-ETIENNE-DU-VAUVRAY : 4,5 km

POSES : 10,2 km

* Réseau de bus Transbord de la Vallée Agglomération Seine-Eure. Tél : 01 30 200 850. www.rando390.fr

(Source : Tourisme Seine-Eure)



L'intérêt de cet axe de mobilité douce est multiple : il permet le déplacement de piétons et de cyclistes, à la fois à des fins de loisirs et de déplacements quotidiens (déplacements résidence-travail, résidence-études ou bien résidence-commerces).

5.2 Les déplacements piétons

A La difficulté des déplacements piétons au quotidien

Le déplacement à pied est à nouveau considéré comme un mode de transport à part entière. Il est intégré de manière prioritaire dans l'aménagement de la ville et permet au piéton de profiter d'un cadre de vie plus sécurisé, agréable et convivial. L'aménagement du territoire, en milieu urbain comme en milieu 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 de l'intercommunalité, seuls 5,5% des habitants utilisent la marche pour se rendre au travail. Ces chiffres peuvent être plus importants lorsque les emplois sont proches et rapidement accessibles, notamment dans les pôles urbains : à Val-de-Reuil, 9,5% des actifs se rendent sur leur lieu de travail à pied, à Louviers ce chiffre est de 8,4%, à Incarville il est de 6,7%. Ces chiffres chutent fortement en milieu rural où le lieu de vie et de résidence ne permet pas un déplacement à pied raisonnable, par exemple, Saint-Germain-de-Pasquier : 0%, Surtauville : 2,3% et La Vacherie : 2,6%.

L'utilisation de la marche à pied dans les déplacements quotidiens est subordonnée à la présence de trottoirs et/ou de chemins piétons dédiés, ce qui, dans les pôles urbains semblent faciliter. Dans les villages, en revanche, la voirie a une tendance à être plus partagée. Les flux automobiles étant moindres, la cohabitation piétons/vélos peut s'organiser d'elle-même. Les déplacements piétons trouvent par ailleurs leur utilité dans la proximité de commerces, de services ou encore d'équipements publics, des éléments beaucoup plus présents en secteur urbain. L'absence ou la rareté de commerces et services de proximité en milieu rural rend l'utilisation de véhicules motorisés beaucoup plus systématique.

La réelle problématique liée aux déplacements piétons réside à travers le manque de liens entre les secteurs résidentiels et les lieux d'emploi pour les villages situés en périphérie des pôles urbains. Sur les axes hors agglomération, les itinéraires sont généralement peu sécurisés (manque de trottoirs et/ou d'éclairage).

B Les circuits de randonnée

L'agglomération propose différents chemins de randonnées, à la fois à l'échelle communautaire et à l'échelle nationale.

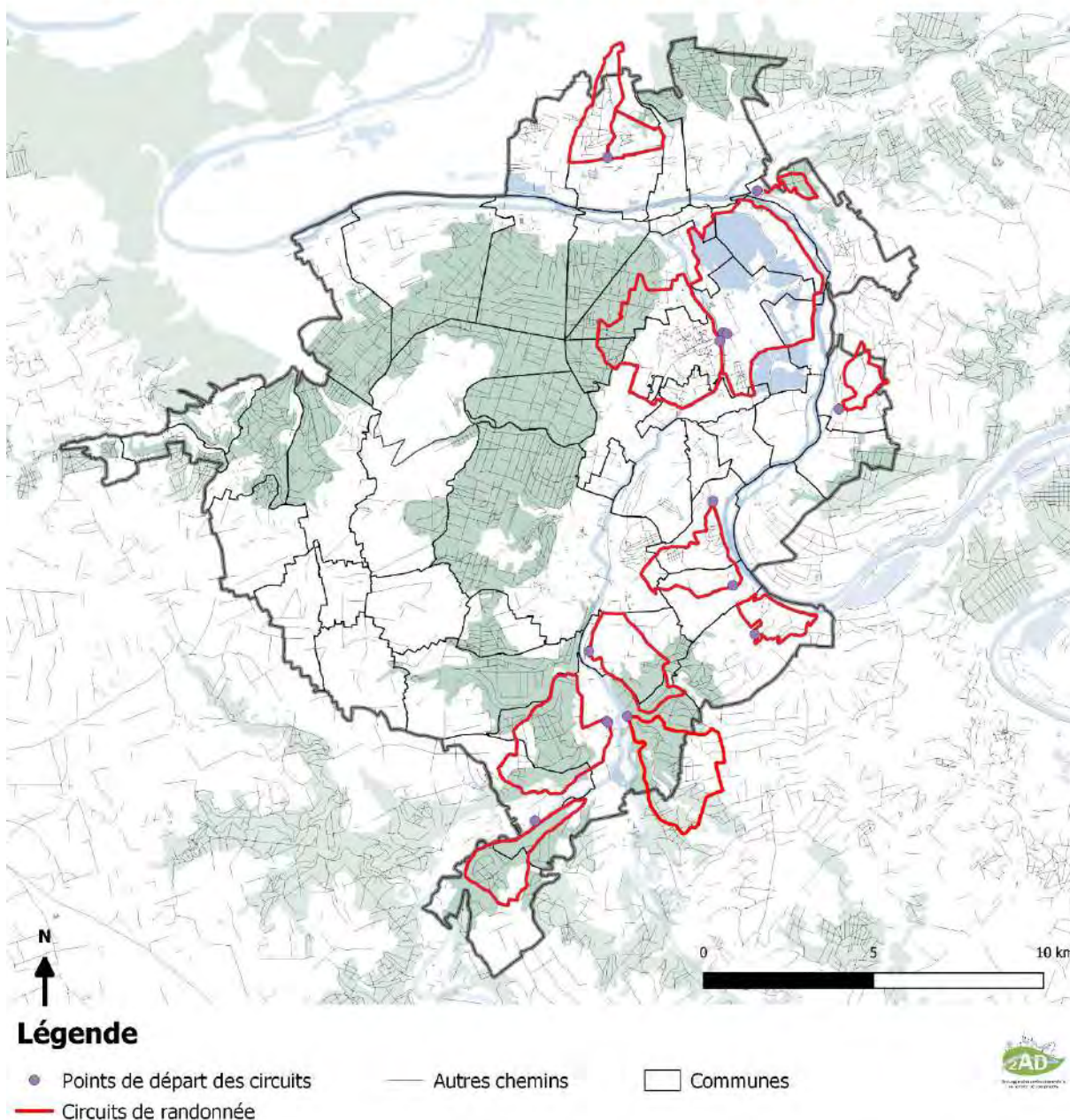
Des chemins locaux sont mis en avant grâce à l'Office du Tourisme Seine-Eure tels que le sentier des Azurés, à la découverte des côtes de Vironvay le long des boucles de la Seine, ou encore le circuit du Bois Ricard, au départ d'Acquigny, qui permet de découvrir le château d'Acquigny et de longer la Seine en empruntant une ancienne ligne de chemin de fer. Il est

aussi possible de suivre des circuits permettant de découvrir les villes de Louviers, Pont de l'Arche, Val-de-Reuil ou encore Poses.

Le chemin de Compostelle de Dieppe à Chartres traverse l'Agglomération Seine-Eure en passant par l'église de Saint-Cyr-la-Campagne, celle de Saint-Didier-des-Bois et celle de Surtauville, ainsi que par le Château d'Argeronne sur la commune de La Haye-Malherbe.

Deux chemins de Grandes Randonnées sont présents sur le territoire : le GR2, reliant Gommecourt (Yvelines) à Saint-Pierre-de-Manneville (Seine-Maritime), qui longe la Seine d'Andé à Igoville et le GR222 qui part de Pont de l'Arche en direction de Verneuil-sur-Avre.

LES CIRCUITS DE RANDONNEES PEDESTRES



5.3 Les déplacements cyclistes

Les Français parcourent en moyenne 85 km à vélo par an et par habitant. Cette moyenne est très basse par rapport aux autres pays européens où la moyenne avoisine 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 sécurité des déplacements lorsque les voies sont partagées,
- Le relief,
- La difficulté de stationnement pour les vélos.

L'accès au travail en deux-roues, comme cité précédemment, n'est représenté que par 2,4% des actifs en 2015, une part bien plus faible que les déplacements piétons.

Entre 2007 et 2017, 60% des déplacements à vélo sont destinés à aller au travail et 25% pour aller sur le lieu d'études des habitants de l'Agglo. Cependant, le stationnement vélo, bien que très présent à domicile, semble manquer sur le lieu d'emploi et d'études (27% des ménages ont déclaré ne pas avoir cet équipement sur leur lieu d'emploi et d'études).

L'utilisation est limitée, tout comme pour les déplacements piétons, par la fonctionnalité et le partage des voiries. A ce jour, l'absence d'infrastructures spécifiques reliant les pôles d'emplois explique cette faible part des déplacements cyclables. Tout comme les déplacements piétons, seuls les pôles urbains offrent une facilité pour les déplacements cyclistes.

En 2009, un schéma de déplacement vélo a été réalisé sur le territoire de l'Agglomération Seine-Eure mettant en avant cinq points d'actions. Le plan prévoit la création de 50km d'itinéraires supplémentaires aux 30km existants et le renforcement des supports favorisant la pratique du vélo et sa sécurisation.

Les centres urbains manquent de voies aménagées pour les piétons et les cyclistes entre domicile, lieux de travail, lieux de vie. Des projets de valorisation des centres sont cependant en cours sur certaines communes (Louviers, Léry) pour améliorer le cadre urbain. Une piste cyclable est également prévue le long de l'axe structurant entre Louviers et Val-de-Reuil en accompagnement du BHNS.

