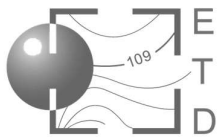


# Etude d'opportunité Zone à Faibles Emissions – Mobilité

## COMMUNAUTE DE COMMUNES DES VILLES SOEURS

Octobre 2022



1 - Préambule .....	4
1.1 - Le contexte sanitaire de la qualité de l'air .....	4
1.2 - Contexte réglementaire .....	4
1.3 - Les zones à faibles émissions -mobilité (ZFE-m) .....	6
1.4 - Présentation de la Communauté de Communes des Villes Sœurs .....	9
2 - Enjeux de la qualité de l'air sur le territoire .....	10
2.1 - Caractéristique de la qualité de l'air sur le territoire .....	10
2.2 - Les émissions de polluants .....	16
2.2.1 - Bilan global pour le territoire de la Communauté de Communes des Villes Sœurs .....	16
2.2.2 - Bilan SO <sub>2</sub> .....	18
2.2.3 - Bilan NO <sub>x</sub> .....	20
2.2.4 - Bilan NH <sub>3</sub> .....	22
2.2.5 - Bilan COVNM .....	24
2.2.6 - Bilan PM <sub>10</sub> .....	26
2.2.7 - Bilan PM <sub>2,5</sub> .....	28
2.2.8 - Evolution des émissions de polluants .....	30
2.2.9 - Les émissions de polluants liés au transport .....	32
2.3 - La vulnérabilité de la population face à la qualité de l'air .....	33
2.4 - Objectifs de la qualité de l'air .....	37
2.4.1 - Concentrations .....	37
2.4.2 - Emissions de polluants .....	37
3 - Le besoin de transition du secteur des transports .....	41
3.1 - Les documents de planification en lien avec les transports .....	41
3.1.1 - Plan Local d'urbanisme intercommunal – Habitat de la CCVS .....	41
3.1.2 - Le Schéma de Cohérence Territorial du Pays Interrégional Bresle-Yères .....	41
3.1.3 - Le Projet de territoire du Pays Interrégional Bresle-Yères .....	42
3.2 - Caractéristique du secteur des transports .....	43
3.2.1 - Caractéristiques des axes de transports et leurs usages .....	43
3.2.1.1. Le réseau routier .....	43
3.2.1.2. Axes ferroviaires .....	53
3.2.1.3. Réseau cyclable .....	55
3.2.1.4. Réseau piéton .....	55
3.2.1.5. Réseau fluvial et maritime .....	56
3.2.1.6. Transport aérien .....	56
3.2.2 - Usages des transports par modes .....	57
3.2.2.1. La mobilité domicile-travail .....	57
3.2.2.2. Les déplacements en lien avec l'activité touristique .....	62
3.2.2.3. Les déplacements des personnes non motorisées .....	62
3.2.3 - Conclusion sur l'état actuel des transports .....	63

4 - Les Objectifs de développement des transports basses émissions .....	65
4.1 - Objectifs de développement des modes actifs et de la multimodalité.....	65
4.1.1 - Le PLUi-H de la Communauté de Communes des Villes-Sœurs .....	65
4.1.2 - Schéma Directeur mode doux- CC des Villes Sœurs .....	67
4.1.3 - Le Plan de déplacements de la Communauté de Communes Bresle Maritime (ex-CCVS) .....	68
4.1.4 - Le Schéma local des déplacements du Pays Interrégional Bresle-Yères .....	69
4.1.5 - Le SCoT du Pays interrégional Bresle-Yères .....	70
4.1.6 - Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de 2021 .....	72
4.1.7 - Le Projet de Territoire du PETR Pays International Bresle-Yères.....	73
5 - La création de ZFE.....	74
5.1 - Identification des zones à enjeux .....	74
5.1.1 - Localisation des établissements rassemblant du public sensible.....	74
5.1.2 - Zones à enjeux déjà identifiées .....	77
5.1.3 - Croisement des émissions de polluants et de la sensibilité des habitants .....	77
5.2 - Objectifs de la ZFE-m .....	78
5.2.1 - Evaluation de la qualité Environnementale et sanitaire aux regards des objectifs.....	78
5.2.2 - Périmètre potentiel d'une ZFE .....	80
5.2.3 - Les capacités du territoire en termes de report modal.....	80
5.2.4 - Evolution du parc : report du thermique vers l'électrique/ hybride .....	80
5.3 - Conclusion .....	81
Annexes .....	83

# 1 - Préambule

## 1.1 - Le contexte sanitaire de la qualité de l'air

Le bilan de la qualité de l'air à l'échelle de la France traduit une réduction des émissions de polluants atmosphériques certaine mais pas encore suffisante pour respecter partout et par tous les secteurs les seuils réglementaires fixés pour la protection de la santé humaine sur le long terme. La qualité de l'air est pourtant une préoccupation d'importance pour la santé des français. On comptabilise près de 48 000 morts par an en France à cause de la pollution de l'air (étude de Santé Publique France de 2016) et près de 6 500 dans la Région des Hauts-de-France. Une amélioration de la qualité de l'air globale à l'échelle locale induirait non seulement une baisse de la mortalité, mais également une hausse de la qualité de vie et une amélioration de la santé. L'amélioration de la qualité de l'air est également intimement liée à l'enjeu climatique puisque la réduction des consommations d'énergie et des émissions de GES s'opèrent sur des secteurs en commun comme le transport, l'industrie ou la consommation énergétique des bâtiments.

## 1.2 - Contexte réglementaire

La qualité de l'air est réglementée par plusieurs documents cadres.

La **directive cadre de l'Union Européenne du 27 septembre (1996)** a été instaurée pour évaluer et gérer la qualité de l'air par la définition de la pollution de l'air par rapport à 13 indicateurs, fixant des normes de qualité de l'air et fixant les seuils d'alerte pour les principaux polluants.

A l'échelle nationale Le **code de l'environnement** définit le cadre d'obligation concernant la qualité de l'air et codifie la **Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) (1996)**.

L'**arrêté du 10 mai 2017** établit le **Plan National de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA)**, à la suite de la **directive européenne 2016/2284 du 16 décembre 2016**. Le PREPA décline les objectifs de réduction des émissions de cinq polluants au niveau français. Ces objectifs sont fixés pour chaque état membre et visent à réduire de 50% la mortalité prématurée liée à la pollution atmosphérique en Europe.

A l'échelle régionale, le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (**SRADDET**) des Hauts-de-France et celui de la Normandie définissent également des objectifs de réduction des polluants.

En lien avec la qualité de l'air, la **Loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'Orientation sur les Mobilités (Loi LOM)** agit pour limiter les émissions et accélérer les mobilités plus durables.

**L'article 85 de la loi d'Orientation sur les Mobilités (LOM)** s'applique aux collectivités territoriales en modifiant le contenu des Plans Climats Air Energie Territoriaux, en y renforçant la qualité de l'air. En effet, cet article indique que **les EPCI de +100 000 habitants** et ceux couverts par un **PPA (Plan de Protection de l'Atmosphère)** doivent, dans le cadre de leur PCAET, réaliser un plan d'action air pour atteindre des objectifs biennaux (à compter de 2022).

Ces objectifs doivent être, en termes de réduction des émissions, au moins aussi ambitieux que les objectifs de réduction prévus par le PREPA. En termes de concentrations, ces plans doivent permettre de respecter les normes réglementaires le plus rapidement possible, et au plus tard en 2025.

Cet article ajoute, pour ces mêmes territoires, l'obligation de réaliser une étude portant sur la création, sur tout ou partie du territoire concerné, d'une ou plusieurs zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m).

Le département de la Seine Maritime est couvert par un PPA donc la Communauté de Communes des Villes-Sœurs est concernée par cette obligation d'avoir un **Plan air et une étude d'opportunité à la création d'une ZFE-m** en annexe de son PCAET.

## 1.3 - Les zones à faibles émissions -mobilité (ZFE-m)

La Zone à Faibles Emissions Mobilité se définit comme une aire où il est instauré **une interdiction d'accès** selon des plages horaires déterminées, pour **certaines catégories de classes de véhicules** au-dessus des normes d'émissions de polluants. L'identification des véhicules s'appuie sur les certificats de qualité de l'air sous forme de vignettes nommées Crit'Air.

Mis en place par l'État en juillet 2016, le dispositif « Crit'Air » permet de répartir tous les types de véhicules, en six classes, en fonction du niveau d'émission de polluants atmosphériques selon l'âge du véhicule et de sa motorisation. Ce certificat sécurisé, se présentant sous la forme d'un autocollant rond et coloré, coûte 3,62 euros pour un envoi en France. Il doit être apposé à l'avant du véhicule de manière à être lisible par les agents de contrôle, depuis l'extérieur.

**Une ZFE a donc pour but de protéger les populations dans des zones denses et polluées par l'encouragement à la circulation de véhicules plus propres.**

D'après l'article L.2213-4-1 du code général des collectivités territoriales :

« Les **zones à faibles émissions mobilité** sont délimitées **par un arrêté** qui fixe **les mesures de restriction de circulation applicables** et détermine **les catégories de véhicules concernés**.[...] Les véhicules circulant dans une zone à faibles émissions mobilité font l'objet de l'identification fondée sur leur contribution à la limitation de la pollution atmosphérique prévue à l'article L. 318-1 du code de la route. »

**Historiquement, les ZFE remplacent les Zones à circulation restreinte (ZCR).**

La première ZCR, et la plus connue, est celle qui s'applique à Paris Intra-Muros. Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2019, les véhicules Crit'Air 4 et plus sont interdits de circulation dans Paris intra-muros de 8h à 20h ; le périphérique et les Bois de Vincennes et de Boulogne sont interdits pour les voitures Crit'Air 5. En France, des ZFE ont aussi été instaurées dans des agglomérations de forte densité urbaine : Lyon et Grenoble.

Auxquelles viennent se rajouter :

- Aix-Marseille-Provence
- Montpellier-Méditerranée
- Nice-Côte d'Azur
- Rouen-Normandie
- Strasbourg
- Toulon-Provence-Méditerranée
- Toulouse.

La **ZFE est différente de la Zone à Circulation Différenciée** qui s'applique en cas de pic de pollution. **La circulation différenciée est une mesure d'urgence de restriction de la circulation décidée en cas de pic de pollution** par le préfet de Région. En interdisant la circulation des véhicules les plus polluants selon la classification CRIT'AIR, elle permet de limiter fortement l'émission de polluants atmosphériques en cas de pic de pollution afin de restaurer la qualité de l'air.

Les cinq préfets de département de la Région Hauts-de-France ont adopté, le 5 juillet 2017, un dispositif global de gestion des épisodes de pollution qui permet, notamment un déclenchement plus rapide des mesures pour limiter l'exposition des populations.

Parmi ces mesures d'urgence figure **l'instauration de la circulation différenciée**.

La zone de circulation différenciée concerne la métropole Lilloise. Mais en cas de pic de pollution, le préfet peut décider d'étendre la zone géographique concernée.

Lors de pics de pollution, des limites de vitesse sont aussi mises en place sur les axes routiers de la Région.

Les cinq préfets des départements de la Normandie ont également adopté le 20 avril 2018 un arrêté relatif au déclenchement des procédures préfectorales lors d'épisodes de pollution de l'air.

**L'étude d'opportunité ici exposée a pour but d'analyser la nécessité ou l'utilité de la création d'une ZFE-m et le cas échéant de définir les zones et les durées préférentielles pour l'implantation de ZFE-m au sein de l'ensemble du territoire de la Communauté de Communes des Villes-Sœurs aux regards des enjeux de qualité de l'air et de mobilité sur le territoire.**

### Un exemple de ZFE à l'échelle d'une communauté d'agglomération : Grenoble Métropole

Depuis février 2020, la Zone à Faibles Emissions (ZFE) concerne 27 communes de la métropole grenobloise (hors voies rapides urbaines).

La **ZFE est permanente** (24h/24 et 7j/7) ; ce dispositif réglementaire est piloté par la Métropole, en lien avec les communes concernées.

Dans ce périmètre, les véhicules utilitaires légers (VUL) et les poids lourds (PL) les plus polluants sont progressivement interdits à la circulation. Les voies rapides urbaines ne font pas partie du périmètre et ne sont pas concernées par l'interdiction.

Afin de laisser le temps aux acteurs économiques de s'adapter et d'anticiper le renouvellement de leur parc de véhicules, l'interdiction de circulation est progressive avec une interdiction des vignettes :

- Crit'Air 5 en 2019
- Crit'Air 4 en 2020
- Crit'Air 3 en 2022
- Crit'Air 2 en 2025

Seuls les véhicules utilitaires et poids lourds « faibles émissions » (vignette Crit'Air 1 et électrique) seront autorisés à circuler à horizon 2025 (= sortie du diesel, dans ce périmètre, pour les VUL et PL). Les véhicules de transport en commun ne sont pas concernés.

Certains véhicules font l'objet de dérogations d'une durée de trois ans afin de laisser un temps supplémentaire aux acteurs les plus fragiles économiquement ou disposant de véhicules spécifiques pour s'adapter.

Périmètre de la Zone à Faibles Emissions Mobilité VUL et PL sur 27 communes

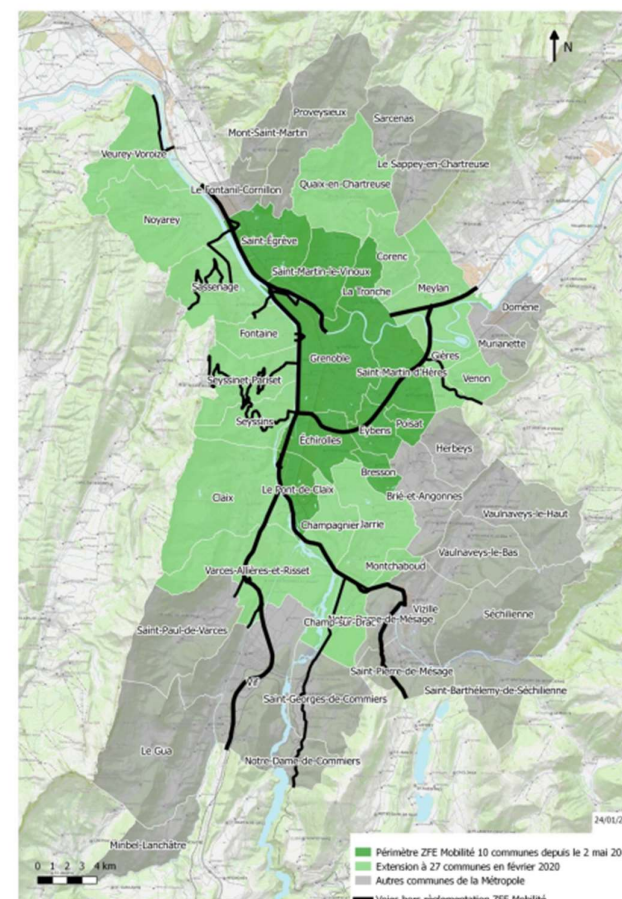


Figure 1 : exemple d'un périmètre de ZFE – Grenoble Métropole



## 1. 4 - Présentation de la Communauté de Communes des Villes Sœurs

La Communauté de Communes des Villes Sœurs se compose de 28 communes.

La population est de 37 890 habitants, sur un territoire de 215 km<sup>2</sup>, soit une densité d'ensemble de 176 hab./km<sup>2</sup>. Cette densité est légèrement plus faible que celle de la Région Hauts-de-France (187 hab./km<sup>2</sup>) et du département de Seine-Maritime (193,19 hab./km<sup>2</sup>), mais est plus élevée que celle du département de la Somme (92,08 hab./km<sup>2</sup>) et la Région Normandie (116 hab./km<sup>2</sup>).

La population est en baisse régulière depuis le milieu des années 70, y compris depuis les années 2000 sur les communes littorales (Ault, Eux, Le Tréport). Seules les communes de Criel-sur-Mer et Woignarue font exception même si on observe un tassement depuis les années 2000.

Le territoire est situé sur 2 Régions françaises, les Hauts-de-France et la Normandie. Il est localisé à l'extrême nord-ouest du département de la Seine-Maritime et à l'extrême sud-ouest de la Somme.

Les plus grandes villes sont Eu (6 995 habitants) et Le Tréport (4 895 habitants) et ce sont d'ailleurs les communes littorales qui sont les plus peuplées et les plus attractives.

Le territoire se caractérise par une vaste présence de l'activité agricole (cultures de la betterave, les céréales, du lin et du maïs sur les plateaux., élevage laitier le long des vallées) et une activité industrielle importante de la verrerie.

On trouve également des milieux naturels importants pour la préservation de la biodiversité et au regard du patrimoine paysager (frange littorale, estuaires, vallées de la Bresle et de l'Yères, forêt d'Eu...) et abrite d'ailleurs de nombreuses zones protégées ou inventoriées sur le plan environnemental

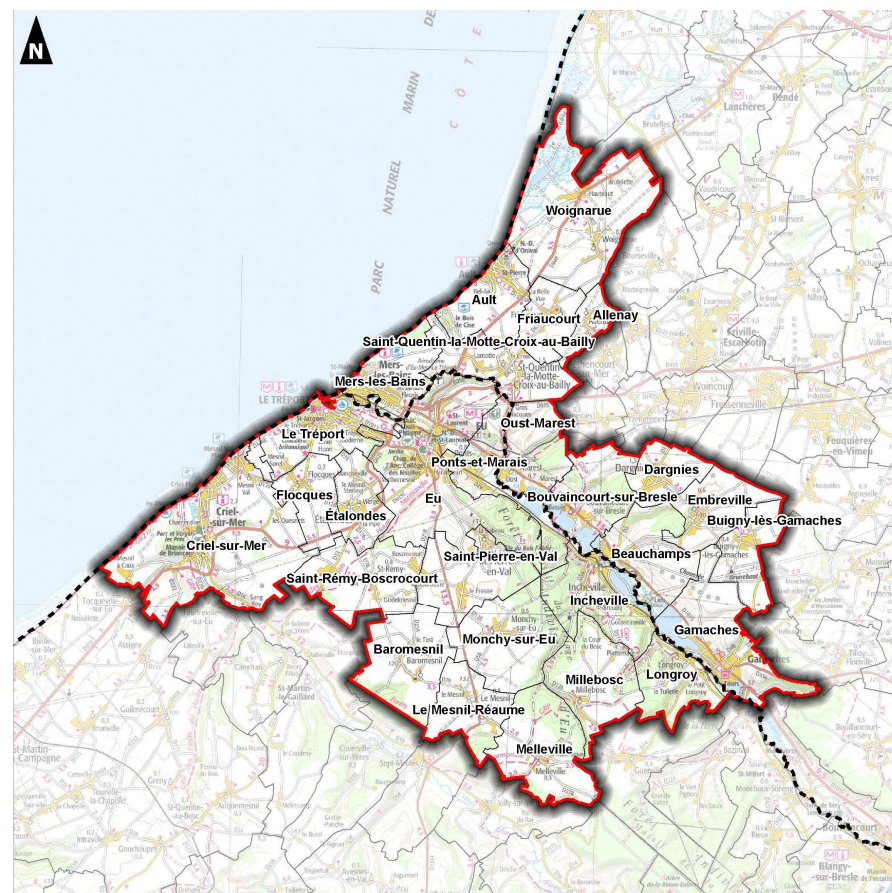


Figure 2 : Carte des communes du territoire de la Communauté de Communes des Villes Sœurs (source : Auddicé)

## 2 - Enjeux de la qualité de l'air sur le territoire

### 2.1 - Caractéristique de la qualité de l'air sur le territoire

Aucun indice de qualité de l'air n'était calculé pour le territoire jusqu'au 31 décembre 2020. Le nouvel indice de la qualité de l'air est calculé pour chaque commune des Hauts-de-France depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021, mais les données ne sont pas encore exploitables. Aucune donnée n'est disponible sur la partie Seine Maritime du territoire.

Aucune station de mesure de la qualité de l'air n'est présente sur le territoire de la CCVS ni à proximité.

En 2019, ATMO Hauts-de-France a réalisé une modélisation fine à l'échelle régionale. Celle-ci consiste à simuler les concentrations de polluants atmosphériques à différentes échelles de temps, géographiques et pour divers polluants.

La modélisation fine échelle régionale se base sur un ensemble de paramètres (émissions de polluants, météorologie, topographie, réactions chimiques des polluants, etc.) et est ajustée par les mesures des stations. Elle permet de produire des cartes de concentration moyenne annuelle pour les particules PM10, PM2.5 et le dioxyde d'azote NO2, à 25 m de résolution pour l'ensemble de la région Hauts-de-France.

En Seine Maritime, les données sont moins précises. Une modélisation des concentrations a été réalisée sur l'année 2018 pour évaluer le PPA de la Seine Maritime et de l'Eure.

#### **Particules PM10 et PM2,5**

**Les cartes pages suivantes présentent les concentrations modélisées en 2020 sur la partie Somme du territoire pour les PM10 et les PM2,5, et celles modélisées en 2018 pour les PM 10 sur la partie Seine Maritime.**

**Dans tous les cas, les niveaux de concentration des particules PM10 sont inférieures à 21 µg/m<sup>3</sup> sur le territoire.**

La valeur limite en moyenne annuelle fixée à 40 µg/m<sup>3</sup> n'est pas dépassée sur le territoire. Ces concentrations sont aussi inférieures à l'objectif de qualité national (30 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle) sur tout le territoire.

L'OMS préconise un seuil de qualité de 20 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle. Ce seuil est aussi respecté sur la grande majorité du territoire.

**Pour les PM 2,5 les niveaux sur le territoire ne sont connus que pour la Somme. Ils sont inférieurs à 9 µg/m<sup>3</sup>.** Par analogie avec les PM10, on peut supposer que ces niveaux sont similaires sur la partie normande du territoire.

Ces niveaux moyens sont nettement inférieurs à la valeur limite (VL) fixée à 25 µg/m<sup>3</sup>. Ils sont du même ordre de grandeur que la valeur recommandée de l'OMS et que l'objectif de qualité national (10 µg/m<sup>3</sup>).

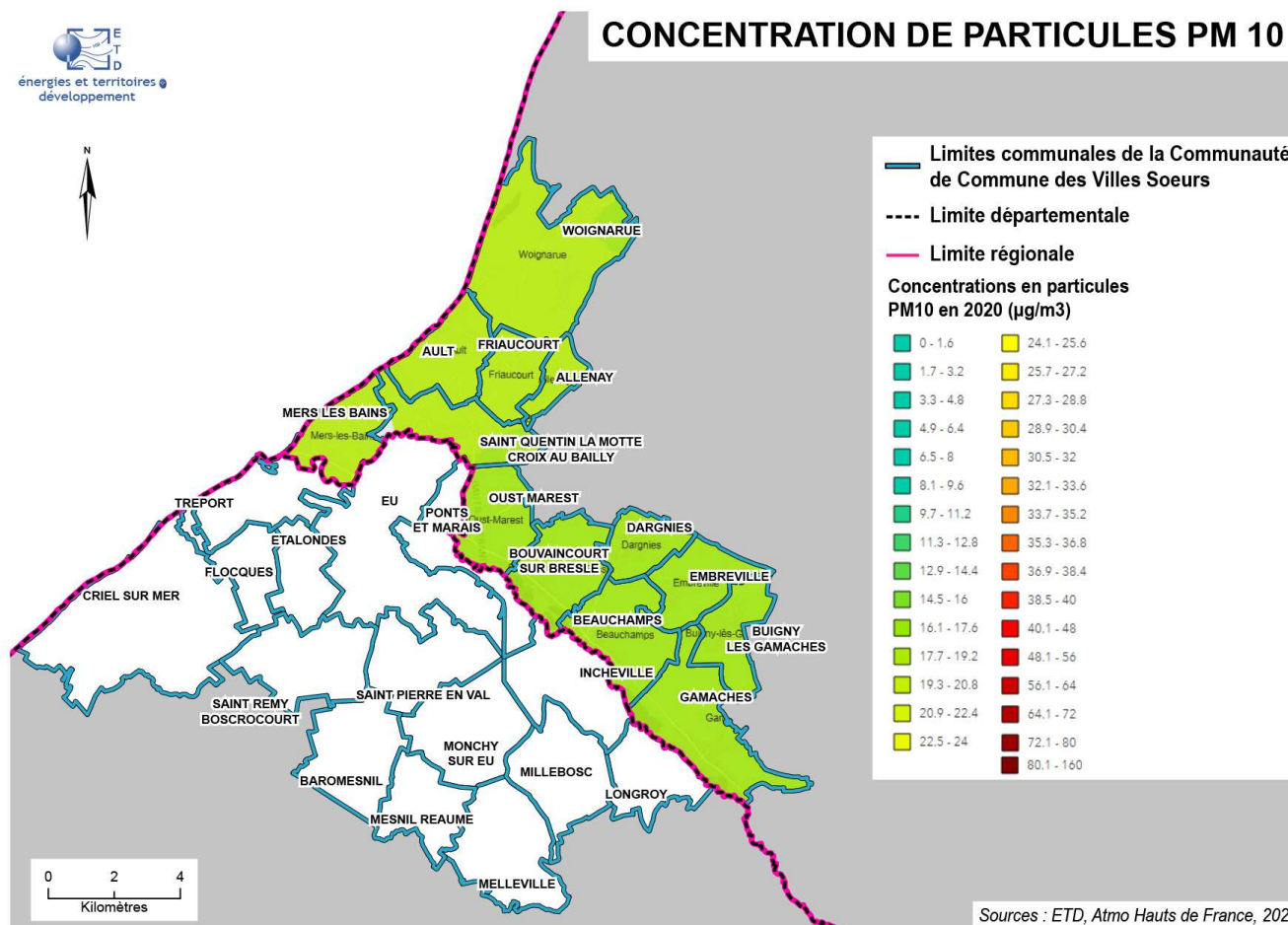


Figure 3 : Concentrations annuelles 2020 en particules PM10 sur la partie Somme du territoire (Source ATMO Hauts-de-France, 2021)

