

L'offre portuaire gagne-t-elle en compétitivité ?

Q1

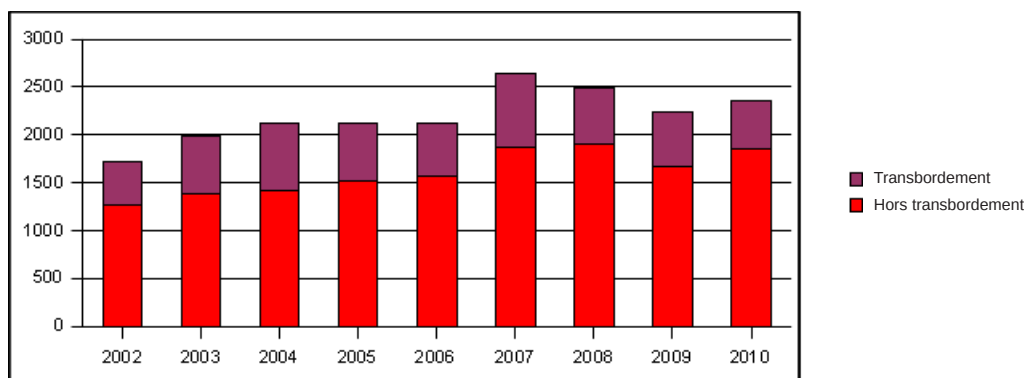
En 2010, le port du Havre conserve sa place sur le range Nord Europe et reste le premier port français pour le trafic de conteneurs.

2010 est pour le port de Rouen une année exceptionnelle pour le commerce de céréales.

Caen-Ouistreham consolide en 2010 sa place de dixième port français avec des trafics tous en hausse.

Le Grand Port Maritime du Havre

Evolution du trafic conteneurs du Grand Port Maritime du Havre (en milliers d'EVP)



Evolution des parts de marché du Grand Port Maritime du Havre au niveau européen (en milliers d'EVP)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Part de marché 2010
LE HAVRE	1 720	1 985	2 131	2 119	2 130	2 638	2 490	2 235	2 358	6,33
ZEEBRUGGE	975	1 013	1 197	1 408	1 654	2 000	2 210	2 328	2 500	6,71
ANVERS	4 777	5 445	6 064	6 482	7 019	8 180	8 660	7 310	8 468	22,73
ROTTERDAM	6 515	7 107	8 291	9 288	9 690	10 800	10 800	9 743	11 146	29,92
BRÈME	2 999	3 191	3 469	3 736	4 450	4 910	5 530	4 564	4 880	13,10
HAMBOURG	5 300	6 138	7 003	8 088	8 862	9 900	9 740	7 010	7 896	21,20
TOTAL	22 287	24 878	28 155	31 120	33 804	38 428	39 430	33 910	37 248	
Part de marché du Havre	7,7%	8,0%	7,6%	6,8%	6,3%	6,9%	6,3%	6,7%	6,33 %	

Evolution des parts de marché du Grand Port Maritime du Havre au niveau national (en milliers d'EVP)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Parts de marché 2010
DUNKERQUE	161	162	200	205	205	197	214	212	200	5
LE HAVRE	1 720	1 985	2 131	2 119	2 130	2 638	2 490	2 240	2 358	60,99
ROUEN	146	126	139	160	165	159	142	122	130	3,36
NANTES/SN	110	119	124	132	130	145	149	146	160	4,14
BORDEAUX	48	46	51	50	55	65	55	80	55	1,42
MARSEILLE	809	833	916	906	941	1 002	851	877	957	24,75
TOTAL	2 994	3 272	3 562	3 571	3 626	4 207	3 901	3 677	3 866	
Part de marché du Havre	57,5%	60,7%	59,8%	59,3%	58,7%	62,7%	63,8%	60,70%	60,99 %	

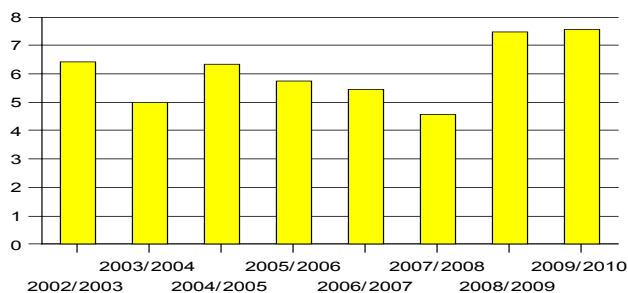
Pour la 3^{ème} année consécutive, le Grand Port Maritime du Havre n'a pas profité des effets de la reprise économique comme ses concurrents du range nord-européen.

Il a été particulièrement touché par les mouvements sociaux liés à la mise en oeuvre de la réforme portuaire. A cela s'ajoute une baisse des importations de pétrole brut.

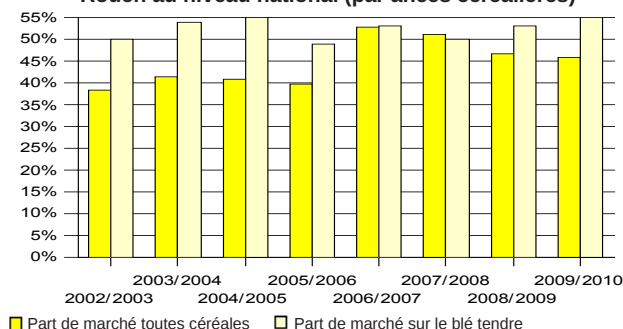
Vis à vis des ports européens de la rangée Le Havre-Hambourg, la part de marché du port du Havre a sensiblement diminué au cours des années ayant précédé l'ouverture de Port 2000, du fait notamment de la quasi-saturation des équipements. Premier port français de conteneurs, le port du Havre s'est attaché au cours des dernières années à conforter sa place de leader au sein des ports français. Sa part est passée de 57,5% en 2002 à près de 63% en 2007, mais l'érosion du trafic enregistrée en 2008 et 2010 a eu pour effet, du fait notamment de la réduction de près de 40% des transbordements qui se trouvent être le trafic le plus affecté par la crise, de ramener cette part de marché à 61%.

Le Grand Port Maritime de Rouen

Céréales exportées au Grand Port Maritime de Rouen par années céréalières (en million de tonnes)



Evolution des parts de marché du Grand Port Maritime de Rouen au niveau national (par années céréalières)



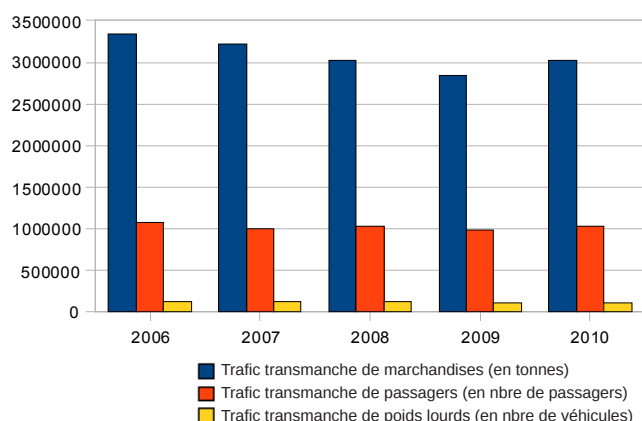
Après de bonnes années 2008 (6,3 Mt) et 2009 (6,9 Mt), le Port de Rouen retrouve et dépasse en 2010, avec 9 Mt de céréales (soit + 31% par rapport à 2009), ses niveaux exceptionnels des années 1993 (8,9 Mt), 1999 (8,8 Mt), 1990 et 1985 (8,7 Mt). Une conjonction d'éléments favorables, outre l'efficacité des professionnels de la filière, explique ce résultat confortant Rouen dans son rang de 1^{er} port européen d'exportation de céréales (blé et orge). Le 2^{ème} semestre de la campagne 2009-2010 a été de haut niveau (la qualité était au rendez-vous et les prix très compétitifs eu égard à la faiblesse de l'euro par rapport au dollar).

Les principales destinations 2010 du blé ont été l'Algérie (3,5 Mt), le Maroc (1,7 Mt), l'Égypte (300 000 t, qui accepte à nouveau les doubles chargements), la Libye (300 000 t qui doit fournir ses moulins et n'a pas pu acheter à la Russie ou l'Ukraine), la Mauritanie (300 000 t), Cuba et la Tunisie (habituel client de l'Ukraine), mais aussi l'Afrique de l'Ouest en blé : notamment 200 000 t sur le Cameroun.

L'orge, stable par rapport à 2009, a constitué près de 10% des volumes céréaliers exportés, avec des tonnages non négligeables de vrac directement chargés à Rouen : 200 000 t d'orge fourragère pour l'Arabie Saoudite, 100 000 t d'orge de brasserie pour la Chine, etc...

Le port de Caen-Ouistreham

Evolution annuelle du trafic du port de Caen-Ouistreham sur le transmanche



Port décentralisé en 2007, le Port de Caen-Ouistreham est aujourd'hui la propriété du Syndicat Mixte Régional des Ports de Caen-Ouistreham et Cherbourg, en lieu et place de l'État. Sa gestion est concédée depuis de nombreuses années à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen qui assure l'entretien et l'exploitation de l'outillage et du foncier concédé ainsi qu'un rôle commercial et le service remorquage.

Situé en Basse-Normandie, le port de Caen-Ouistreham est le 10^{ème} port français grâce à un trafic annuel proche de 4 millions de tonnes et un million de passagers.

Bénéficiant d'un large hinterland (notamment la région parisienne), le port de Caen-Ouistreham se distingue par sa polyvalence et son savoir-faire : terminal ferries et lignes régulières à l'aval des écluses ; trafics vracs et conventionnels à l'amont.

En 2010, le Port de Caen-Ouistreham a connu une hausse de 6,37 % sur le total du fret, de 1,43 % sur les voitures, 4% sur les passagers et de 7,20 % sur les camions. Le port retrouve ainsi ses bons niveaux de 2006/2007 et consolide ainsi sa 10^{ème} place au classement des ports français.

Ces résultats sont le fait d'une bonne tenue transmanche, renforcés au printemps par les reports de passagers lors de la période d'éruption du volcan islandais Eyjafjöll.

Les emplois directs portuaires sur la zone d'emploi du port de Caen-Ouistreham

Les 570 emplois directs portuaires existants en 2010 sur le port de Caen-Ouistreham se décomposent de la manière suivante :

- 80 emplois directs commerce conventionnel (dont 36 emplois services aux marchandises ; 20 emplois services aux navires et 24 emplois brouettage camions) ;
- 490 emplois directs transmanche (dont 470 emplois compagnies maritimes et 20 emplois services aux navires, manutention, gare maritime).

Sources: GPM du Havre ; GPM de Rouen ; Port de Caen-Ouistreham ; DREAL HN et BN

« DTA Estuaire Seine »

Dispositif de suivi – évaluation - Actualisation 2010

DREAL Haute-Normandie

La desserte portuaire s'améliore-t-elle et s'équilibre-t-elle au profit du ferroviaire et du fluvial ?

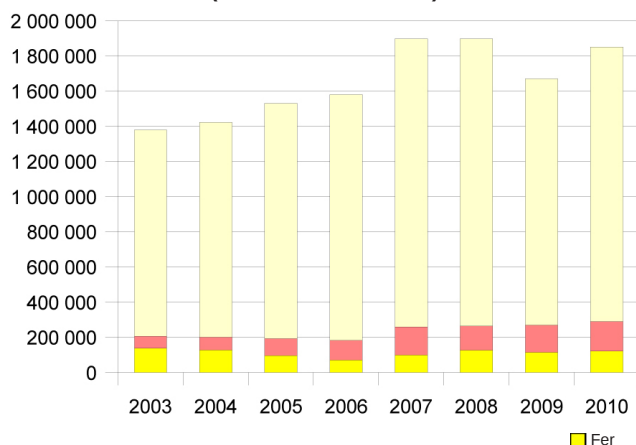
Q2

Le léger recul de la part du mode routier constaté en 2009 ne s'est confirmé dans aucun des trois ports normands en 2010. L'achèvement fin 2010 de l'aménagement de la desserte ferroviaire de Port 2000 ainsi que d'importants travaux d'amélioration et de modernisation du réseau ferré portuaire du Havre laissent espérer une amélioration de cette situation dans les années à venir.