LES POINTS DU PLAN D'ACTION	COMMUNES CONCERNEES	ACTIONS
1 Encourager et sécuriser la pratique du vélo en ville : axe structurant urbain Nord-Sud et interconnexions Ouest- Est	Les Damps, Pose, le Manoir	Aménagements cyclables au nord du lac des Deux Amants
	Louviers	Sécuriser les déplacements vers les établissements scolaires Création d'une piste bidirectionnelle et mise en place de signalétique Création de bandes cyclables

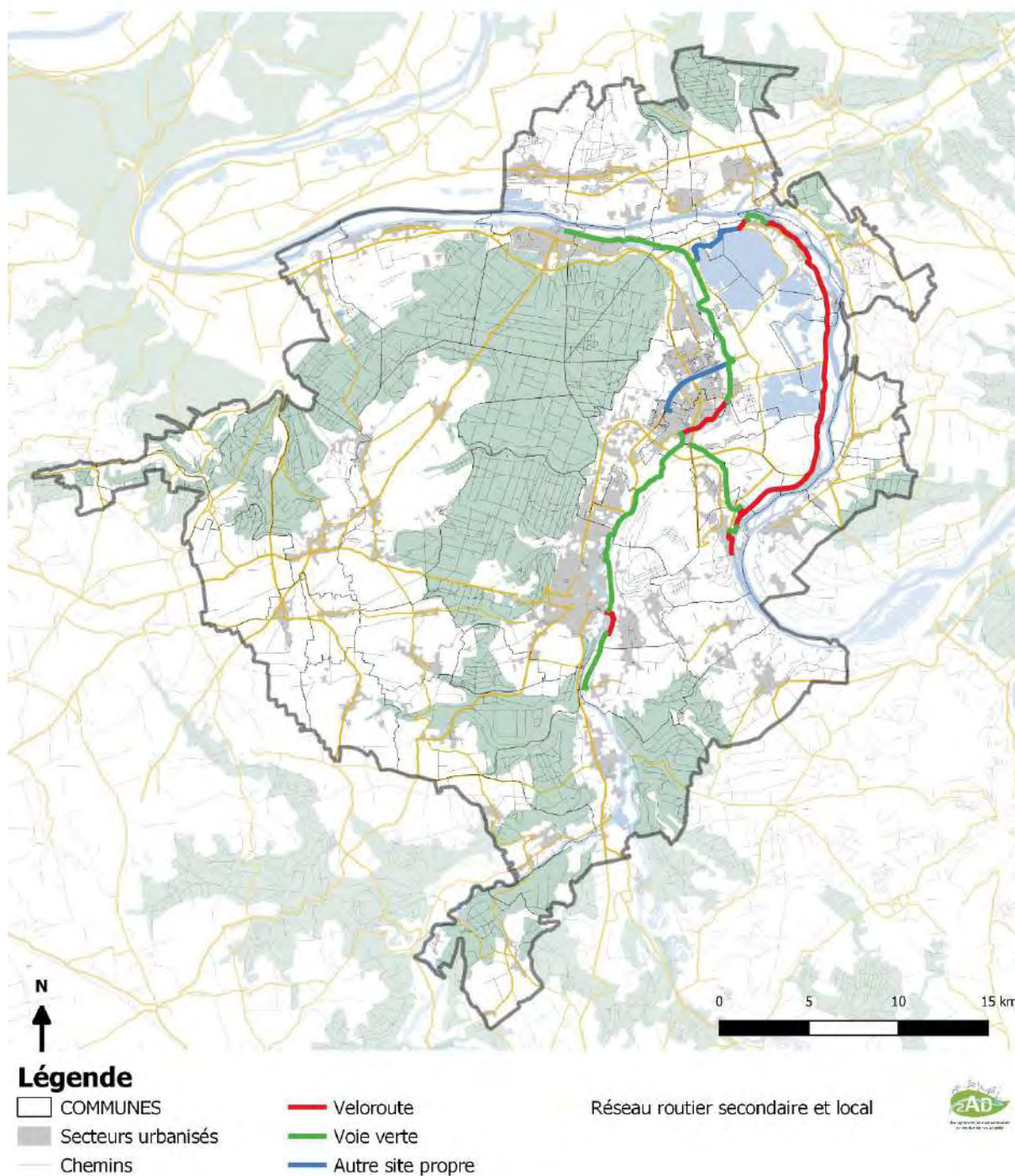
		Val-de-Reuil, Le Vaudreuil	Création de pistes bidirectionnelles, de nouvelles bandes cyclables, et de contresens cyclables
		Incarville	Rénovation de la piste
2	Relier les pôles secondaires au pôle urbain	Les Damps, Pose, le Manoir	Améliorer le passage entre la voie verte et le lac des Deux Amants Amélioration du revêtement autour du lac Prolongement de la voie verte vers Pont-de-l'Arche Aménagement d'une véloroute du Manoir vers Andé
		Crasville, Surville, Le Mesnil- Jourdain, Quatremare, Surtauville	Aménagement d'une véloroute
		Acquigny	Prolongement de la voie verte de Pinterville à Acquigny
		St Etienne-du-Vauvray	Création d'une piste bidirectionnelle
3	Développer le vélo loisirs : voie verte et véloroute	Acquigny, Amfreville-sur-Iton	Prolongement de la voie verte d'Acquigny vers la Vacherie et la Vallée de l'Iton en passant par Amfreville-sur- Iton Prolongement de la voie verte à Acquigny
4	Créer et favoriser le stationnement vélos	Toutes les communes	Stationnement vélo inscrit au PLU Création de points de stationnement auprès des générateurs de déplacements Création de stationnement aux arrêts de bus Possibilité d'une location de bus
5	Communiquer autour du vélo	Toutes les communes	Lancer des campagnes de promotion : Diffusion de plans dans les offices de tourisme et mairies Sensibiliser les publics Informers dans la presse Journées de manifestations autour du vélo Panneaux du réseau cyclable à disposer en entrée d'agglomération

Les objectifs du plan d'actions et leur mise en œuvre (Source : Schéma de déplacements vélo 2009)



Objectifs des orientations du Plan Vélo (Source : Schéma de Déplacements Vélo 2009)

LES ITINERAIRES CYCLABLES REALISES



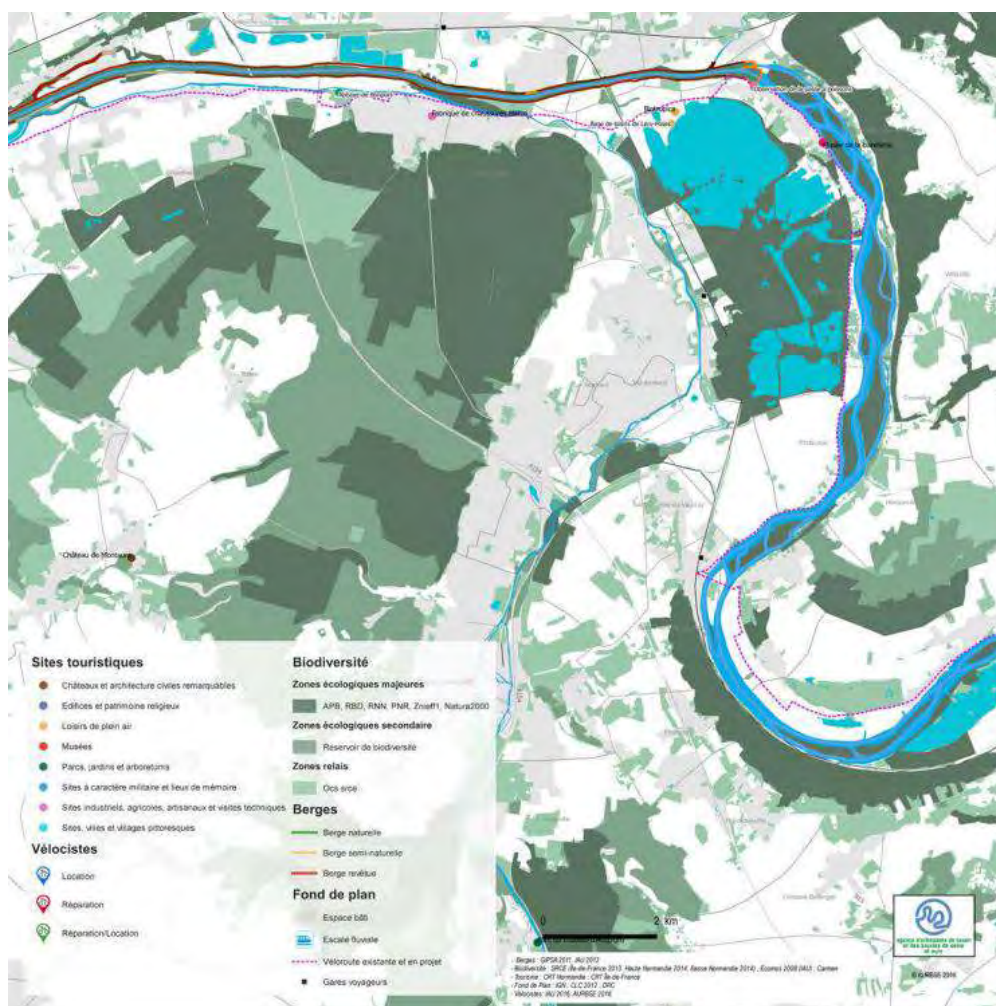
A La véloroute

Le territoire est traversé par un axe cyclable Nord-Sud. Composé de sections de voies vertes (ou pistes cyclables assimilables à des voies vertes) avec revêtement lisse et de sections de véloroutes, l'itinéraire s'étend au bord de l'Eure de la commune des Damps jusqu'à Pinterville, avec un cheminement permettant de rejoindre la base de loisirs de Léry-Poses.

Une véloroute longue de 25 km longe les bords de Seine part de Saint-Pierre-du-Vauvray et rejoint la base de Loisirs de Léry-Poses. Ce circuit fait partie de la véloroute V33 prévue par le projet Seine à Vélo destiné à aménager un itinéraire cyclable de Paris au Havre.