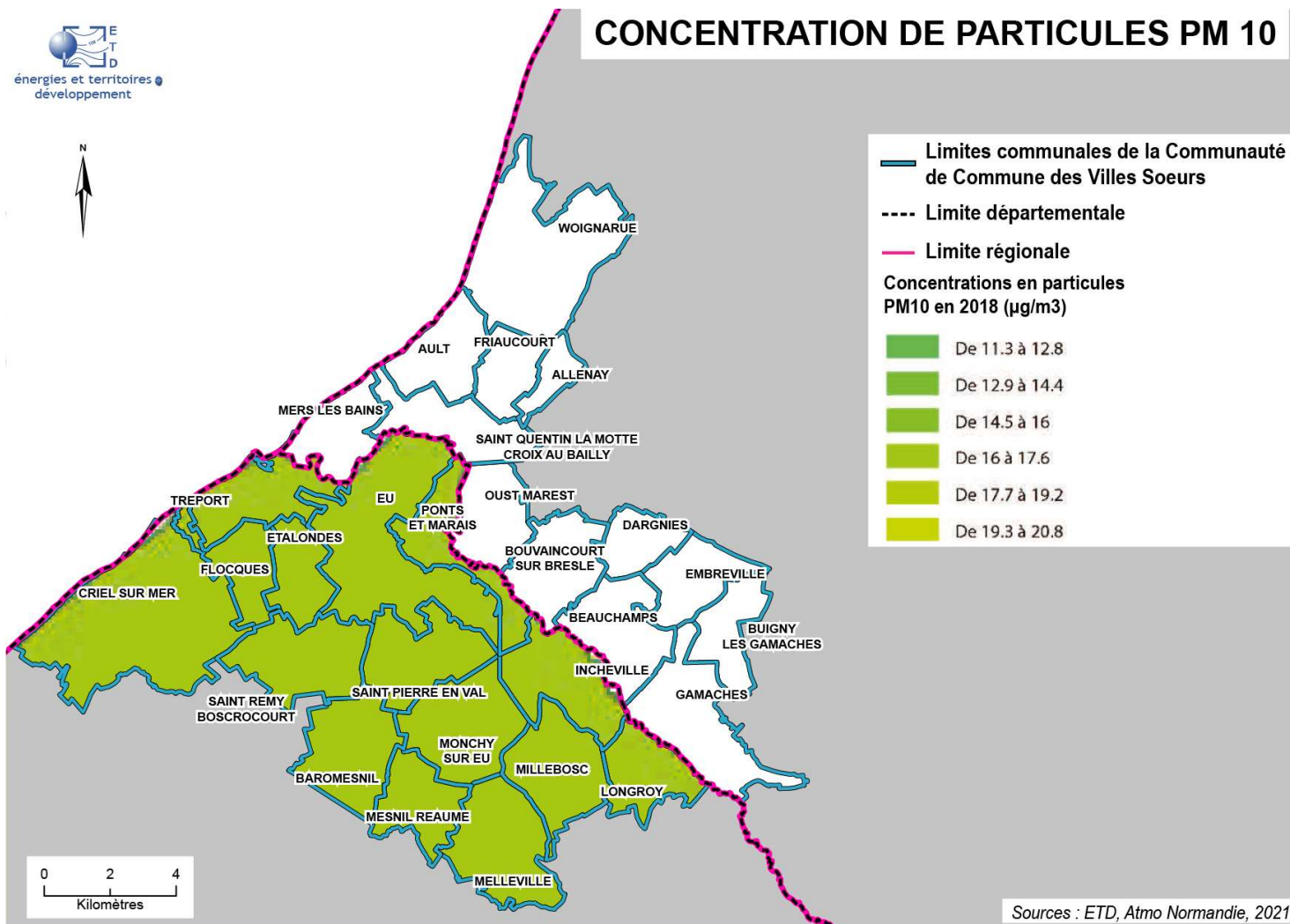


Figure 4 : Concentrations annuelles 2018 en particules PM10 sur la partie Seine Maritime du territoire (Source ATMO Normandie, 2021)

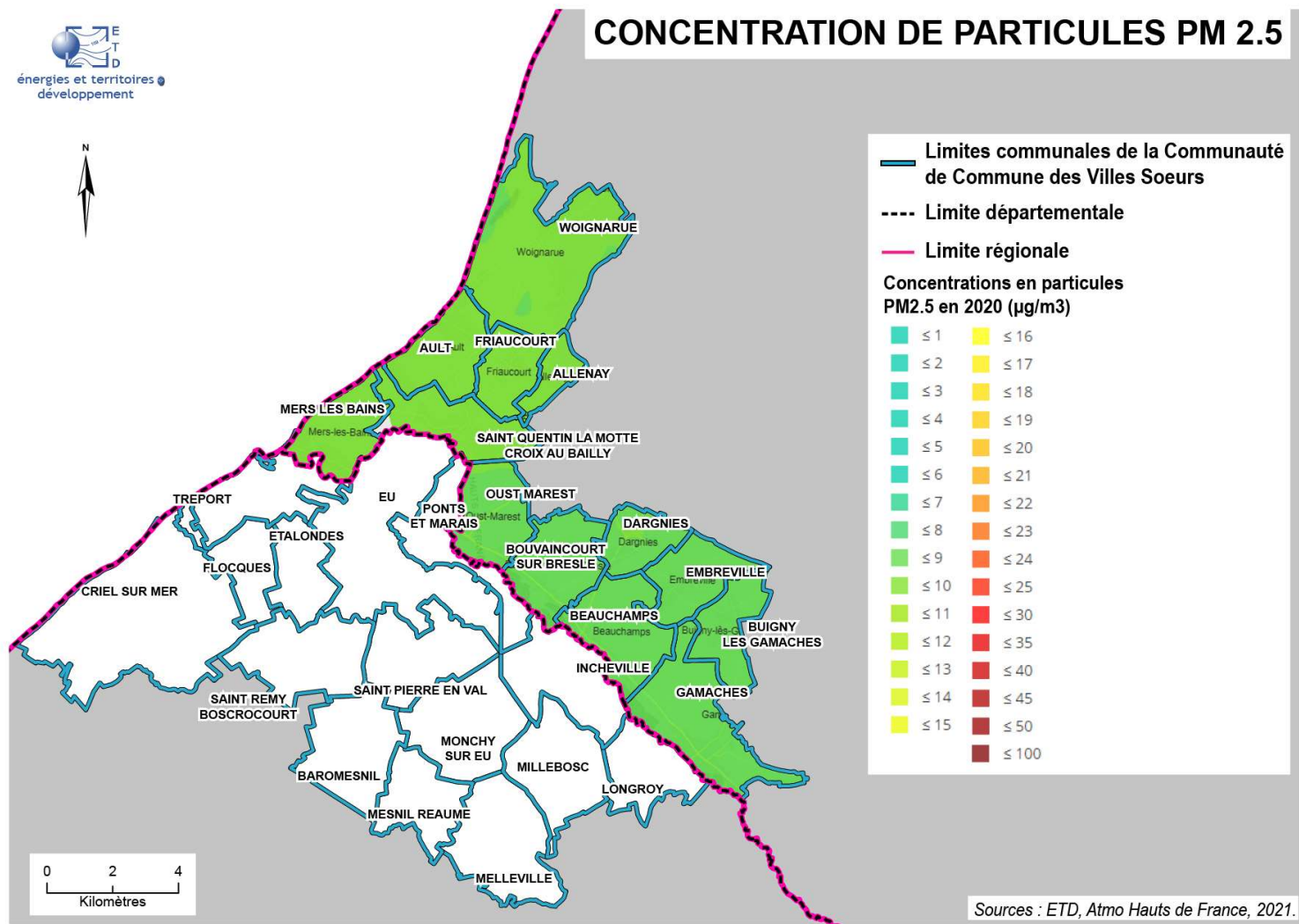


Figure 5 : Concentrations annuelles 2020 en particules PM2,5 sur la partie Somme du territoire (Source ATMO Hauts-de-France, 2021)

### Oxydes d'azote

Concernant le dioxyde d'azote, les concentrations moyennes annuelles sont inférieures à 15 µg/m³ sur tout le territoire. La valeur limite fixée à 40 µg/m³ n'est pas dépassée.

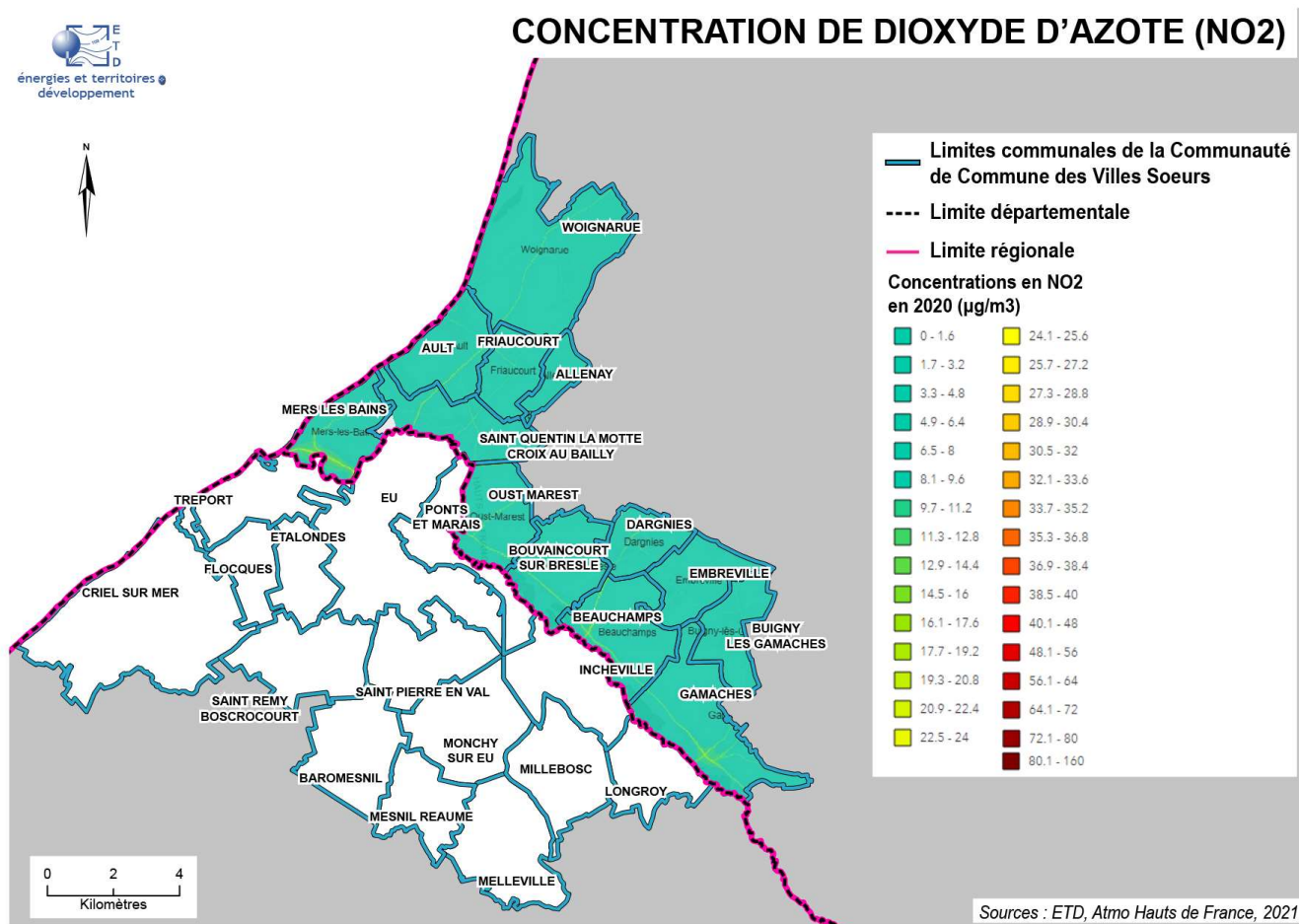


Figure 6 : Concentrations annuelles 2020 en NO<sub>2</sub> sur la partie Somme du territoire (Source ATMO Hauts-de-France, 2021)

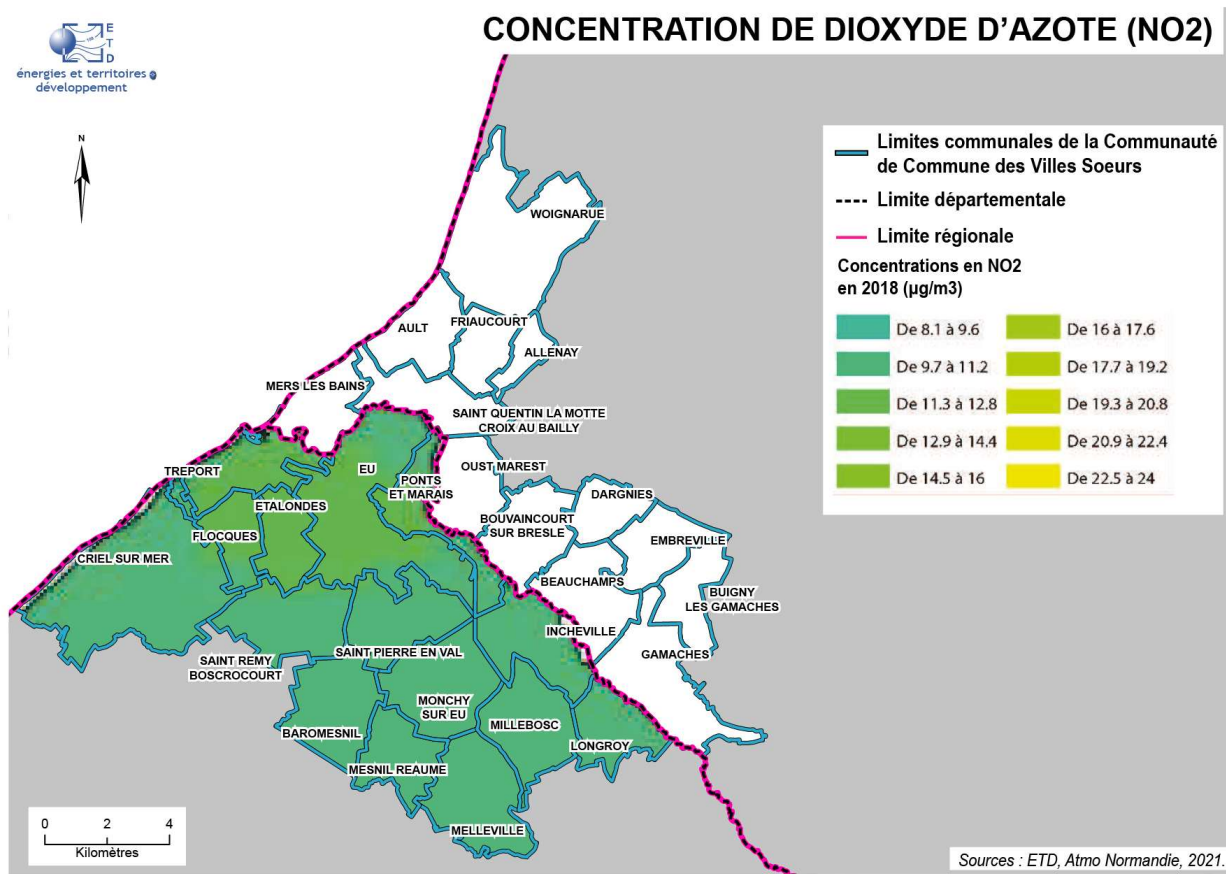


Figure 7 : Concentrations annuelles 2018 en NO<sub>2</sub> sur la partie Seine Maritime du territoire (Source ATMO Normandie, 2021)

#### Conclusion vis à vis des concentrations

Les concentrations de fond en NO<sub>2</sub> et en particules PM<sub>10</sub> sont nettement inférieures aux valeurs limites en moyennes annuelles (40 µg/m<sup>3</sup> pour les deux polluants), et en deçà des seuils de l'OMS. Aucune population n'est exposée à des dépassements des seuils réglementaires. Le territoire est en dehors des principaux axes de circulation et s'avère moins exposé que le sud de la Seine Maritime.

## 2. 2 - Les émissions de polluants

### 2.2.1 - Bilan global pour le territoire de la Communauté de Communes des Villes Sœurs

Sur la base des données d'ATMO Hauts-de-France pour la partie de la Communauté de Communes située dans les Hauts-de-France, et des données ORECAN pour la partie située en Normandie, une quantification selon le niveau sectoriel demandé par la réglementation a été réalisée. Les résultats du diagnostic réglementaire pour les six polluants atmosphériques sont présentés dans le tableau suivant.

	COVNM	NH3	NOx	PM10	PM2.5	SO2	Total général
<b>AGRICULTURE</b>	88	370	97	50	17	0	622
<b>AUTRES TRANSPORTS</b>	0	-	3	1	0	0	4
<b>BRANCHE ENERGIE</b>	9	-	-	-	-	-	9
<b>DECHETS</b>	-	0	-	-	-	-	0
<b>INDUSTRIE</b>	472	-	139	22	17	42	692
<b>RESIDENTIEL</b>	147	1	34	56	55	4	297
<b>TERTIAIRE</b>	3	0	10	0	0	0	15
<b>TRANSPORT ROUTIER</b>	17	2	159	20	13	0	211
<b>Total</b>	<b>737</b>	<b>373</b>	<b>442</b>	<b>149</b>	<b>103</b>	<b>46</b>	<b>1850</b>

**Tableau 1 : Résultats des émissions de polluants atmosphériques sur le territoire de la communauté de communes des Villes Sœurs - approche réglementaire - année 2015 - données ATMO Hauts-de-France et Orecan.**

Il ressort de ce tableau que le poste industriel représente une part importante dans les émissions du territoire (37%) notamment pour les émissions de soufre, les COVnM et les NOx. Le secteur agricole est le second poste émetteur de polluants, avec notamment le NH3.

Les communes situées en Normandie représentent en moyenne 67% des émissions de polluants, la part variant selon les polluants considérés entre 50% pour les particules et 93% pour le soufre.



Emissions par polluant et par secteur en tonnes de la CC des Villes Sœurs - 2015

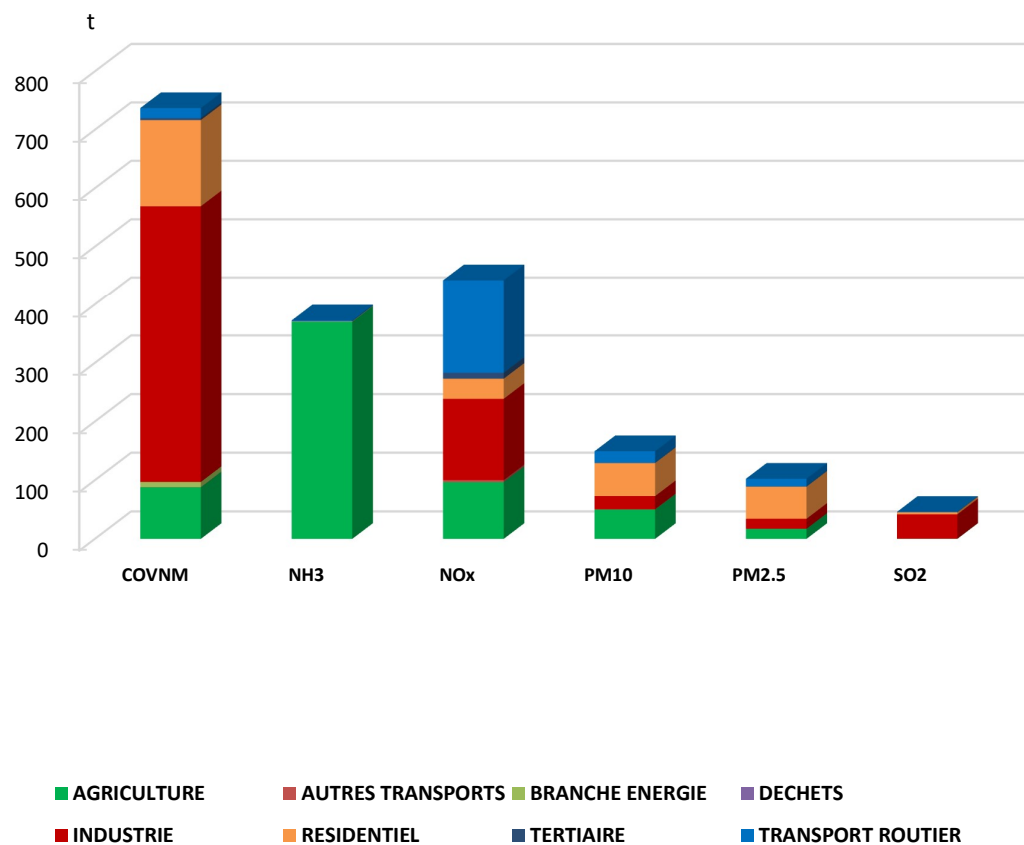


Figure 8 : Répartition des émissions par polluant atmosphérique sur le territoire de la CCVS- approche réglementaire - année 2015- données ATMO Hauts-de-France et Orecan.

## 2.2.2 - Bilan SO<sub>2</sub>

### Bilan des émissions de SO<sub>2</sub> sur le territoire de la Communauté de Communes des Villes Sœurs

En 2015, la quantité de SO<sub>2</sub> émis par le territoire de la CCVS est de 46 tonnes.

La répartition des émissions de SO<sub>2</sub> sur le territoire de la CCVS est présentée sur la figure suivante.

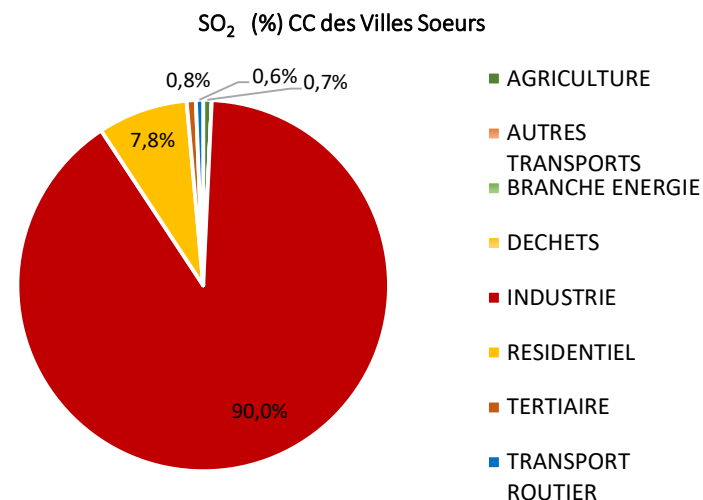


Figure 9 : Répartition des émissions de SO<sub>2</sub> sur le territoire de la CCVS- approche réglementaire - année 2015- données ATMO Hauts-de-France et Orecan.

La principale source émettrice en termes de SO<sub>2</sub> sur le territoire de la CCVS est le secteur industriel avec 90% des émissions du territoire et dans une moindre mesure le secteur résidentiel avec environ 8 % des émissions du territoire. Les sources principales du secteur résidentiel sont les installations de chauffage individuel et collectif (chaufferies).

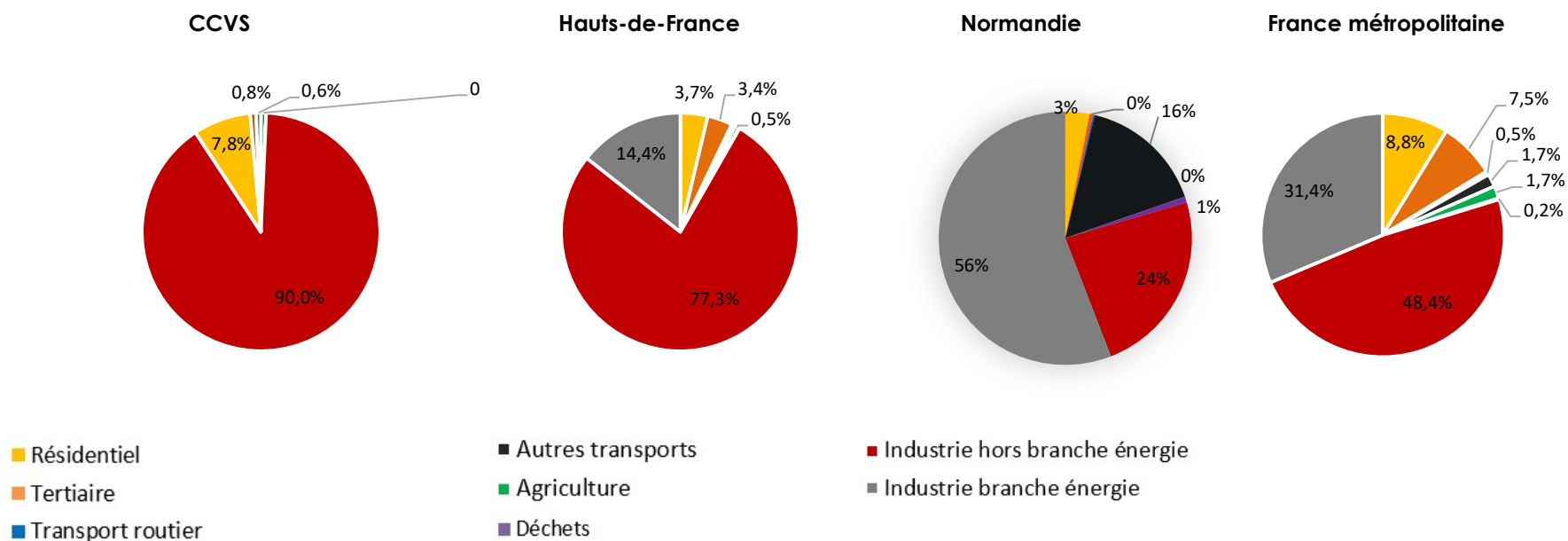
**Comparaison des émissions de SO<sub>2</sub> du territoire de la Communauté de Communes des Villes Sœurs, la région Hauts-de-France, la région Normandie et la France métropolitaine.**

En termes de comparaison entre le territoire de la CCVS, la région Hauts-de-France et la Normandie et la France, il est important de comparer sur des périmètres identiques. L'approche inventariste est retenue : il s'agit de disposer des émissions par secteur d'activité réglementaire en tenant compte des émissions directement produites sur le territoire, sans tenir compte des imports de l'électricité et de vapeur (approche émissions directes - scope 1).

Les données de la France correspondent aux données du Citepa selon le format SECTEN, au périmètre France métropolitaine, de l'édition d'avril 2018 pour les données relatives à l'année 2015.

Les données de la région Hauts-de-France proviennent des données d'ATMO Hauts-de-France pour l'année 2015.

Les données de la région Normandie proviennent des données de l'ORECAN pour l'année 2014 à partir du site internet de l'Observatoire.