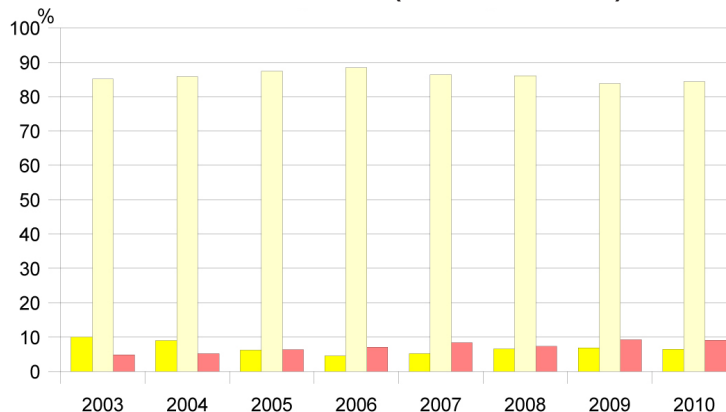
Des projets concernant la voie d'eau sont à l'étude.

Le Grand Port Maritime du Havre

Evolution des différents modes de transport en EVP (hors transbordement)



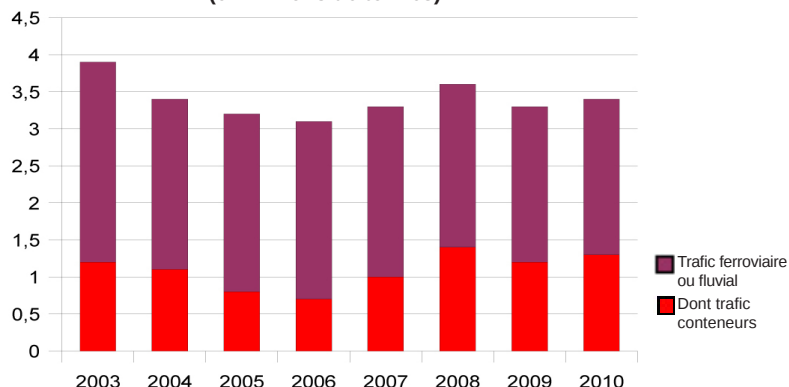
Evolution des parts respectives des différents modes de transport dans le trafic conteneurs (hors transbordement)



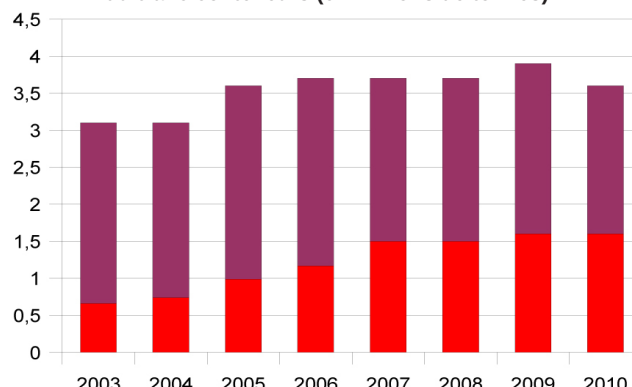
En 2010, le Grand Port Maritime du Havre a accueilli 5 848 escales de navires et a traité un trafic de 70 millions de tonnes de marchandises marquant un repli de - 4,8 % par rapport à l'année précédente. L'activité conteneurisée a augmenté de 3,8 % à 23,50 millions de tonnes. Le trafic conteneurisé représente 33 % des trafics traités par le port, soit 2,3 millions de conteneurs équivalent vingt pieds (EVP).

Toutes natures de marchandises confondues, la desserte terrestre du port est assurée à 72% par la route, 15% par le fleuve et 14% par le rail. S'agissant du trafic spécifique de conteneurs, sur les 2 358 077 EVP, 1 850 053 EVP sont acheminés par voie terrestre selon la répartition suivante : route (84,4%), voie d'eau (9,1%) et rail (6,5%). La part du feeding (trafic correspondant aux transbordements à quai de navires à navires sans induction de trafic terrestre), qui a atteint un pic en 2007 en représentant 38,6% du trafic total de conteneurs à quai, s'est effondrée sous l'effet de la crise internationale de 2007/2008. Le feeding n'atteint en 2010 que 21,50 % des conteneurs manutentionnés à quai.

Evolution du trafic ferroviaire dont part du trafic conteneurs (en millions de tonnes)



Evolution du trafic fluvial chargés-déchargés dont part du trafic conteneurs (en millions de tonnes)



Le trafic ferroviaire de conteneurs au port du Havre (120 KEVP pour 1,31Mt) a faiblement progressé en 2010. La part relative du rail au port du Havre a regressé (6,5 %) sur le pré et post acheminement de conteneurs en 2010 (au lieu des 6,9 % en 2009). Elle reste toujours en deçà de celle constatée dans les autres ports européens et très éloignée des perspectives de trafic qui avaient été prodiguées pour l'horizon 2010.

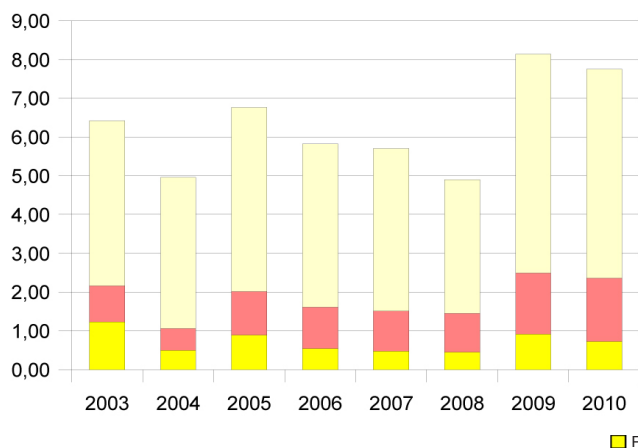
Le trafic fluvial (toutes natures de marchandises confondues) a regressé en 2010 en perdant 0,3 Mt.

Le trafic fluvial de conteneurs a néanmoins progressé en valeur absolue en s'établissant à près de 168 000 EVP en fin d'année 2010, soit un gain de 13 000 EVP fluviaux (+ 8,4 %).

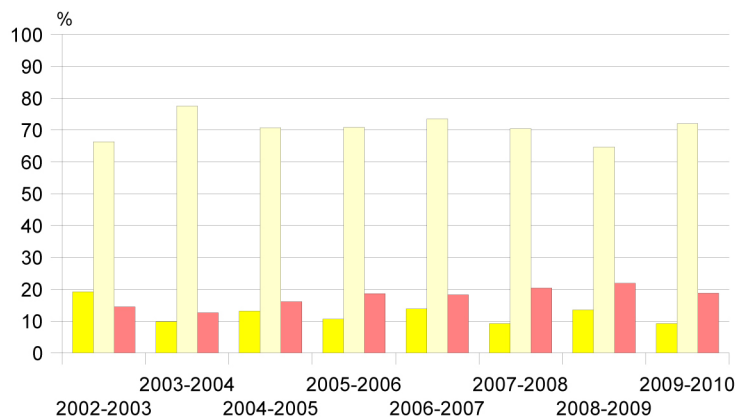
Une progression plus forte du trafic total conteneurisé (+ 11,4 %) masque cependant cette progression fluviale dont le trafic perd 0,2 % de part de marché.

Le Grand Port Maritime de Rouen

Evolution des différents modes de transport
(en millions de tonnes)



Evolution des parts respectives des différents modes de transport dans
le trafic de céréales exportées (par années céréalières)



En 2010, le Grand Port Maritime de Rouen a accueilli 3 411 escales de navires et a traité un trafic de 26,70 millions de tonnes de marchandises. Il traite essentiellement des vrac liquides (12,5 Mt), solides (12,50 Mt dont 9,05 Mt de céréales).

Il est particulièrement bien positionné en parts de marché sur un certain nombre de filières spécialisées :

- 1^{er} port européen pour l'exportation de céréales ;
- 1^{er} port français pour l'agro-alimentaire et le groupage Nord-Sud ;
- 1^{er} port français pour la farine, le sucre, le malt, le cacao et les engrais ;
- 2^{ème} port français pour les produits pétroliers raffinés, les produits papetiers et le bois ;
- 5^{ème} port français en tonnage...

L'année 2010 s'est révélée pour le port de Rouen comme l'année de tous les records. Le Grand Port Maritime de Rouen a réalisé un tonnage en hausse de 14,50 % par rapport à l'année 2009, et affiche ainsi le taux de croissance annuelle le plus élevé parmi les 7 Grands Ports Maritimes.

Le bon résultat de Rouen est dû à ses 2 principaux trafics : les produits pétroliers et les céréales.

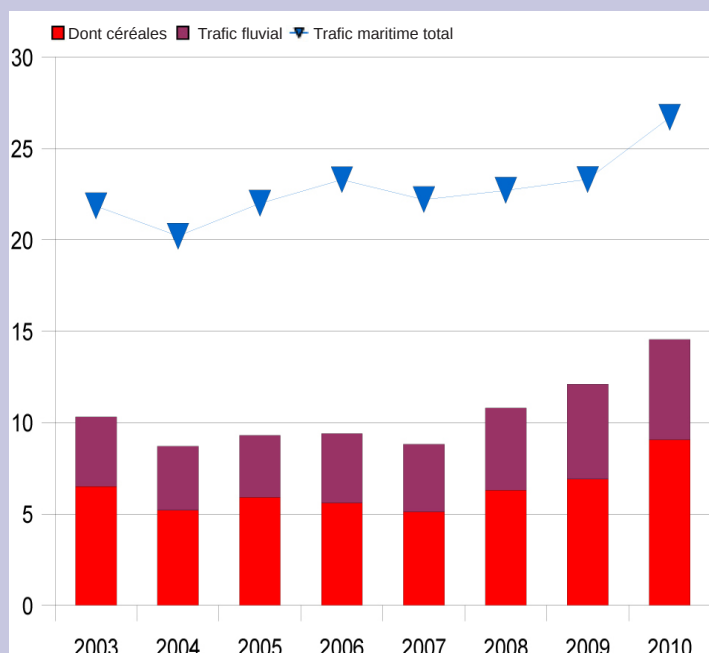
Plusieurs facteurs lui ont été favorables : une bonne récolte en quantité et en qualité, la compétitivité de la filière rouennaise, la bonne parité euro/dollar et l'arrêt des exportations russes.

Les conteneurs connaissent aussi une hausse de 6% en tonnage (1,1 Mt) et en EVP (129 500).

En 2010, la répartition modale des pré et post acheminements de marchandises au GPMR n'a pas confirmé pour le rail la légère reprise constatée en 2009.

Seule la voie d'eau poursuit son développement en gagnant deux points de part de marché.

Evolution du trafic fluvial chargé-déchargés dont part du trafic
conteneurs (en millions de tonnes)



Logiseine, MSC, Marfret, RSC (groupe CMA CGM), Scat opèrent aux terminaux du Port de Rouen. Les trafics sont majoritairement de vrac : céréales (avec Soufflet en leader), farines, malt, produits pétroliers, granulats, laitier et depuis mai 2010 pâte à papier arrivant de Vlissingen/Flessingue par canaux.

Le trafic fluvial (nouvelles données GPMR portant sur les vrac, les conteneurs et les caissons de déchets) totalise 5,5 Mt durant l'année 2010.

Sur les conteneurs, 65 800 EVP sont comptabilisés par le Port en 2010 contre 66 600 en 2009. Ce retrait léger (-1,2%) est dû aux différents mouvements sociaux de 2010 car, en nombre d'EVP fluviaux les cinq premiers mois de l'année ont été positifs par rapport à ceux de 2009, dont le mois de mai à + 25%, voire supérieur à 2008, année de très fort développement du fluvial.

Le retrait en trafic conteneurs est survenu à partir de juin avec une remontée de près de 20% en novembre. Néanmoins, la part d'EVP facturés (ni vides, ni liés au trafic maritime) est demeurée d'un bon niveau, à près de 70%.