De nouvelles extensions sont à l'étude :

- Liaison les Damps à Martot pour rejoindre la voie conduisant à Elbeuf
- Liaison Vironvay à Heudebouville
- Prolongement sud de Pinterville à La Vacherie et vers Acquigny



Circuit Véloroute des Bords de Seine - Séquence Seine-Eure

(Source : AURH - Agence d'urbanisme de la région du Havre et de l'Estuaire de la Seine)

La véloroute Seine à Vélo V33, inscrite au Schéma national des véloroute et voies vertes (SN3V) est longue de 458 km et traverse 7 départements : Paris, Seine-Saint-Denis, Hauts-de-Seine, Yvelines, Val d'Oise, Eure et Seine Maritime. Ce projet est un itinéraire au fort potentiel touristique et culturel, connecté à des bassins de vie majeurs, des sites touristiques emblématiques et des itinéraires d'intérêt européen et cyclable. Son tracé est connecté avec

le réseau de véloroute européennes EuroVelo qui comporte 15 itinéraires cyclables européens répartis sur le continent européen. Ces aménagements à l'échelle européenne représentent 70 000 km dont 45 000 km sont déjà réalisés. La France est concernée par 8 itinéraires cyclables EuroVelo. Le tracé de la Seine à Vélo V33 est connecté à chacune de ses extrémités à des itinéraires européens : au nord-ouest, il s'agit de l'EuroVelo 4 reliant Roscoff à Kiev (Ukraine) et au sud-est, il s'agit de l'EuroVelo 3 reliant Trondheim (Norvège) à Saint-Jacques de Compostelle (Espagne).

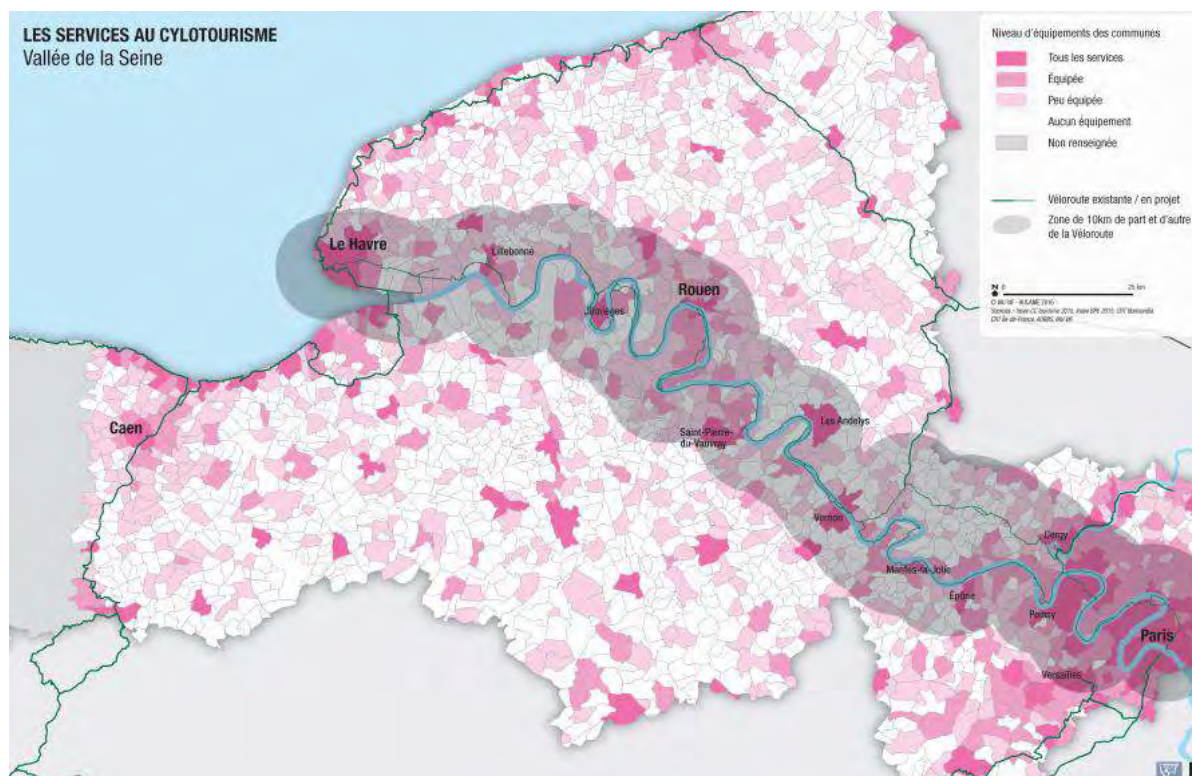


Figure 61 Circuit de la véloroute Vallée de la Seine (Source : IAU)



Figure 62 Circuit de la Véloroute de la Seine V33 en 2016 (Source : BDTOP0 IGN)



Figure 63 Carte schématique EuroVelo 2016 (Source : Rapport Seine à Vélo V33 Juillet 2016)

B La randonnée nautique



Circuit Randonnée nautique (Source : Office de Tourisme Seine-Eure)

Plus de 30 km de l'Eure ont été aménagés en circuit de randonnée nautique. Deux tronçons (Acquigny - Val-de-Reuil et Léré – Criquebeuf-sur-Seine) sont à disposition pour partir en randonnée avec des canoës ou des kayaks.

Le circuit est complété par de nombreux équipements pour assurer la sécurité des utilisateurs tels que des passes à canoë, des cales de mise à l'eau, des pontons, des escaliers et une signalisation tout le long du parcours.

6 Vers une intermodalité efficace et respectueuse du territoire

L'enjeu principal pour les habitants des territoires ruraux du territoire de l'Agglo Seine-Eure est de pouvoir être mobiles de manière efficace pour rejoindre les grands pôles voisins qui offrent les emplois, les grands services, les commerces et les services mais aussi pour rejoindre les pôles locaux qui concentrent les équipements de proximité (scolaires, de santé, de commerce, ...).

A ce jour, la voiture est indispensable pour se déplacer, elle permet une souplesse horaire et une facilité des déplacements sur un réseau en bon état sur le territoire. Cependant, ce moyen de transport induit un budget important et du temps de déplacement conséquent pour les ménages du territoire.

L'intermodalité est un moyen efficace pour alléger ces contraintes temporelles et budgétaires, permettant d'utiliser en partie la voiture et en partie les transports en commun ou le covoiturage. Pour rappel, l'intermodalité est l'utilisation de plusieurs modes de transport pour effectuer un déplacement.

Bien que le territoire soit doté d'un réseau de transport en commun communautaire et est desservi par des lignes départementales et régionales, il est intéressant de noter :

- Le développement du co-voiturage, solution efficace et intéressante pour les communes rurales qui sont peu desservies par les transports en commun,
- La mise en place d'un Plan de Déplacements Urbains, outil mis en place pour mettre en avant les modes de transport autres que la voiture.

6.1 La mise en place d'un Plan de Déplacements Urbains

L'agglomération a adopté en décembre 2011 un Plan de Déplacements Urbains (PDU) afin d'améliorer les transports, la circulation et le stationnement dans le secteur parcouru par les transports collectifs. L'enjeu consiste à encourager une mobilité orientée vers d'autres usages que celui de voiture, décliné à travers quatre objectifs :

1/ Un développement conséquent de l'accessibilité et de l'attractivité du réseau, avec un axe majeur à matérialiser entre Louviers et Val-de-Reuil

2/ Une réduction significative de la place de l'automobile dans les centres-urbains (Louviers principalement) au profit des modes doux

3/ Une intermodalité à accroître

4/ La définition d'un réseau hiérarchisé de voiries d'agglomération intégrant la problématique du péage sur l'A13 et du futur barreau de l'Eure

Le PDU traduit ces objectifs à travers 20 fiches actions :

ACTIONS	
1	Aménagement du TCSP sur l'axe structurant et prolongement vers Pont-de-l'Arche
2	Restructuration et développement du réseau de transports urbains sur l'ensemble du territoire
3	Aménagement du pôle d'échange de la place Thorel
4	Aménagement de la gare de Val-de-Reuil
5	Aménagement d'un parc relais sur le RD 6015 et co-voiturage
6	Mise en place d'un Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information des Voyageurs
7	Réalisation d'un Schéma Directeur de Voirie
8	Mise en adéquation de l'offre de stationnement
9	Aménagement en faveur des piétons avec création de zones de rencontre dans les centres les plus urbains
10	Réalisation d'un Schéma Directeur Vélos
11	Actions en faveur de la sécurité
12	Mise en accessibilité du réseau de transports urbains
13	Développement du co-voiturage
14	Assistance à la réalisation des Plans de Déplacements d'Entreprise (étude)
15	Organisation des transports de marchandises
16	Mise en œuvre d'une centrale de mobilité
17	Aménagement de la gare de Louviers
18	Actions de communication sur les déplacements, le PDU, et les enjeux environnementaux et climatiques
19	Renforcer la cohérence déplacements /développement urbain
20	Mise en place des outils d'évaluation et de suivi du PDU

Depuis, plusieurs actions ont été mises en place, notamment :

- L'aménagement du parvis de la gare de Val-de-Reuil
- La mise en accessibilité du réseau de transports en commun
- Une gestion du stationnement en zone bleue dans Louviers
- Une mise en service d'un site de co-voiturage dédié aux entreprises
- La réalisation d'un Schéma Directeur Vélos

- La mise en place d'un système d'aide à l'exploitation et à l'information Voyageur (SAEIV)
- Des actions de communication sur les déplacements, le PDU et les enjeux environnementaux et climatiques

Enfin, le projet de réalisation d'un axe structurant de 9,5km entre la gare SNCF de Val-de-Reuil et la place Thorel de Louviers est en cours de réalisation : la concertation s'est tenue en mars 2018, tandis que la mise en service du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) sur ce parcours est prévue pour 2020.