**Figure 10 : Répartition des émissions directes de SO<sub>2</sub> sur le territoire de la CCVS, sur la région Hauts-de-France, sur la région Normandie (année 2014) et en France métropolitaine - année 2015 – données ATMO Hauts-de-France, Orecan et CITEPA.**

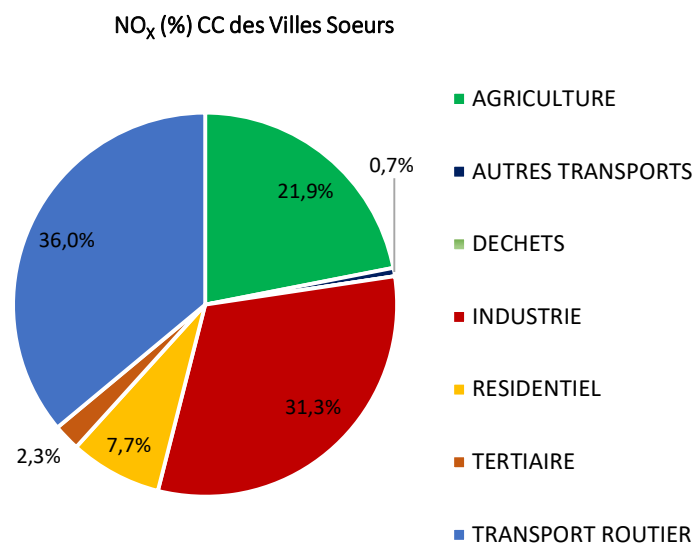
En termes de répartition des émissions directes, les émissions liées au secteur industriel sont similaires à celles de la région Hauts-de-France, mais supérieures à celles de la Normandie et de la France métropolitaine. Ceci est lié à l'importance du secteur industriel sur ce territoire par ailleurs très rural.

## 2.2.3 - Bilan NO<sub>x</sub>

### *Bilan des émissions de NO<sub>x</sub> sur le territoire de la Communauté de Communes des Villes Sœurs.*

En 2015, la quantité de NO<sub>x</sub> émis par le territoire de la CCVS est de 442 tonnes.

La répartition des émissions de NO<sub>x</sub> sur le territoire est présentée sur la figure suivante.



**Figure 11 : Répartition des émissions de NO<sub>x</sub> sur le territoire de la CCVS- approche réglementaire - année 2015- données ATMO Hauts-de-France et Orecan.**

Les trois principales sources émettrices de NO<sub>x</sub> sur le territoire de la CCVS sont le secteur du transport routier avec environ 36 % des émissions du territoire du fait de la combustion, le secteur de l'agriculture avec environ 22 % et l'industrie hors branche énergie (environ 31,3%) des émissions du territoire du fait également de la combustion par exemple des engins mobiles utilisées dans l'agriculture ou l'industrie.

### *Comparaison des émissions de NO<sub>x</sub> du territoire de la Communauté de des Villes Sœurs, la région Hauts-de-France, la région Normandie et la France métropolitaine.*

En termes de comparaison entre le territoire de la CCVS, la région Hauts-de-France et la France et la région Normandie, la même approche présentée pour le SO<sub>2</sub> est utilisée pour les NO<sub>x</sub>.

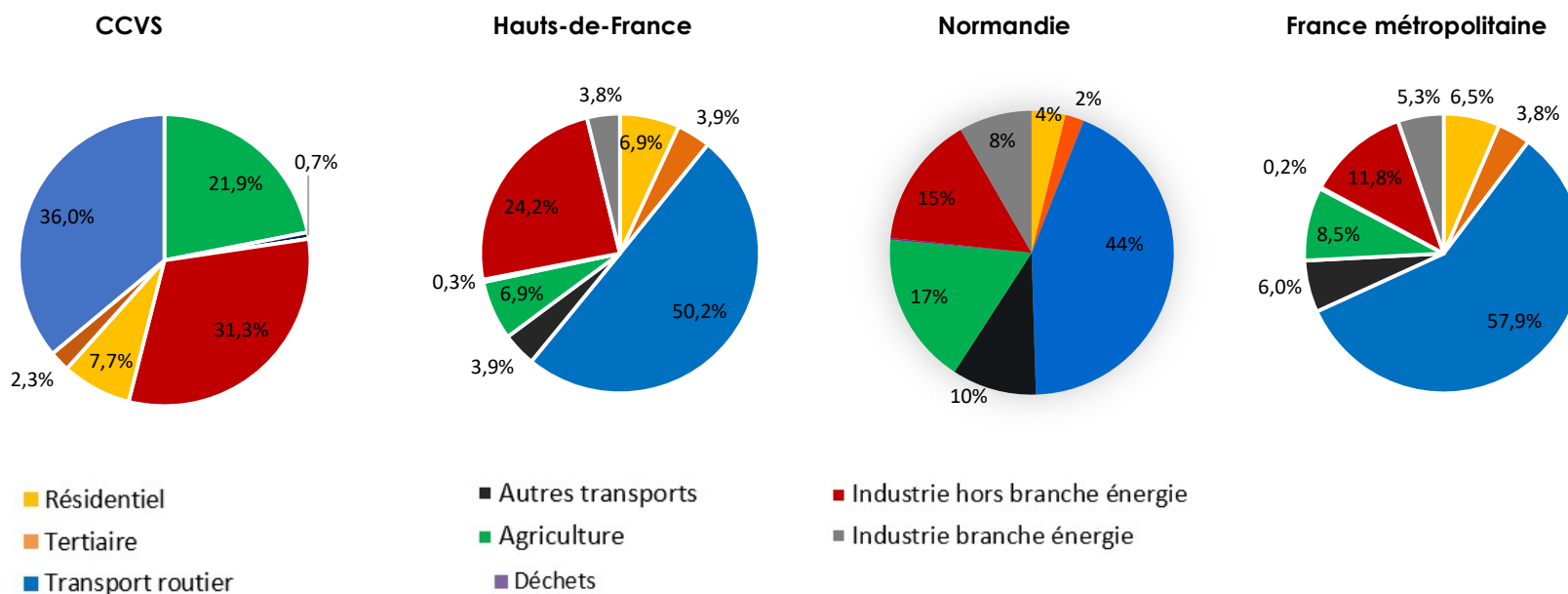


Figure 12 : Répartition des émissions directes de NO<sub>x</sub> sur le territoire de la CCVS, sur la région Hauts-de-France, sur la région Normandie (année 2014) et en France métropolitaine - année 2015 – données ATMO Hauts-de-France, Orecan et CITEPA.

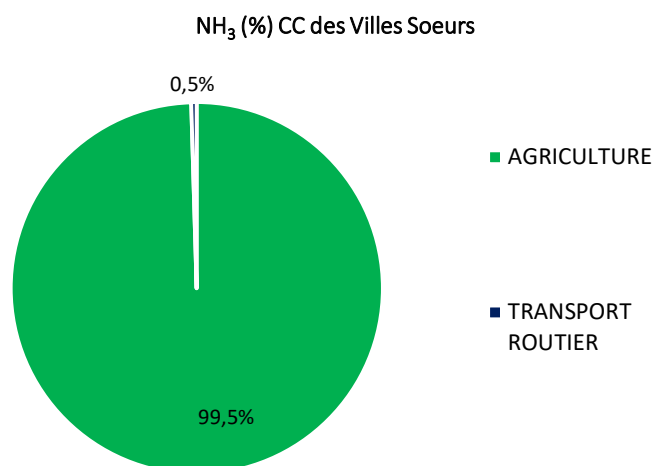
Par rapport aux territoires régionaux et nationaux, la part de l'industrie et de l'agriculture est plus élevée sur la CCVS. En revanche la part des transports routiers est nettement plus faible.

## 2.2.4 - Bilan NH<sub>3</sub>

### *Bilan des émissions de NH<sub>3</sub> sur le territoire de la Communauté de Communes des Villes Sœurs.*

En 2015, la quantité de NH<sub>3</sub> émis par le territoire de la CCVS est d'environ 373 tonnes.

La répartition des émissions de NH<sub>3</sub> sur le territoire de la CCVS est présentée sur la figure suivante.



**Figure 13 : Répartition des émissions de NH<sub>3</sub> sur le territoire de la CCVS- approche réglementaire - année 2015- données ATMO Hauts-de-France et Oreca.**

La principale source émettrice de NH<sub>3</sub> sur le territoire de la CCVS est le secteur de l'agriculture avec environ 99% des émissions du territoire du fait de l'azote contenu dans les excréments des animaux et du fait de la fertilisation azotée.

### *Comparaison des émissions de NH<sub>3</sub> du territoire de la Communauté de Communes des Villes Sœurs, la région Hauts-de-France, la région Normandie et la France métropolitaine.*

En termes de comparaison entre le territoire de la CCVS, la région Hauts-de-France, la région Normandie et la France, la même approche présentée pour le SO<sub>2</sub> est utilisée pour les NH<sub>3</sub>

Les résultats sont présentés sur les schémas suivants :

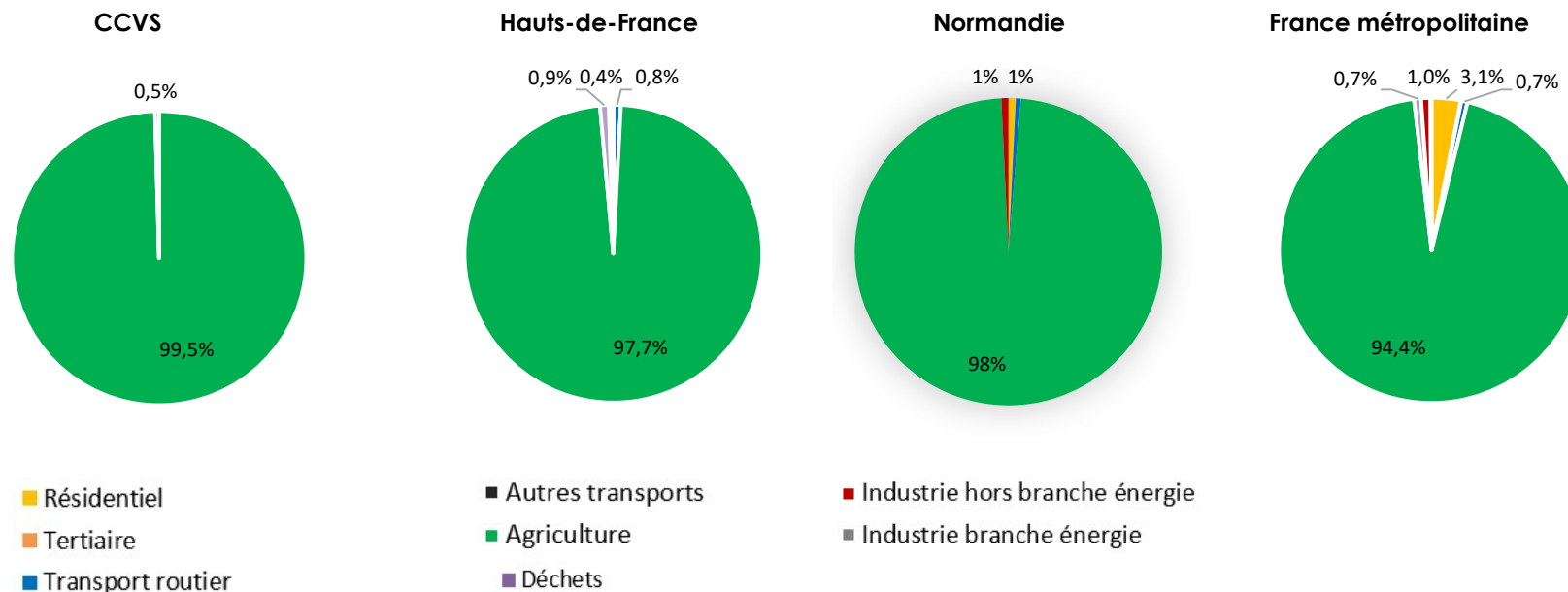


Figure 14 : Répartition des émissions directes de NH<sub>3</sub> sur le territoire de la CCVS, sur la région Hauts-de-France, sur la région Normandie (année 2014) et en France métropolitaine - année 2015 – données ATMO Hauts-de-France, Orecan et CITEPA.

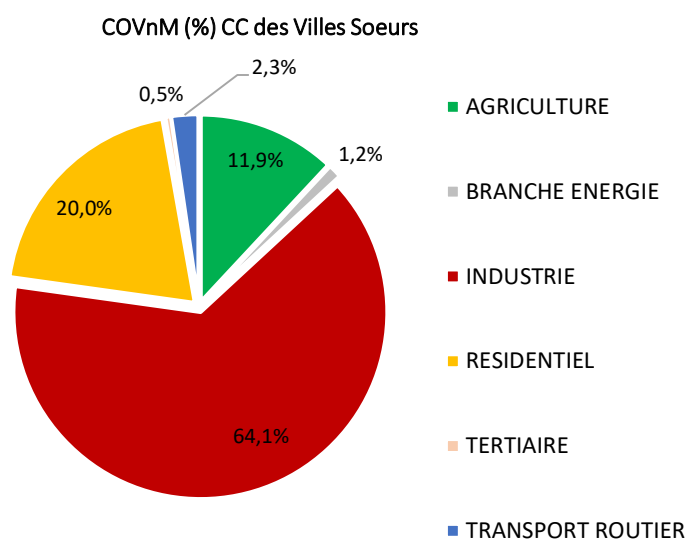
Le secteur de l'agriculture est prédominant à toutes les échelles géographiques.

## 2.2.5 - Bilan COVNM

### *Bilan des émissions de COVNM sur le territoire de la Communauté de Communes des Villes Sœurs.*

En 2015, la quantité de COVNM émis par le territoire de la CCVS est de 737 tonnes.

La répartition des émissions de COVNM sur le territoire de la CCVS est présentée sur la figure suivante.



**Figure 15 : Répartition des émissions de COVNM sur le territoire de la CCVS- approche réglementaire - année 2015- données ATMO Hauts-de-France et Orecan.**

La principale source d'émissions de COVNM sur le territoire est l'industrie avec 64%. Viennent ensuite le secteur du résidentiel (environ 20%) du fait, d'une part, de l'utilisation de solvants tels que les peintures et, d'autre part, de la combustion du bois et le secteur de l'agriculture avec environ 12 % des émissions du territoire du fait de la combustion (engins agricoles).

### *Comparaison des émissions de COVNM du territoire de la Communauté de Communes des Villes Sœurs, la région Hauts-de-France, la région Normandie et la France métropolitaine.*

En termes de comparaison entre le territoire de la CCVS, la région Hauts-de-France, la région Normandie et la France, la même approche présentée pour le SO<sub>2</sub> est utilisée pour les COVNM.

Les résultats sont présentés sur les schémas suivants :



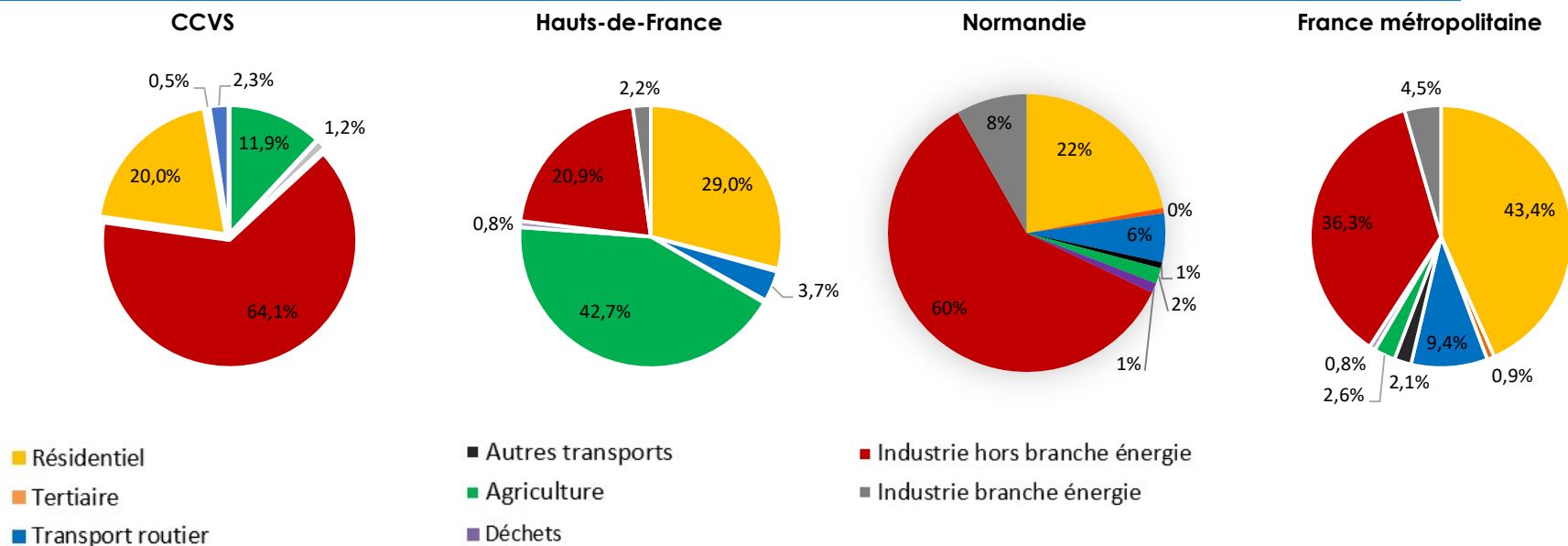


Figure 16 : Répartition des émissions directes de COVNM sur le territoire de la CCVS, sur la région Hauts-de-France, sur la région Normandie (année 2014) et en France métropolitaine - année 2015 – données ATMO Hauts-de-France, Orecan et CITEPA.

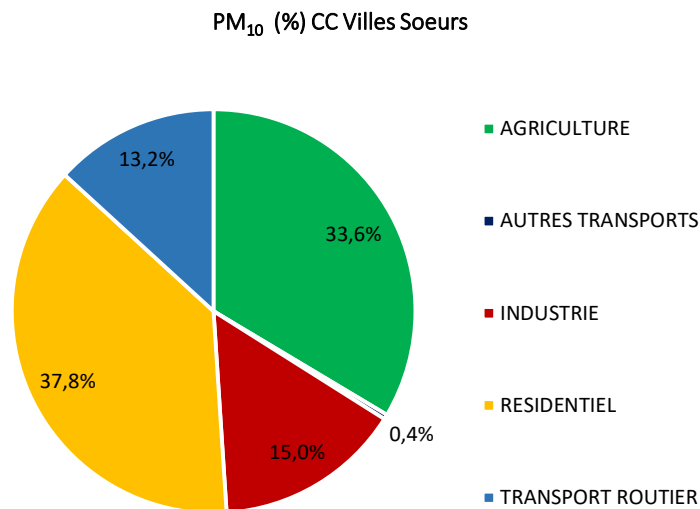
En termes d'émissions directes, la répartition sectorielle au niveau du territoire de la CCVS est proche de la répartition observée dans la région Normandie avec l'importance de l'agriculture.

## 2.2.6 - Bilan PM<sub>10</sub>

### *Bilan des émissions de PM<sub>10</sub> sur le territoire de la Communauté de Communes des Villes Sœurs.*

En 2015, la quantité de PM<sub>10</sub> émis par le territoire de la CCVS est de 149 tonnes.

La répartition des émissions de PM<sub>10</sub> sur le territoire de la CCVS est présentée sur la figure suivante.



**Figure 17 : Répartition des émissions de PM<sub>10</sub> sur le territoire de la CCVS- approche réglementaire - année 2015- données ATMO Hauts-de-France et Orecan.**

Les deux principales sources émettrices de PM<sub>10</sub> sur le territoire de la CCVS sont le secteur de l'agriculture avec environ 33,6% des émissions du territoire du fait de l'élevage et des labours et le secteur résidentiel avec 37,8 % des émissions du fait principalement de la combustion du bois (le fioul domestique et le gaz naturel étant beaucoup moins émetteurs de particules fines que le bois).

### *Comparaison des émissions de PM<sub>10</sub> du territoire de la Communauté de Communes des Villes Sœurs, la région Hauts-de-France, la région Normandie et la France métropolitaine.*

En termes de comparaison entre le territoire de la CCVS, la région Hauts-de-France, la région Normandie et la France métropolitaine, la même approche présentée pour le SO<sub>2</sub> est utilisée pour les PM<sub>10</sub>.

Les résultats sont présentés sur les schémas suivants :

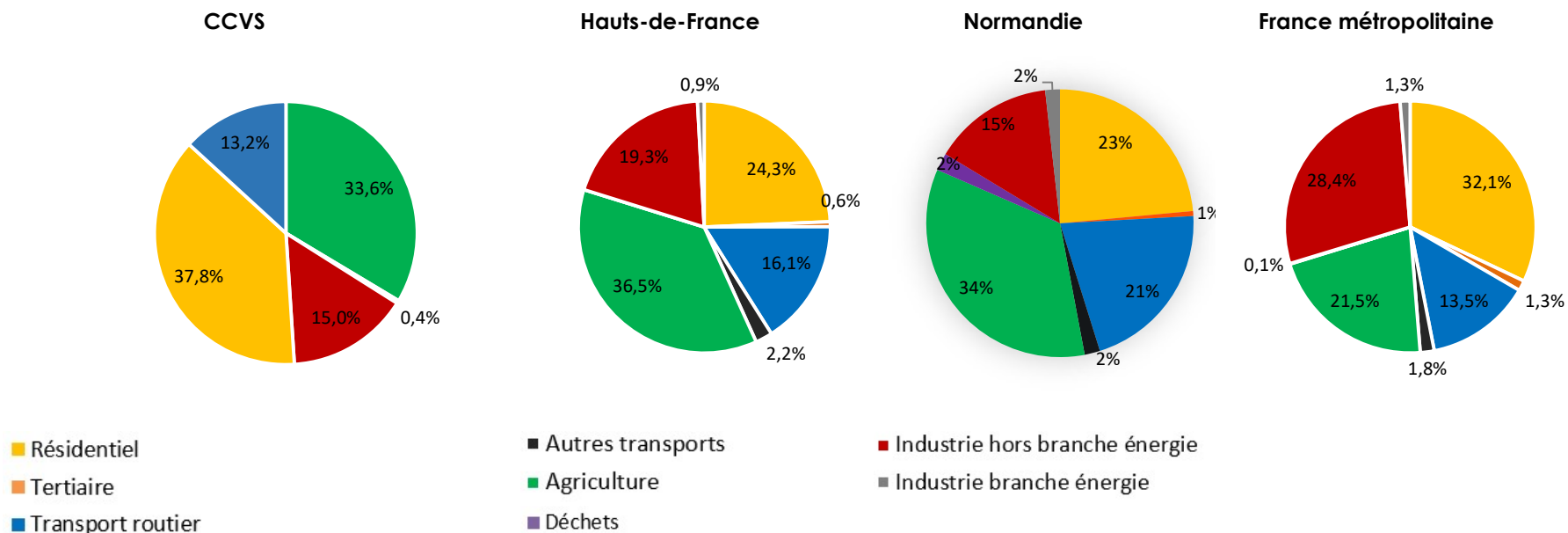


Figure 18 : Répartition des émissions directes de PM<sub>10</sub> sur le territoire de la CCVS, sur la région Hauts-de-France, sur la région Normandie (année 2014) et en France métropolitaine - année 2015 – données ATMO Hauts-de-France, Orecan et CITEPA.

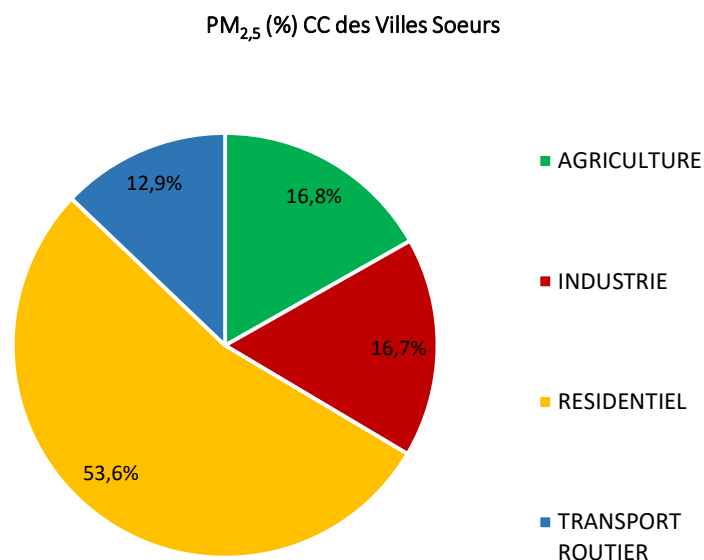
La répartition sectorielle de la région Hauts-de-France et la région Normandie sont assez similaires. Quelle que soit l'échelle géographique, les quatre secteurs les plus prédominants, sont : l'agriculture, le résidentiel, l'industrie hors branche énergie et le transport routier.

## 2.2.7 - Bilan PM<sub>2,5</sub>

### *Bilan des émissions de PM<sub>2,5</sub> sur le territoire de la Communauté de Communes des Villes Sœurs.*

En 2015, la quantité de PM<sub>2,5</sub> émis par le territoire de la CCVS est de 103 tonnes.

La répartition des émissions de PM<sub>2,5</sub> sur le territoire de la CCVS est présentée sur la figure suivante.



**Figure 19 : Répartition des émissions de PM<sub>2,5</sub> sur le territoire de la CCVS- approche réglementaire - année 2015- données ATMO Hauts-de-France et Orecan.**

Les principales sources émettrices de PM<sub>2,5</sub> sur le territoire de la CCVS sont le secteur du résidentiel avec environ 53,6 % des émissions du territoire et le secteur de l'agriculture (environ 16,8%) du fait de la combustion de la biomasse essentiellement. Viennent ensuite le secteur industriel avec 16,7% et celui des transports routiers à 12,9% des émissions de PM<sub>2,5</sub> du fait des émissions à l'échappement et l'usure des routes, des freins, etc.

### *Comparaison des émissions de PM<sub>2,5</sub> du territoire de la Communauté de Communes des Villes Sœurs, la région Hauts-de-France, la région Normandie et la France métropolitaine.*

En termes de comparaison entre le territoire de la CCVS, la région Hauts-de-France, la région Normandie et la France métropolitaine, la même approche présentée pour le SO<sub>2</sub> est utilisée pour les PM<sub>2,5</sub>.