Le port de Caen-Ouistreham

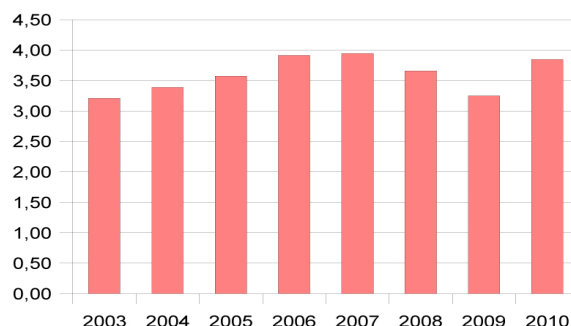
Evolution en pourcentage de l'utilisation du mode routier pour l'ensemble des trafics du port de Caen

	2003-2004	2004-2005	2005-2006	2006-2007	2007-2008	2008-2009	2009-2010
Évolution de l'utilisation du mode routier	+ 5,47 %	+ 5,46 %	+ 9,57 %	+ 0,82 %	- 7,30 %	- 11,12 %	+ 18,37 %

Ce tableau ne concerne que le mode routier (% très lié à l'activité générale du port) et démontre la sensibilité à la conjoncture économique générale.

Les statistiques montrent les signes d'une reprise du transport de marchandises sur le port de Caen.

Evolution du mode routier (en millions de tonnes)



État d'avancement des infrastructures liées à la desserte des ports

Mode ferroviaire

Aménagements des dessertes terminales des ports

La réalisation du programme d'aménagement de la desserte ferroviaire de Port 2000 au Havre, défini en 1999 a été conduite à son terme avec la mise en service de l'ouvrage de raccordement direct de la Brèque le 15/12/2010, qui permet d'éviter le passage des trains à travers le site du triage de Soquence. D'un coût de 92 M€, il a été financé au titre du CPER 2000-2006. Il comprend deux tranches :

- la tranche 1 (aménagement de l'itinéraire Pont VI-Pont Rouge et création d'installations de réception des trains sur le faisceau de la plaine alluviale) est en service depuis le 15/12/2008 ;
- la tranche 2 (création du shunt ferroviaire de la Brèque).

Renforcement de la capacité et des performances des liaisons entre Paris et les deux régions normandes

L'objectif est d'améliorer immédiatement les capacités, sans avoir à réaliser de travaux trop lourds, dans l'attente de la future liaison Paris-Normandie en cours d'étude à RFF. Si à la base la volonté est d'améliorer le trafic voyageurs, le trafic fret bénéficiera de ces investissements.

Plusieurs aménagements sont ainsi prévus :

- redécoupage du bloc en traversée de Rouen (mise en service prévue 2014) ;
- aiguille de Vernon (travaux en cours, mise en service prévue en 2012) ;
- gare de Mantes : travaux prévus (études en cours) sur plan de voies ;
- aménagement d'un terminus péri-urbain à Yvetôt afin de dégager les voies principales de circulation (mise en service prévue juin 2014).

Mode fluvial

Réalisation, dans le cadre du projet de port 2000, du terminal fluvial et de l'écluse entre la darse de l'Océan et le bassin de port 2000

Les études de faisabilité socio-économique de l'écluse fluviale de Port 2000, financées par le CPER 2007-2013, ont été réalisées. Cette écluse, reliant la darse de Port 2000 au réseau de canaux desservant le port du Havre, a vocation à constituer une alternative de desserte terrestre pour le trafic conteneurisé. Toutefois, les études mettent en évidence une très faible induction du trafic lié au projet, moins de 100 000 EVP. Les études socio-économiques ont montré que les besoins de l'écluse n'était avéré qu'à l'horizon 2019, après la montée en puissance du chantier multimodal.

Un projet de chantier multimodal (fluvial, ferroviaire et routier), implanté au bord du grand canal, au pied du pont de Normandie, a été défini par le GPMH. Il permettrait d'évacuer ou d'acheminer, via des navettes ferroviaires dédiées, les conteneurs depuis/vers les terminaux de port 2000. D'un coût de 140 M€, son financement sera assuré par le CPER 2007-2013 et le plan de relance portuaire.

L'enquête publique est prévue à l'automne 2011. Sa réalisation, sous la maîtrise d'ouvrage d'un groupement rassemblant PROJENOR (chef de file, filiale du Crédit Agricole) et les opérateurs intéressés (Naviland Cargo, Novatrans, CMA-CGM, Logiseine, RSC...), devrait intervenir à partir de 2012. La mise en service d'une 1^{ère} tranche, d'une capacité de 200 000 UTI soit 300 000 EVP, est attendue fin 2013 voire début 2014 en fonction des délais d'obtention des différentes autorisations administratives.

Prolongement du Grand canal du Havre jusqu'au canal de Tancarville

Saisie en novembre 2008, la commission nationale du débat public (CNDP) a prescrit le 3 décembre la tenue d'un débat public. Celui-ci s'est tenu de septembre 2009 à février 2010 et a donné lieu à 14 réunions publiques. L'élaboration du projet se poursuit par un programme d'études d'approfondissement proposé à la mi-2010 par le maître d'ouvrage sous l'appellation Emerhode. Les études réalisées en 2011 portent sur deux options retenues suite au débat (A : tracé longeant la réserve ; B : extension de la ZIP sur le Marais de Cressenval). Le Conseil de surveillance du Grand Port Maritime du Havre décidera du projet retenu en mars 2012.

Le lancement des travaux est prévu pour 2014.

Équipements portuaires

Réalisation des chantiers de transport combiné prévus à l'arrière des quais de Port 2000

Ce projet a considérablement évolué, d'une part à cause du projet de terminal trimodal au pied du pont de Normandie et, d'autre part, avec le transfert fin 2008 au Grand Port Maritime du Havre du réseau ferré portuaire. D'important travaux d'amélioration et de modernisation du réseau ferré portuaire du Havre sont prévus au CPER 2007-2013 à hauteur de 20 millions €. Les études (diagnostic et définition du programme d'action) sont en cours. Il en est attendu une capacité accrue et une information fiable et en temps réel favorisant l'implantation de nouveaux opérateurs ferroviaires. Dans un contexte de transfert des voies des quais à l'autorité portuaire, les priorités portent sur la modernisation et sécurisation du réseau ferré portuaire local pour tenir compte notamment de son transfert au Grand Port Maritime du Havre (200 km) en application de l'ordonnance du 2 août 2005. Une enveloppe de 20 M€ est réservée en faveur de cette opération sur le CPER 2007-2013. Un diagnostic du réseau transféré et un schéma directeur d'évolution ont été établis par le GPMH. Par ailleurs, conformément aux possibilités ouvertes par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009, dite loi ARAF, un OFP (opérateur ferroviaire de proximité) a été mis en place le 1^{er} mai 2011 sous la maîtrise de NRS (Naviland Rail Service, filiale du groupe SNCF-Géodis) en reprenant les ¾ des 200 personnes qui opéraient sous statut cheminots les dessertes terminales de collecte et de livraisons de wagons à travers la ZIP du Havre et sur la zone de Gravenchon. L'objectif est d'améliorer la compétitivité du dernier maillon de la desserte ferroviaire en développant notamment la mutualisation des dessertes terminales, tant des trafics portuaires que des trafics d'origine industrielle.

Sources : GPM du Havre ; GPM de Rouen ; Port de Caen-Ouistreham ; DREAL HN et BN

« DTA Estuaire Seine »

Dispositif de suivi – évaluation - Actualisation 2010

DREAL Haute-Normandie



Constate-t-on un équilibre entre aménagement portuaire et préservation de l'environnement dans les estuaires ?

Q3

Les surfaces occupées dans les espaces réservés au développement et aux activités portuaires évoluent peu. En matière de pêche et bien qu'il existe des disparités locales, l'activité recule globalement en Haute-Normandie mais augmente en Basse-Normandie.

La caractérisation et la cartographie des zones humides, en cours dans les deux régions, facilitera la concrétisation des engagements nationaux pris pour leur protection. Pour la première fois depuis cinq ans, on constate une augmentation de la surface toujours en herbe sur la zone concernée par la DTA.

Évolution des surfaces viabilisées et occupées au sein des « zones rouges »

	Surface de la zone en ha	Surface occupée en ha	Surface disponible en ha
TOTAUX sans la zone N°7	2344,5	330	2014,5

La zone rouge n°7 n'est pas prise en compte dans les totaux car cette zone initialement proposée lors de l'élaboration de la DTA n'a pas été retenue par le juge administratif.

Zones rouges : espaces de développement économique - grands espaces réservés à l'accueil d'activités.

En 2010, la consommation d'espace au sein des « zones rouges » demeure la même que l'an passé (14,08 %).

[d'après Bd Ortho : 2010 – Prises de vues aériennes : 2009]

Évolution des surfaces viabilisées et occupées au sein des « zones saumon »

Zones saumon situées dans l'estuaire de la Seine

ID zone	Surface de la zone en ha	Surface occupée en ha	Surface disponible en ha
1	169	50	119,00
2	115	26	89,00
3	5	2	3,00
4	15	3	12,00
5	88	6	82,00
6	6	6	0,00
7	1 050	1 050	0,00
TOTAUX	1 448	1 143	305,00

Zones saumon situées à proximité de Caen

ID zone	Surface de la zone en ha	Surface occupée en ha	Surface disponible en ha
1	13	0,5	12,50
2	37	8	29,00
3	34	0	34,00
4	18	0	18,00
5	20	8	12,00
TOTAUX	122	16,5	105,50

Zones saumon dans l'estuaire de la Seine : espaces de développement économique – activités portuaires et paraportuaires.

Zones saumon dans la basse vallée de l'Orne : espaces à réserver pour le développement portuaire et paraportuaire.

En 2010, la consommation d'espace au sein des « zones saumon » est de 78,94 % pour les zones situées dans l'estuaire de la Seine et de 13,52 % pour les zones situées à proximité de Caen.

[d'après Bd Ortho : 2010 – Prises de vues aériennes : 2009]

Évolution des captures

Ventes de produits de la pêche fraîche dans les halles à marée (en tonnes)

Halles à marées	Espèces	2008	2009	2010
Dieppe				
	Coquille saint-jacques	1 248	991	1 212
	Bar	25	59	72
	Sole	36	36	115
Fécamp				
	Coquille saint-jacques	738	436	62
	Bar	8	19	nc
	Sole	227	220	41
Grandcamp				
	Coquille saint-jacques	952	862	1 079
	Bar	67	74	48
	Sole	51	33	42
Port en Bessin				
	Coquille saint-jacques	1 368	822	1 183
	Bar	204	174	112
	Sole	86	71	104

Données obtenues à partir du Réseau Inter Criées (RIC) géré par FranceAgriMer pour le compte du Ministère de l'agriculture et de la pêche.

Répartition annuelle des quantités de pêches fraîches vendues par régions (en tonnes)

Régions	2008	2009	2010
Haute-Normandie	3 756	3 698	3 172
Basse-Normandie	25 124	21 317	25 068

En 2010, la baisse des ventes globales de pêches fraîches se poursuit pour la Haute-Normandie tandis que pour la Basse-Normandie les ventes sont en augmentation (+ 18 %). Les quantités de pêches fraîches vendues en Basse-Normandie sont nettement supérieures à celles vendues en Haute-Normandie.

En ce qui concerne les ventes de produits de la pêche fraîche dans les halles à marée, on note une reprise des ventes de coquilles saint-jacques pour l'ensemble des halles, sauf pour Fécamp où les ventes connaissent un fort repli (- 86 %). Les ventes de coquilles saint-jacques demeurent plus importantes en Basse qu'en Haute-Normandie. En 2010, les ventes de bars sont en net recul dans les halles bas-normandes (environ - 35 %), tandis que les ventes de soles sont multipliées par trois à Dieppe et connaissent une forte diminution à Fécamp (- 81 %).

Évolution des zones humides dans les espaces naturels majeurs

Occupation du sol en % de la surface totale sur la zone DTA



La surface toujours en herbe regroupe les prairies permanentes à usage agricole ou non (particuliers). Les « autres surfaces végétales » correspondent aux cultures permanentes, friches, bords de routes et aux jardins publics, particuliers, d'entreprises.

Entre 2006 et 2009, on note sur le périmètre de la DTA, un net recul du pourcentage de couverture en Surfaces Toujours en Herbe (STH) et une légère diminution des « autres surfaces végétales ». En 2010, les STH sont en légère augmentation tandis que les « autres surfaces végétales » demeurent stables.

D'une façon générale, le pourcentage de couverture en surfaces toujours en herbe et en « autres surfaces végétales » est plus élevé sur le territoire de la DTA que sur l'ensemble des trois départements.