6.2 L'aménagement de l'axe structurant pour plus d'intermodalité

La principale mesure du PDU consiste à établir une liaison efficace sur l'axe structurant pour relier la gare de Val-de-Reuil à la place Thorel à Louviers en 20 min, via la mise en place d'un Bus à Haut Niveau de Services (BHNS) prévue pour 2020.

Les bus disposeront à terme de leurs propres voies sur certains carrefours permettant une meilleure performance et une régularité des horaires pour les communes de Louviers, Incarville, le Vaudreuil et Val-de-Reuil.

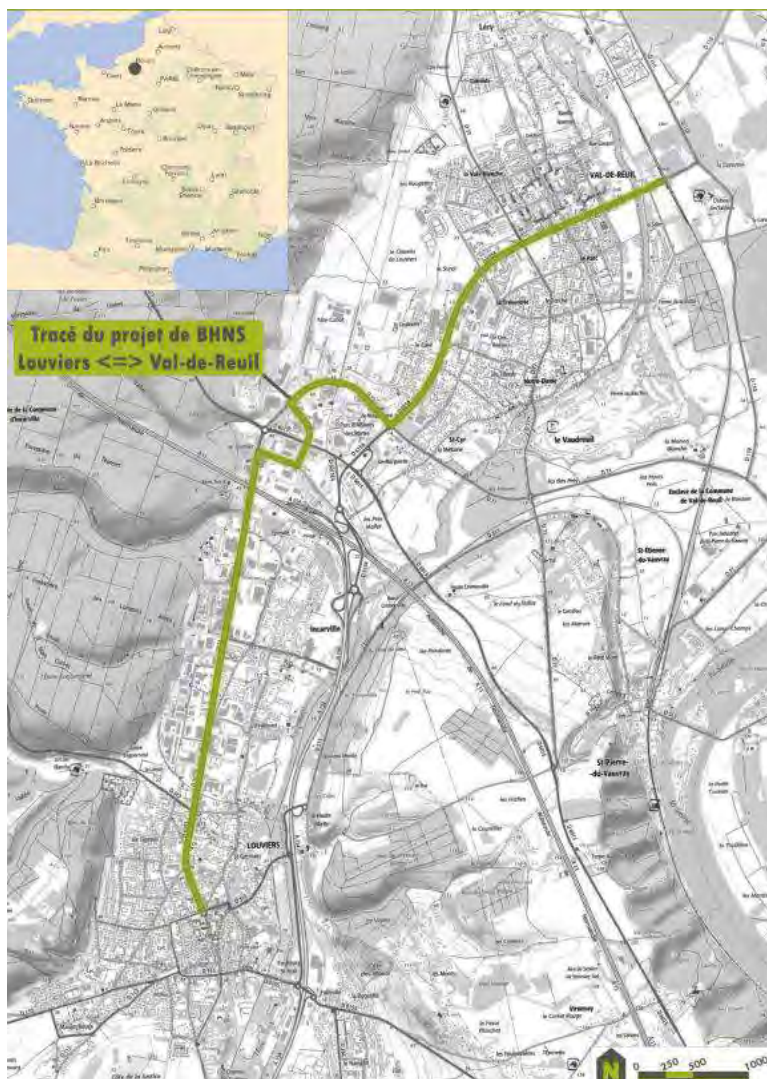
Le projet, qui suivra l'itinéraire de l'actuel bus de la Ligne 1, vise l'amélioration des fréquences du bus pour passer d'une desserte aujourd'hui équivalente à un bus toutes les 15 minutes à une desserte toutes les 10 minutes en heure de pointe.

Ce projet participe d'une vision stratégique du développement du territoire permettant d'agir sur le renforcement de la structuration économique, l'amélioration de l'aménagement urbain, la préservation du cadre de vie qui se traduiront par :

- Un nombre d'arrêts permettant une desserte de proximité sans être trop proches les uns des autres pour assurer une efficacité du temps de déplacement ;
- Une mise en adéquation avec le réseau de bus existant ;
- Une réflexion technique sur la possibilité de basculer du diesel à un autre mode d'énergie alternatif aux énergies fossiles ;
- La mise en place d'une piste bidirectionnelle entre la place Thorel à Louviers et la gare de Val-de-Reuil ;
- Des requalifications urbaines ; des réaménagements permettant de valoriser les entrées de villes principales (Louviers, Val-de-Reuil) ; un équilibre entre une conception architecturale et paysagère homogène garante de la lisibilité du projet, et les particularités des communes ;
- Des études de circulation à l'échelle des quartiers pour trouver un équilibre entre transports en commune, modes doux, voiture ;
- Des études de stationnement pour identifier les besoins en lien avec les commerces, zones d'activités, secteurs riverains ;
- L'identification des emplacements propices à l'aménagement de stationnement vélo ;
- La mise en place de plateforme permettant l'accueil des vélos à bord des bus.

La connexion du BHNS est envisagée avec plusieurs pôles d'échanges pour favoriser l'intermodalité : le pôle d'échange multimodal de la gare de Val-de-Reuil, le Relais-Bus de Val-de-Reuil, le Rendez-vous-Bus de Louviers.

La création d'un parc-relais est en réflexion pour favoriser le co-voiturage et permettre le rabattement vers les réseaux de transports collectifs.



Tracé du Projet de BHNS

(Source : Ingetec, DUP du 31/07/2017)

6.3 Intermodalité par rapport aux gares, secteurs stratégiques

A Gare de Val-de-Reuil



Figure 64 Zoom sur la gare de Val-de-Reuil (Source : Intermodalité Vélo Train, Transitec 2016)

La gare de Val-de-Reuil a été définie comme ayant un potentiel de développement de l'intermodalité vélo-train à la suite d'une étude menée par la DREAL Normandie en réponse au plan d'action défini par le plan d'action national pour la pratique du vélo et de la marche en mars 2014. L'étude menée pour but d'accompagner et de conseiller les collectivités locales dans leur choix d'aménagement en faveur de l'intermodalité vélo-train. Les comportements d'intermodalité se développent de plus en plus en raison des difficultés d'accès et de stationnement automobile dans les grandes polarités qui accueillent de nombreux emplois mais aussi du coût financier de l'automobile ou de préférences environnementales. Le vélo est un partenaire potentiellement très pertinent des autres modes de transport.

La gare de Val-de-Reuil s'est dotée depuis l'été 2017 de 2 abris à vélos : un abri comportant 18 porte-vélos est accessible à tous les cyclistes, un autre, comportant aussi 18 porte-vélos est accessible aux titulaires de la carte *autoumod*, carte de titre de transport en commun de Haute-Normandie. La gare est par ailleurs reliée par des itinéraires cyclables (voie-verte et réseau cyclable local), en lien avec le récent réaménagement du pôle multimodal et le maillage du réseau local.

La Région recense en 2014 en moyenne 2 montées et 8 descentes par jour de cyclistes. Tandis que dans les gares de Saint-Pierre-du-Vauvray et de Pont-de-l'Arche, ces données sont nulles.

La gare de Val-de-Reuil voit son potentiel de fréquentation accentué par :

- Sa localisation sur la ligne Rouen-Paris et ses dessertes par le TER et les Intercités ;
- Des résidents vivant dans la commune et travaillant à la Métropole Rouen Normandie et à Paris et étudiant au sein de la Métropole de Rouen ;
- La volonté de la collectivité de développer les initiatives propices à l'intermodalité (aménagement de stationnements cyclables, amélioration et densification du maillage cyclable en place avec une nouvelle continuité de la véloroute à la gare et le long de la route des Falaises entre Louviers et Val-de-Reuil) ;
- La desserte par la voie verte vers le Zoo Biotropica.

L'Agglo a pour projet d'aménager les abords de la gare, de façon à améliorer la visibilité et la connexion avec la voie verte ainsi que les voies cyclables actuelles (renouveler les marquages et la signalisation) notamment aux accroches de la route des Falaises. Un autre projet est prévu, celui d'aménager une liaison vers les bourgs des bords de Seine, le long de la D 110 à long terme.

B Gare de Saint-Pierre-du-Vauvray



Figure 65 Zoom sur la gare de Saint-Pierre-du-Vauvray (Source : Intermodalité Vélo Train, Transitec 2016)

La gare de Saint-Pierre-du-Vauvray n'est pas reliée par des itinéraires aménagés pour les vélos et n'est pas équipée de stationnement vélos. Une connexion à la voie verte est cependant envisagée par l'Agglo Seine-Eure. Sa proximité avec la gare de Val-de-Reuil rend la gare de Saint-Pierre-du-Vauvray moins attractive. Il est à noter que le site est difficilement accessible par voie cyclable par l'Est du fait de sa situation topographique.

La gare est peu fréquentée (une dizaine de montées par jour et une douzaine de descentes en moyennes, soit à l'année environ 3 360 montées-descentes).

Cette gare a néanmoins du potentiel de fréquentation notamment dû à des résidents actifs et des étudiants (en moyenne 280 lycéens et étudiants) qui se rendent quotidiennement dans la Métropole de Rouen.

L'intercommunalité projette d'améliorer les conditions d'accessibilité par voie cyclable à la gare en aménageant des itinéraires cyclables, notamment une connexion à la voie verte existante.

Afin d'être plus attractive, la gare aurait tout intérêt à s'équiper de stationnement pour cycles et de développer une stratégie de communication visant à encourager le stationnement des vélos en gares et les pratiques d'intermodalité.