Les résultats sont présentés sur les schémas suivants :

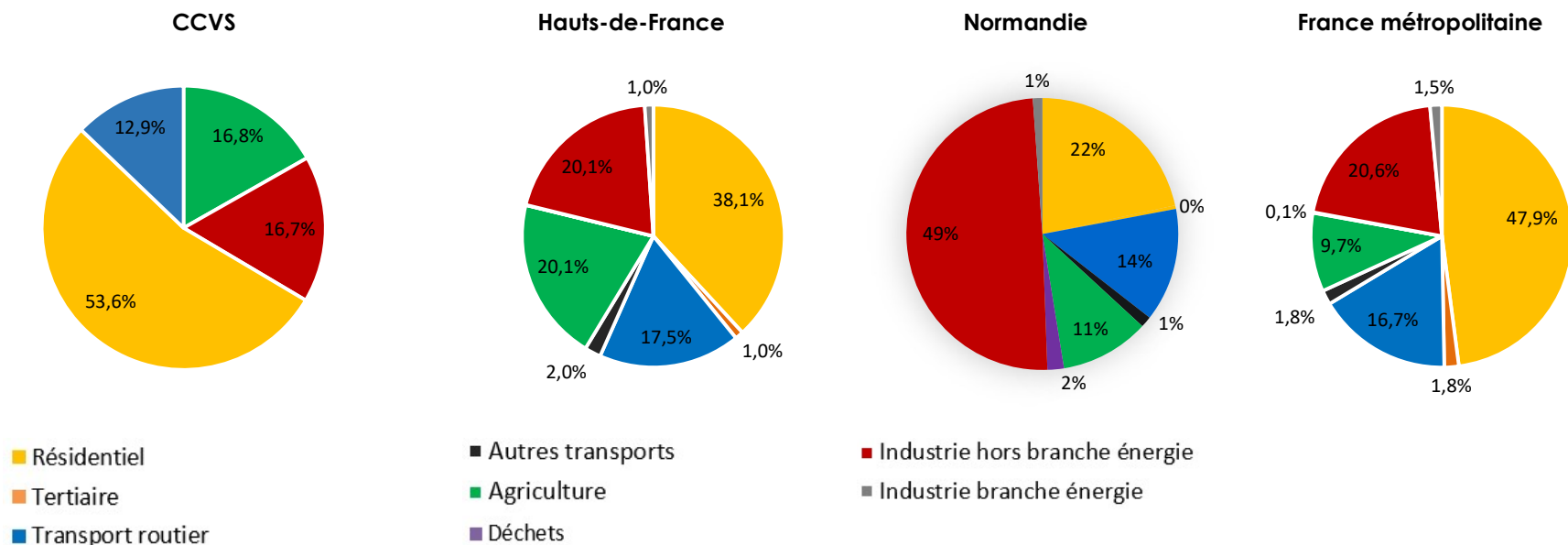


Figure 20 : Répartition des émissions directes de PM<sub>2,5</sub> sur le territoire de la CCVS, sur la région Hauts-de-France, sur la région Normandie (année 2014) et en France métropolitaine - année 2015 – données ATMO Hauts-de-France, Orecan et CITEPA.

La part des émissions de PM<sub>2,5</sub> de l'industrie hors branche de l'énergie est moins marquée sur le territoire de la CCVS par rapport aux 2 régions et à la France métropolitaine.

La part du secteur résidentiel est plus prédominante sur le territoire que sur la région Hauts de France, la région Normandie et la France métropolitaine dû notamment à la combustion du bois.

La part des émissions de PM<sub>2,5</sub> de l'agriculture du territoire de la CCVS est plus importante par rapport à la région Normandie et à la France.

## 2.2.8 - Evolution des émissions de polluants

Les données Orecan permettent de connaître les émissions de polluants depuis 2005 sur la partie normande du territoire. Pour la partie située en Hauts de France, les données remontent seulement à 2008. Les communes situées en Hauts-de-France représentant environ 30% des émissions de polluants, et les évolutions interannuelles étant faibles, les émissions 2008 en Hauts-de-France ont été reprises pour 2005 afin de reconstituer des émissions globales pour l'année 2005.

Globalement, les chiffres montrent une baisse importante de 37% des émissions de polluants en 10 ans. La baisse est marquée surtout sur le SO<sub>2</sub> (-91%), sur les Nox (-48%), sur les particules PM<sub>2,5</sub> (-62%) et sur les PM<sub>10</sub> (-57%).

La baisse est surtout portée par le secteur industriel qui voit ses émissions baisser de 80 à 90% sur le SO<sub>2</sub> et les particules. **Tous les secteurs d'activités sont cependant concernés par la baisse des émissions de polluants sur le territoire de la CCVS.**

	COVNM	NH <sub>3</sub>	NO <sub>x</sub>	PM <sub>10</sub>	PM <sub>2.5</sub>	SO <sub>2</sub>	Total général
<b>2005</b>	946	532	850	345	268	518	2 953
<b>2008</b>	1 036	559	717	244	173	377	2 601
<b>2010</b>	945	547	808	226	151	448	2 627
<b>2012</b>	713	354	696	173	117	402	2 243
<b>2015</b>	737	373	442	149	103	46	1 850
<b>Évolution 2005-2015</b>	-22%	-30%	-48%	-57%	-62%	-91%	-37%

Tableau 2 : évolution des émissions de polluants entre 2005 et 2015 sur la CCVS par année - données ATMO Hauts-de-France et Orecan.

	COVNM	NH <sub>3</sub>	NO <sub>x</sub>	PM <sub>10</sub>	PM <sub>2.5</sub>	SO <sub>2</sub>
<b>AGRICULTURE</b>	-12%	-30%	-36%	-35%	-45%	-95%
<b>AUTRES TRANSPORTS</b>	-42%		-37%	-33%	-51%	-100%
<b>BRANCHE ENERGIE</b>	-57%					
<b>DECHETS</b>						
<b>INDUSTRIE</b>	0%	-100%	-57%	-85%	-86%	-91%
<b>RESIDENTIEL</b>	-48%	545%	-37%	-36%	-36%	-79%
<b>TERTIAIRE</b>	-34%	-48%	-38%	1%	0%	-95%
<b>TRANSPORT ROUTIER</b>	-73%	-69%	-47%	-43%	-48%	-28%

Tableau 3 : évolution des émissions de polluants entre 2005 et 2015 sur la CCVS par secteur - données ATMO Hauts-de-France et Orecan.

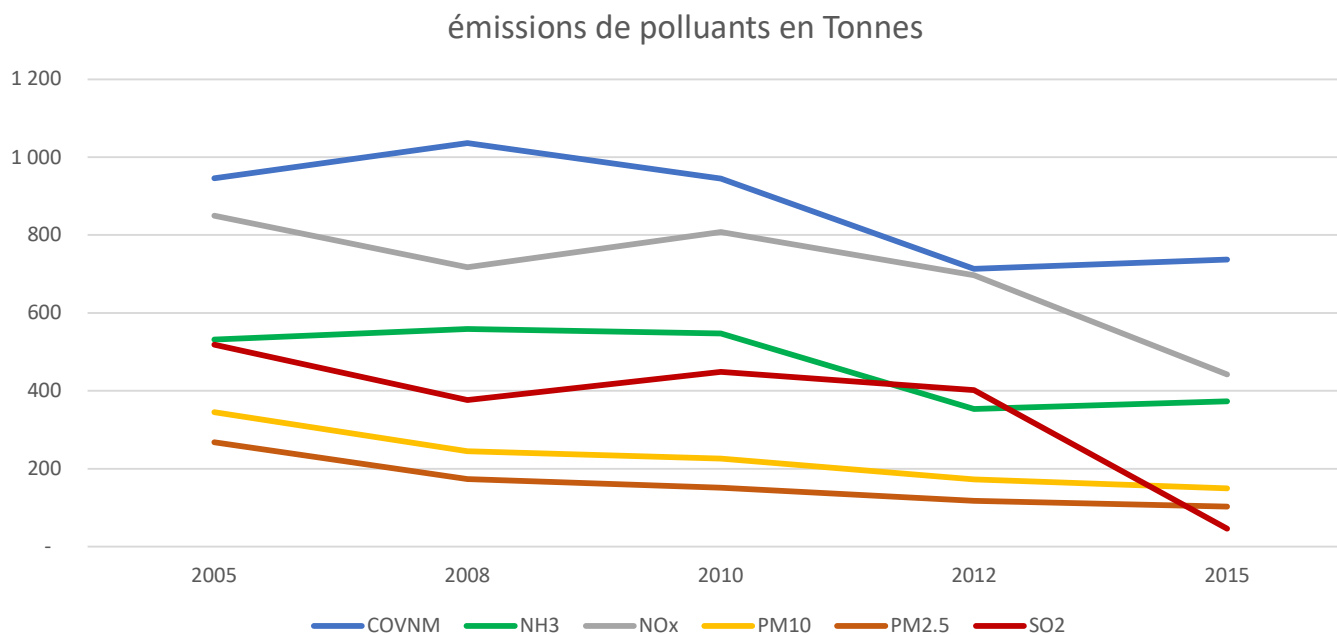


Figure 21 : évolution des émissions de polluants entre 2005 et 2015 sur la CCVS - données ATMO Hauts-de-France et Orecan.

## 2.2.9 - Les émissions de polluants liés au transport

Sur la CCVS, le transport routier est le premier secteur émetteur de NOx avec 36% des émissions contre 31% pour le secteur industriel.

C'est le quatrième secteur en termes de PM10 et PM2.5 avec environ 13% des émissions.

En ce qui concerne les transports, trois sources d'émissions se distinguent : la combustion d'énergies (telles que le diesel) responsable de la totalité des émissions de NOx ; l'abrasion (freins, rails ferroviaires, pneus, etc.) et la remise en suspension (liée aux passages de véhicules). Ces 2 dernières contribuent à plus de la moitié des émissions de particules.

Globalement, les chiffres montrent que les émissions liées au transport ont nettement diminué sur la CCVS, avec -47% pour les NOx, - 48% pour les particules PM2,5 et -43% pour les particules PM10.

	COVNM	NH3	NOx	PM10	PM2.5	SO2	Total général
<b>Part du transport routier</b>	2%	0%	36%	13%	13%	1%	11%
<b>Evolution des émissions de polluants entre 2005 et 2015, transports routiers</b>	-73%	-69%	-47%	-43%	-48%	-28%	-51%

**Tableau 4 : part du transport routier et évolution des émissions entre 2005 et 2015 – Données Atmo Hauts-de-France et Orecan, calculs ETD)**



## 2. 3 - La vulnérabilité de la population face à la qualité de l'air

### Une densité de population inégale

Le territoire de la Communauté de Communes des Villes Sœurs comptait en 2017 : 37 550 habitants. La densité moyenne est de 174 habitants par km<sup>2</sup>.

La population est plus fortement concentrée dans le centre de la Communauté de Communes, entre le trio des villes d'Eu, du Tréport et Mers-les-Bains. En effet, 1 habitant sur 3 réside dans la partie centrale.

### Une population globalement vieillissante

Le vieillissement de la population est important. Le territoire a un indice de jeunesse de 0,7 ; étant inférieur à 1 celui-ci témoigne de la prédominance d'une population plutôt âgée. Le territoire de la CCVS accueille une part importante de personnes âgées. La part des habitants de plus de 60 ans est en nette augmentation depuis 2007.

En 2015, 32% de la population avait 60 ans ou plus contre 27% en 2010 (11% plus de 75 ans en 2015 et 10% en 2010). L'attractivité du territoire pour les personnes retraitées s'ajoute au vieillissement naturel de la population en place.

A cela s'ajoute les effets d'un déclin de la population depuis les années 1970, avec un déclin accéléré depuis 2012 de -1% par an. Les communes plus proches de la vallée de la Bresle comme Eu ou Gamache ont des populations qui décroissent plus rapidement que les communes un peu plus en périphérie. Toutefois, certaines communes comme Bouvaincourt-sur-Bresle ou Le Mesnil-Réaume voient leur population augmenter.

## Un taux de chômage supérieur aux moyennes départementales

Sur le territoire de la CCVS, le taux de chômage est de 11,8% en 2017, ce qui est plus élevé qu'au niveau national (10,6%) et il est à peine plus élevé que celui du département de la Somme (qui est de 11,3%) et du département de la Seine-Maritime (de 11,1%).

Dans l'ensemble, le salaire net horaire moyen est de 13,1 €/h, alors qu'il est de 13,3 €/h en Somme, de 14,4 €/h en Seine-Maritime et de 15,3 €/h en moyenne nationale.

Le taux de pauvreté est de 14,6% sur le territoire de la CCVS, ce qui est plus faible que le taux de pauvreté dans la Somme (de 16,4%) et que celui dans la Seine-Maritime (de 14,9%).

Ces indicateurs renforcent la vulnérabilité économique de la population.

## Un état de santé contrasté

La population n'a pas d'indicateur de santé trop préoccupant mis à part la part importante de personnes âgées. Le territoire a plutôt une bonne couverture des services de santé qui permettent de répondre aux besoins de la population.

L'indice Comparatif de Mortalité est compris entre 97,6 et 116,4, ce qui est à peu près équivalent à celui de la France. Mais au vu de l'âge moyen de la population, la santé semble plutôt bonne dans l'ensemble du territoire.

Dans les tendances observées à l'échelon départemental ou régional, les territoires de la Picardie et de la Normandie ont des indices de surmortalité inquiétants avec des pathologies graves (cancers, tumeurs...), de maladies cardio-vasculaires, des taux d'alcoolémie, de tabagisme, et d'obésité préoccupants. Toutefois, le territoire des Villes-Sœurs étant plus éloigné des pôles urbains de ces Régions les indicateurs de mortalité sont moins préoccupants.

## Actions de lutte

La Communauté de Communes des Villes-Sœurs a mis en place un Contrat Local de Santé, en partenariat avec l'ARS Normandie. Adopté fin 2017, il fixe comme objectifs à horizon 2020 de répondre aux principaux enjeux identifiés par les acteurs du domaine :

- L'amélioration de l'accès aux services de santé pour réduire les inégalités sociales et territoriales,
- L'amélioration du parcours de vie des personnes atteintes de cancer,
- L'anticipation et la prise en compte du vieillissement de la population.

Ces objectifs se déclinent en fiches actions, mobilisant l'ensemble des acteurs de la santé sur le territoire.

## Santé - Allergies

D'après l'étude inter-régionale de la MEDCIE, "les modifications climatiques attendues devraient avoir un impact sur les conditions de développement des espèces allergènes, avec des répercussions sur la santé humaine. D'une manière générale, on devrait s'attendre à divers impacts tels que :

- Un allongement progressif des saisons de pollinisation. Le Réseau National de Surveillance Aérobiologique (RNSA) a d'ailleurs relevé entre 1987 et 2007 un allongement de quelques jours à plus d'une quinzaine de jours selon de ces saisons les régions ;
- Une augmentation de la concentration de pollens émis dans l'atmosphère. En plus des températures et des conditions météorologiques telles que le vent ou la pluie, la concentration de CO2 devrait jouer un rôle décisif dans la teneur en pollens. Par exemple, un doublement de la concentration en CO2 devrait augmenter le nombre de grains d'ambrosie émis par un pied. Toutefois, cette augmentation devrait dépendre largement du type d'espèces allergènes concernées. Par exemple, la hausse des sécheresses, des canicules et/ou des périodes très ensoleillées devrait davantage entraîner une baisse de la pollinisation des graminées alors que l'ambrosie est insensible à ces effets ;
- Une hausse du potentiel allergisant de certains pollens en raison de l'effet amplificateur de la pollution atmosphérique et une augmentation de la sensibilité des individus avec des pics d'allergie qui se produiraient plus longtemps exacerbant les maladies respiratoires comme l'asthme ;
- Une remontée ou une extension vers le nord de l'aire de répartition de certaines plantes allergisantes.

Or, les pollens constituent un problème majeur de santé publique puisqu'ils affectent plus de 20% de la population française.

**Sur le territoire la sensibilité sera accrue si le vieillissement de la population continue et si le niveau socio-économique devient plus faible.**

## Santé – problème respiratoire

Les problèmes respiratoires sont amplifiés par de nombreux facteurs, dont les allergies présentées ci-avant et les vagues de chaleur présentées dans le paragraphe suivant.

**Le réchauffement climatique aura aussi pour conséquence d'accentuer la pollution atmosphérique et donc d'augmenter la sensibilité des habitants aux différentes formes de maladies cardio-respiratoires à cause de l'ozone au sol dont la formation est conditionnée par la chaleur.**

## Santé – Vague de chaleur

Cette sensibilité va se caractériser par une augmentation des décès en période canicule. Ceci principalement sur les plus grandes villes et dans une moindre mesure dans les villages, les zones rurales étant moins exposées.

Du fait de la proximité du front de mer et de la faible densité urbaine globale du territoire, les vagues de chaleur présentent un enjeu modéré sur le territoire mais ces niveaux risquent de s'accroître. Les zones plus urbaines, plus minéralisées et où l'architecture n'a pas été conçue pour évacuer la chaleur (par les matériaux des bâtiments, par l'évacuation de l'air intérieur et par l'aménagement extérieur) sont plus sensibles aux effets d'îlots de chaleur. Ces effets peuvent être localisés à des endroits très restreints mais ils peuvent avoir des conséquences fortes sur la population, comme une place centrale de village non ombragée et non aérée qui accumule beaucoup de chaleur par exemple.

**Du fait du vieillissement programmé de la population, des niveaux de revenus relativement peu élevés, de la bonne densité d'établissements de santé et de la configuration du territoire en bordure de mer, la sensibilité des populations face à l'évolution de la qualité de l'air du fait du changement climatique est relativement modérée même si elle est un peu plus forte dans les zones plus urbaines. Elle est plutôt faible dans les zones rurales.**

## 2.4 - Objectifs de la qualité de l'air

Les objectifs de la qualité de l'air sont repris du Plan Air élaboré dans le cadre du PCAET, avec la définition de la stratégie air.

### 2.4.1 - Concentrations

Le territoire de la CCVS n'étant pas concerné par un dépassement des valeurs limites, il n'est pas défini d'objectif local en termes de concentrations de polluants. L'objectif fixé par la loi LOM de respecter les valeurs réglementaires est d'ores-et-déjà atteint sur le territoire. Notons cependant qu'avec le changement climatique, les augmentations de températures, notamment au printemps, sont susceptibles d'augmenter la fréquence des épisodes de pollution, à émissions égales. Il est donc nécessaire de fixer aussi des objectifs de réduction des émissions de polluants.

### 2.4.2 - Emissions de polluants

Dans le cadre du PCAET, **il a été décidé de reprendre à l'échelon territoriale les objectifs fixés dans le PREPA**. Ces objectifs s'appliquent à partir de l'année 2005, dont les émissions ont pu être reconstituées.

**Le PCAET étant prévu pour une approbation en 2022, les objectifs sont fixés tous les 2 ans à partir de 2022.**

Les graphiques suivants présentent pour chaque polluant les émissions entre 2005 et 2015, puis la transposition des objectifs du PREPA entre 2020 et 2030. Les chiffres pour 2020 sont donnés à titre indicatif, les objectifs du PCAET s'appliquant à partir de 2022. Pour chaque polluant, la cible en 2030 est une baisse égale à celle ciblée dans le PREPA.

Pour le SO<sub>2</sub>, le NH<sub>3</sub> et les particules PM<sub>2,5</sub>, les objectifs du PREPA à 2030 sont d'ores-et-déjà atteints en 2015. Pour ces trois polluants comme pour les PM<sub>10</sub> (pas d'objectifs dans le PREPA) il a donc été proposé un objectif de baisse supplémentaire de 1% tous les deux ans, afin de rester dans une trajectoire d'amélioration.

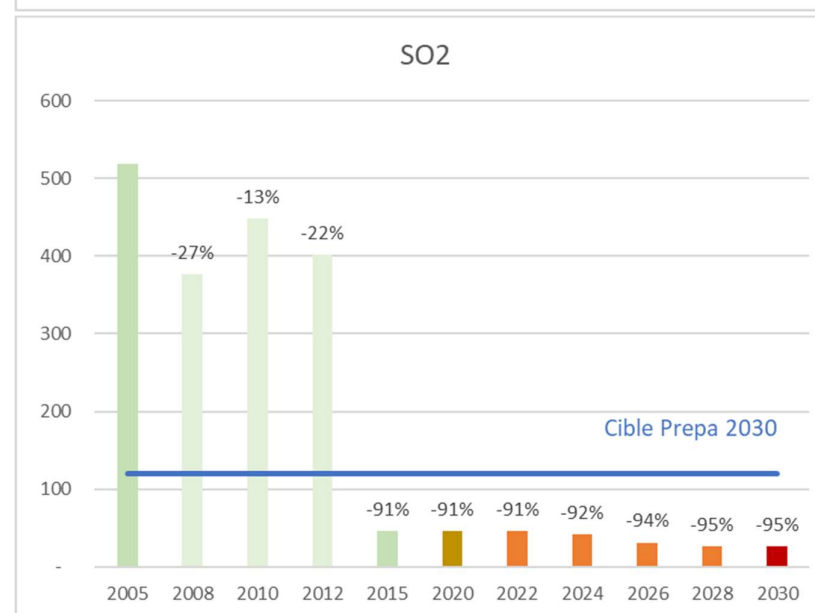
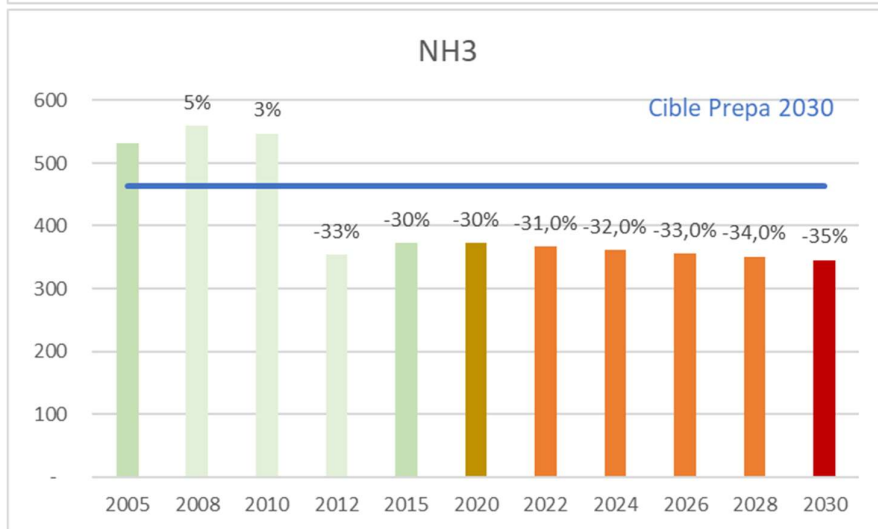
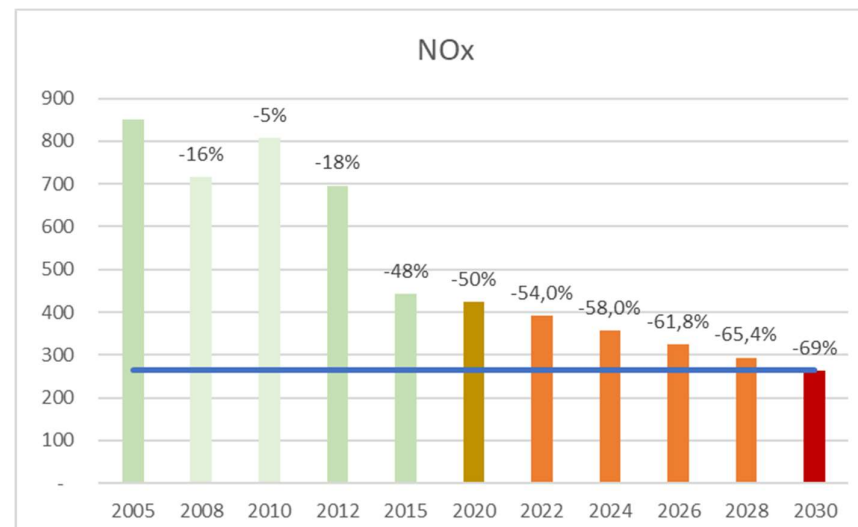
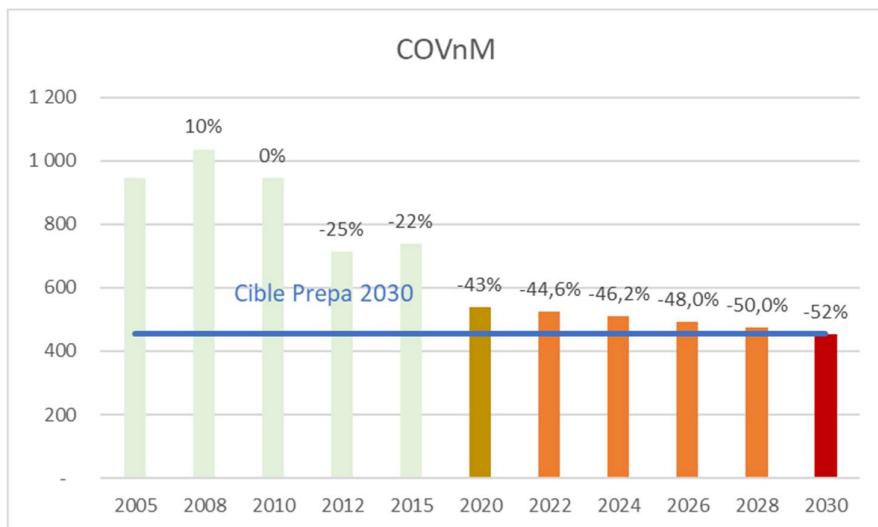
Pour les NO<sub>x</sub>, la trajectoire de baisse est déjà bien engagée, car l'objectif de baisse de -50% en 2020 était presque atteint en 2015 (-48%). Pour les COVnM en revanche, la baisse en 2015 n'est que de 22% par rapport à 2005, contre 43% attendus en 2020. C'est sur ces deux polluants que devront surtout se concentrer les efforts.