En raison de leur richesse biologique et des fonctions naturelles qu'elles remplissent, les zones humides ont un rôle fondamental. Le développement et la reproduction d'un grand nombre d'espèces animales et végétales y sont inféodés. Elles contribuent à la qualité de la ressource en eau et à la prévention des risques naturels. Elles sont également le support de nombreuses activités économiques et de loisirs (élevage, tourisme, pêche...).

Et pourtant, victimes de la concurrence des autres modes d'occupation ou d'exploitation du sol, hectare après hectare, l'assèchement des zones humides se poursuit partout en France.

La préservation des zones humides est reconnue d'intérêt général depuis la loi Développement des Territoires Ruraux de 2005. En février 2010, le gouvernement adoptait le deuxième « Plan national d'action pour les zones humides ». Ce texte marque la volonté d'agir en diversifiant les axes d'intervention : promouvoir une agriculture respectueuse des zones humides, valoriser le rôle des zones humides en milieu urbanisé, renforcer la cohérence des actions publiques, développer la maîtrise d'ouvrage, améliorer la connaissance, former et sensibiliser, valoriser les zones humides françaises à l'étranger. En ce sens, il poursuit les actions du premier plan national initiées dès 1995 et intègre les engagements pris par la France dans le cadre du Grenelle environnement. Il vise en particulier la concrétisation d'ici 2015 de l'objectif de protection par maîtrise foncière publique de 20 000 hectares de zones humides.

Pour faciliter l'application de ces dispositions, il convient, d'une part, de mieux définir la zone humide et, d'autre part, d'en dresser une cartographie. L'article L.211-1 du Code de l'environnement définit ainsi la zone humide : « les terrains exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire ; la végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année ».

En Basse-Normandie

Pour aider à la mise en œuvre des différents outils en place (planification, défiscalisation, police de l'eau, etc.), la DREAL de Basse-Normandie a engagé depuis 2004 avec la collaboration de multiples partenaires (Parcs naturels régionaux, ONEMA, SAGES, DDTM Manche...), une cartographie régionale des territoires humides.

Elle repose sur l'exploitation de la BdOrtho d'IGN (image aérienne en vraies couleurs, verticale, redressée et géoréférencée) et d'autres référentiels numériques disponibles (Scan25 d'IGN, géologie, relief...). Ce travail a permis d'identifier une grande majorité des milieux humides. Il ne peut avoir valeur réglementaire mais constitue un outil de connaissance et d'alerte opérationnel pour la préservation des milieux et l'application de la police de l'eau. Il est complété par une cartographie des « corridors humides » (espaces potentiellement humides) délimités à partir de la modélisation de la piézométrie en période de hautes eaux. Ces données sont accessibles sur le site internet de la DREAL Basse-Normandie (<http://carmen.application.developpement-durable.gouv.fr/8/zh.map>).

En Haute-Normandie

La cartographie des zones humides, selon les critères du Code de l'environnement (botaniques et pédologiques), est en cours de réalisation sur l'ensemble du territoire de la région Haute-Normandie. Pour le secteur de la DTA, elle sera validée au cours du dernier trimestre 2011 et sera accessible sur le site internet de la DREAL Haute-Normandie début 2012.

Sources : DREAL HN et BN ; FranceAgrimer ; DRAAF

« DTA Estuaire Seine »

Dispositif de suivi - évaluation - Actualisation 2010

DREAL Haute-Normandie

Quels sont les impacts économiques, sociaux, environnementaux du développement des activités logistiques sur le territoire de la DTA ?

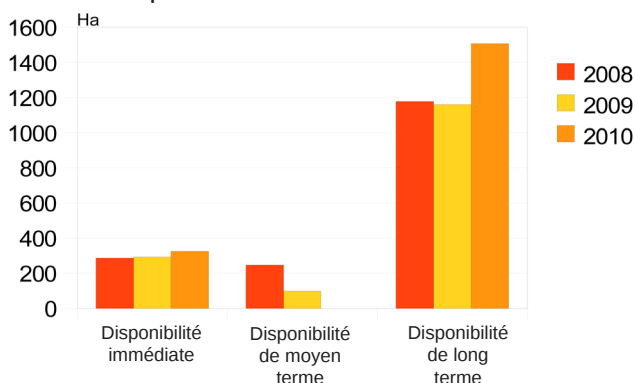
Q4

L'offre foncière immédiatement disponible pour accueillir des activités logistiques reste stable. Pour le long terme, l'offre se concentre avec plus de surface disponible sur un nombre moins important de sites. Sur les sept zones logistiques identifiées dans la DTA, quatre ont donné lieu à des études mais aucune à ce jour n'a fait l'objet d'un début d'aménagement.

L'offre foncière susceptible d'accueillir des activités logistiques

Source lettre de l'Observatoire de Capacité d'Accueil (OCA)

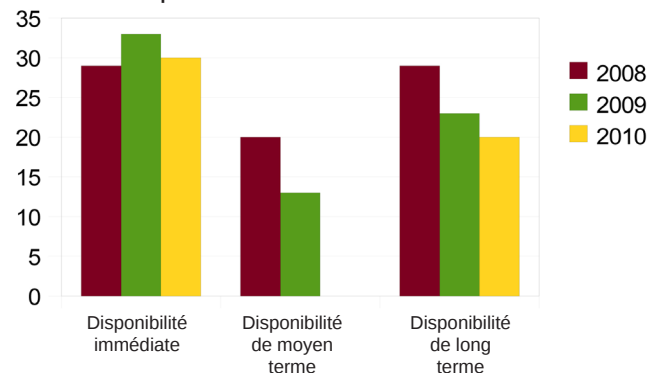
Évolution de la disponibilité foncière en Haute-Normandie en nombre d'hectares



Pour l'année 2010, on recense 325 ha de foncier logistique immédiatement disponible, soit une augmentation de près de 11 % par rapport à 2009. Toutefois, la disponibilité immédiate demeure nettement en-dessous de celle enregistrée en 2007 (405,5 ha), soit une baisse d'environ 20 %.

Au niveau de la qualification des sites, on comptabilise 7 zones « logistiques portuaires » et 23 zones logistiques « mixtes ».

Évolution de la disponibilité foncière en Haute-Normandie en nombre de sites



Le nombre de sites, pour la région Haute-Normandie, demeure à peu près constant : 30 en 2010 contre 33 en 2009. La surface disponible moyenne est d'environ 10 ha.

Au niveau de la disponibilité de long terme, la disponibilité foncière en nombre de sites demeure en constante diminution depuis 2008.

Cependant, l'offre foncière nouvelle mobilisable est en nette augmentation en 2010, soit 1 508 ha au lieu de 1 160 ha en 2009.

NB : Ces calculs ne prennent pas en compte les capacités de reconversion des zones d'activités ou industrielles.

Prise en compte de l'environnement dans l'aménagement des zones

L'ensemble des sites stratégiques repérés et identifiés dans la DTA pour accueillir des activités logistiques se trouve en dehors des périmètres de protections réglementaires ou conventionnelles (voir la carte « Zones d'activités logistiques de la DTA et enjeux environnementaux »).

L'aménagement des 7 sites stratégiques identifiés dans la DTA

La Directive Territoriale d'Aménagement de l'estuaire de la Seine a défini 7 « sites stratégiques d'activités fortes consommatrices d'espace (logistique, industrie) » repérés par un losange rouge sur la carte des orientations générales d'aménagement.

L'objectif était de réserver des sites offrant des dimensions suffisantes pour permettre le développement des activités logistiques liées à Port 2000 et pallier l'insuffisance des surfaces disponibles adaptées sur l'estuaire aval de la Seine, afin de :

- conserver les parts de marché des ports normands en terme de logistique internationale ;
- accueillir la logistique industrielle ainsi que la logistique de distribution interrégionale ;
- favoriser le report modal de la route vers le mode ferroviaire en proposant des sites disposant d'une possibilité de desserte ferrée.

Au début des années 2000, la question de la desserte fluviale ne se posait pas avec la même actualité dans le périmètre de la DTA, limité à l'aval de l'agglomération rouennaise, et où aucun site potentiel n'était envisageable sur la Seine, hormis celui de Port-Jérôme en site potentiel quadri-modal. Depuis, l'avancement des études sur ces sept sites est lent. Par ailleurs, la CREA mène des études pré-opérationnelles sur le secteur Seine-sud à l'est de Rouen dans le cadre de reconversion de friches industrielles.

Les sites stratégiques repérés et identifiés dans la DTA sont les suivants :

- au sud-est de l'agglomération de Caen sur l'A13 ou sur la périphérie : site de Cagny (90 ha)

Le SCOT de Caen-Métropole propose dans son document d'orientation générale, la création d'une zone logistique d'un minimum de 50 ha, compatible avec la DTA (proximité du réseau ferroviaire et autoroutier) entre Cormelles-le-Royal et Grentheville. Cet espace est susceptible de répondre aux ambitions et besoins du territoire, sans exclure des synergies avec d'autres projets d'aménagement.

Pour le SCOT de Caen-Métropole la réalisation de l'A88 et du contournement autoroutier Sud de Caen prévus par la DTA (p 84-85) participera à la mise en œuvre de ce site logistique.

- entre Beuzeville et Pont-Audemer afin de tirer parti du nœud autoroutier entre l'A29 sud et l'A13 et de la proximité de la voie ferrée desservant Honfleur : site de Beuzeville le Torpt (100 ha)

L'étude de l'EPBS et celle des deux CCI du Havre et de l'Eure (2002) définissent deux zones possibles dont une seule est traversée par une voie ferrée. La présentation de ces études n'a pas convaincu les élus et le dossier est bloqué depuis 2007. Toutefois, il existe toujours une volonté des élus du Pays Risle Estuaire de faire de cette zone logistique une « base arrière de Port 2000 ».

Une plate-forme logistique (System U) existe déjà sur la commune de Beuzeville, à proximité de l'échangeur de l'A13. Les entreprises de cette zone sont hostiles à la création d'une zone logistique concurrente.

A ce jour, les communes de Beuzeville, Boulleville et Saint-Maclou développent sur leur territoire des zones d'activités de petite taille au fur et à mesure des opportunités. Certaines parties de ces zones ont des vocations logistiques routières :

- La Carellerie à Beuzeville 1,2 et 3 : 53 ha dont 8 disponibles immédiatement,
- Le moulin à vent à Boulleville : 22 ha dont 1 disponible immédiatement.

- à proximité de l'échangeur de Bolbec sur l'A29 et de la voie ferrée Le Havre/Rouen/Paris, au nord ou au sud de cette dernière, en articulation avec la zone de Bolbec Saint-Jean, prévue au schéma directeur de la vallée du commerce : site de Beuzeville la Grenier (90 ha)

La Communauté de Communes Caux Vallée de Seine (CVS) a lancé en décembre 2010 « une étude d'opportunité et de faisabilité de création de la Zone d'Activités bimodale de Bréauté/Beuzeville la Grenier sur les territoires des Communautés de communes de Campagne de Caux et Caux Vallée de Seine (76) ».

La volonté de Caux Vallée de Seine est de déterminer les potentiels de développement d'activité logistique sur ce site en relation avec les ports du Havre et de Rouen, site de Port-Jérôme.

Cette étude est composée de 2 phases :

- Dans la première phase de l'étude, le cabinet Samarcande doit déterminer l'opportunité de réaliser une Zone d'Activités bimodale en s'appuyant sur la connaissance locale et globale du marché des activités visées.

Cette phase bénéficie d'importantes synergies avec l'étude sur Port-Jérôme.

- Dans la deuxième phase, le cabinet Arcadis doit évaluer la faisabilité technique et environnementale d'une zone d'activités multimodale à forte vocation logistique.

Le deuxième COPIL de l'étude a eu lieu le 19 mai 2011 avec le rendu de la première phase. Cette étude est financée pour 30% par la Région, 50% par le FNADT et le solde par Caux Vallée de Seine (montant estimé ~ 200 k€).

- Au nord-ouest d'Yvetot, sur l'A29, bénéficiant d'un embranchement ferré existant : site de Gremonville (100 ha)

Aucune étude n'a été réalisée par manque de moyens de la Communauté de Communes.

Par ailleurs, la SAPN propriétaire d'une grande partie des terrains devra être consultée pour l'éventuelle création d'une zone logistique.