C Gare de Pont-de-l'Arche



Figure 66 Zoom sur la gare de Pont-de-l'Arche (Source : Intermodalité Vélo Train, Transitec 2016)

Quant à la gare de Pont-de-l'Arche, située en réalité sur la commune voisine d'Alizay, des projets d'aménagements propices à l'intermodalité sont en cours. Les alentours de la gare ne sont pas équipés de voies cyclables ni de stationnement vélo. La situation topographique de la gare n'est pas favorable à l'utilisation du vélo.

La situation de la gare de Pont-de-l'Arche, malgré une fréquentation annuelle plus élevée, est similaire à celle de la gare de Saint-Pierre-du-Vauvray. En effet, son potentiel de fréquentation est favorisé par :

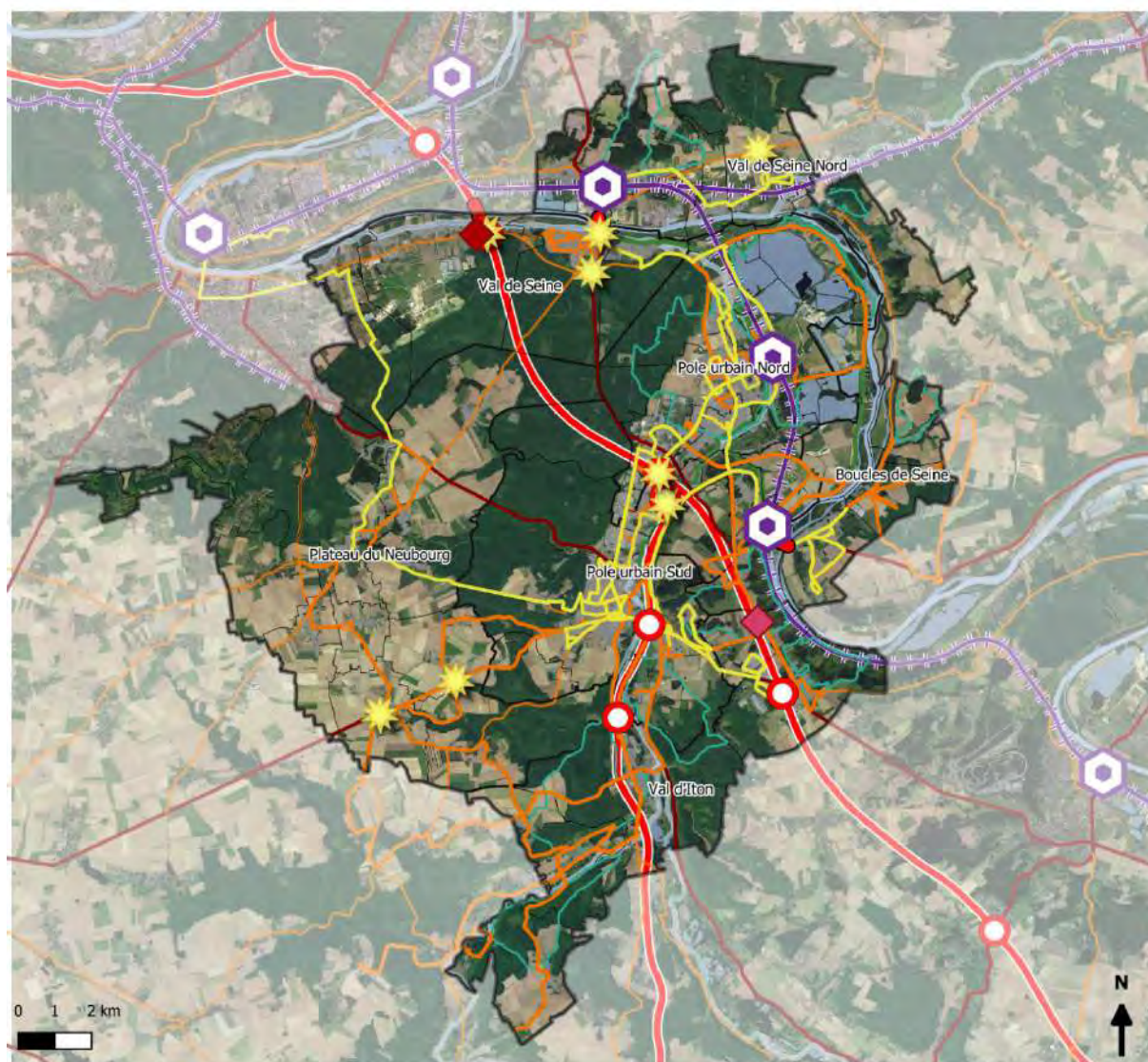
- Des résidents actifs qui travaillent dans la Métropole de Rouen,
- Des projets d'aménagements cyclables.

L'Agglo Seine-Eure projette d'aménager les accès de la gare afin de favoriser l'intermodalité : la voie verte devrait être prochainement prolongée de Poses à Criquebeuf-sur-Seine en passant par Pont-de-l'Arche. L'intercommunalité mène aussi des pistes de réflexions sur l'aménagement d'une liaison qualitative sur le Pont-de-l'Arche qui sera par la suite renforcé par la construction du barreau Eurois de la liaison autoroutière A28-A13.

De nouveaux aménagements favorisant l'accessibilité cycle à la gare (nouvelles liaisons, connexions avec les voies existantes, sécurisation des axes dangereux, stationnements vélos, ...) lui permettrait d'être plus attractive.

7 Un territoire inégalement desservi malgré son accessibilité

SYNTHESE DE LA MOBILITE SUR LE TERRITOIRE



Légende

Transport en commun

Voie ferrée

Gares

Ligne de bus

Covoiturage

En projet

Existant

Réseau routier

Axes majeurs

Réseau principal

Réseau secondaire

Echangeurs

Ponts

Secteurs problématiques

Déplacements doux

Itinéraire cyclable

Itinéraire de randonnée



7.1 Un réseau dense sur les pôles urbains

Le secteur du pôle urbain concentre le maillage le plus dense des transports du territoire de l'Agglo, avec des enjeux de mobilité de structuration et d'amélioration :

- Renforcer la desserte structurant le Vaudreuil / Val-de-Reuil / Louviers ;
- Accompagner la mise en place de la ligne de BHNS ;
- Renforcer le maillage et l'offre en transports en commun ;
- Aménager la multimodalité sur la gare de Val-de-Reuil et le rendez-vous Bus de Louviers ;
- Résoudre les problématiques liées à la place de la voiture sur l'espace public : développement déséquilibré du stationnement ; conflit d'usage sur l'espace public ;
- Améliorer l'accessibilité de la gare de Val-de-Reuil en vélo ;
- Créer des aires de covoiturage et mieux les identifier ;
- Structurer les cheminements piétons et cyclables, assurer une continuité d'usage.

Mobilité dans les infra-territoires du Pôle Urbain



Légende

Transport en commun

- Voie ferrée
- Gares
- Arrêts de bus
- Ligne de bus

Réseau routier

- Axes majeurs
- Réseau principal
- Réseau secondaire
- Liaison locale
- Echangeurs
- Secteurs problématiques
- Ponts

Covoiturage

- En projet
- Aire existante

Déplacements doux

- Itinéraire cyclable
- Itinéraire de randonnée

7.2 Val-de-Seine Nord/Val-de-Seine, un secteur en interface du pôle rouennais et des pôles urbains

En prolongement du secteur des pôles urbains et formant un secteur stratégique de développement, le secteur Val-de-Seine / Val-de-Seine Nord profite d'un maillage efficace de grands axes d'infrastructures qui lui assure une connexion avec le cœur du territoire autant qu'une ouverture sur le bassin de vie rouennais (échangeur autoroutier, Gare de Pont de l'Arche).

La connexion à la polarité Louviers / Val-de-Reuil nécessite toutefois d'être renforcée par les transports en commun, avec l'amélioration de la desserte et du cadencement.

Au-delà de cette connexion aux polarités voisines, le second enjeu réside dans un maillage à plus fine échelle avec les communes proches, dans un but de développement des dynamiques locales autour de la Seine et vers les espaces naturels et de loisirs : forêt de Bord, base de loisirs de Léry et Poses, Biotropica.

Mobilité dans l'infra-territoire Val de Seine



Légende

Transport en commun

- Arrêts de bus
- Ligne de bus

Covoiturage

- ◆ Aire existante

Réseau routier

- Axes majeurs
- Réseau principal
- Réseau secondaire
- Echangeurs
- ☀ Secteurs problématiques

- Ponts

Déplacements doux

- Itinéraire cyclable

Mobilité dans l'infra-territoire Val de Seine Nord



Légende

Transport en commun

Voie ferrée



Gares

Arrêts de bus

Ligne de bus

Réseau routier

Axes majeurs

Réseau principal

Réseau secondaire

Secteurs problématiques

Ponts

Déplacements doux

Itinéraire cyclable

Itinéraire de randonnée



7.3 Le plateau du Neubourg, un secteur moins maillé que le reste du territoire

Ce territoire de plateau, en retrait des axes de transports en commun se trouve plus isolé que le reste des secteurs. Scindé par un réseau en étoile qui converge vers les pôles urbains, le plateau du Neubourg subit les nuisances d'un trafic important (A13 sur la commune de Tostes, D313, D133, D840).

Plusieurs voies d'amélioration sont à engager :

- renforcer les liaisons sur ces territoires ruraux en améliorant les liaisons entre les communes et les petits pôles de services et équipements ;

- trouver un équilibre entre le développement des transports en commun, les besoins de déplacements domicile-travail, et la situation en recul du secteur de plateau ;
- renforcer les alternatives de déplacements à la voiture : transports à la demande, autres moyens de déplacement.