Emissions directes en tonnes	État des lieux					Cible PREPA	Objectifs intermédiaires				Objectif
	2005	2008	2010	2012	2015	2020	2022	2024	2026	2028	2030
COVNM	946	1036	945	713	737	539	524	509	492	473	454
NH3	532	559	547	354	373	372	367	362	356	351	346
NOx	850	717	808	696	442	425	391	357	325	294	263
PM10	345	244	226	173	149	149	145	142	138	135	131
PM2.5	268	173	151	117	103	102	99	96	94	91	88
SO2	518	377	448	402	46	46	46	41	31	26	26

Tableau 5 : état des lieux et objectifs d'émissions de polluants sur la CCVS entre 2005 et 2030 – données ATMO Hauts-de-France et Orecan, calculs ETD

	Objectifs de réduction des émissions de polluants par rapport à 2005				
	2022	2024	2026	2028	2030
COVNM	-44,6%	-46,2%	-48,0%	-50,0%	-52%
NH3	-31,0%	-32,0%	-33,0%	-34,0%	-35%
NOx	-54,0%	-58,0%	-61,8%	-65,4%	-69%
PM10	-58,0%	-59,0%	-60,0%	-61,0%	-62,0%
PM2.5	-63,0%	-64,0%	-65,0%	-66,0%	-67%
SO2	-91%	-92%	-94%	-95%	-95%

Tableau 6 : Objectifs de réduction des émissions de polluants par rapport à 2005 sur le territoire de la CCVS



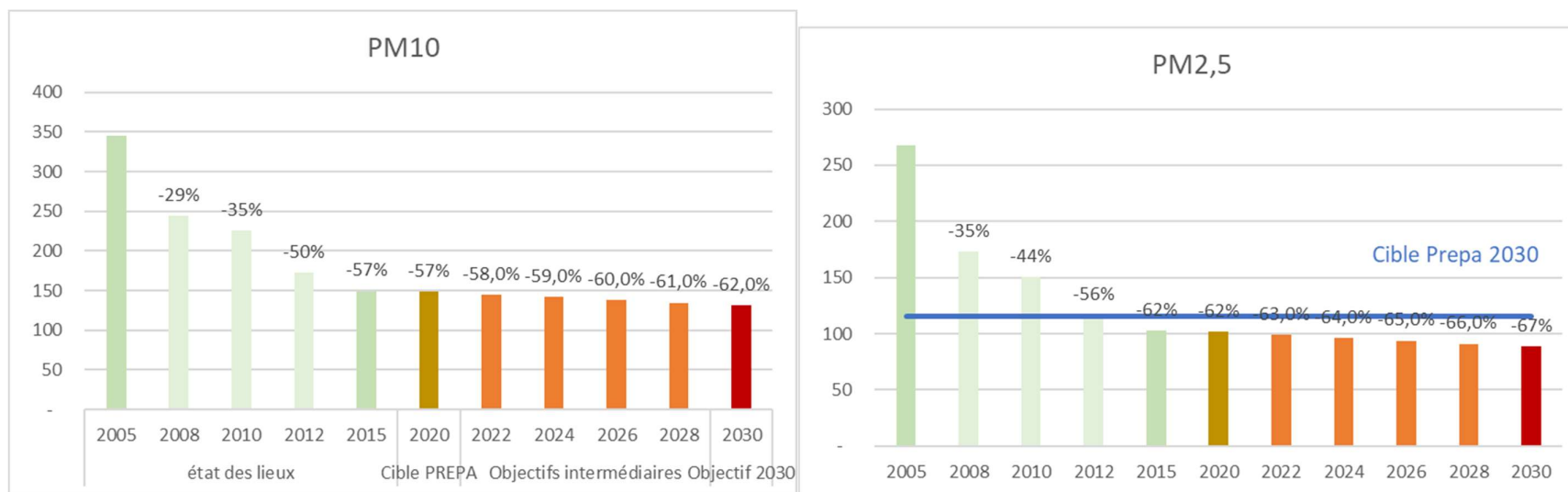


Figure 22 : objectifs de réduction par rapport à 2005 par polluants sur la CCVS – données ATMO Hauts-de-France et Orecan, calculs ETD



## 3 - Le besoin de transition du secteur des transports

### 3.1 - Les documents de planification en lien avec les transports

Plusieurs documents de planification urbaine sont en application sur le territoire de la Communauté de Communes des Villes-Sœurs et traitent des transports mais ils concernent différentes échelles spatiales.

Des documents de planification spécifiques aux déplacements (schéma de déplacements, Plan de déplacement, schéma directeur des modes doux...) ont également été élaborés mais sont détaillés dans la partie sur les objectifs de développement des modes alternatifs à la voiture.

#### 3.1.1 - Plan Local d'urbanisme intercommunal – Habitat de la CCVS

La Communauté de Communes a prescrit l'élaboration d'un Plan Local d'Urbanisme intercommunal valant Programme Local de l'Habitat (PLUi-H) en juin 2017.

Ce document de planification instaure une stratégie pour le territoire, notamment par le Projet d'Aménagement et de Développement Durable. Le diagnostic permet de qualifier précisément l'état de la mobilité au sein du territoire et de déterminer les orientations de développement à ce sujet. Le PLUi-H étant en cours de réalisation, seuls le diagnostic et le PADD ont permis d'alimenter la présente étude d'opportunité ZFE-m.

#### 3.1.2 - Le Schéma de Cohérence Territorial du Pays Interrégional Bresle-Yères

La première démarche d'élaboration du SCoT date de janvier 2013 pour les territoires suivants :

- la Communauté de Communes du Canton d'Aumale,
- la Communauté de Communes Interrégionale de Blangy sur Bresle,
- la Communauté de Communes Bresle Maritime,
- la Communauté de Communes Yères et Plateaux.

La première phase d'élaboration du SCoT a commencé en 2014 et 2015 avec la réalisation du diagnostic. Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) qui définit la stratégie du SCOT a été défini entre 2015 et 2016. Le document d'orientation et d'objectifs a été approuvé en décembre 2020.

Ce document concerne l'ensemble du Pays Interrégional Bresle-Yères qui compte 72 communes et les territoires voisins. Il traite de nombreuses thématiques de développement dont la question des transports.

### 3.1.3 - Le Projet de territoire du Pays Interrégional Bresle-Yères

Le Projet de territoire définit les conditions du développement économique, écologique, culturel et social du territoire. Ce document rassemble les réflexions stratégiques sur des thématiques structurantes et sur l'aménagement d'espace et synthétise les orientations stratégiques du PADD du SCoT, celles des études et celles de la stratégie de territoire élaborée dans le cadre du Contrat de Pays.

Au sujet de l'accessibilité et de la mobilité pour l'ensemble du Pays, le constat est le suivant :

- Un territoire bien desservi par un réseau autoroutier (A28, A29)
- Une présence de lignes SNCF mais peu d'interconnexion avec les autres territoires
- Une offre de service ferroviaire limitée
- Une offre de mobilité publique davantage consacrée aux scolaires
- Un manque d'information sur l'offre de mobilité et manque de coordination des initiatives privées
- L'atout de l'aérodrome d'Eu, Mers-les-Bains, Le Tréport (catégorie D) ouvert à la circulation aérienne publique
- La présence d'un port de commerce (le Tréport)
- Une bonne diffusion du haut débit mais subsistent quelques zones blanches
- Un accès partiel à la fibre à l'exception du Parc Environnemental d'Activité de Bresle Maritime labellisé THD (très haut débit)

Ce qui a abouti à la formulation des enjeux de développement de la mobilité :

- Renforcer l'accessibilité vers et depuis l'extérieur du territoire
- Mener une réflexion sur la prise en compte de la voie ferrée au sein du territoire et par extension sur la prise en compte de la vallée de la Bresle comme axe structurant
- Développer les modes alternatifs à la voiture (modes doux, transports collectifs).

## 3. 2 - Caractéristique du secteur des transports

### 3.2.1 - Caractéristiques des axes de transports et leurs usages

#### 3.2.1.1. Le réseau routier

##### Les infrastructures routières

Le territoire est traversé par plusieurs axes départementaux d'importance :

- La **RD1015** traverse le territoire du nord-ouest au sud-est, le long de la Bresle et le long de la frontière entre les deux Régions, du côté picard. La départementale **RD 49** est en parallèle de cet axe mais du côté normand. C'est par la RD1015 que le territoire est relié à l'autoroute A28, distant d'une dizaine de kilomètre. L'A28 proche du territoire relie Le Mans à Abbeville en passant par Rouen (à 90 km du territoire) en traversant toute la Normandie. Il est lui-même connecté à l'A16, reliant Paris à Dunkerque, en passant par Amiens, Abbeville et Calais.
- Le territoire est relié à Dieppe à 40 km au sud-ouest et à Abbeville à 30 km au nord-est par la **RD925**.
- La **RD1314**, relie Eu à Neufchâtel-en-Bray.
- La **RD 940** relie la Baie de Somme et longe toute la côte des Hauts-de-France et les villes qui s'y trouvent (Le Crotoy, Berck, Boulogne-sur-Mer...) jusqu'à Calais.

Ce maillage est assez dense pour une zone relativement contrainte par le littoral et par la Vallée de la Bresle.

Par la route, la Communauté de Communes des Villes -Sœurs se trouve à 40 km de Dieppe, à 30 km d'Abbeville, 90 km de Rouen, 90 km d'Amiens, 190 de Paris et à 180 km de Lille.

**Le territoire bénéficie d'un réseau d'infrastructures de transport routier performant favorisant son accessibilité à partir des territoires voisins et des grandes régions économiques (Picardie, Hauts-de-France, Normandie).**

A ce réseau s'ajoute celui des routes secondaires qui parcourent tout le territoire. Le réseau de voiries locales permet la desserte des différents quartiers et communes.

Tout le maillage routier est en forme d'étoile convergent vers le trio des communes de Eu, le Tréport et Mers-les-Bains.

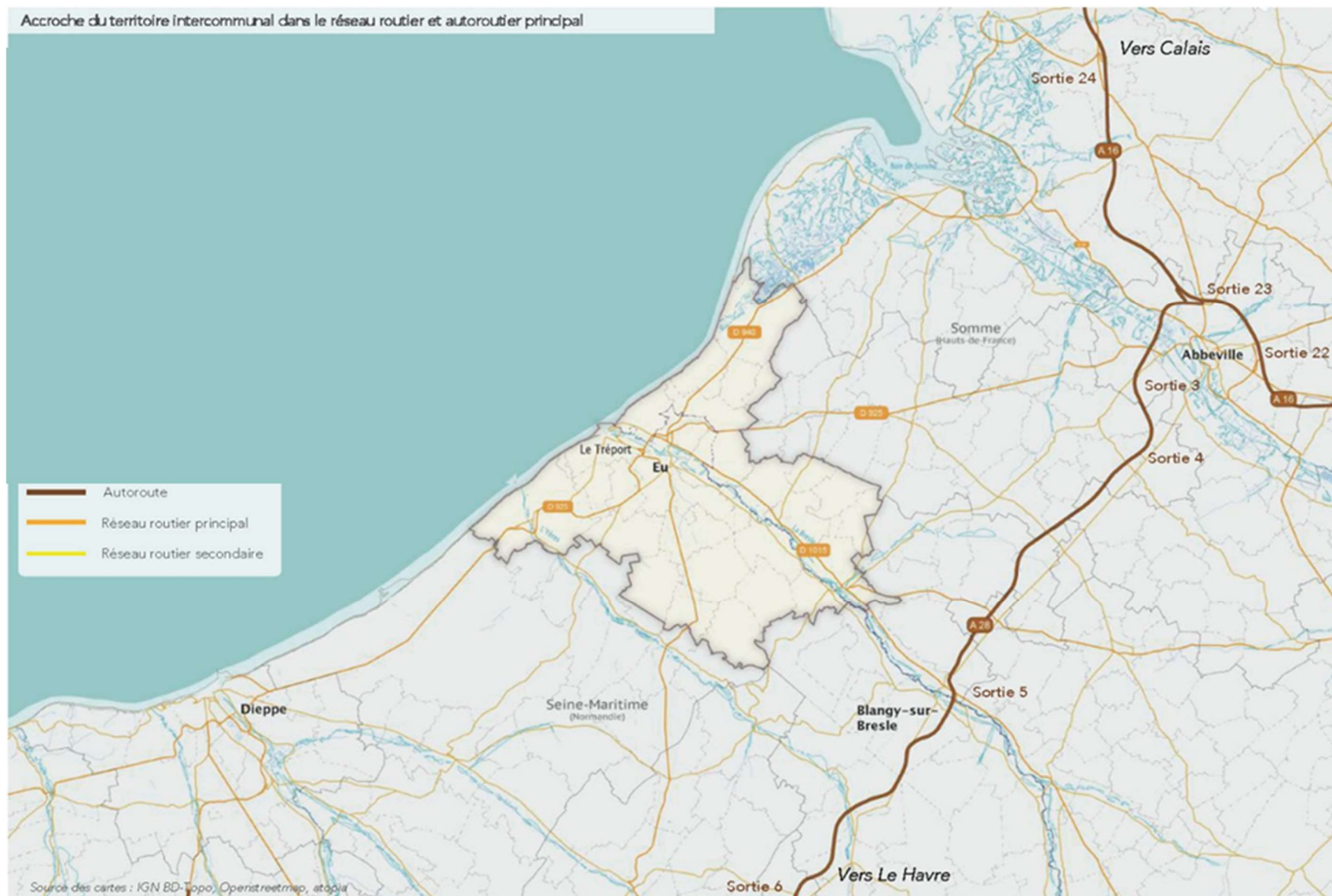


Figure 23 : Le réseau routier sur le territoire et environnant (Source : diagnostic du PLUi-H)

Dans le contexte du Pays Interrégional Bresle-Yères, la carte suivante représente les principales infrastructures de transport :

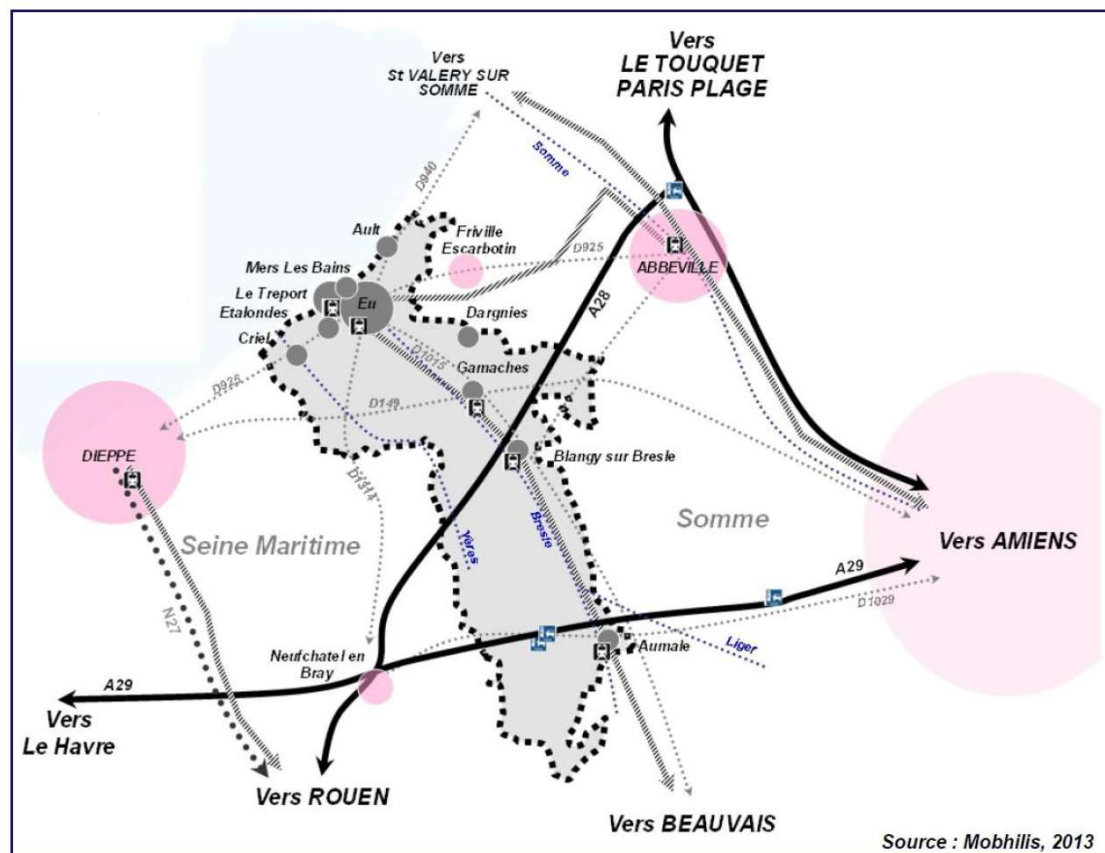


Figure 24 : le schéma des infrastructures de transports à l'échelle du Pays Interrégionale Bresle-Yères (Source : extrait du SCOT, diagnostic 2020)

## L'usage et la fréquentation des axes routiers

Les routes sur le territoire et aux alentours sont particulièrement fréquentées.

D'après les données départementales de la Somme et de la Seine-Maritime, il est compté au sein du pôle des Villes-Sœurs entre 10 000 et 15 000 véhicules par jour sur la RD1915, la RD1015 et la RD925. Il est compté entre 8 000 et 10 000 véhicules par jour sur la RD925 entre le Tréport et Abbeville mais le compte est de l'ordre de 8 000 véhicules sur l'axe entre Eu et Dieppe.

Le trafic est un peu plus faible sur les axes de la RD1015 et de la RD1915 le long de la vallée de la Bresle, avec près de 5 000 véhicules par jour. Sur les autres axes le trafic est plus faible.

### Evaluation du trafic routier

Entre 2017 ou 2015 et 2019, les comptages selon les deux départements sont les suivants :

Partie Somme au nord	Comptage 2017	Comptage 2019	Evolution
D940 croisement avec la D63	6742	6524	-3%
D925 à Méneslies	10289	10010	-3%
D1015 à l'est d'Eu	5833	5467	-6%

Partie Seine-Maritime au sud	Comptage 2015	Comptage 2019	Evolution
D940 nord d'Eu	15803	15340	-3%
D1015 nord-ouest d'Eu	3079	3640	18%
D925 nord Eu	10023	10240	2%
D1015 à l'est d'Eu	6222	6280	1%
D49 Incheville	4305	3800	-12%
D1314 sud d'Eu	3891	4190	8%
D9250 sud d'Eu	7315	7840	7%
D925 sud d'Eu	7798	8800	13%
D1915 entre Eu et Le Tréport	12263	12430	1%
D925 Etalonde	7131	7650	7%

Sur les axes routiers, le trafic de poids-lourds reste modeste et ne représente qu'entre 3 et 6% du trafic sur les axes les plus importants. La fréquentation des routes secondaires par les poids-lourds est moins forte (de 1 000 à 2 000 véhicules par jour), représentant près de 8% du trafic sur ces axes.

Le trafic est donc principalement dû aux véhicules individuels qui traversent les pôles urbains tels que Eu, le Tréport, Criel-sur-Mer ou Gamaches. Ce trafic est source de nuisances (bruit, pollution de l'air, émissions de GES, dangerosité...) surtout en zones urbaines.

Les évolutions dans les comptages sont assez variables ; au nord du territoire dans la partie Somme le trafic semble en décroissance, allant de -3% à -6%. Dans la partie au sud en Seine-Maritime les évolutions sont plus variables, allant de -12% sur la D49 (axe secondaire, au sud de la Bresle) à +18% sur la D1015, axe majeur du territoire. En plus de l'augmentation ou de la diminution effective du trafic, les variations peuvent aussi s'expliquer par les changements de points de comptages ou le manque d'écart significatif entre les années de comparaison.



Figure 25 : le trafic routier dans la partie picarde du territoire (Source : trafic routier de la Somme - 2019)

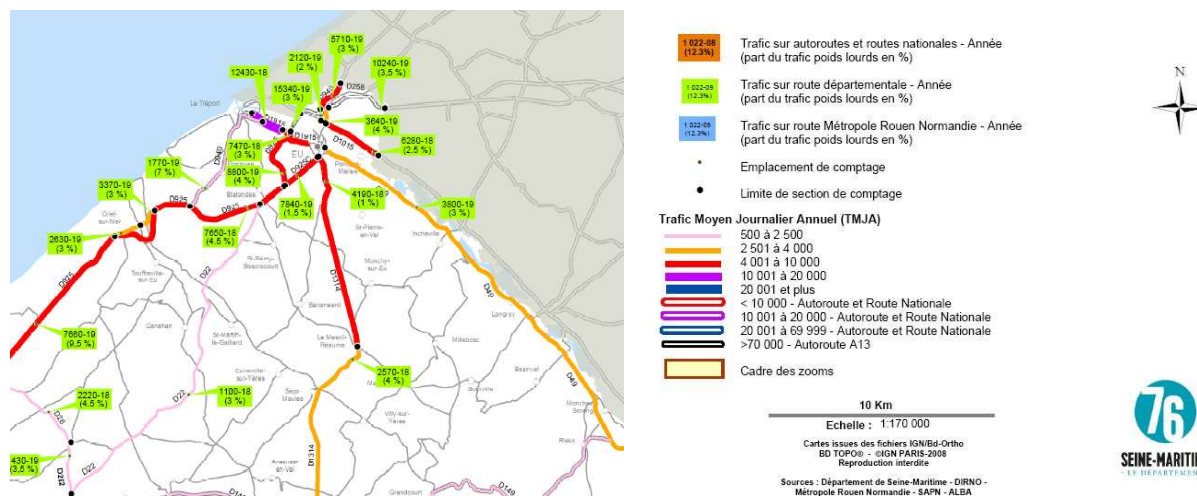


Figure 26 : le trafic routier dans la partie normande du territoire (Source : trafic routier de la Seine-Maritime - 2019)

### Intermodalité routière

En tant que territoire attractif d'un point de vue touristique, des infrastructures en faveur de l'intermodalité sont mises en place pour réduire la place de la voiture dans les déplacements. Ainsi, un parking-relais au Tréport permet de se garer sur les hauteurs de la ville et d'accéder au centre-ville par un funiculaire. Ce système multimodal permet de limiter les nuisances des véhicules circulant dans la vieille ville aux rues étroites.

### Solutions alternatives à la voiture individuelle : les infrastructures en faveur du covoiturage

Depuis 2008, un service interactif départemental a été mis en place sur la Seine Maritime (plateforme internet Covoiturage 76). Toutefois, il n'existe pas sur le territoire d'aire de stationnement à vocation de covoiturage. En complément la plateforme Rouleret&CO est portée par le Syndicat mixte Baie de Somme 3 Vallées.

Le Plan de déplacement de la Communauté de Communes Bresle Maritime (ex-CCVS) fait état de la présence de covoiturage (covoiturage inter-entreprise à Gamaches...) et recense 3 sites potentiels d'aires de covoitages sur le territoire de la Communauté de Communes des Villes Sœurs (Le Tréport, Melleville et Gamaches).

Le département de la Somme réalise actuellement (2020) une étude de définition d'un schéma des aires de covoiturage : Sur le territoire du Pays, trois aires semblent se dégager.



## Caractéristiques du parc roulant

### Équipement automobile des ménages

D'après les données Insee, près de 83,6 % des ménages de la Communauté de Communes des Villes Sœurs possèdent au moins une voiture (contre 81,5% en 2007) et près de 34,9% en possèdent deux ou plus (contre 32,6% e, 2007). Les ménages sont donc de plus en plus motorisés et ont dépassé la moyenne nationale de 81% en 2017.

### Emissions de polluants des véhicules – vignettes Crit'Air

Les véhicules français sont classés selon leurs émissions de polluants en 6 catégories.

La répartition des vignettes Crit'Air selon les caractéristiques du parc de voitures particulière est donnée par EPCI par les statistiques gouvernementales. La répartition est donnée pour le territoire de la Communauté de Communes des Villes Sœurs.