- au nord-est de Rouen dans le secteur de Vieux Manoir, sur l'A28 et à proximité de la voie ferrée Rouen-Amiens : site du Vieux Manoir (100 ha)

Suite aux résultats positifs de l'étude d'opportunité livrée en 2006, commandée au bureau d'étude Real Convergence, la Communauté de Communes du Moulin d'Ecalles a décidé, en décembre 2007, de prendre en compte la zone logistique DTA dans les études préalables du projet d'extension de la zone d'activités voisine.

Mais depuis 2009, la Communauté de Communes souhaite se consacrer à la zone d'activités avant de développer la zone logistique DTA par crainte des nuisances liées au trafic des camions.

- au sud-ouest de Rouen à proximité de la voie ferrée Rouen-Caen et de l'axe A28 sud : site de Thuit Hebert (80 ha)

Aucune étude de faisabilité n'a été faite car il existe déjà une activité logistique. En effet, la société THT logistique exploite un entrepôt de 30 000 m² et n'utilise que la route pour son activité dédiée à la grande distribution alimentaire (Carrefour). Toutefois, des difficultés d'exploitation amènent cette entreprise à réfléchir à son déplacement à proximité de l'A13.

- dans le secteur de Lisieux, à proximité de la voie ferrée Paris-Caen et de l'axe routier A13-Lisieux-A28, dans le cadre du renforcement de ce dernier : site de Saint Mards de Fresne (50 ha)

Une étude sur cette zone DTA a été menée par le CETE Normandie-Centre. Suite à l'avis des services de l'État sur le SCOT du Pays de Risle-Charentonne, celui-ci a fait l'objet de modifications fin 2010.

Il est à noter que les rédacteurs de la DTA avaient placé le losange localisant la zone dans le Calvados et défini cette zone comme étant : « dans le secteur de Lisieux, à proximité de la voie ferrée Paris-Caen et de l'axe routier A13-Lisieux-A28, dans le cadre du renforcement de ce dernier ». Il semble peu probable de développer une zone logistique multimodale à Saint Mards de Fresne.

Sources : INSEE ; CRCI HN ; LSN ; OCA ; DREAL HN

« DTA Estuaire Seine »

Dispositif de suivi – évaluation - Actualisation 2010

DREAL Haute-Normandie

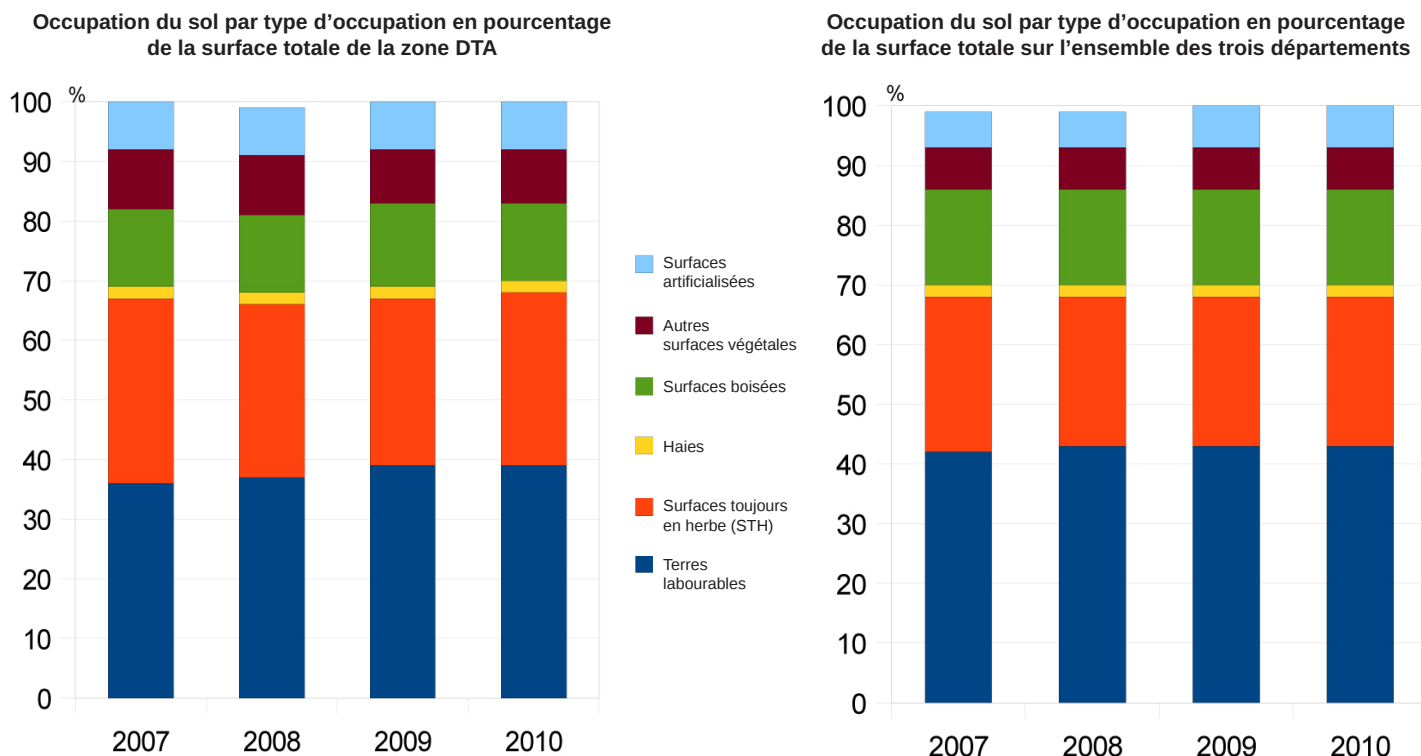


Les patrimoines remarquables et les paysages normands spécifiques sont-ils durablement préservés et valorisés ?

Q5

La part des terres labourables continue à augmenter sur le territoire de la DTA, au détriment des surfaces boisées, tout en restant en dessous du pourcentage constaté sur l'ensemble des trois départements. L'amélioration de la connaissance des paysages se poursuit avec la réalisation d'un atlas des paysages de Haute-Normandie et l'achèvement de l'étude pour l'élaboration d'un projet de paysage sur la côte de Grâce en Basse-Normandie. Le nombre d'éoliennes installées est en nette progression en Basse-Normandie. Quant au tourisme en hébergement rural, il progresse dans les trois départements concernés par la DTA.

Evolution de l'occupation du sol au sein de la DTA



La surface toujours en herbe (STH) regroupe les prairies permanentes à usage agricole ou non (particuliers). Les « autres surfaces végétales » correspondent aux cultures permanentes, friches, bords de routes, et aux jardins publics, particuliers, d'entreprises.

Sur le périmètre de la DTA, on note une progression des surfaces toujours en herbe (STH) et un recul des surfaces boisées. Les terres labourables restent moins présentes que sur l'ensemble des 3 départements.

Les plans paysage comme mesure de protection, gestion et aménagement des paysages de qualité

Actuellement, aucune charte paysagère n'est en cours en Haute-Normandie. En 2010, l'ensemble des chartes achevées représente 17,5 % du territoire de la DTA.

En Basse-Normandie, l'étude lancée en 2009 pour l'élaboration d'un projet de paysage sur la Côte de Grâce est maintenant achevée. Sa mise en œuvre mobilisera les différents outils existants : site classé, site inscrit et PLU notamment. Il convient de noter une bonne prise en compte de cette étude par les élus dans le cadre de leur PLU en cours d'élaboration.

En Haute-Normandie, l'atlas des paysages est achevé mais n'est pas encore publié. Un site internet sera mis en place courant octobre.

La procédure de classement de la Boucle de Roumare a été conduite, localement, de 2008 à 2010. Le projet de classement présenté le 10 juin 2010 à la Commission Supérieure des Sites et Paysages a reçu un avis favorable à l'unanimité. Le dossier devrait être transmis par le MEDDTL au Conseil d'État au cours du 2^{ème} semestre 2011 pour un classement en 2012.

Les installations d'éoliennes

Installation d'éoliennes

	Haute-Normandie						Basse-Normandie					
	2006	2007	2008	2009	2010	Cumul en 2010	2006	2007	2008	2009	2010	Cumul en 2010
Nombre de ZDE accordées	0	2	1	2	1	6	0	0	1	0	0	1
Nombre d'éoliennes installées	15	18	22	12	5	72	8*	0	8	20	5	41
Estimation de l'énergie minimale produite (MWh/an)	60 000	107 250	133 500	73 000	30 000	403 750	29 400	0	9 800	49 000	86 800	175 000

* Chicheboville / Conteville

Pour la Basse-Normandie, l'ensemble des données transposées correspondent respectivement au nombre de ZDE accordées (données DREAL) et d'éoliennes construites (données site DDTM 14) dans la zone de l'estuaire de la Seine.

En Haute Normandie, en 2010, le nombre totale de ZDE accordées s'élève à 6. Le nombre d'éoliennes installées est de 72 et l'énergie produite par ces éoliennes est estimée à 403 750 Mwh/an.

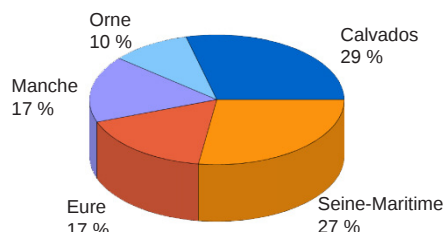
Depuis 2006, le nombre d'éoliennes installées est en nette progression sur le territoire bas-normand (41 au total en 2010). L'énergie produite estimée en 2010 est de 175 000 Mwh/an. En 2010, deux nouvelles ZDE sont en cours d'instruction sur le territoire de la communauté de communes des 3 Rivières (communes d'Ouville-la-Bien-Tournée, Thiéville, Saint-Pierre-sur-Dives) et sur la commune de Saint-Germain-le-Vasson.

Une valorisation du patrimoine par un développement du tourisme en hébergement rural

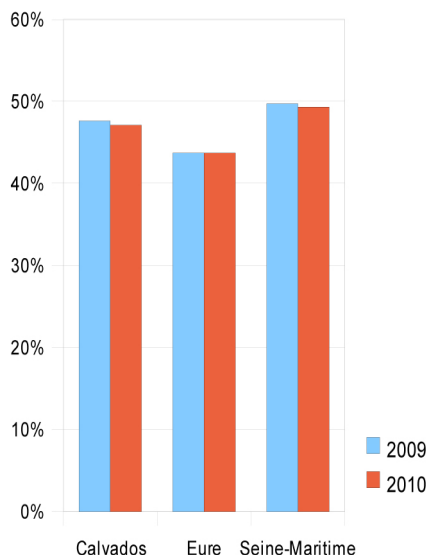
Nombre de nuitées en gîte rural par département et évolution 2009-2010

	2009	2010	Évolution 2009-2010
Calvados	278 461	286 442	+ 2,9 %
Eure	164 243	168 937	+ 2,9 %
Seine-Maritime	254 696	270 409	+ 6,2 %

Répartition des nuitées en gîte rural par département



Taux d'occupation annuel par département



Entre 2009 et 2010, on note une hausse de la fréquentation dans les gîtes ruraux des départements normands (+ 2,9% pour le Calvados et l'Eure et + 6,2% pour la Seine-Maritime) avec cependant un léger repli du taux d'occupation. Le Calvados (29%) et la Seine-Maritime (27%) sont les deux premiers départements normands pour les séjours en gîtes.

La tendance générale à des séjours toujours plus courts se maintient. En effet, en deux ans, la part de contrats pour des courts séjours (- de 5 jours) est passée de 27 à 33%.

Les gîtes accueillent en grande majorité des touristes français (81%). La fréquentation de la clientèle française, en léger repli l'année précédente, repart à la hausse en 2010 (+ 5,1%). Les Franciliens, première clientèle française dans les gîtes, réalisent 35 % des nuitées françaises et 26% de l'ensemble des nuitées. Suivent les Normands avec 19% de la fréquentation française, puis 15% pour les quatre autres régions limitrophes (Pays de la Loire, Centre, Bretagne et Picardie) et 10% par le Nord-Pas-de Calais. La fréquentation des clientèles en provenance de ces régions est en nette hausse en 2010 (+ 8 à 20%).