Mobilité dans l'infra-territoire Plateau du Neubourg



Légende

Transport en commun

- Ligne de bus
- Arrêts de bus

Réseau routier

- Axes majeurs
- Réseau principal
- Réseau secondaire

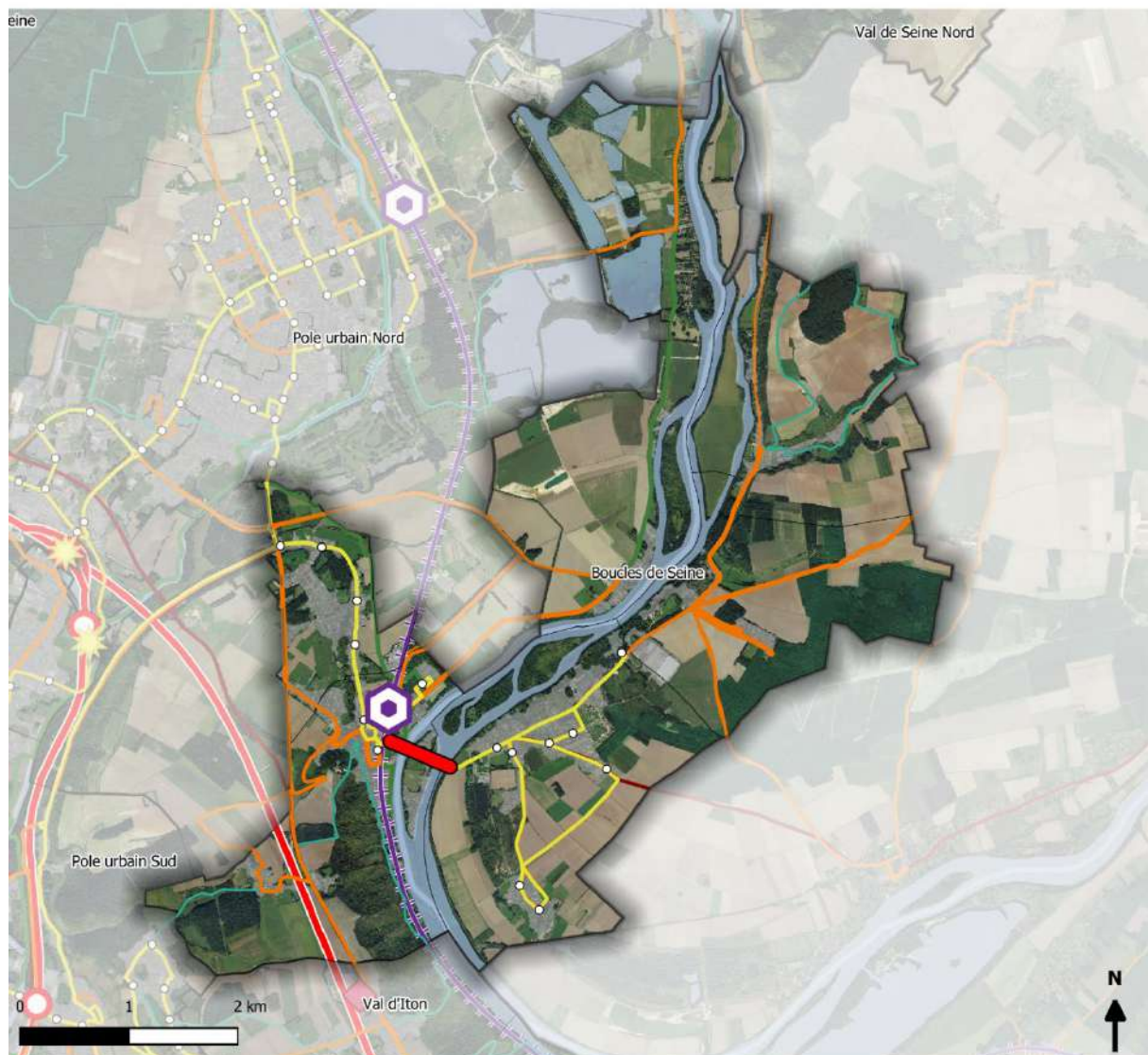
 Secteurs problématiques



7.4 Val d'Iton/Boucles de Seine, un secteur scindé par les infrastructures de transport

Le secteur Boucles-de-Seine/Val d'Iton constitue la partie du territoire la plus segmentée du territoire entre infrastructures routières, ferrées et voies d'eau. Cette structuration engendre de forts enjeux de sécurisation des voies. L'enjeu principal consiste à créer de véritables connexions entre cette partie Est et Sud-Est et le centre du territoire en travaillant notamment sur les franchissements et la multiplication des accroches au réseau de bus, ainsi qu'aux voies cyclables.

Mobilité dans l'infra-territoire Boucles de Seine



Légende

Transport en commun

- Voie ferrée
- Gares
- Arrêts de bus
- Ligne de bus

Réseau routier

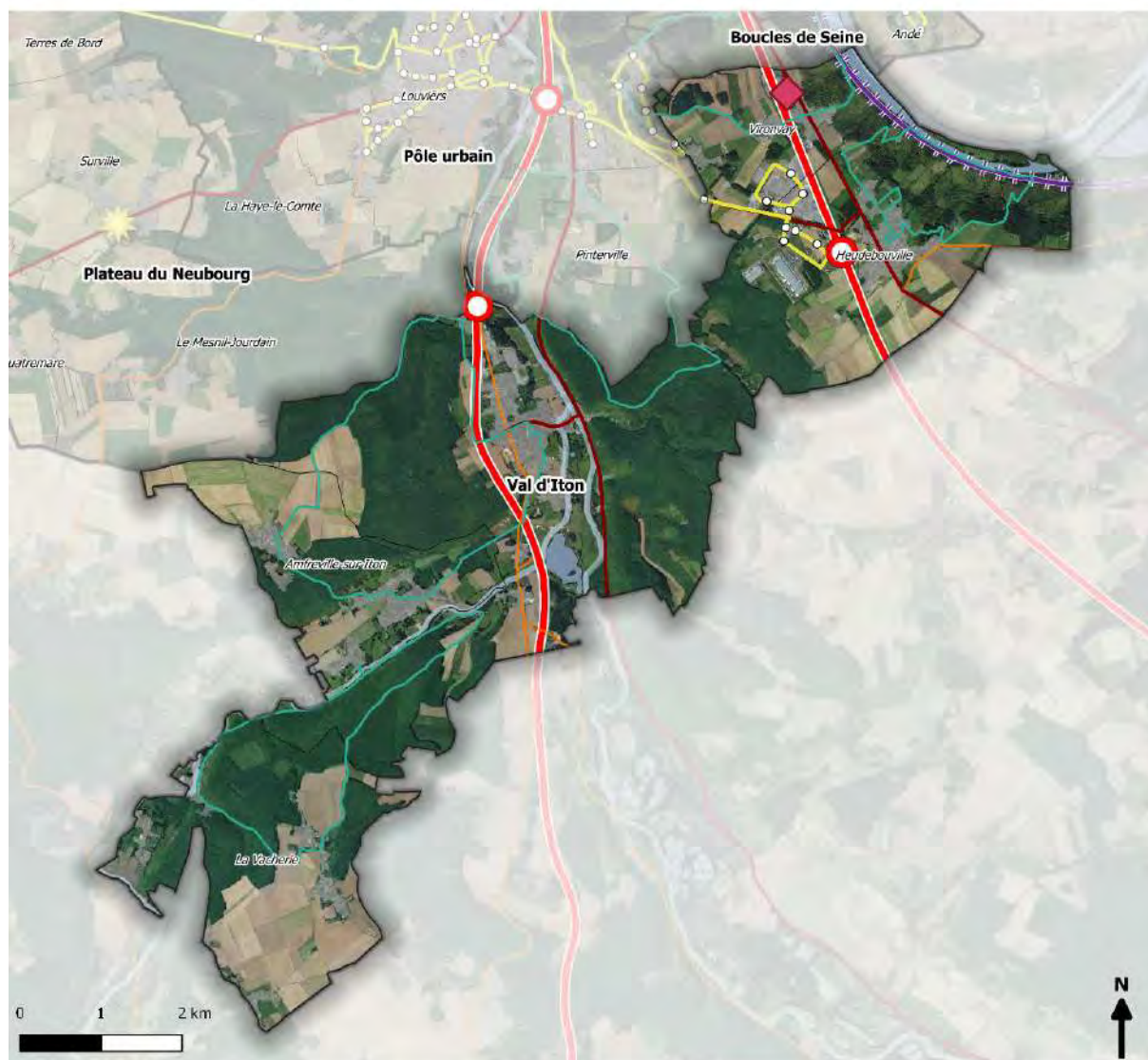
- Axes majeurs
- Réseau principal
- Réseau secondaire
- Ponts

Déplacements doux

- Itinéraire cyclable
- Itinéraire de randonnée



Mobilité dans l'infra-territoire Val d'Iton



Légende

Transport en commun

- Voie ferrée
- Ligne de bus
- Arrêt de bus

Covoiturage

- En projet

Réseau routier

- Axes majeurs
- Réseau principal
- Réseau secondaire
- Echangeurs

Déplacements doux

- Itinéraire de randonnée



8 Le stationnement

8.1 L'équipement automobile des ménages

En ce qui concerne les équipements automobiles des ménages de l'Agglomération Seine-Eure, l'INSEE fait part, en 2015, que sur les 28 318 ménages recensés au sein de l'intercommunalité, 86,7 % possèdent au moins une voiture.

Pour aller plus loin, on peut même noter que 45,5% des ménages ont une seule voiture, et 41,2 % en ont deux ou plus. Le nombre moyen de véhicule particulier par ménage varie de 1,1 à Louviers à 1,8 dans le secteur global de l'Agglo. Il y a une distinction entre les secteurs urbains où ce nombre ne dépasse pas la moyenne (principalement à Louviers et Val-de-Reuil) et les zones périurbaines et rurales qui la dépassent.