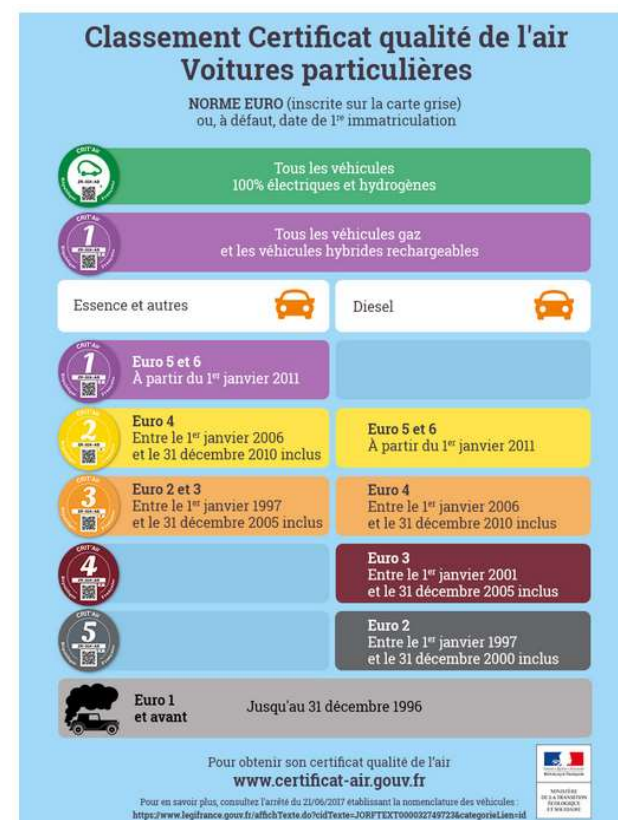


Figure 27 : la classification des vignettes Crit'Air

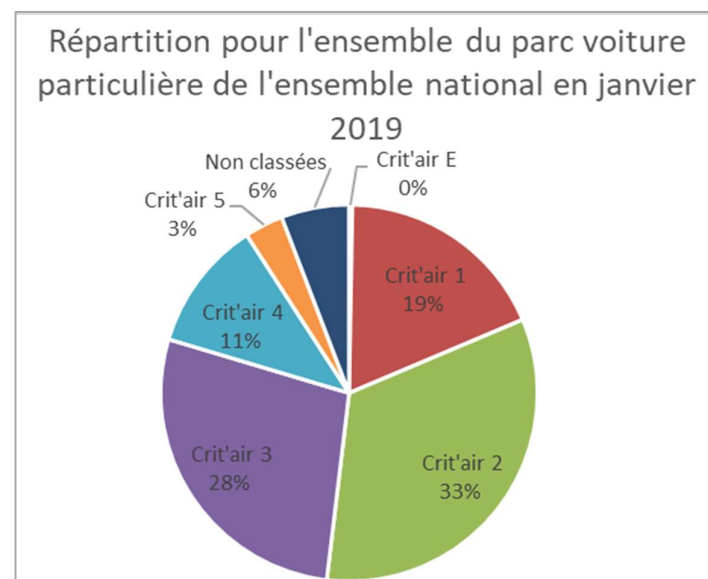
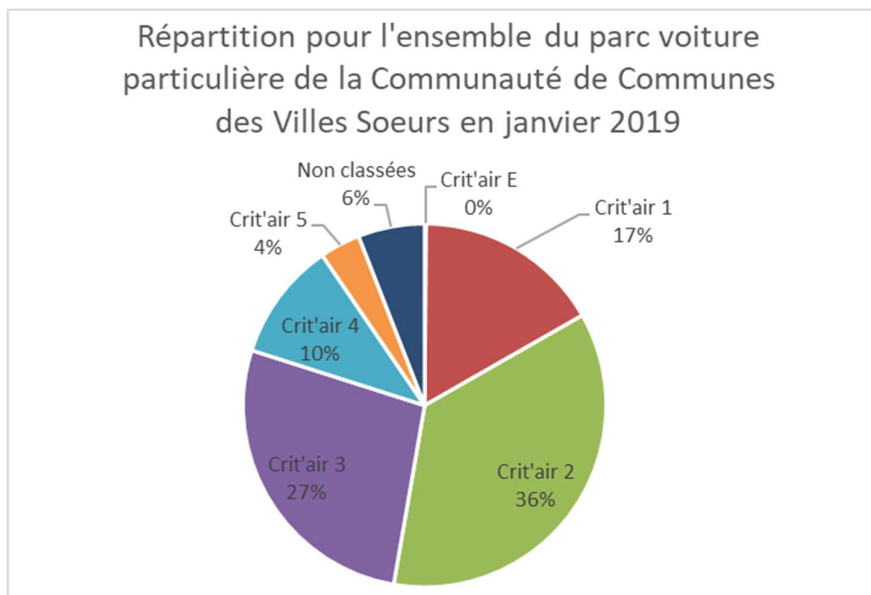


Figure 28 : Répartition du parc voiture particulière selon les catégories Crit'Air (Source : statistiques développement durable gouvernemental<sup>1</sup>)

Le parc automobile de la CC des Villes Sœurs a **une proportion à peu près équivalente à celle au niveau national pour toutes les classes de vignette.**

<sup>1</sup> [https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2020-05/vignette\\_crit\\_air\\_parc\\_voitures\\_epci\\_1er\\_janvier\\_2019.xls](https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2020-05/vignette_crit_air_parc_voitures_epci_1er_janvier_2019.xls)

## Réseau de transports interurbains

Les pôles urbains du territoire sont globalement bien desservis par le réseau de transports en commun mais il est observé un déséquilibre avec les communes de l'arrière-pays, moins desservies.

Le territoire étant à cheval sur la Région des Hauts-de-France et celle de la Normandie, le service de transport interurbain est assuré par les deux Régions, qui se complètent pour desservir le territoire.

L'ensemble des lignes sont les suivantes :

- Ligne 68 Dieppe-le Tréport-Eu - 12 A/R par jour et quelques services supplémentaires en période scolaire pour la desserte des lycées du territoire. La ligne dessert Eu, Le Tréport, Flocques, Étalondes, Criel-sur-Mer. La politique tarifaire avantageuse de la Seine-Maritime (2€ le billet) accroît l'attractivité de cette ligne.
- Ligne urbaine des 3 Villes Sœurs – 11 A/R par jour du lundi au samedi, assure un service en boucle entre Eu, Le Tréport et Mers-les-Bains et dessert la gare SNCF du Tréport. Ce service inter-communal est assuré par le département de la Seine-Maritime.
- Ligne 1 Mers-les-Bains-Gamaches-Amiens – 2 A/R permettant de se rendre à Amiens le matin et à midi, et d'en revenir le midi et le soir. La ligne dessert également Eu, Le Tréport, et les communes de la vallée de la Bresle.
- Ligne 2 Mers-les-Bains - Abbeville – 4 A/R par jour desservant également St-Quentin-Lamotte, Ault, Friaucourt et Allenay.
- Ligne 3 Gamaches – Abbeville - 1 A/R et quelques services supplémentaires en période scolaire.
- La ville du Tréport dispose d'un funiculaire qui a rouvert en 2006, reliant le quartier de la Terrasse au quartier du Port en contrebas. Il est gratuit et ouvert toute l'année.

Ces lignes contribuent à donner des solutions alternatives à la voiture qui sont surtout compétitives en ce qui concerne les 3 villes Sœurs mais beaucoup moins pour les communes plus lointaines. Toutefois, des tarifs attractifs (effectif dans toute la Somme) et des solutions de service à la demande renforcent l'attractivité de ces modes de déplacement.

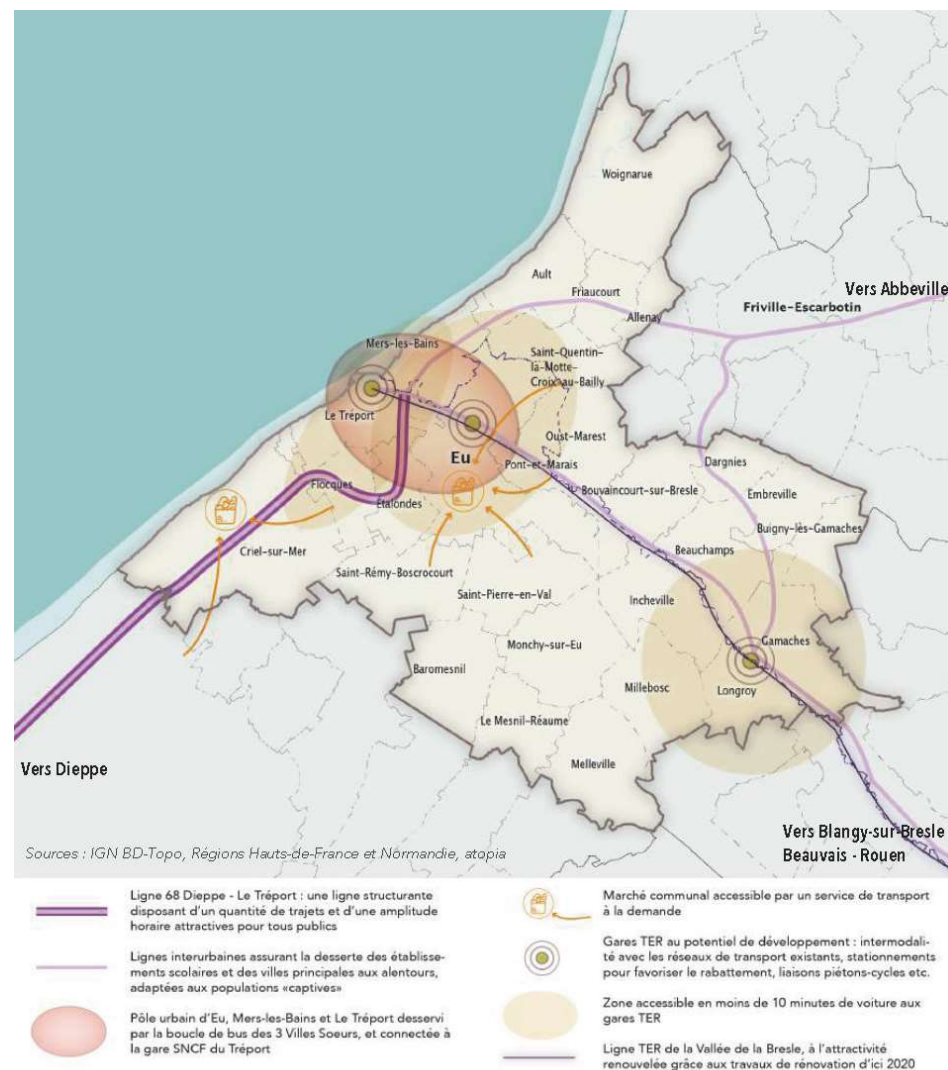


Figure 29 : Carte du réseau de transports collectifs interurbains sur le territoire (extrait PLUI-H, 2020)

Les communes sans transports réguliers sont les suivantes :

- Monchy-sur-Eu
- Melleville
- Saint-Rémy-Boscrocourt
- Incheville
- Millebosc
- Le Mesnil-Réaume
- Baromesnil
- Bouvaincourt-sur-Bresle
- Buigny-lès-Gamaches
- Ponts-et-Marais
- Saint-Pierre en Val
- Embreville

Les lignes gérées par la Région Hauts-de-France sont :

- Ligne 701 (Mers-Amiens)
- Ligne 702 (Mers-Abbeville)
- Ligne 703 (Gamaches-Abbeville)
- Ligne 732 (Le Tréport-Abbeville)
- Ligne 752 (Cayeux-Frville)
- Ligne SNCF LTM / Beauvais

Les lignes gérées par la Région Normandie sont :

- Ligne des 3 Villes Sœurs
- Ligne 68 (Dieppe-Eu)
- Ligne 72 (Gamaches-Neufchâtel)

Un total de 16 communes sont desservies par une ou plusieurs de ces lignes.

Le service de transport collectif est complété par le service de transport à la demande (TAD) sur les communes suivantes :

- Gamaches
- Mers-les-Bains
- Ouest-Marest
- Ponts-et-Marais
- Longroy
- Eu
- Ault
- Monchy-sur-Eu
- Melleville
- Le Tréport
- Millebosc
- Le Mesnil-Réaume
- Baromesnil
- Saint-Pierre-en-Val

## Infrastructures

Le territoire dispose de **3 gares en activité** disposées le long de la vallée de la Bresle :

- Le Tréport,
- Eu,
- Longroy-Gamaches,

Le territoire est ainsi relié à Paris, via Beauvais et Abancourt le long d'une colonne vertébrale ferroviaire.

Les lignes qui desservent le territoire sont celles du TER Rouen - Le Tréport avec 3 allers-retours par jour, ainsi que la ligne TER Abancourt – Le Tréport avec 6 allers-retours par jour. Le Tréport et Eu sont également desservies par le TER Abbeville– Le Tréport.

Toutefois, en raison de travaux et de réflexion sur la rénovation des lignes, la fréquentation des trains est parfois interrompue et remplacée par des autocars. La ligne Beauvais - Abancourt – Le Tréport a fait l'objet de travaux jusqu'en 2020 et l'amélioration des conditions de transports peut laisser espérer une augmentation de la fréquentation.

## Usage et fréquences

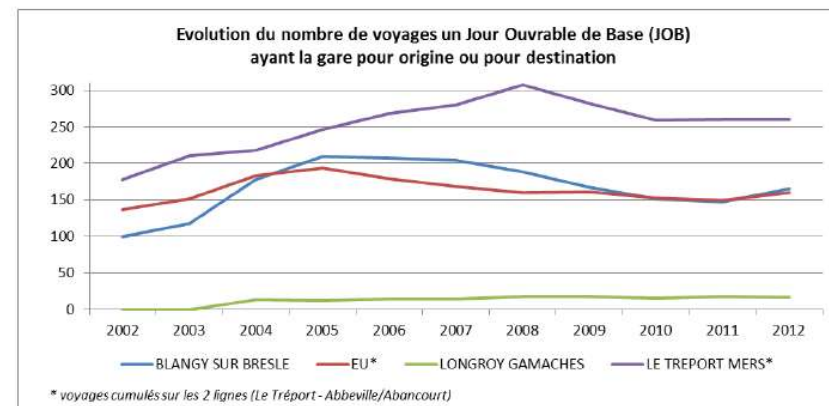
La ligne reliant Le Tréport à Paris était très utilisée par les touristes parisiens mais la fréquentation a diminué avec la diminution progressive de l'offre ferroviaire, avec notamment la baisse des trains directs avec Paris.

La fréquentation en 2016 fait état de 47 664 passagers à la gare du Tréport, de 33 343 à la gare de Eu et 2 654 à la gare de Longroy-Gamaches. Les fréquentations sont toutes en diminution par rapport à 2014.

Gare	Le Tréport	Eu	Longroy-Gamaches
<b>Fréquentation 2014</b>	52 077	39 701	1 622
<b>Fréquentation 2016</b>	47 664	33 343	2 654
<b>AR/jour pour Abbeville (cars)</b>	8	8	-
<b>AR/jour pour Abancourt (cars)</b>	6	6	6
<b>AR/jour pour Rouen (cars)</b>	3	3	3

Figure 30 : Tableau de la fréquentation du réseau ferroviaire sur le territoire (Sources : extrait PLUi-H, 2020)

En 2015, le Plan de déplacements de la Communauté de Communes Bresle Maritime indiquait l'évolution de la fréquentation des gares du territoire :



Source : SNCF ARISTOTE

Figure 31 : L'évolution entre 2002 et 2021 de la fréquentation des gares de l'ensemble du territoire du Pays Interrégional Bresle Yères sur l'axe Beauvais-Le Tréport (source : Schéma local des déplacements du Pays Interrégional Bresle Yères ; 2015))

La fréquentation entre 2002 et 2012 a globalement augmenté mais elle semble décroître ou stagner après avoir fortement augmenté.

### Intermodalité ferroviaire

Les 3 gares de desserte sont proches des centres-bourg (moins de 1 km) mais l'accessibilité n'est pas facilitée par des aménagements. En effet, les cheminements piétons sont à qualifier et à sécuriser comme par exemple au Tréport où le cheminement passe par une écluse.

Le stationnement des cycles est inexistant et les aménagements de voirie pour les cycles sont plutôt rares.

L'intermodalité entre la voiture et le train est favorisée grâce à la présence de zones de stationnement (mais peu visibles pour la gare de Longroy-Gamaches) ce qui permet le rabattement depuis les communes plus éloignées vers les gares.

Il est mentionné dans le PLUi-H que l'aménagement des espaces publics aux abords des gares pourraient être développé pour favoriser leur attractivité.

Au Tréport, l'intermodalité entre les trains et les bus est assurée grâce à la présence de quai bus à proximité.

### 3.2.1.3. Réseau cyclable

Le vélo est bien adapté dans les déplacements de moyenne distance notamment dans des zones comme la vallée de la Bresle ou sur les plateaux. Cette pratique peut être utilisée dans les déplacements du quotidien mais également pour les activités touristiques. L'itinéraire de l'Eurovélo 4 reliant Roscoff à Kiev passe par le territoire.

Sur le territoire du Pays Interrégional Bresle Yères il était fait état en 2013 de 210 kilomètres de pistes cyclables déjà existants.

Les voies douces de déplacement majeures sont les suivantes :

- la Véloroute du Littoral qui s'étend du Havre au Tréport,
- la Véloroute du Val de Seine qui longe à ce jour la Seine entre Villequier et Caudebec-en-Caux,
- la Véloroute de la pointe de Caux qui contourne le Havre et fait le lien entre la Véloroute du littoral et la future Véloroute du Val de Seine,
- l'avenue Verte qui relie Forges-les-Eaux à Arques-la-Bataille.

Actuellement les aménagements cyclables sont trop peu nombreux et la pratique du vélo est freinée par le sentiment d'insécurité des potentiels cyclistes. Toutefois, les communes du Tréport à Gamaches sont reliées le long des étangs de la Bresle par un itinéraire balisé praticable par les piétons et les cyclistes et le Chemin Vert du Petit Caux relie Eu à Dieppe en réutilisant l'ancienne voie ferrée. Des aménagements cyclables sont présents dans les communes. Il s'agit en majorité de bandes cyclables, souvent discontinues. Ces circulations incomplètes sont peu sécurisées et peuvent être perçues comme anxiogènes par les utilisateurs car elles nécessitent un partage de la voirie avec les véhicules motorisés.

Les aménagements en faveur des modes doux (bandes et pistes cyclables, zones apaisées) sont présents sur le territoire de la CCVS mais ils sont pour la plupart discontinus. L'aménagement

d'itinéraires cyclables (à vocation quotidienne ou de loisir) a sa pertinence dans les secteurs à faible déclivité des villes sœurs.

### 3.2.1.4. Réseau piéton

Les centres des communes sont globalement très favorables à la marche à pied. Cela se ressent dans l'usage de ce mode dans les déplacements domicile-travail où près de 25% des actifs travaillant dans leur commune de résidence s'y rendent à pied. Toutefois, certains aménagements peuvent être apportés pour améliorer la circulation piétonne car des obstacles tels que les trottoirs trop étroits ou des stationnement sauvage sont à éviter. Cela est encouragé dans les aménagements les plus récents.

Le territoire dispose également de plusieurs itinéraires aménagés pour les mobilités douces :

- Circuit de la Falaise,
- Circuit de Cumont,
- GR21,
- GRP de la Vallée de la Bresle,
- Chemin des étangs,
- Circuits sur les coteaux,

Le Département de la Seine-Maritime a souhaité s'engager dans le développement des sports de nature en mettant en place un Plan Départemental des Espaces, Sites et Itinéraires. En 2019, 179 itinéraires sont labellisés, soit plus de 2 700 km de chemins de randonnée (pédestre, équestre, VTT, nautique) ; ainsi que 10 sites de pratique (Courses d'orientation, vol libre, bases...).

Toutes les boucles sont expertisées sur le plan sportif, touristique, environnemental et sécuritaire.

Pour développer les loisirs et sports de nature, le département de la Somme a adopté son Plan Départemental des Espaces Sites et Itinéraires (PDESI) 2017-2021.

### 3.2.1.5. Réseau fluvial et maritime

Le territoire de la Communauté de Communes est traversé par deux fleuves : la Bresle et l'Yères.

La navigation sur l'Yères est très limitée mais celle sur la Bresle est un peu plus pratiquée, notamment entre Le Tréport et Eu où l'aménagement permet aux bateaux de haute mer de parvenir jusqu'au port d'Eu.

Dans les activités touristiques, le port de plaisance du Tréport est aménagé dans l'embouchure de la Bresle. Il dispose de 120 emplacements plaisances et 100 mouillages. Durant l'été 2013, 175 navires représentant 319 personnes ont fait escale au port, principalement des hollandais, français et britanniques.

Il n'est pas recensé d'activité de transport de marchandise maritime ou fluvial.

### 3.2.1.6. Transport aérien

Le territoire de la Communauté de Communes des Villes Sœurs a dans son périmètre l'aérodrome d'Eu, Mers-Les-Bains, Le Tréport. Il s'agit d'un aéroclub qui ne constitue pas une plateforme de transport.



## 3.2.2 - Usages des transports par modes

### 3.2.2.1. La mobilité domicile-travail

D'après les données INSEE 2018, la voiture est le principal mode de déplacement dans les trajets domicile-travail, pour 84,4% des actifs en 2017. La proportion a augmenté par rapport à 2014 où elle était de 82,3%.

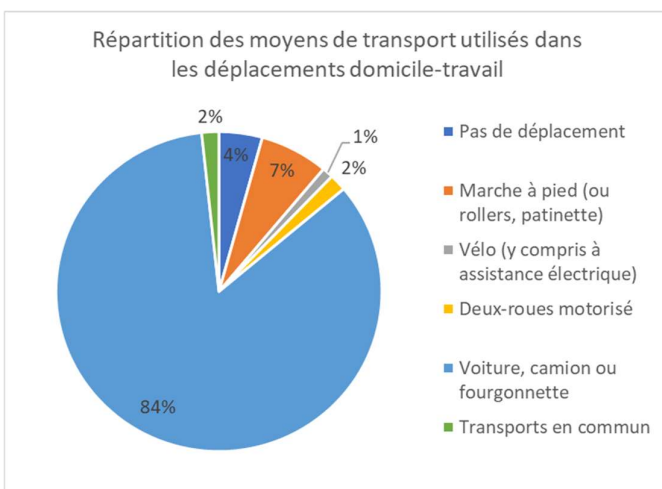


Figure 32 : Répartition des moyens de transport dans les déplacements domicile-travail (Source : Insee 2017)

En comparaison sur l'ensemble du territoire national, la répartition est la suivante :

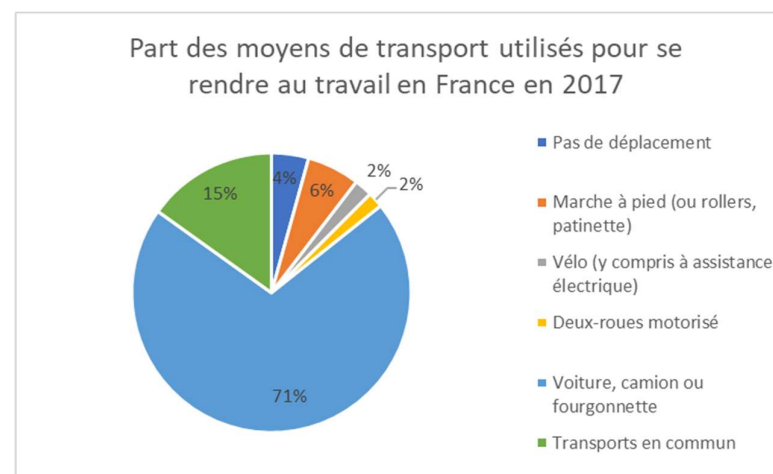
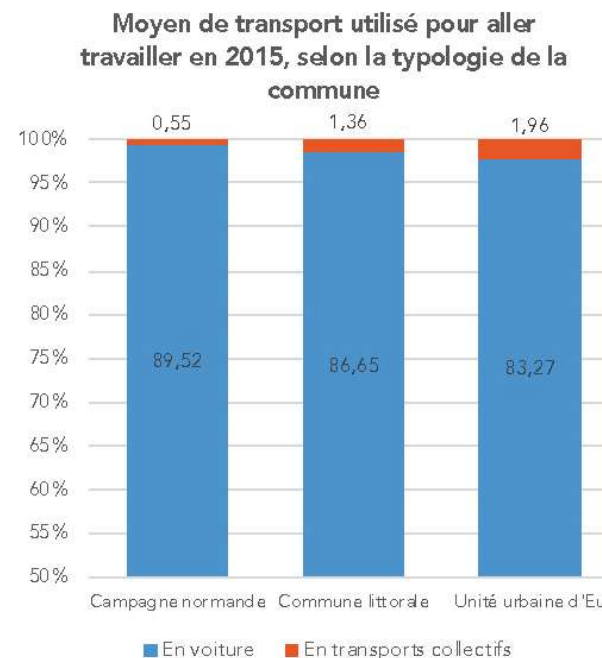


Figure 33 : Répartition des modes de transport dans les déplacements domiciles-travail en France en 2017 (source : Insee)

La part de la voiture (et camion ou fourgonnette) reste prépondérante à l'échelle de la France mais elle ne représente que 71% des modes. Une grande différence avec le territoire de la CC des Villes Sœurs est dans la très faible part des transports en commun qui est de 2% sur la CC des Villes Sœurs contre 15% à l'échelle de la France.

Dans les communes rurales, cette proportion est encore plus élevée (près de 90% en 2015). Dans l'unité urbaine d'Eu où l'offre de transport en commun est plus forte, ce mode de transport est plus souvent utilisé par les actifs habitants dans cette zone et par les actifs travaillant à l'extérieur du territoire.

La voiture est également majoritairement utilisée par les actifs travaillant dans leur commune de résidence (dans 55% des cas), même si la marche à pied est aussi utilisée par un quart des actifs.



**Figure 34 : Moyen de transport utilisé dans les déplacements domiciles-travail selon les typologies urbaines (Source : extrait PLUi-H, Insee RP 2015)**

Dans l'unité urbaine la voiture est utilisée pour 83,27% des actifs pour se rendre au travail (et près de 1,96% en transport en commun), dans les communes du littorale cette proportion passe à 86,65% (et 1,36% en transport en commun) et dans la campagne normande la proportion est de 89,52% (et 0,55% en transport en commun).