Quatre clientèles réalisent 83% des nuitées étrangères : les Néerlandais avec 24% forment la première clientèle, suivent les Belges et les Britanniques avec chacun 21% et enfin les Allemands représentent 17% de la fréquentation étrangère.

Si la fréquentation étrangère, très saisonnière, se concentre à près de 50% sur la période juillet-août, celle de la clientèle française demeure mieux répartie sur l'ensemble de l'année. Certes juillet-août reste la saison de prédilection des touristes français toutefois avril et décembre sont également des périodes de forte affluence.

Sources: DRAAF HN et BN ; Enquête TERUTI-LUCAS ; DREAL HN et BN ; Centrale de réservation départementales Gîtes de France

« DTA Estuaire Seine »

Dispositif de suivi – évaluation - Actualisation 2010

DREAL Haute-Normandie

Dans quelles mesures les populations sont-elles moins exposées aux risques technologiques ?

Q6

Sur le territoire de la DTA, tout particulièrement concerné par les risques technologiques, tous les PPRT ont été prescrits. Deux ont été approuvés, permettant la mise en place de nouvelles mesures de maîtrise des risques et de mesures foncières appropriées à proximité des sites industriels.

L'information des populations sur les risques majeurs progresse en Seine-Maritime.

Évolution du nombre de Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) prescrits-approuvés

Les départements de la Seine-Maritime, de l'Eure et du Calvados seront concernés à terme par 19 PPRT, dont 15 sont situés dans le périmètre de la DTA. Ces 19 PPRT concernent 48 établissements, dont 44 sont situés dans la zone DTA.

Actuellement, sur l'ensemble des trois départements, tous les PPRT sont prescrits. En Basse-Normandie, deux PPRT ont été nouvellement prescrits :

- le PPRT du Dépôt de Pétrole Côtier (DPC) de Mondeville (communes de Mondeville et d'Hérouville-Saint-Clair), prescrit le 21 janvier 2011 ;
- le PPRT Nitro-Bickford à Boulon (communes de Boulon, Fresney le Puceux, Bretteville-sur-Laize et Saint-Laurent de Condel), prescrit le 1^{er} février 2011.

En Haute-Normandie, les PPRT de Brionne et de Caudebec-en-Caux ont été approuvés.

Évolution des « Dossiers d'Informations Communales sur les Risques Majeurs » (DICRIM) dans les communes de la DTA

Évolution annuelle du nombre de DICRIM en Seine-Maritime pour les communes de la DTA

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Nombre de DICRIM	92	95	106	115	133	138
% de DICRIM/au nombre total de communes étant soumises à cette obligation	24,4	25,1	28,1	30,5	35,2	36,6

En Seine-Maritime, les projets de DICRIM sont réalisés par le service interministériel régional des affaires civiles et économiques de défense et de la protection civile (SIRACEDPC) de la préfecture de la Seine-Maritime et transmis pour avis aux maires qui s'engagent ensuite à les diffuser au moyen du bulletin municipal ou les publier sur le site internet de leur commune. La communication du DICRIM est de la responsabilité du maire qui n'a pas l'obligation réglementaire d'en rendre compte au Préfet. Toutefois, un suivi de la diffusion est réalisé par le SIRACEDPC 76 et permet de constater que tous les DICRIM ont fait l'objet d'une communication auprès des populations des communes concernées.

En Seine-Maritime, 36 mises à jour de DICRIM ont été réalisées jusqu'en 2010.

Sources : DDTM 14 ; DREAL HN ; Préfecture 76

« DTA Estuaire Seine »

Dispositif de suivi – évaluation - Actualisation 2010

DREAL Haute-Normandie

Comment la prévention des risques naturels évolue t-elle ?

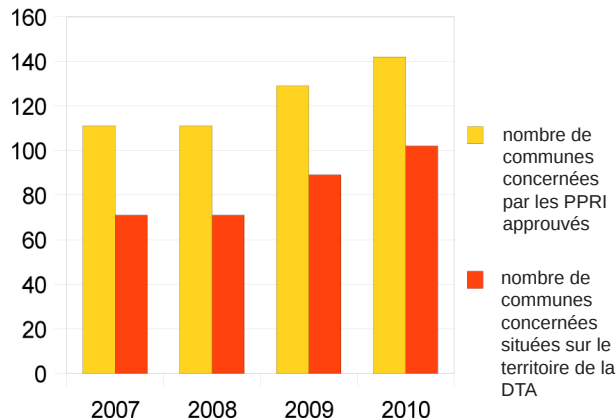
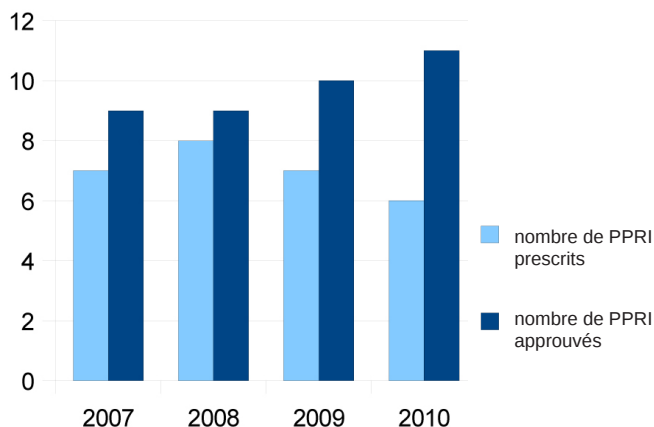
Q7

La prise en compte des risques naturels progresse sur le territoire de la DTA. Plus de 100 communes sont aujourd'hui concernées par un plan de prévention des risques d'inondation approuvé et trois nouveaux schémas d'aménagement et de gestion de l'eau auront franchi l'étape de l'enquête publique en 2011.

La tempête Xynthia, dont on connaît les conséquences sur les régions du sud-ouest, a également eu des effets catastrophiques sur trois communes du Calvados.

Le plan de prévention des risques d'inondation dans les documents de planification

Evolution du nombre de PPRI sur le territoire de la DTA



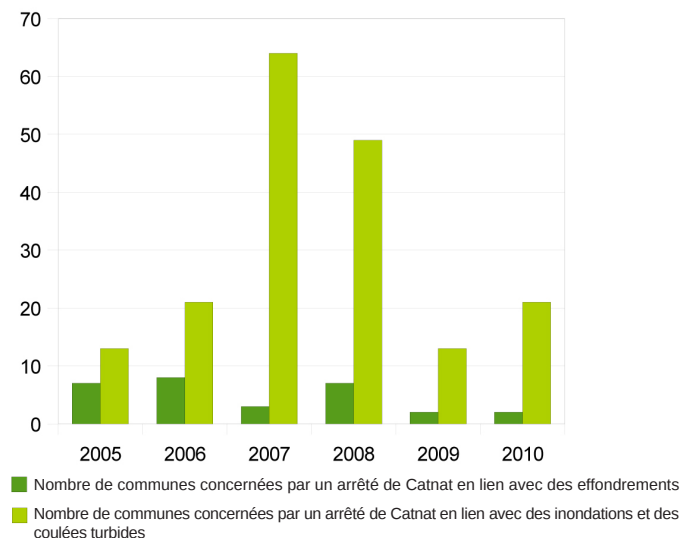
	2008	2009	2010
PPRI approuvés	Calvados : Basse Vallée de l'Orne (20 communes)	Seine-Maritime : Vallée de la Seine, Boucle de Rouen (18 communes)	Calvados : Vallée de la Touques Moyenne et de l'Orbiquet (13 communes)
PPRI prescrits	Seine-Maritime : Caillay / Aubette-Robec (68 communes)		

En Haute-Normandie, le projet de PPRI de la Valmont-Ganzeville (13 communes), prescrit le 22 février 2002, a fait l'objet d'une enquête publique en 2010. Son approbation devrait intervenir en 2011.

Le PPRI de la Lézarde (34 communes), prescrit le 20 décembre 2007, devrait entrer en phase d'enquête publique au second semestre 2011.

Prise en compte des « événements significatifs » dans le domaine des risques naturels

Nombre d'arrêtés de catastrophes naturelles sur le territoire de la DTA
(en lien avec des inondations, des effondrements, des coulées turbides)



Sur le territoire de la DTA, en 2010 :

16 communes de Seine-Maritime et 5 communes du Calvados ont été concernées par des arrêtés reconnaissant l'état de catastrophes naturelles en lien avec des inondations et coulées de boue.

Pour 3 communes du Calvados, l'état de catastrophes naturelles a été reconnue pour « inondation et choc mécanique liés à l'action des vagues » du 28 février 2010 suite à la tempête Xynthia (Bernières-sur-Mer, Colleville-Montgomery et Langrune-sur-Mer).

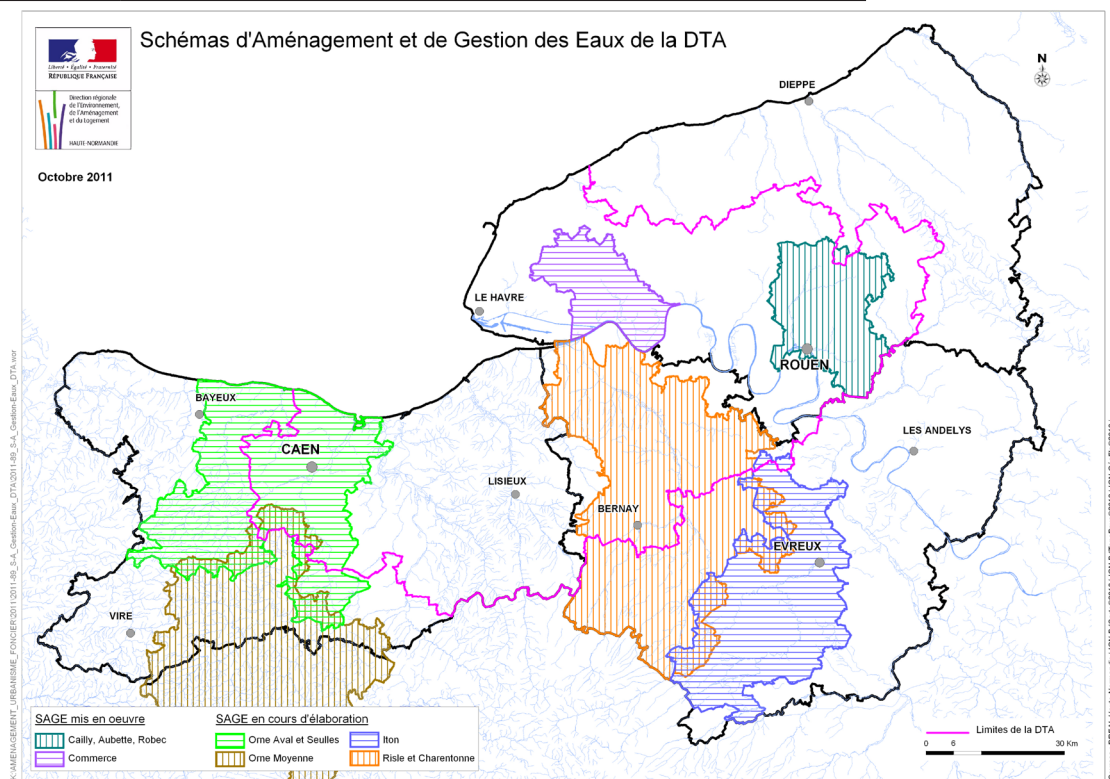
1 commune du Calvados (Le Pré d'Auge) et 1 commune de l'Eure (Thuit-Hébert) ont été concernées par des arrêtés reconnaissant l'état de catastrophes naturelles suite à des mouvements de terrain.