A titre de comparaison, 88,4 % des habitants de l'Eure ont au moins une voiture ; c'est également le cas de 87,9 % des habitants de l'Agglomération Seine Normandie Agglomération et de 90,2 % des habitants de la Communauté de Commune Eure-Madrie-Seine. Les habitants de l'Agglo Seine-Eure semblent donc légèrement plus équipés en voitures que les territoires voisins.

Ces chiffres présentent une tendance à la hausse. En 2010, les ménages de l'Agglo Seine-Eure ayant au moins une voiture était de 85,6 %, soit 1,5 % de moins qu'en 2013.

La présence de la gare de Val-de-Reuil et des pôles d'emplois de l'intercommunalité montre de vraies disparités sur le territoire en matière d'équipement des ménages en voitures. En effet, les communes rurales nécessitent plus de mobilité que les communes urbaines équipées en zones d'activités et en infrastructures de transports en commun. Plus on s'éloigne de Louviers, plus la mobilité et le taux de motorisation augmente. De ce fait on observe une réelle différence entre les communes du territoire. On notera particulièrement que les ménages de Louviers et de Val-de-Reuil, bénéficiant de plus de transports en commun et de services de proximité, sont moins équipés en voiture (respectivement 78,9 % et 78,7 %) que des communes rurales comme Saint-Germain-de-Pasquier, Amfreville-sous-les-Monts ou encore La Vacherie qui affichent respectivement 94,2 %, 98,4 % et 97,5 % de ménages équipés avec au moins une voiture.

8.2 Stationnement privé des ménages

L'équipement des ménages en automobiles génère des besoins en stationnement.

Actuellement, 19 782 places sont affectées au stationnement des ménages de l'Agglo Seine-Eure. Autrement dit, 69,86 % des ménages ont au moins un emplacement réservé au stationnement de leur à leur domicile. Les besoins en stationnement extérieurs au domicile sont donc de plus de plus de 4 750 places à l'échelle de l'agglomération.

Ces besoins peuvent causer des dysfonctionnements non négligeables pour le trafic routier et les déplacements sur l'espace public, notamment en milieu urbain. Des difficultés qu'il s'agira de prendre en compte dans l'élaboration du projet communautaire.

8.3 Le stationnement public

A Le stationnement des véhicules motorisés

L'inventaire des espaces de stationnement qui est réalisé concerne l'ensemble des parcs ouverts au public, c'est à dire les surfaces principalement dévolues au stationnement et accessibles librement, ce qui inclut les parkings liés aux surfaces commerciales. Le stationnement le long des voies n'est pas comptabilisé.

En ce qui concerne le stationnement public, une grande disparité existe entre les communes du territoire. En dehors de Louviers, Val-de-Reuil, Le Vaudreuil, Pont-de-l'Arche, Pîtres, Alizay, Igoville et Léry, la plupart des communes accueillent des places de stationnement en centre-bourg pour le fonctionnement des équipements locaux, notamment la mairie, les écoles, les équipements sportifs, ou encore parfois les églises et cimetières. Il s'agit essentiellement de petits parkings accueillant entre 5 et 20 places. Le stationnement peut également être autorisé dans les rues en complément, lorsque celles-ci sont assez larges et sécurisées pour accueillir des voitures.

Le tableau suivant concerne ainsi les communes qui ne sont pas uniquement concernées par ces petits parkings de centre-bourg.

Communes	Parking	Zone résidentielle	Voirie	Total
Louviers	3132	1210	807	5149
Val-de-Reuil	2615	740	208	3563
Le Vaudreuil	894	197	79	1170
Pont-de-l'Arche	717	259	196	1172
Pîtres	413	146	126	685
Alizay	336	40	101	477
Igoville	591	86	59	736
Léry	1086	296	133	1515

Recensement du stationnement dans les communes urbaines

Les communes de Quatremare, La Haye Malherbe, Acquigny, Heudebouville, Andé, ou encore Igoville ont mis en place des parkings publics permettant d'organiser le stationnement en centre-bourg, des parkings qui représentent en cumulé une surface plus importante que ceux observés habituellement dans les centre-bourgs de territoires ruraux.



Parking République à Louviers et parking dans le centre-ville de Pont-de-l'Arche

Les problématiques liées au stationnement se manifestent avant tout au niveau des territoires les plus urbains. De ce fait, les principales poches de stationnement pour véhicules motorisés sont recensées sur les communes de Louviers, Val-de-Reuil, Le Vaudreuil et Pont-de-l'Arche. Il s'agit de communes accueillant des activités économiques et commerces dont les parkings peuvent être mutualisés (notamment les parkings des supermarchés et des équipements).

A Louviers, les surfaces dédiées au stationnement en accès libre représentent une enveloppe de 5 149 places. Les parkings des supermarchés, des zones commerciales et des équipements (scolaires, sportifs et de santé) représentent plus de la moitié des 3 132 places de parkings recensées sur la commune, avec plus de 1 720 places.

On recense aussi de nombreuses places de parking à proximité des gares et des sites de loisirs et de tourisme (la Base de loisirs Léry-Poses et Biotropica qui comptent à eux seuls près de 1 200 places de parking).

Ailleurs sur le territoire, on recense peu de très grandes surfaces de parking constituées d'un seul tenant. Il s'agit de plus petites zones de stationnement organisées dans les centres bourgs. Les parkings de la salle des Alisiers à Alizay, du château Hôtel communal à Martot, de la salle des fêtes à Quatremare, du centre commercial Super U à Igoville et certaines poches de parking en centre-bourg de Louviers et Val-de-Reuil possèdent plus de 100 places de stationnement. Ce sont surtout les communes du pôle urbain qui sont équipées de grandes poches de stationnement.

En effet, les communes rurales présentent moins de problèmes pour se garer, seuls des événements ponctuels pouvant provoquer un manque de stationnement dans ces communes.

B Le stationnement des véhicules électriques et des vélos

Le stationnement des voitures électriques se fait au niveau des bornes de recharge ou bien sur des places de stationnement classiques. Les bornes de recharge pour les voitures électriques sont de plus en plus présentes sur le territoire.

A ce jour, 32 bornes de recharge pour voitures électriques sont répertoriées sur le territoire.

Commune	Nb de bornes	Localisation
Louviers	5	Rond-point du Becket
		Place du Champ de ville
		Rue Maréchal Foch
		Place de la République
		Rue du Canal
Val-de-Reuil	5	Stade Jesse Owens
		Parc des Saules
		Gare Rue des Falaises
		Places des 4 saisons
Heudebouville	4	Parking Biotropica (La Coudrette)
		Allée Brelandes
		ZA Ecoparc

Le Vaudreuil	3	Renault Tech Allée des Marronniers
		Parking AMI Allée de la Fosse Moret
		Route des Falaises
		Rue Notre Dame
		Rue Arthur Papavoine
Criquebeuf-sur-Seine	2	Aire de covoiturage
		Rue du Village
Acquigny	2	Route d'Evreux
		Rue Aristide Briand
Léry	1	Rue du 11 Novembre
Incarville	1	Leclerc Rue des Près
Pont de l'Arche	1	Place Aristide Briand
Igoville	1	Rue de Paris
Pîtres	1	ZA des Freni-Freneaux
Surville	1	Manoir de Surville Rue Bernard Pétel
Vironvay	2	Aire autoroute A13
La Haye Malherbe	1	Place de la Mairie
Alizay	1	Place de la Résistance
Saint-Pierre-du-Vauvray	1	Centre-bourg la Placette

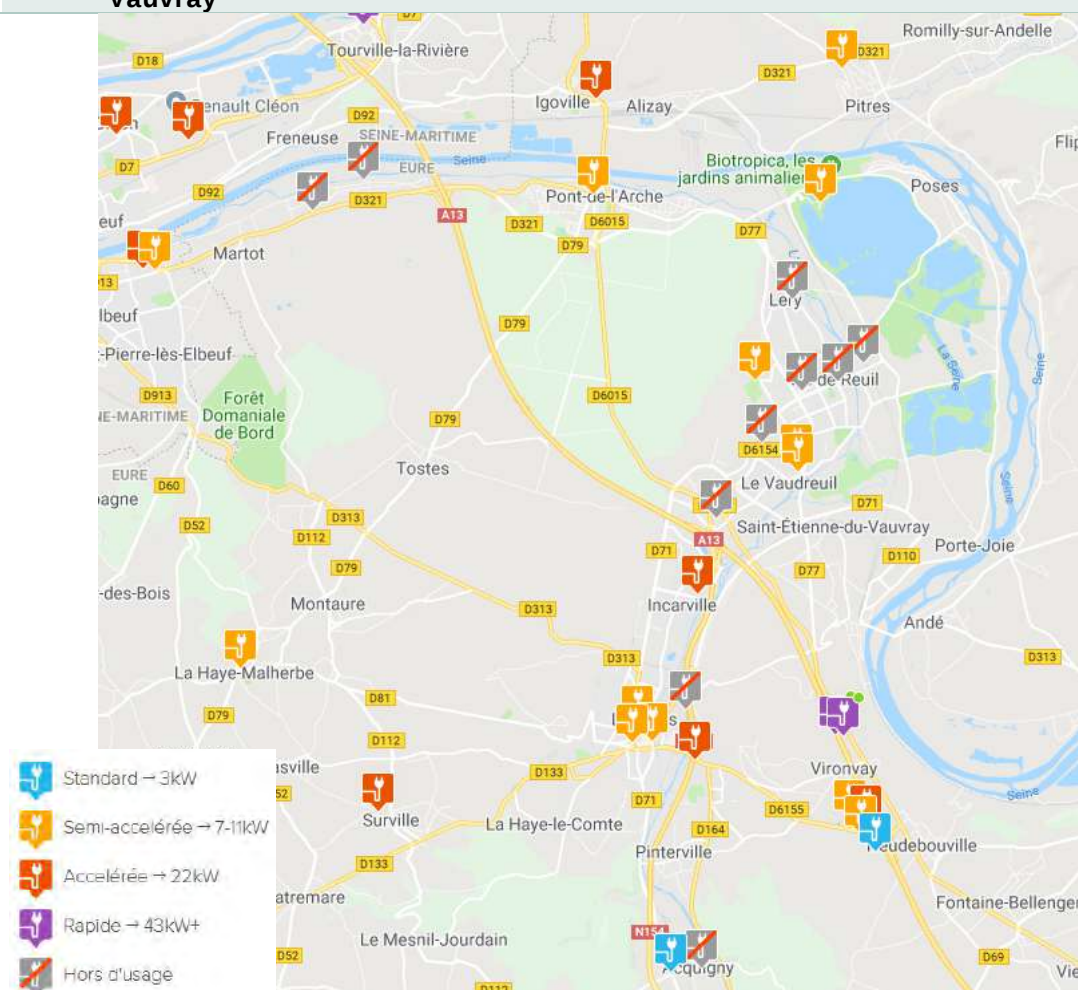


Figure 67 Carte des bornes de recharge pour voitures électriques (Source : ChargeMap)

Le secteur prioritaire pour le développement de cette offre en stationnement, à savoir le pôle d'échanges multimodal de la gare de Val-de-Reuil, propose toutefois 3 places équipées de bornes de recharge pour véhicules électriques depuis les travaux de réaménagement de la gare.