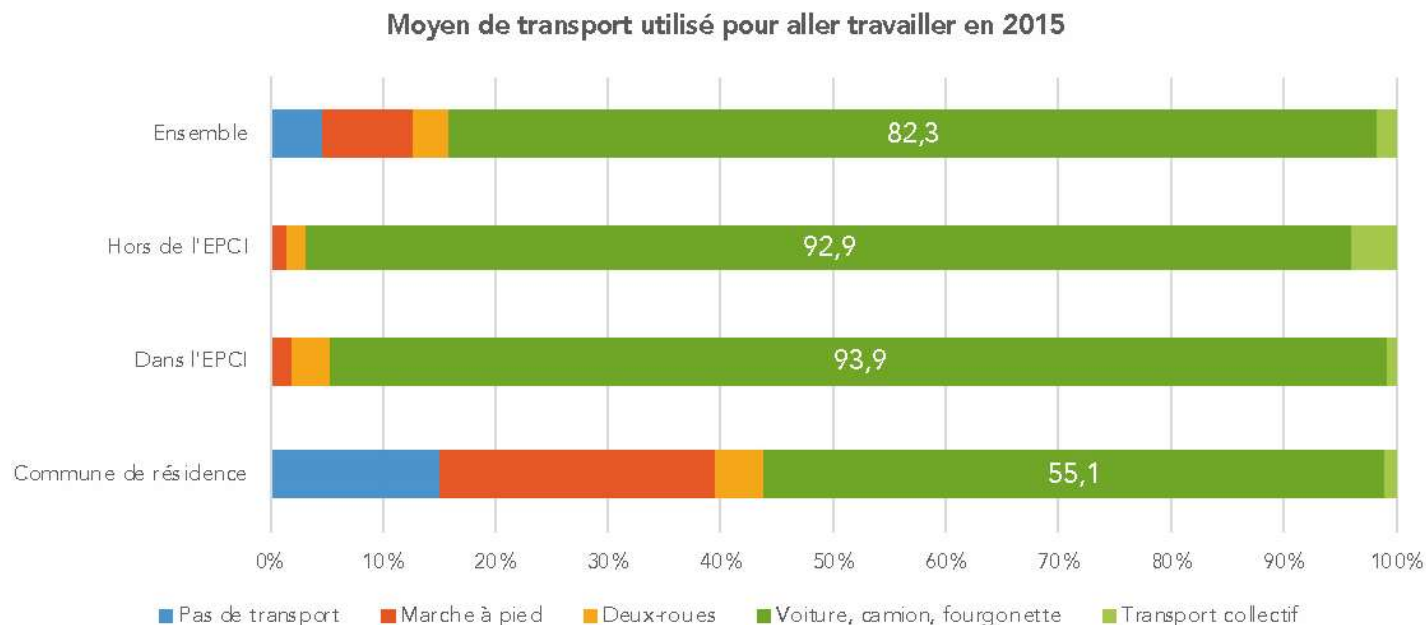
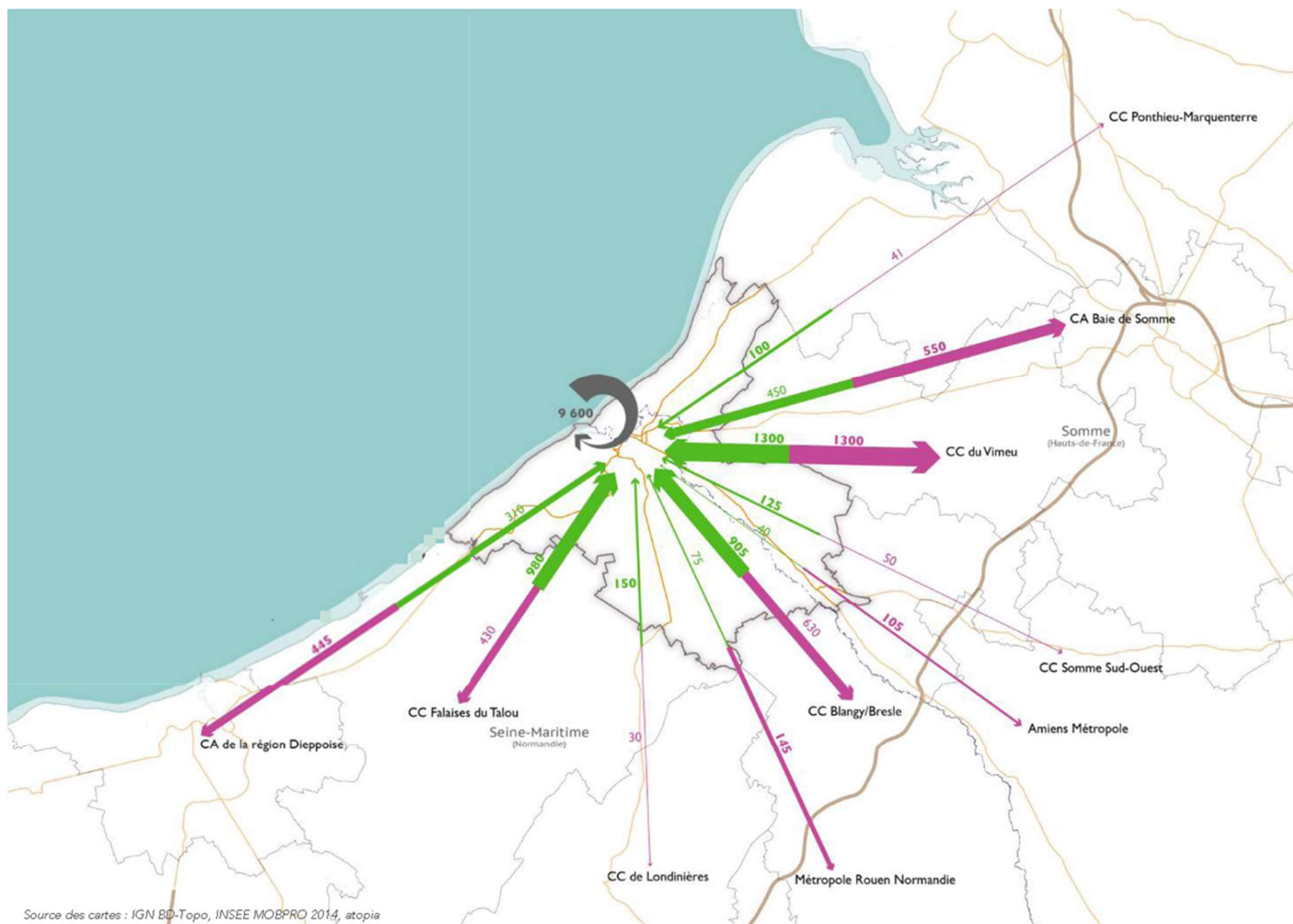


Figure 35 : Moyen de transport utilisé dans les déplacements domiciles-travail selon les destinations (Source : extrait PLUi-H, Insee RP 2015)

D'après les observations menées dans le cadre du PLUi-H, le territoire est assez attractif en termes d'emploi, notamment auprès des territoires ruraux voisins. En effet, sur le total des déplacements domicile-travail qui concerne le territoire, les deux-tiers sont réalisés en interne par les habitants et le nombre d'arrivées est plus élevé que le nombre de départs : 4 800 arrivées pour 4 350 départs. Pour les zones rurales voisines, la différence entre les arrivées et les départs est de 1 180 personnes.

Inversement, les agglomérations telles que Dieppe ou Abbeville ont une attractivité plus forte avec une différence de -235 actifs. Les agglomérations d'Amiens ou de Rouen étant plus lointaines, les flux de déplacement domicile-travail sont plus faibles. Le territoire a des flux assez importants avec la Communauté de Communes du Vimeu, en comptant autant de départs que d'arrivées avec 1 300 actifs.



Source des cartes : IGN BD-Topo, INSEE MOBPROQ 2014, stopia

Figure 36 : Les flux de déplacements domicile-travail du territoire avec ceux voisins (Source : extrait du PLUi-H 2020)

Les destinations des habitants dans leurs déplacements domicile-travail :

Concernant les déplacements des actifs habitant sur le territoire, il est observé une grande densité de flux entre les 3 villes sœurs du territoire (Eu, Le Tréport et Mers-les-Bains) au sein du territoire (près de 150 à 250 flux entre chaque ville).

Vers l'extérieur du territoire, les destinations comptabilisant le plus de flux sont Abbeville, Petit-Caux (notamment avec la centrale de Penly) et Blangy-sur-Bresle, ainsi que la Communauté de Commune du Vimeu.

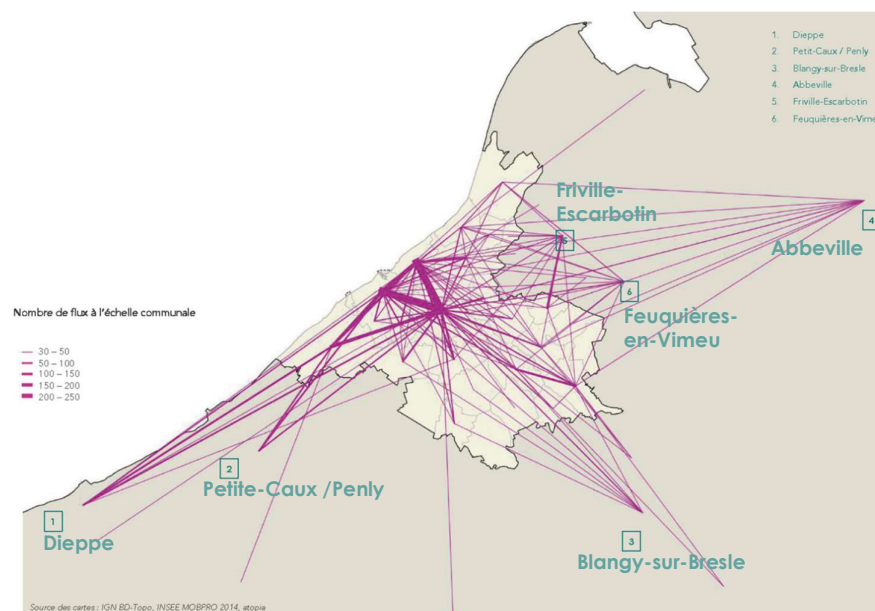


Figure 37 : Carte des flux des flux domicile-travail des habitants de la CCVS (Sources : extrait du PLUi-H, 2020)

Les flux des actifs externes au territoire dans leurs déplacements domicile-travail :

Les actifs externes au territoire viennent en grande partie de Petit-Caux, de la CC du Vimeu, de Dieppe, de Blangy-sur-Bresle et d'Abbeville. Ces actifs viennent principalement travailler dans communes ayant des pôles d'emploi telles les Villes Sœurs et la commune de Gamaches. Les autres communes représentent des destinations plus rares.

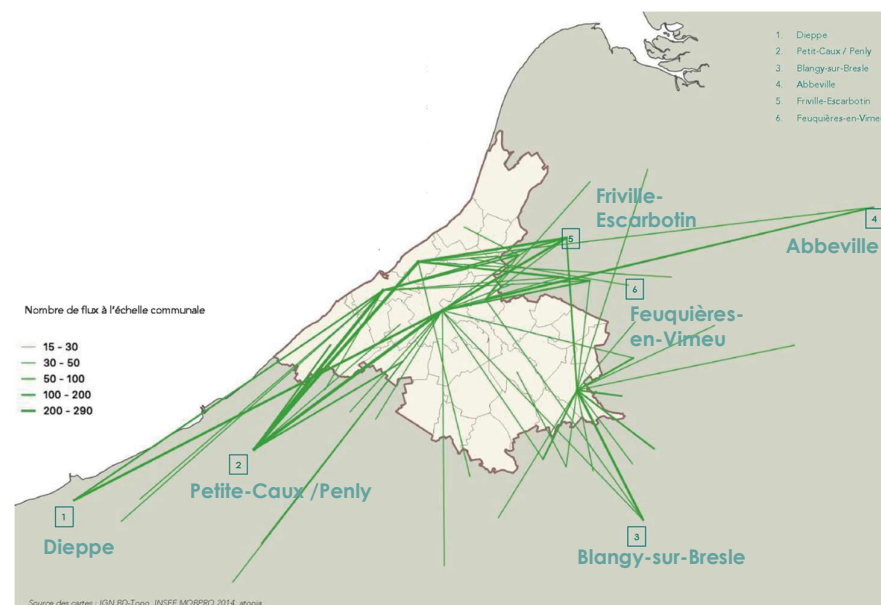


Figure 38 : Carte de flux domicile-travail des actifs habitant à l'extérieur du territoire (Source : extrait du PLUi-H, 2020)

### 3.2.2.2. Les déplacements en lien avec l'activité touristique

Le Plan de déplacements de la Communauté de Communes Bresle Maritime faisait état en 2015 de la multiplication par 3 ou 4 de la population de la ville du Tréport en période estivale. La mobilité touristique a beaucoup évolué avec la fréquentation du littoral sur une période plus étendue (mi-mai à mi octobre) et une présence plus régulière de personnes dans les résidences du fait de l'impact des 35 heures et des RTT et de la proximité de la Région parisienne et du Nord.

Certains sites (hors plages) sont fortement fréquentés comme le Funiculaire du Tréport ou la collégiale Notre Dame et la Chapelle Saint Laurent à Eu. Il existe de nombreuses résidences secondaires, des hébergements (campings, parcs hôteliers) dans les 3 Villes Sœurs et dans les communes situées en façade maritime. Les mobilités des touristes, notamment ceux qui sont motorisés sont difficilement captables dans l'espace, si ce n'est dans la pratique du pôle urbain des 3 Villes Sœurs, des plages, des visites des falaises et du patrimoine architectural (Eu). La temporalité des déplacements (moyennes, hautes saisons et week-ends) structure les déplacements et notamment la politique de stationnement (tarif au Tréport durant ces périodes). L'utilisation du train est surtout pertinente depuis la région parisienne (notamment le week-end) avec une arrivée à la gare du Tréport, située à moins de 800 m de la station balnéaire.

### 3.2.2.3. Les déplacements des personnes non motorisées

Le Plan de déplacements de la Communauté de Communes Bresle Maritime faisait également état de 2880 ménages ne possédant pas de voiture, sur les 14 800 ménages du territoire de la CCBM, dont près d'un quart se localise dans les 3 Villes Sœurs.

Le taux de non motorisation est élevé pour les personnes sans activité professionnelle (43%) suivi des retraités (28%), alors qu'il reste faible chez les actifs (10%), où la voiture reste prédominante.

Les communes des coteaux Picards et de la vallée ont un taux de non motorisation homogène (15-16%) contrairement aux coteaux normands (6%), notamment de Flocques et Etalondes (moins de 5%).

### 3.2.3 - Conclusion sur l'état actuel des transports

Le tableau ci-dessous synthétise les atouts et faiblesses du territoire vis-à-vis des transports (source : Pays Bresle-Yères) :

	Atouts	Faiblesses
<b>Le Territoire</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une forte densité de population sur les trois communes de Mers-les-Bains, Eu et Le Tréport</li> <li>• Deux vallées connectées au littoral dont les atouts (faible déclivité, atouts naturels et paysagers) sont favorables aux déplacements des modes doux.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un territoire composé de plusieurs ensemble (villes sœurs, vallée, coteaux, littoral) dont les caractéristiques, de mobilités sont très distinctes.</li> <li>• Un continuum urbain composé des 3 villes sœurs dont les politiques de mobilités ne sont pas toujours cohérentes (stationnement, circulation, arrêt...) alors même que leur fonctionnement urbain est assez homogène</li> <li>• Vieillessement de la population dans certaines communes</li> <li>• Une autonomie réduite des personnes captives (non motorisées, faibles revenus, personnes âgées...)</li> </ul>
<b>Le Réseau ferroviaire</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une infrastructure ferroviaire, « trait d'union » du territoire, dont le rôle actuel semble plutôt en relation avec l'extérieur (surtout touristique) que local.</li> <li>• Présence de 3 gares sur le territoire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Peu d'interconnexion avec les autres réseaux du territoire</li> <li>• Les stations ferroviaires sont majoritairement des haltes, peu de services ni d'informations suffisantes</li> <li>• Public mal informé</li> </ul>
<b>Les lignes régulières interurbaines</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une très bonne desserte sur les 3 villes Sœurs</li> <li>• Une pluralité de services</li> <li>• Une tarification attractive</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Peu d'interconnexion avec les autres réseaux</li> <li>• Lignes souvent dédiées "scolaires" et souvent consacrées à des populations qui n'ont pas d'autres solutions (jeune, personnes âgées)</li> <li>• manque d'offre et/ou de régularité de transports en commun sur une partie du territoire</li> <li>• Pas de prise en compte des services publics actuels</li> <li>• Fréquences de passage limitées (horaires, desserte)</li> <li>• Réseau mal connu, organisation et information complexes pour le néophyte</li> </ul>

	Atouts	Faiblesses
<b>Transport à la demande</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Présent à l'échelle départementale</li> <li>• Présent à proximité du territoire et dans les PTU</li> <li>• Présent sous la forme de TPMR en direction des établissements spécialisés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ne maille pas l'ensemble du territoire actuellement</li> </ul>
<b>Modes doux</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Des aménagements récents dans les deux vallées</li> <li>• Des voies touristiques</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Des aménagements en faveur des modes doux insuffisants et pour la plupart discontinus</li> </ul>
<b>Services Locaux</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Des navettes locales (souvent estivale)</li> <li>• La présence du funiculaire au Tréport</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réflexions ponctuelles en cours</li> </ul>
<b>Services privés</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Démarches envisagés au niveau de certaines entreprises</li> <li>• Services de covoiturage</li> <li>• Transports solidaires</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas de coordination des initiatives privés, peu de visibilité des actions menées et pas de mutualisation des moyens</li> </ul>



## 4 - Les Objectifs de développement des transports basses émissions

Les parties suivantes présentent les objectifs définis dans les différents documents de planification sur le territoire de la Communauté de Communes des Villes Sœurs.

### 4.1 - Objectifs de développement des modes actifs et de la multimodalité

#### 4.1.1 - Le PLUi-H de la Communauté de Communes des Villes-Sœurs

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du PLUi-H à l'horizon 2032 est en construction en mai 2021 mais certaines orientations concernant les transports se dessinent dans la stratégie. Parmi les axes stratégiques on peut ressortir l'importance de renforcer l'accessibilité du pôle urbain par :

- Axe 1 : Réinvestir et réactiver les fondamentaux du territoire pour reconquérir une attractivité économique et résidentielle.
- Axe 2 : Restituer les liens Terre-Mer pour l'agrégation du territoire.
- Axe 3 : S'affirmer comme territoire de bien-être et du bien vivre en lien avec l'identité patrimoniale et touristique.

La question de l'accessibilité du territoire et le développement de la mobilité bonne pour la santé a une place importante. Le souhait de développer des sites en centre-ville ou sur des nœuds multimodaux ressort dans le développement économique.

Dans la valorisation du patrimoine urbain et touristique, une orientation est dédiée à **l'affirmation du pôle gare du Tréport** comme porte d'entrée du territoire, avec :

- Réhabiliter la gare pour d'autres fonctions
- Aménager l'esplanade de la gare comme un pôle multimodal
- Assurer une accessibilité aisée à la gare et depuis la gare vers les sites touristiques en privilégiant l'utilisation des modes actifs ou de partage (accompagnement de la politique communautaire sur les mobilités douces)
- Requalifier la desserte du front de mer et du site industrialo-portuaire
- Ainsi que dans le développement des activités touristiques :
- Avec la valorisation et connecter les parcours cyclotouristiques entre le littoral et les sites touristiques de l'arrière-pays.

L'axe 2 du PADD met en avant le développement de la mobilité :  
2.1. Faire de la Bresle un axe d'organisation et de cohésion :

**Organiser les mobilités depuis et vers le pôle central**

- Sécuriser les axes principaux (la D925, D940, D1015 et D1314) pour tout mode de déplacements
- Projeter la création de parking relais en entrée de ville limitant l'utilisation de la voiture individuel dans le pôle central
- Accompagner le développement d'un système de transport en commun rural (navettes, TAD, etc.) pour mettre en œuvre le rabattement sur les pôles
- Entretien un maillage de cheminements doux efficace en assurant leurs continuités (ancienne voie entre vert et mer, chemin des étangs, le long du canal de EU, etc).



Figure 39 : l'axe 2 du PADD extrait du PLUi-H de CCVS (2021)



Figure 40 : Carte de synthèse de l'axe 2 du PADD du PLUi-H CCVS (2021)



## 4.1.3 - Le Plan de déplacements de la Communauté de Communes Bresle Maritime (ex-CCVS)

Le Plan de déplacements a permis en 2015 de définir un programme d'actions dont le détail des axes et des actions est le suivant :

### L'organisation du programme d'actions

<p><b>Axe A</b> La CCBM souhaite rendre visibles et accessibles les offres de mobilités sur et en relation avec son territoire</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Action A1 : Promotion des offres de mobilités alternatives présentes sur le territoire</li> <li>• Action A2 : Organisation d'évènementiel et une communication auprès de publics cibles</li> </ul>
<p><b>Axe B</b> La CCBM souhaite promouvoir l'infrastructure et l'offre Le Tréport-Abancourt et Le Tréport-Abbeville</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Action B1 : Développer l'offre ferroviaire pour des besoins touristiques</li> <li>• Action B2 : Les gares comme levier de développement du territoire</li> <li>• Action B3 : Aménager les gares en tant qu'interface intermodale</li> </ul>
<p><b>Axe C</b> La CCBM souhaite améliorer l'offre urbaine des 3 Villes Sœurs pour la rendre plus</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Action C1 : Rendre attractive l'offre urbaine des 3 Villes Sœurs</li> </ul>
<p><b>Axe D</b> La CCBM souhaite d'abord favoriser le déplacement des publics "captifs" (non motorisés)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Action D1 : Développer un garage solidaire à l'échelle de la CCBM</li> <li>• Action D2 : Promouvoir la création d'un parc de location vélos accessible à tous</li> </ul>
<p><b>Axe E</b> La CCBM souhaite mutualiser les offres locales actuelles pour créer une offre de transport communautaire</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Action E1 : Etendre les offres communales existantes aux communes limitrophes</li> </ul>
<p><b>Axe F</b> La CCBM souhaite faire des modes doux une alternative crédible à l'usage de la voiture dans les espaces favorables à son usage</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Action F1 : Réaliser un schéma modes doux pour une vision stratégique de leur développement</li> </ul>

## 4.1.4 - Le Schéma local des déplacements du Pays Interrégional Bresle-Yères

Le Schéma local des déplacements définissait en 2014 un Plan d'actions en phasage en faveur de la mobilité par les modes actifs :

- Phase 1 : aménagement de certaines rues des centres-bourgs en aires piétonnes et/ou zones de rencontres.
- Phase 2 : Aménagements des péricentres en contresens cyclables + trottoirs et implantation de zones 30 ;
- Phase 3 : Implantation de stationnements cycles sur l'ensemble des points d'arrêts (car, gares) et zones de stationnements (parc relais, aires de covoiturages en zones urbaines).

Le travail de ce Schéma a abouti à l'élaboration de fiches-actions :

<b>Action modes doux</b>	<p>Les principes de l'action autour des modes doux sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- d'encourager les communes dans la réalisation d'infrastructures en faveur des modes doux, le Pays ne pouvant intervenir directement dans la réalisation des aménagements au niveau local.</li> <li>- de garantir une homogénéité, une continuité et une cohérence dans les aménagements dédiés aux piétons et aux cyclistes à l'échelle locale</li> <li>- de prendre en considération les préconisations émises par le Conseil Général en matière d'aménagement d'infrastructures</li> <li>- d'établir une priorisation des actions</li> </ul>
<b>Action covoiturage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Améliorer la lisibilité des aires existantes (signalétique)</li> <li>- Doter les aires existantes d'équipements supplémentaires (services : sanitaires...)</li> <li>- Mise en ligne d'un site Internet local en lien avec les sites Internet des Conseils Généraux. Ce site peut soit être intégré aux sites des Conseils Généraux (qui en raison de l'étendue de leurs territoires fonctionnent généralement correctement) ou directement sur le site du Pays afin de renforcer la « territorialisation » du covoiturage et renforcer son ancrage territorial.</li> </ul>
<b>Transport collectif urbain</b>	<p>Mise en place de 3 lignes de transport collectif urbain sur l'arc urbain allant de Criel sur Mer à Blangy-sur-Bresle et desservant l'ensemble des communes à caractère urbain et notamment Le Tréport, Eu, Mers les Bains :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Maintien ou non de la ligne actuelle en l'état = navette urbaine</li> <li>- Ajout d'une ligne vers Blangy-sur-Bresle = 3 AR pour la desserte des secteurs urbanisés le long de la Bresle</li> <li>- Ajout d'une ligne « littorale » pouvant relier Criel-sur-Mer à Ault en passant par le Tréport et Mers.</li> </ul>
<b>Action Transport collectifs à la demande</b>	<p>Mettre en place 4 services de transport à la demande correspondant aux bassins de mobilité du Pays et permettant d'irriguer l'ensemble du territoire en complémentarité des offres existantes (TER, réseaux interurbain, modes doux...) en permettant de rallier les 4 polarités : Aumale, Blangy-sur-Bresle, Gamache et Eu-Mers les Bains -Le Tréport.</p>
<b>Action déplacements substitués</b>	<p>Créer des centres de télétravail dans les 4 polarités du territoire, Offrir aux entreprises la possibilité de diminuer les déplacements de salariés en créant des structures permettant d'accueillir les salariés pour réaliser certaines activités.</p>
<b>Action communication, information</b>	<p>La communication doit avoir pour cible l'ensemble des publics concernés qu'il s'agisse du grand public, des collectivités ou des partenaires.</p>

## 4.1.5 - Le SCoT du Pays interrégional Bresle-Yères

Les documents du SCoT expriment une dynamique de développement des modes actifs.

Une stratégie a été élaborée lors du SCoT, qui est détaillée dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable.

S'agissant des mobilités internes au territoire comme vers ou depuis l'extérieur, le SCoT promeut 3 principes directeurs :

- Un principe de « juste proximité » :

Le SCoT veut mettre en avant le principe de juste proximité, soit le principe de proposer à chaque famille où qu'elle se trouve sur le territoire, les services, commerces, loisirs dont elle a besoin. Celle-ci ne revient pas à tout faire partout, mais justement à bien gérer le maillage du territoire par les commerces et services dans une logique de mobilité facilitée.

- Un principe d'intermodalité :

La diversité des origines et des destinations, la nécessaire massification des flux, la recherche de la plus grande cohérence des réseaux, l'émergence des modes doux et des modes alternatifs (autopartage, co-voiturage) et le souci constant de valoriser au mieux l'organisation des transports collectifs, commandent le maximum d'interconnexions des réseaux dans une logique d'intermodalité qui favorise la productivité – rentabilité de chaque mode et de chaque tronçon des réseaux.

- Un principe de transversalité géographique :

Selon ce principe, la cohérence devra être recherchée au plan territorial avec les territoires voisins.

Ces 3 principes s'accompagnent de 3 grandes orientations :

- L'identification d'un schéma structuré des infrastructures :
  - Mise en valeur de l'épine dorsale nord-sud,
  - Renforcement des liaisons avec Vimeu,
  - Renforcement de la liaison avec la vallée de l'Yères,
  - Amélioration de l'accès vers les autoroutes,

Le Document d'Orientations et d'Objectifs définit un schéma structuré des infrastructures permettant la mise en œuvre des liaisons définies ci-dessus.

- L'optimisation des transports collectifs, en lien avec l'armature urbaine, et les services associés, avec comme objectifs :
  - Assurer la fluidité et la rapidité des relations internes (modes doux locaux)
  - Renforcer la mobilité vers et depuis les territoires limitrophes notamment avec Vimeu
  - Prendre en compte les besoins de mobilités des publics cibles
- La montée en puissance des modes doux, en faisant le lien entre mobilités quotidiennes et mobilités touristiques, avec comme enjeux :
  - Favoriser les déplacements cyclistes et piétons par des équipements adaptés
  - Améliorer le stationnement et le jalonnement pour les vélos
  - Faciliter et sécuriser les déplacements des piétons et des personnes à mobilité réduite.