Prise en compte du risque inondation par les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE)

SAGE engagés dans le périmètre de la DTA	
HAUTE-NORMANDIE SAGE Commerce (35 communes) SAGE Cailly, Aubette, Robec (49 communes) SAGE Risle et Charentonne (248 communes) SAGE Iton (117 communes)	Arrêté du 19 février 2004 Première révision en cours Arrêté du 23 décembre 2005 Première révision en cours En cours d'élaboration Validation de l'état des lieux le 08 mars 2006 Validation des tendances et des scénarios le 30 novembre 2007 Validation du choix de la stratégie le 6 avril 2009 En cours d'élaboration Validation de l'état des lieux le 27 octobre 2005 Validation des tendances et des scénarios le 11 juillet 2007 Validation du choix de la stratégie le 11 décembre 2007 Projet validé par la CLE 12 juillet 2010 L'enquête publique est prévue du 30 mai au 1 ^{er} juillet 2011
BASSE-NORMANDIE (Calvados) SAGE Orne moyenne (135 communes) SAGE Orne aval et Seulles (191 communes)	En cours d'élaboration Validation de l'état des lieux le 25 mars 2005 Validation des scénarios contrastés et de la stratégie le 9 mars 2010 La rédaction du SAGE a été finalisée en 2010. Le projet de SAGE a été validé par la CLE le 17 février 2011 La concertation est en cours au printemps 2011 L'enquête publique est prévue à l'automne 2011 En cours d'élaboration Validation de l'état des lieux le 24 mars 2005 Validation des scénarios contrastés et de la stratégie le 11 mars 2010 La rédaction du SAGE a été finalisée en 2010. Le projet de SAGE a été validé par la CLE le 25 février 2011 La concertation est en cours au printemps 2011 L'enquête publique est prévue à l'automne 2011

Sur le territoire de la Haute-Normandie, le projet de SAGE de l'Iton a été validé par la CLE le 12 juillet 2010. L'enquête publique s'est déroulée du 30 mai au 1^{er} juillet 2011.

Les SAGE Orne moyenne et Orne aval-Seulles ont été élaborés de concert à la fois dans le temps et dans l'esprit de construction de chaque projet, ce qui leur apporte un niveau de cohérence et de compatibilité inter SAGE.



Sources : DDTM 14 ; DREAL HN ; Primnet (base Gaspar) ; Gest'eau

« DTA Estuaire Seine »

Dispositif de suivi – évaluation - Actualisation 2010

DREAL Haute-Normandie

Comment les trois agglomérations de Caen, Rouen et Le Havre s'inscrivent-elles dans une logique coordonnée de développement de la métropole normande ?

Q8

L'offre de transports en commun est restée stable entre 2010 et 2011. Lorsque les flux migratoires augmentent, la part de la voiture particulière augmente également.

En ce qui concerne l'emploi, la part des cadres reste inférieure à la moyenne nationale. On constate par ailleurs une sous-représentation des fonctions de recherche et une sur-représentation des fonctions de gestion.

L'accessibilité entre les trois agglomérations

Concernant la répartition modale des flux domicile-travail entre les trois grandes agglomérations

Le changement de méthode du recensement de l'INSEE entre 1999 et 2006 rend la comparaison délicate bien qu'il semble que le « multi-modes » ait été inclus dans les transports en commun.

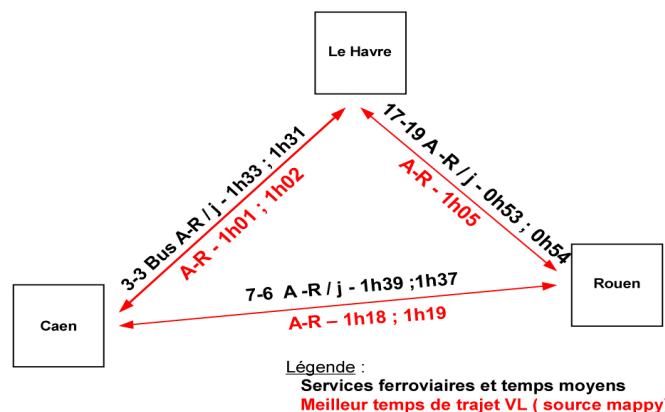
Entre 1999 et 2006, la principale différence se trouve dans le nombre de migrants entre Rouen et Le Havre avec une augmentation de plus de 25%. Modulo la différence de méthodologie, la part de la VP semble avoir augmenté.

Au niveau des temps de trajets, l'offre entre les agglomérations normandes est sensiblement identique en 2011 par rapport à 2010 avec une légère baisse du nombre de dessertes entre Rouen et Le Havre.

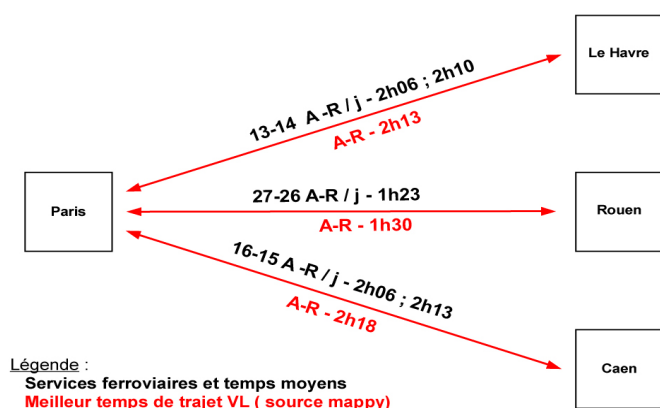
Des travaux sur l'axe ferroviaire Rouen-Caen (Serquigny-Oissel) ont contraint un peu les vitesses de circulation. Les différences sur les temps de parcours routiers sont à imputer aux algorithmes de calculs du site mappy.fr et non à des investissements routiers.

La comparaison avec les binômes de villes françaises considérés montre que ces fréquences pourraient être augmentées si les flux tous modes s'avèrent suffisants.

Fréquence en nombre de trains (ou de bus s'il n'y a pas de trains) par jour et temps d'accès moyen entre Le Havre, Caen et Rouen, en 2011
(jour de référence : jeudi 23 juin 2011)



Fréquence en nombre de trains par jour et temps d'accès moyen entre Paris et les trois villes, en 2011
(jour de référence : jeudi 23 juin 2011)



Pour ce qui est des liaisons avec Paris, le nombre de trains reste sensiblement identique entre les trois villes normandes et Paris avec cependant une petite baisse pour Caen-Paris dans le sens Province-Paris.

Des travaux sur l'axe ferroviaire Rouen-Paris (Tunnel de Beauvoisine) ont contraint un peu les vitesses de circulation.

Les différences sur les temps de parcours routiers sont à imputer aux algorithmes de calculs du site mappy.fr et non à des investissements routiers.

Les cadres des fonctions métropolitaines

Les « cadres des fonctions métropolitaines » (CFM) définis par l'Insee est une notion proche d'emplois « stratégiques » utilisée dans l'approche du rayonnement ou de l'attractivité d'un territoire.

Principalement située au sein des aires urbaines (AU), la DTA ne fait pas exception avec plus de 8 de ces cadres sur 10 concentrés sur les 3 AU de Caen, Le Havre et Rouen. Cependant les taux de CFM par rapport à l'emploi total en 2008 reste en deçà des plus grandes métropoles.

Les cadres des fonctions métropolitaines et la DTA

Compte tenu de la concentration des CFM dans les AU et du poids des trois AU de Caen, Le Havre et Rouen dans la DTA, il était nécessaire d'élargir l'analyse des CFM au sein de la DTA en les comparant aux autres AU. Un échantillon de 68 AU a été étudié, les 66 contenant plus de 50 000 emplois totaux ainsi que Evreux et Dieppe.

Au sein de la DTA, on mesure 6,2% de CFM. Même si une petite frange à l'est de l'AU de Caen est hors DTA, ce sont les trois AU de Caen, Le Havre et Rouen qui hébergent 83% de ces cadres (environ 1 cadre sur 4 sur l'AU de Rouen). Ces trois territoires, moins dotés en proportion de CFM que les aires urbaines de Paris ou du sud de la France, expliquent donc le taux relativement faible de la DTA.

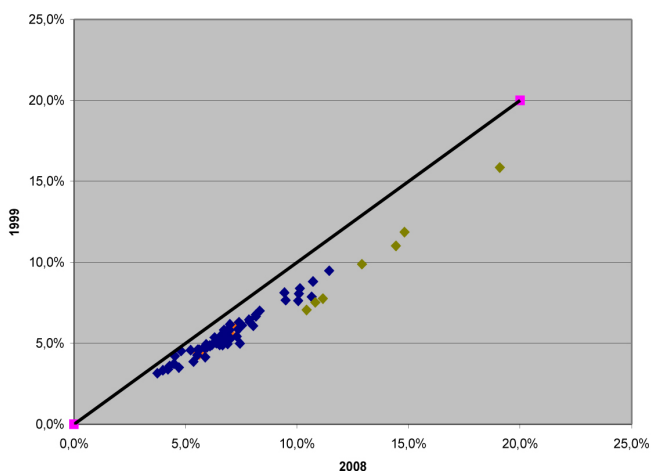
En dehors des trois métropoles normandes, les CFM se retrouvent assez disséminés bien que concentrés sur les pôles secondaires (Lisieux, Fécamp, Notre Dame de Gravenchon...).

Les cadres des Fonctions Métropolitaines	Emploi total 2008	CFM 2008	Part CFM 2008
France	26 148 331	2 457 516	9,4%
total des 68 AU	16 199 106	2 019 232	12,5%
total des 67 AU hors Paris	10 541 192	939 482	8,9%
AU Rouen	224 416	16 396	7,3%
AU Caen	167 773	11 717	7,0%
AU Le Havre	121 782	6 825	5,6%
total DTA	682 630	42 035	6,2%

Source : INSEE/Recensement/2008 (AU : Aire Urbaine)

Les métropoles normandes et les autres aires urbaines

graphique 1 - Part des CFM dans les AU en 1999 et 2008



Rouen (7,3%), Caen (7%) et Le Havre (5,6%) sont positionnées avec la grande majorité des AU dans la tranche de valeur entre 5 et 8%, loin derrière les plus grandes métropoles ainsi que les aires urbaines du sud ou de l'ouest qui affichent des taux à plus de 10% (cf. graphique 1). Une situation que partagent toutes les autres AU autour de Paris (Reims, Amiens, Chartres, Troyes) à l'exception d'Orléans avec 9,5% de CFM.

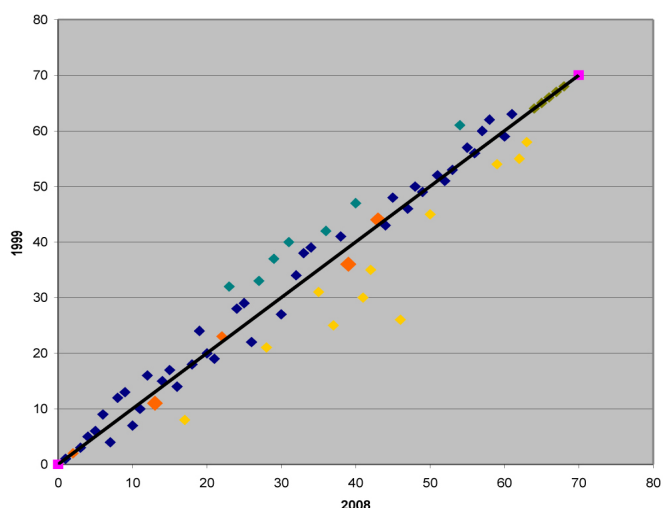
On observe sur ce même graphique que toutes les AU sont à droite de la bissectrice, autrement dit tous ces territoires ont vu leur taux augmenter entre 1999 et 2008 mais dans des proportions différentes.

Le graphique 2 permet de comparer le classement des AU selon le taux de CFM et son évolution dans le temps entre 1999 et 2008.

Les territoires sont classés par ordre décroissant de taux : les plus à droite sont ceux au plus fort taux (Paris, Grenoble, Toulouse, Lyon, Montpellier pour le quintet de tête) ; ceux positionnés sur la droite même sont les métropoles n'ayant pas changé de classement ; à droite de l'axe on retrouve les AU ayant gagné en classement (on peut noter que le phénomène concerne essentiellement les AU de Bretagne et du grand ouest) et à gauche ce sont les territoires ayant perdu en classement.