Le secteur de la gare propose également 28 stationnements vélos, répartis entre 2 abris : chacun est composé de 16 porte-vélos, l'un des deux abris est réservé aux détenteurs de la carte autoMOD (carte de titre de transport en commun de Haute-Normandie), l'autre est accessible à tous.

C Le stationnement proposé pour le covoiturage

Se reporter à la partie précédente (*2.4 Le covoiturage pour limiter la saturation des axes*).

Le territoire est équipé d'un parking de covoiturage à Criquebeuf-sur-Seine. Il est aménagé par 102 places de stationnement permettant un accès facile à l'autoroute A13.

9 Les risques liés aux mobilités : l'accidentologie

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

Entre 2013 et 2018, le nombre d'accidents corporels mortels recensés sur l'Agglo Seine-Eure est de 20.

Ce sont les routes départementales (RD 6015 notamment) et autoroutes (A 154 et A 13) qui occasionnent le plus de victimes sur la route.

Les communes où les accidents se sont les plus produits sont les communes concentrant les principaux flux de véhicules : Incarville et le Vaudreuil où passent la A 13, la RD 313 et la RD 6015.

10 Les enjeux en matière de mobilité

Plusieurs constats et pistes d'actions permettent de comprendre les enjeux en matière de mobilité sur le territoire de l'Agglo Seine-Eure.

La mobilité quotidienne est importante avec les territoires voisins et porte atteinte au confort des usagers et habitants au niveau local :

- Gérer les risques et nuisances d'un maillage principal et secondaire qui supporte une part importante de trafic pour rejoindre les autoroutes (*Ensemble de l'agglomération*)
- Améliorer les franchissements de la Seine qui sont vecteurs de dysfonctionnements locaux (*al de Seine / Val de Seine Nord / Boucles de Seine*).
- Anticiper le projet de liaison A28-A13 qui irriguera le nord du territoire et augmentera le trafic de transit (*Pôle Urbain/Val de Seine Nord*).

L'offre en transports en commun et l'alternative à la voiture individuelle est bonne et en amélioration dans le pôle urbain, mais reste limitée sur les territoires péri-urbains :

- Développer une plus grande offre de transports en commun permettant de relier les communes entre elles (*Val de Seine/Boucles de Seine-Val d'Iton/Plateau du Neubourg*).
- Accompagner le projet de BHNS dans le pôle urbain (*Pôle urbain Nord et Sud*).
- Continuer de promouvoir le covoiturage pour organiser les transports vers les territoires alentours (*Pôle Urbain/Val de Seine/Val de Seine Nord/Boucle de Seine/Val d'Iton*).

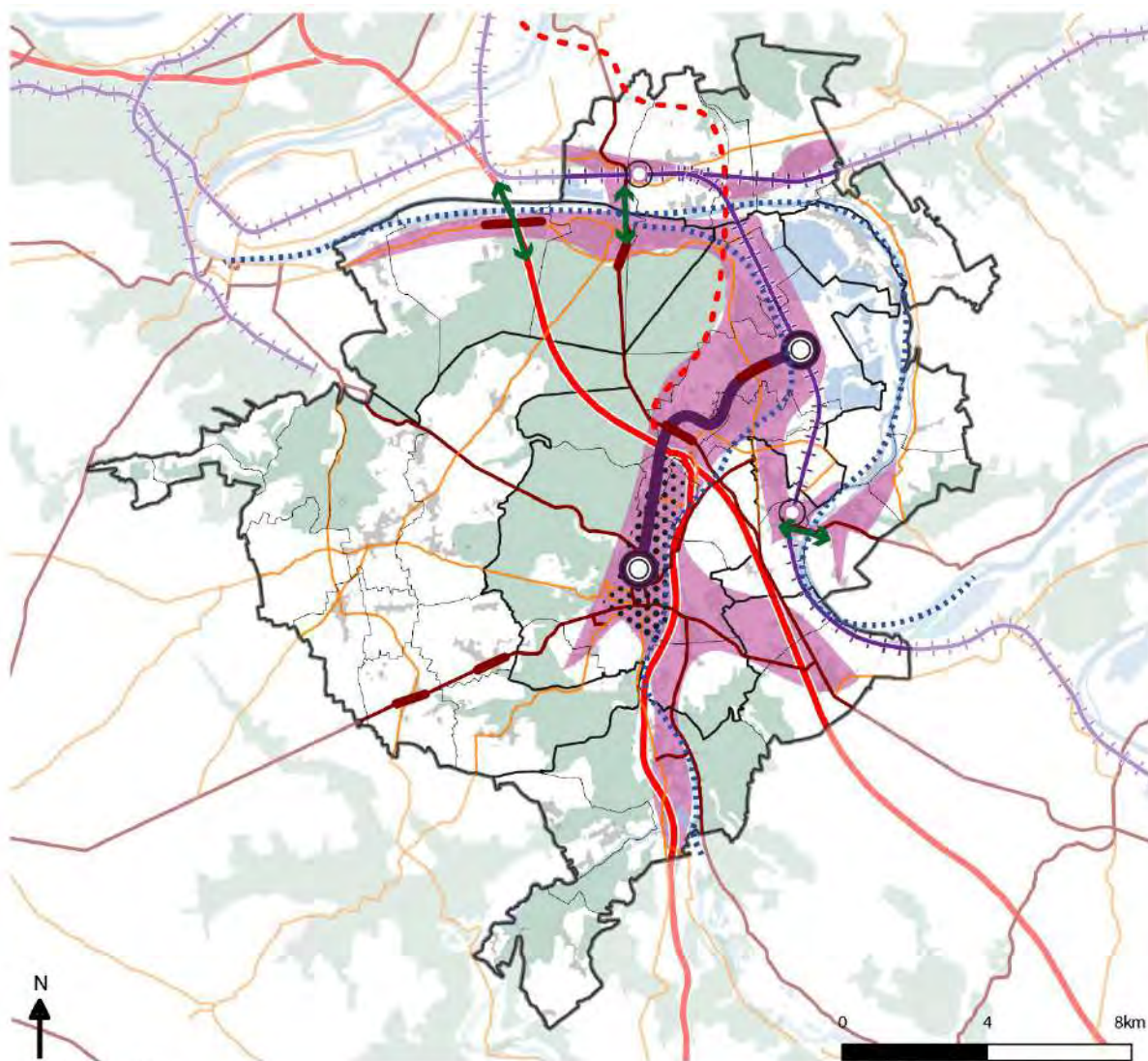
Les déplacements doux sont généralement pénalisés par des ruptures et obstacles :

- Sécuriser et mieux identifier les cheminements piétons, assurer la continuité d'usage (*Plateau du Neubourg/Pôles urbains/Val de Seine/Boucles de Seine-Val d'Iton*).
- Augmenter le maillage de liaisons douces, aménager les liaisons manquantes entre les itinéraires existants (*Plateau du Neubourg/Pôles urbains/Val de Seine*).

Il existe une problématique en stationnement :

- Augmenter l'offre de stationnement à proximité des équipements et commerces (*Pôles urbains / Plateau du Neubourg / Boucles de Seine-Val d'Iton*).
Il s'agit d'assurer une accessibilité des lieux dédiés à la population en trouvant un équilibre entre la mise à disposition de places de stationnement et une réduction de l'usage de la voiture au profit des transports en commun et des modes actifs.

- Prévoir le stationnement local dans les projets d'aménagement pour éviter les nuisances et dysfonctionnements locaux (*Ensemble de l'agglomération*).



Légende

Les incidences de la mobilité quotidienne

- Axe majeur support de la mobilité
- Axe principal présentant un risque de sécurité routière
- Traversée de ville complexe
- Axe secondaire irrigant le territoire et pouvant saturer
- ↔ Amélioration des franchissements de la Seine
- - - Projet de liaison A28-A13

L'amélioration des mobilités douces et de l'intermodalité

- Dynamique territoriale aux abords des lignes de bus
- Pôle à enjeu pour l'intermodalité
- Gare secondaire en appui
- - - - - Axe support de développement de la mobilité fluviale et douce
- Support de report modal et d'intermodalité : le BHNS
- Gestion partagée des espaces publics à anticiper et l'amélioration du stationnement





Hôtel d'Agglomération
1, place Ernest Thorel
27405 Louviers Cedex

02 32 50 85 50

agglo@seine-eure.com

agglo-seine-eure.fr



agglo.seine.eure



AggloSeineEure



territoireseineeure