Le document d'orientation et d'objectifs (DOO) définit les orientations concernant les déplacements :

- La cohérence entre urbanisation et réseau de déplacements
  - Urbanisation et réseaux de mobilité (transports publics et modes doux)
- La structuration de l'offre en mobilité
  - L'optimisation des infrastructures de transport
  - Le développement des transports collectifs (pour les communes conséquences)
  - L'aménagement en faveur des modes doux (emplacements réservés, stationnements dédiés, lien avec les aires de covoiturage)

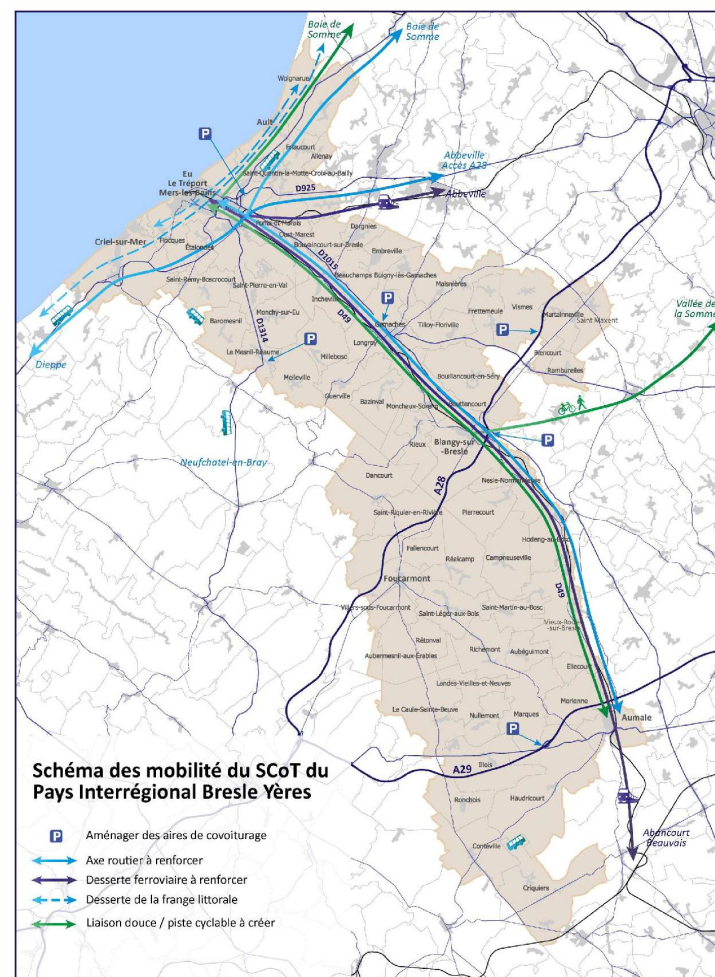


Figure 42 : carte du Schéma des mobilités du SCoT (Source : DOO SCoT du Pays Interrégional Bresle Yères)

## 4.1.6 - Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de 2021

Le PCAET de la Communauté de Communes des Villes-Sœurs a pour buts (entre autres) la baisse des consommations d'énergie ainsi que la baisse des émissions de GES et de polluants.

Cela concerne fortement le secteur des transports et la mobilité a été intégrée au programme d'actions :

### Axe stratégique 3 : Optimiser les mobilités existantes

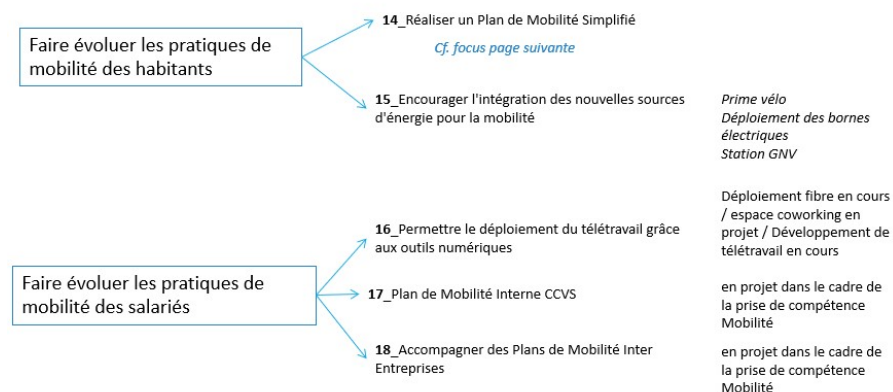


Figure 43 : l'axe 3 du Plan d'actions sur l'optimisation des mobilités existantes (Sources : PCAET de la Communauté de Communes des Villes Sœurs, juin 2021)

### Focus : réaliser un plan de mobilité simplifié

#### prise de compétence mobilité par la CCVS

Objectifs : une stratégie et un programme d'actions pour communiquer sur l'offre de mobilité, développer la pratique du covoiturage, du vélo, de la marche et des transports collectifs et accompagner les habitants dans le changement de leurs habitudes de déplacements.

Plusieurs projets à l'étude dans le cadre de ce Plan de Mobilité Simplifié :

- transport à la demande,
- meilleure articulation avec les transports régionaux

**Schéma directeur des modes doux** : diagnostic sera rendu en juin - photo générale des enjeux en déplacements.

objectif : s'appuyer sur le projet en cours de voie cyclable «entre verre et mer», comme armature des axes de déplacements. (17 km de chemin réhabilité entre Gamaches et Le Tréport)

Figure 44 : Focus sur le plan de mobilité simplifié (sources : PCAET de la Communauté de Communes des Villes Sœurs)

Il est à noter que le Plan de mobilité a déjà été démarré avec l'élaboration du Schéma directeur des modes doux.



## 4.1.7 - Le Projet de Territoire du PETR Pays International Bresle- Yères

Avec le Projet de Territoire, un Plan d'actions a été défini dont on peut citer les actions suivantes :

- Action 3-1 : Renforcer les liaisons existantes, optimiser les transports collectifs en lien avec l'armature urbaine et encourager la revitalisation des gares et des quartiers de gare comme accès aux services :

Contenu :

- Mettre en place de lignes de transport collectif urbain sur l'arc urbain allant de Criel sur Mer à Blangy-sur-Bresle et desservant l'ensemble des communes à caractère urbain et notamment Le Tréport, Eu, Mers les Bains
- Aménager les quartiers de gare pour développer une offre de service

- Action 3-2 : Réaliser des aménagements favorisant l'utilisation des modes doux dans une logique de desserte locale et en faisant le lien entre mobilité quotidienne et mobilité touristique  
Contenu :
  - Inciter les communes à connecter les équipements intercommunaux aux réseaux cyclables existants en aménageant des itinéraires respectant un référentiel précis.
  - Réaliser les aménagements nécessaires afin de garantir une continuité dans les infrastructures dédiées aux cyclistes ainsi que leur homogénéité.
  - Assurer une offre de location de vélo sur l'ensemble du territoire. Le Pays peut encourager les initiatives qu'elles soient associatives ou entrepreneuriales afin de rééquilibrer l'offre de location de vélos sur tout le territoire.
  - La mise à disposition de fiches techniques auprès des communes pour la réalisation des aménagements cyclables
  - La mise en place d'une politique de communication autour des aménagements cyclables et la promotion de l'usage des cycles
  - L'encouragement à la création de système de Pédibus et Vélobus par la facilitation des actions et la mise en place d'un guide autour des Pédibus ou CycloBus.

# 5 - La création de ZFE

## 5.1 - Identification des zones à enjeux

### 5.1.1 - Localisation des établissements rassemblant du public sensible

#### Les établissements scolaires

La quasi-totalité des communes du territoire dispose d'une école élémentaire et/ou d'une école primaire. En ce qui concerne les établissements du second degré, le territoire dispose de 6 collèges et lycées, situés à Mers-les-Bains, Eu et Gamaches, en comptant deux lycées disposant d'une offre en enseignement général, technologique et professionnel, auxquels s'ajoutent des établissements de formation de BTS.

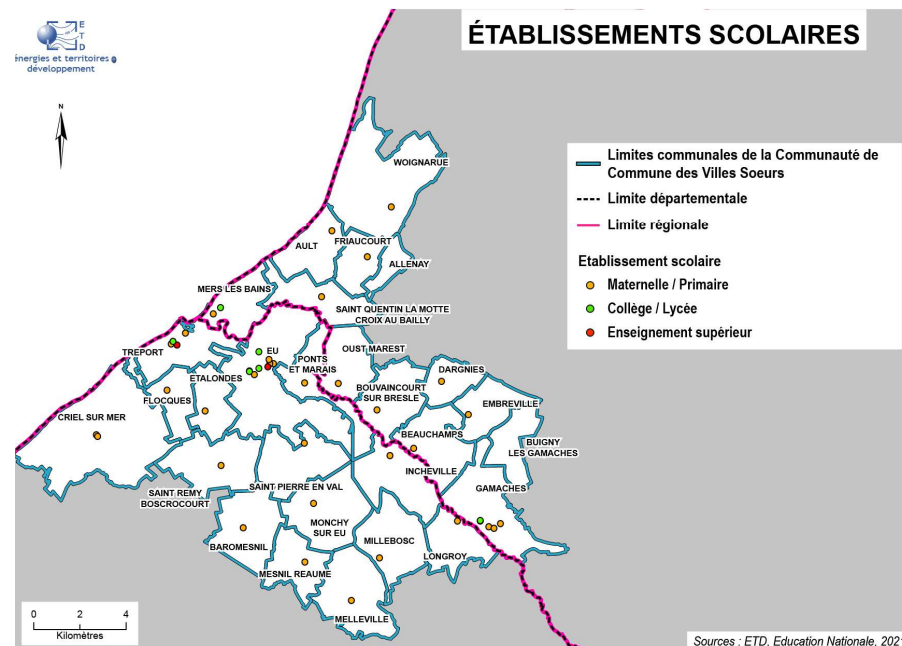


Figure 45 : Carte des établissements scolaires d'enseignement supérieur (Sources : ETD, Education nationale, 2021)

## Les équipements de santé

D'après le diagnostic du PLUi-H de 2018, il est recensé 2 établissements de résidences autonomes à destination des personnes âgées pour une capacité d'accueil de 82 en 2018 et 3 structures EHPAD pour une capacité de 325 places.

Un projet de résidence services seniors est prévue au Tréport (120 logements) porté par Domytis.

En dehors de l'offre de services à domicile (SAVS Côte d'Albâtre géré par CAR ENERGIE), la CCVS ne dispose d'aucun établissement spécifique pour l'hébergement des personnes handicapées.

Offre à destination des personnes âgées sur le territoire de la CCVS en 2018	
Etablissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes	
Description	Les Etablissements d'Hébergement pour Personnes Agées Dépendantes (EHPAD) sont des maisons de retraite médicalisées qui proposent un accueil en chambre. Ils s'adressent aux personnes âgées de plus de 60 ans ayant besoin de soins au quotidien.
Nombre d'établissement	3
Capacité d'accueil	325 places
Taux d'équipement	76 places pour 1 000 habitants de plus de 75 ans
Taux d'équipement en Seine-Maritime	94 places pour 1 000 habitants de plus de 75 ans
Taux d'équipement dans la Somme	96 places pour 1 000 habitants de plus de 75 ans

Source : FINESS au 07.11.2018

**Figure 46 Offres de la structure d'hébergement des personnes âgées dépendantes (Sources : extrait du PLUi-H)**



EHPAD Korian – Les Trois Rives à Gamaches (Korian.fr)



EHPAD Jean Ferrat au Tréport (heureus-en-retraite.com)



EHPAD du Centre hospitalier à Eu (lesmaisonsderetraites.fr)

Offre à destination des personnes âgées sur le territoire de la CCVS en 2018	
Résidences autonomie	
Description	Il s'agit de logements spécialisés pour personnes âgées. Ce sont des structures non médicalisées qui proposent à la fois un espace privé et des espaces de vie collective. Elles sont le plus souvent construites à proximité des commerces et transports et services. Ayant une vocation sociale, le coût de ces logements est modéré.
Nombre d'établissement	2
Capacité d'accueil	82
Taux d'équipement	19 places pour 1 000 habitants de plus de 75 ans
Taux d'équipement en Seine-Maritime	48 places pour 1 000 habitants de plus de 75 ans
Taux d'équipement dans la Somme	6,3 places pour 1 000 habitants de plus de 75 ans

Source : FINESS au 07.11.2018



Résidence Edmond Michelet à Eu



Résidence LF Seminor à Gamaches

PLUiH de la communauté de communes de

**Figure 47 : Offres de la structure d'hébergement des seniors en résidences en autonomie (Sources : extrait du PLUi-H)**

Le territoire de la Communauté de Communes des Villes-Sœurs dispose d'un nombre suffisant d'établissements de service de santé. En comptant les établissements de santé (hôpitaux, médecins, pharmacies, infirmiers...), la densité de service est satisfaisante. Toutefois, la partie plus au sud apparait moins densément équipée.

Il est compté plus de 62 Equivalents Temps Plein de médecins généralistes pour 100 000 habitants sur la moitié des communes du territoire.

La commune d'Eu dispose d'un hôpital avec la présence de médecins spécialistes et un service d'urgence et comptant 233 lits.

Le territoire est également maillé par un réseau de service de proximité (pharmacies, infirmiers).

Les localisations des établissements scolaires et ceux des établissements de santé recensés sont parfois proches de routes départementales. Les établissements scolaires et de santé sont soit trop éloignés les uns des autres pour justifier la mise en place de ZFE-m, soit sont localisés dans des périmètres déjà concernés par des politiques de changement de mobilité (mobilité douce, limitation de vitesse, limitation de la voiture ou fluidification) comme c'est le cas au Tréport par exemple.



Figure 48 : Localisation des services de santé (Maisons de retraite et établissements hospitaliers) (Source : Carte ETD – Atlasanté.fr)

## 5.1.2 - Zones à enjeux déjà identifiées

Les pôles gares du territoire ont déjà été identifiés dans les différents documents de planification comme des zones d'enjeux de la mobilité. Les centres villes du territoire concentrent les enjeux liés au transport avec des densités de flux importantes. Les pôles plus densément peuplés tels que Le Tréport, Eu et Mers-Les-Bains sont des zones à forts enjeux de transport avec des densités d'habitation, de services, d'emplois et des flux de mobilité et de fret importants.

## 5.1.3 - Croisement des émissions de polluants et de la sensibilité des habitants

D'après l'analyse cartographique sur les concentrations de polluants (PM10, pM2,5 et NO2), les émissions de polluants sont relativement faibles et en-dessous des seuils. Aucune population n'est exposée à un dépassement des seuils de pollution.

## 5.2 - Objectifs de la ZFE-m

Une ZFE a pour bénéfices à long termes :

- Amélioration de la qualité de l'air de manière très locale
- Amélioration de la santé des habitants, notamment les populations sensibles et réponse aux enjeux sanitaires du territoire
- Diminution des nuisances sonores
- Amélioration de la qualité de vie
- Encouragement des mobilités alternatives à la voiture, douces, actives et bonnes pour la santé

Rôle d'une ZFE : interdire la circulation des véhicules les plus polluants dans une zone urbaine à forts enjeux sanitaires. Cela concerne en grande majorité les véhicules anciens (poids lourds, bus et autocar, voitures particulières, véhicules utilitaires légers, 2 roues) et surtout ceux roulant au diesel, carburant particulièrement émetteur de particules fines et d'oxydes d'azote.

### 5.2.1 - Evaluation de la qualité Environnementale et sanitaire aux regards des objectifs

Un outil du CITEPA permet de calculer la réduction d'émissions de polluants atmosphériques par le transport routier grâce à la mise en œuvre d'une ZFE-m (à partir de données collectivités si disponibles ou de données nationales)<sup>2</sup>.

Cet outil permet une analyse de la capacité d'une ZFE-m à répondre aux enjeux identifiés :

<sup>2</sup> <https://www.ademe.fr/guide-utilisateur-module-devaluationimpact-emissions-polluantes-scenarios-zones-a-circulation-restreinte-zcr>

- capacité de la ZFE-m à agir sur des enjeux complémentaires à ceux traités par le plan d'actions,
- capacité de la ZFE-m à amplifier les effets du plan d'actions et permettre une atteinte dans de meilleurs délais des objectifs fixés,
- capacité de la ZFE-m à réduire l'exposition des populations les plus sensibles à la pollution de l'air, etc.)

Les simulations ont été calculées en modélisant les caractéristiques du parc de véhicules, en se basant sur les caractéristiques du parc national, sachant que ces caractéristiques sont proportionnellement assez similaires.

**Résultats de la simulation pour une application d'une ZFE 24h/24, 7j/7 :**

- Pour une ZFE-m limitant les véhicules **non classés** (véhicules d'avant 1997) :

Réduction des émissions tous véhicules	
<b>NOx urbain</b>	-1,7%
<b>dont NO2 urbain</b>	-0,7%
<b>PM10 urbain</b>	-1,2%
<b>CO2</b>	-0,4%

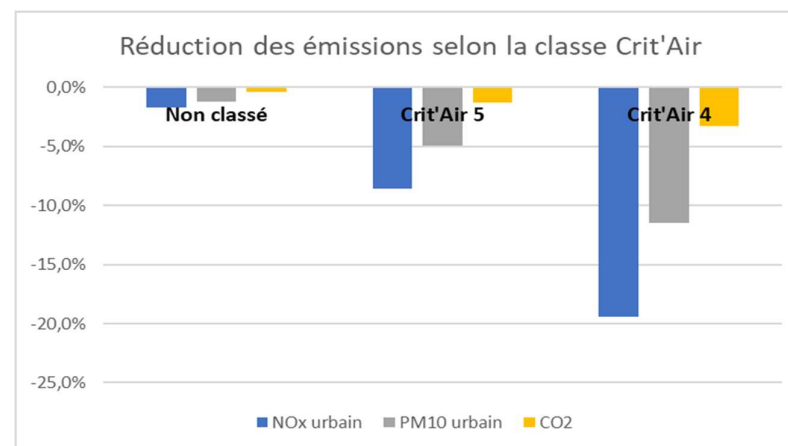
- Pour une ZFE-m limitant les véhicules **non classés et la classe Crit'Air 5** (véhicules diesel d'avant 2001) :

Réduction des émissions tous véhicules	
<b>NOx urbain</b>	-8,6%
<b>dont NO2 urbain</b>	-4,3%
<b>PM10 urbain</b>	-4,9%
<b>CO2</b>	-1,3%

- Pour une ZFE-m limitant les véhicules **non classés et les classes Crit'Air 4 et 5** (véhicules diesel d'avant 2006) :

Réduction des émissions tous véhicules	
<b>NOx urbain</b>	-19,4%
<b>dont NO2 urbain</b>	-11,7%
<b>PM10 urbain</b>	-11,5%
<b>CO2</b>	-3,3%

En comparaison selon les scénarios de limitation des véhicules, les émissions évitées sont données ci-dessous :



**Figure 49 : Résultat de la simulation de ZFE-m limitant les véhicules non classé, Crit'Air 4 et Crit'Air 5**

Selon les scénarios de limitation, les conséquences sont variables. La part des véhicules non classés étant relativement faible, les réductions de polluants ne dépassent pas 2% pour les NOx. L'extension des critères d'exclusion aux véhicules Crit'Air 5 a une conséquence beaucoup plus forte avec un maximum de 8,6% pour les NOx.

Enfin, la limitation de la ZFE-m pour les véhicules non classés et de classes Crit'Air 4 et 5 est nettement plus significative, avec une réduction allant jusqu'à -19,4% pour les NOx. Ce s'explique du fait d'un nombre important de véhicules concernés par ces catégories. Même si les effets sur la réduction d'émissions de polluants pourraient être très positifs, il ne semble pas pertinent d'aller au-delà de la classe Crit'Air 4 car sinon près de 28% des véhicules du territoire y serait interdit.

Même avec une limitation des véhicules non classé et de critère 4 et 5, les effets sur les émissions de polluants peuvent être intéressants.

## 5.2.2 - Périmètre potentiel d'une ZFE

Les premiers retours d'expérience sur les ZFE montrent que cet outil n'est pas adapté aux zones rurales (cf. rapport sénatorial n°604 du 19 mai 2021). Sur la Communauté de Communes des Villes Sœurs, une ZFE pourrait trouver un sens uniquement sur les 3 villes centres du Tréport, d'Eu et Mers-Les-Bains, qui regroupent les caractéristiques suivantes :

- Concentration de population
- Concentration des établissements sensibles : établissements scolaires et de santé.

## 5.2.3 - Les capacités du territoire en termes de report modal

La mise en place d'une ZFE-m aurait pour conséquences quelques changements dans la répartition des parts modales. En effet, une partie des véhicules trop polluants serait remplacée par des véhicules moins polluants mais une autre partie ne serait pas remplacée et deviendrait statique ou éliminés. Dans tous les cas une augmentation de la part des modes doux (piéton, vélos, trottinettes...), des transports en commun et de l'usage des véhicules électriques ou hybrides serait à prévoir.

### Les transports en commun

Les transports en commun étant actuellement sous utilisés par rapport à leur capacité (que ce soit le réseau de bus ou de train), **le réseau est en capacité à absorber un surplus de voyageurs mais son attractivité doit être renforcée.**

## Modes doux

Dans l'état actuel, **le territoire ne dispose pas d'infrastructures pleinement satisfaisantes pour l'usage du vélo** (réseau cyclable, stationnement, infrastructures, accès aux infrastructures) même s'il tend à se développer.

Le réseau cyclable du territoire pourrait répondre aux besoins actuels et futurs de la population si les actions engagées par le schéma directeur mode doux ainsi que par le PCAET étaient mises en place. En partant du principe qu'une future ZFE-m pourrait être instaurée après ou pendant la mise en place des actions en faveur des modes doux, les deux démarches pouvant être complémentaires.

## 5.2.4 - Evolution du parc : report du thermique vers l'électrique/hybride

Les véhicules thermiques les plus polluants (classe Crit'Air 5 et non classés) représentent près de 10% des véhicules particuliers des habitants du territoire de la Communauté de Communes des Villes Sœurs.

Il s'agit principalement de véhicules de plus de 20 ans, qui semblent voués à être renouvelés. En revanche près de 10% des véhicules sont de classe Crit'Air 4 et sont relativement polluants. Ces véhicules représentent une part non négligeable du parc de véhicules particuliers.

Une grande majorité des véhicules concernés serait remplacée par des véhicules essence ou diesel plus récents (Crit'Air 3, 2 ou 1) et seulement une petite partie des véhicules thermiques serait remplacée par des véhicules électriques ou hybrides. Ces véhicules restent encore relativement chers et peu accessibles à l'ensemble de la population. La plupart des véhicules électriques ou hybrides est utilisée par les habitants ayant pour habitude de renouveler régulièrement leur véhicule (renouvellement de moins de 20 ans).



## 5. 3 - Conclusion

Les concentrations de fond en NO<sub>2</sub> et en particules PM10 sont nettement inférieures aux valeurs limites en moyennes annuelles (40 µg/m<sup>3</sup> pour les deux polluants).

**De plus, les émissions liées au transport routier sont en baisse constante sur le territoire depuis 2005 (-47% pour les NOx, - 48% pour les particules PM2,5 et -43% pour les particules PM10).**

Le trafic des axes routiers ne justifie pas la mise en place de ZFE. La complémentarité avec les zones sensibles d'exposition de la population doit être apportées pour pouvoir justifier d'une ZFE, or les établissements scolaires et de santé recensés sont soit dans des périmètres déjà identifiés par les politiques de mobilité douce qui ne sont pas concernés par les ZFE, soit sont dans des zones aux émissions de polluants modérées.

En l'absence d'un réseau cyclable développé, et malgré des transports en commun sous-exploité, une mise en place rapide d'une ZFE risquerait **des difficultés très importantes de mobilité pour une partie des habitants dans l'incapacité financière de renouveler leur véhicule.**

La ZFE-m constitue un mécanisme dissuasif de circulation. Sachant que la dissuasion est le pendant de l'incitation, des actions plutôt incitatives tel que le développement des infrastructures en faveur des modes doux, doivent être mises en place avant la mise en place d'une ZFE-m, pour proposer des alternatives dans les choix de mobilité.

La fragilité économique des populations locale pourrait être accentuée par l'interdiction des véhicules les plus anciens, car en l'absence de solutions alternatives le risque d'isolement et d'enclavement du territoire serait accru.

L'ambition de la collectivité est importante, notamment dans le cadre du PCAET. Avant la mise en place d'une ZFE, il faut **prioriser les actions et projets déjà indiqués dans les différents documents de planification (notamment les actions du PCAET, du Contrat de territoire, du PLUI-H et du SCOT)**, dans l'objectif de diminuer les émissions de polluants du secteur des transports. Cela passe par la création d'un maillage de voies cyclables pour assurer la continuité du réseau cyclable et le développement des transports en commun.

Selon l'évolution des concentrations et des émissions de polluants, la pertinence d'une ZFE pourra être réétudiée dans le cadre du bilan du PCAET à mi-parcours.

**En conclusion :**

- Une ZFE pourrait être définie sur les communes des Villes Sœurs.
- Cependant, les concentrations étant inférieures aux seuils réglementaires, et les émissions de polluants en baisse, cette action n'est pas prioritaire. Sont à privilégier les actions de développement des transports en commun et du vélo.
- Sa pertinence pourra utilement être réévaluée tous les deux ans. La mise en place d'une ZFE deviendra opportune si les objectifs de baisse des émissions, fixés dans le plan air, ne sont pas atteints, ou si les concentrations deviennent supérieures aux seuils réglementaires

# Annexes

## Sources de données

### Echelle Locale

- Plan Local d'Urbanisme Intercommunal – habitat de la CCVS
- PCAET de la CCVS (en cours)
- Schéma directeur des modes doux de la CCVS (en cours)
- Plan de déplacements de la CC Bresle Maritime
- Schéma de Cohérence Territoriale du Pays Interrégional Bresle-Yères
- Projet de territoire du Pays Interrégional Bresle-Yères
- Schéma local des déplacements du Pays Interrégional Bresle-Yères

### Echelle départemental, régionale ou nationale :

- Schéma interdépartemental de covoiturage du département de la Somme
- Sur les transports domicile/travail : INSEE
- Le Point d'Accès National aux données de transport : <https://transport.data.gouv.fr/>
- <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/les-comptes-des-transports-en-2018-56e-rapport-de-la-commission-des-comptes-des-transports-de-la>
- Observatoire de la qualité de l'Air ATMO Hauts-de-France : <https://www.atmo-hdf.fr/>
- Observatoire régional de Normandie
- Plan national de Réduction des Emissions de Polluants Atmosphériques (2016)
- Trafic routier DREAL Hauts-de-France, département de la Somme, département de la Seine-Maritime

Outil CITEPA-ADEME de calcul des émissions de polluants de ZCR  
<https://www.ademe.fr/guide-utilisateur-module-devaluationimpact-emissions-polluantes-scenarios-zones-a-circulation-restreinte-zcr>

- Données du SDES sur le parc de véhicules au 1er janvier 2019 par département et par EPCI selon les vignettes Crit'air ;