Concernant les métropoles normandes, Rouen et Caen sont au 26^{ème} et 30^{ème} rang, évoluant peu (respectivement -1 et +3 places). A noter cependant que sur un temps long, Caen était au 45^{ème} rang en 1982. Avec un taux moindre (5,6%), Le Havre occupe le 56^{ème} rang.

graphique 2 - Rang de classement des AU en 1999 et 2008 selon la part de CFM



La structure d'emploi des cadres des fonctions métropolitaines

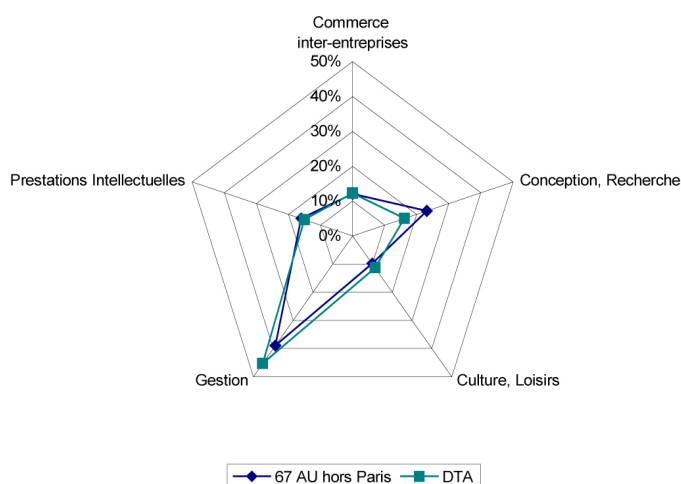
En prenant pour référentiel les 67 aires urbaines (hors Paris) on obtient la structure suivante (à noter que cette structure ne change pas en intégrant Paris ou en prenant la France entière).

Structure des Cadres des Fonctions Métropolitaines	Commerce inter-entreprise	Conception, Recherche	Culture, Loisirs	Gestion	Prestations Intellectuelles
67 AU hors Paris	12%	23%	10%	39%	16%
DTA	12%	16%	11%	45%	15%
AU Rouen	12%	13%	11%	47%	17%
AU Caen	11%	20%	13%	43%	14%
AU Le Havre	16%	17%	8%	46%	13%
sur représentation	de la DTA/67 AU ou des 3 AU/DTA				
sous représentation	de la DTA/67 AU ou des 3 AU/DTA				

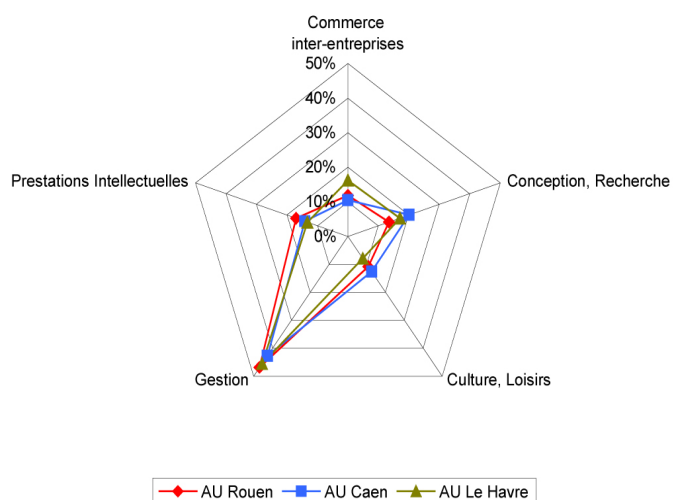
Source : INSEE/Recensement/2008 (AU : Aire Urbaine)

Les % se lisent en ligne

graphique 3 - Structure des CFM - la DTA et les 67 AU



graphique 4 - Structure des CFM - les 3 AU normandes



En comparant cette structure avec celle des CFM de la DTA (cf. graphique 3) on note :

- une sous représentation des fonctions conception recherche (16%) ;
- une sur représentation des fonctions gestion (45%).

Les trois aires urbaines normandes n'ont cependant pas les mêmes caractéristiques (cf. graphique 4)

- Caen est nettement plus présente sur les fonctions de recherche conception (20% bien qu'en deçà du référentiel des 67 AU) et sur culture, loisir (13%) ;
- Rouen se distingue par une plus forte présence des fonctions prestations intellectuelles (17%) et une forte sous- représentation concernant la conception recherche (13%) ;
- Le Havre concentre plus fortement le commerce inter-entreprises (16%) mais présente une structure sous-représentée sur la conception recherche, les prestations intellectuelles et la culture loisir.

Sources : Bus Verts 14 ; Site Mappy ; Site DB France ; INSEE ; DREAL HN

« DTA Estuaire Seine »

Dispositif de suivi – évaluation - Actualisation 2010

DREAL Haute-Normandie

Les formes de développement urbain des aires urbaines sont-elles économes d'espaces et respectueuses des équilibres environnementaux ?

Q9

Le nombre de logement neufs construits est stable dans les trois aires urbaines de la DTA, confirmant un dynamisme plus important dans ce domaine de Caen et Rouen par rapport au Havre.

La construction d'entrepôts occupe une place particulièrement importante au Havre. D'une façon plus générale, ce type de constructions reste concentré sur les grandes agglomérations au lieu de se disperser sur le territoire comme c'est le cas dans d'autres régions.

Malgré un effort notable des agglomérations de Rouen et du Havre pour augmenter leur offre de transports en commun, ce mode de déplacement reste moins utilisé dans les trois aires urbaines normandes que dans d'autres villes comparables en France.

La construction de nouveaux logements en pôle urbain

	Nombre moyen annuel de logements commencés 2001-2005	Nombre moyen annuel de logements commencés 2002-2006	Nombre moyen annuel de logements commencés 2003-2007	Nombre moyen annuel de logements commencés 2004-2008	Nombre moyen annuel de logements commencés 2005-2009	Nombre moyen annuel de logements commencés 2006-2010
Aire urbaine de Caen	2 194	2 313	2 351	2 495	2 523	2 444
Aire urbaine du Havre	1 028	1 118	1 229	1 184	1 202	1 106
Aire urbaine de Rouen	1 991	2 191	2 419	2 474	2 522	2 571

Les tendances lourdes de la construction neuve évoluent peu en années glissantes sur 5 ans. La mise à jour des nombres moyens de logements construits en volume et rapportés à 1 000 habitants ne font pas apparaître d'évolution par rapport aux résultats observés en 2010.

La construction d'entrepôts au sein de la DTA

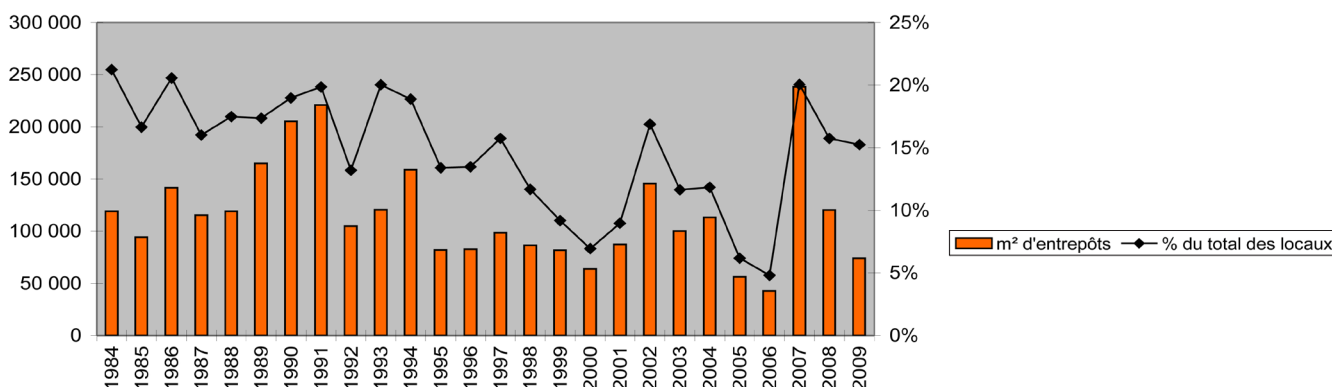
Entre 1984 et 2009, il s'est construit plus de 3 millions de m² d'entrepôts au sein du périmètre de la DTA, ce qui représente 15% de l'ensemble des locaux d'activité mis en chantier sur ce territoire ces 25 années (un chiffre à comparer au 12% de la France métropolitaine). La DTA bénéficie de la présence des trois grandes aires urbaines de Caen, Rouen et Le Havre qui concentrent les 3/4 de ces entrepôts.

Évolution des constructions d'entrepôts entre 1984 et 2009

Les volumes et la part des entrepôts ont connu de fortes évolutions. On retrouve quelques grandes tendances observées au niveau national : pics de construction au début des années 1990 puis chute des volumes et de leur part. Une part qui baisse de manière importante à la fin des années 1990. Ce sont les autres secteurs qui connaissent de fortes progressions des volumes de construction, les volumes d'entrepôts mis en chantier baissant au début des années 2000 avant de remonter. Et si la part des entrepôts remonte fortement à partir de 2008 cela est dû aux chutes des mises en chantier de l'ensemble des locaux.

Ces grandes tendances se retrouvent sur le périmètre de la DTA : d'importantes constructions au début des années 1990 puis baisse des volumes et de leur part avant une remontée. Cependant, les évolutions y sont plus erratiques, par l'effet combiné d'un territoire plus petit et d'opérations ponctuelles parfois importantes. Ainsi, le pic de construction d'entrepôts observé en 2007 (240 000m²) s'explique pour plus de la moitié par les chantiers sur la seule ville de Oudalle (130 000m²). En 2007, 80% des surfaces d'entrepôts se sont construites sur 3 communes.

Surface et part des entrepôts construits au sein de la DTA

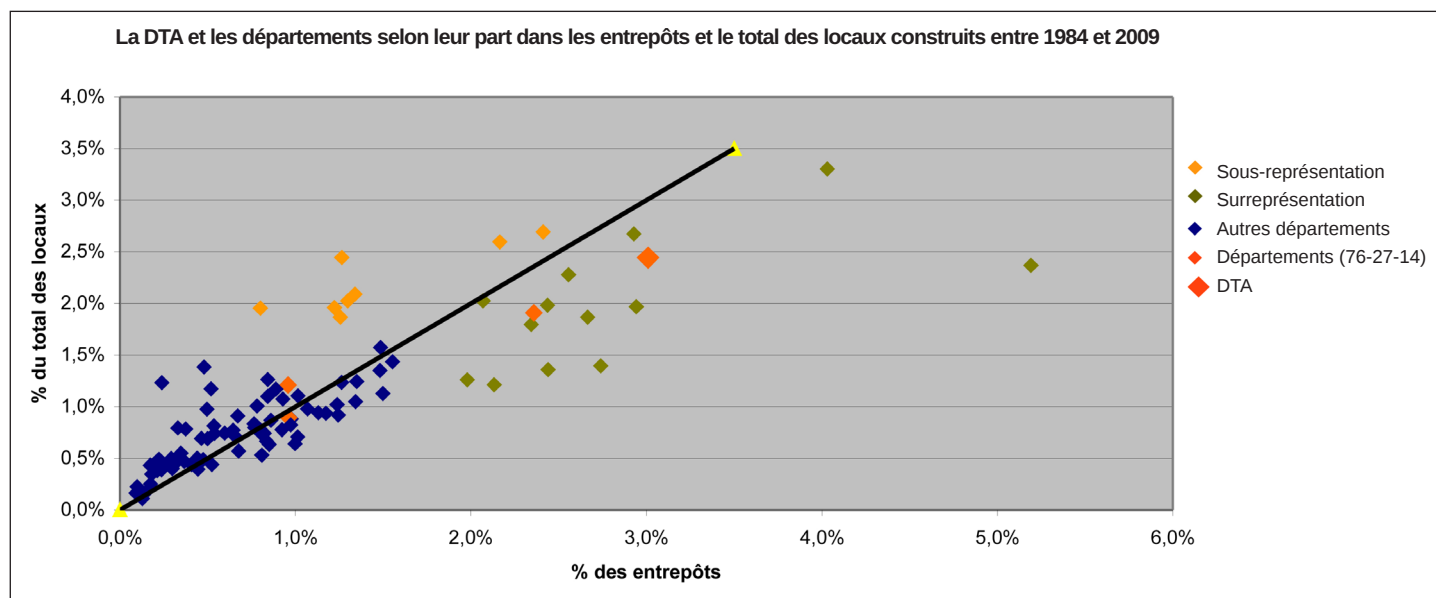


La DTA et les départements français

En faisant l'hypothèse d'assimiler la DTA à un espace comparable aux départements les plus importants, il est possible de situer le positionnement de ce territoire au sein des départements français. En analysant leur part relative dans la construction totale des surfaces de locaux et celles des entrepôts, il est possible de les caractériser selon leur contribution à la création de surface d'entrepôts ainsi que leur spécialisation sur ce segment.

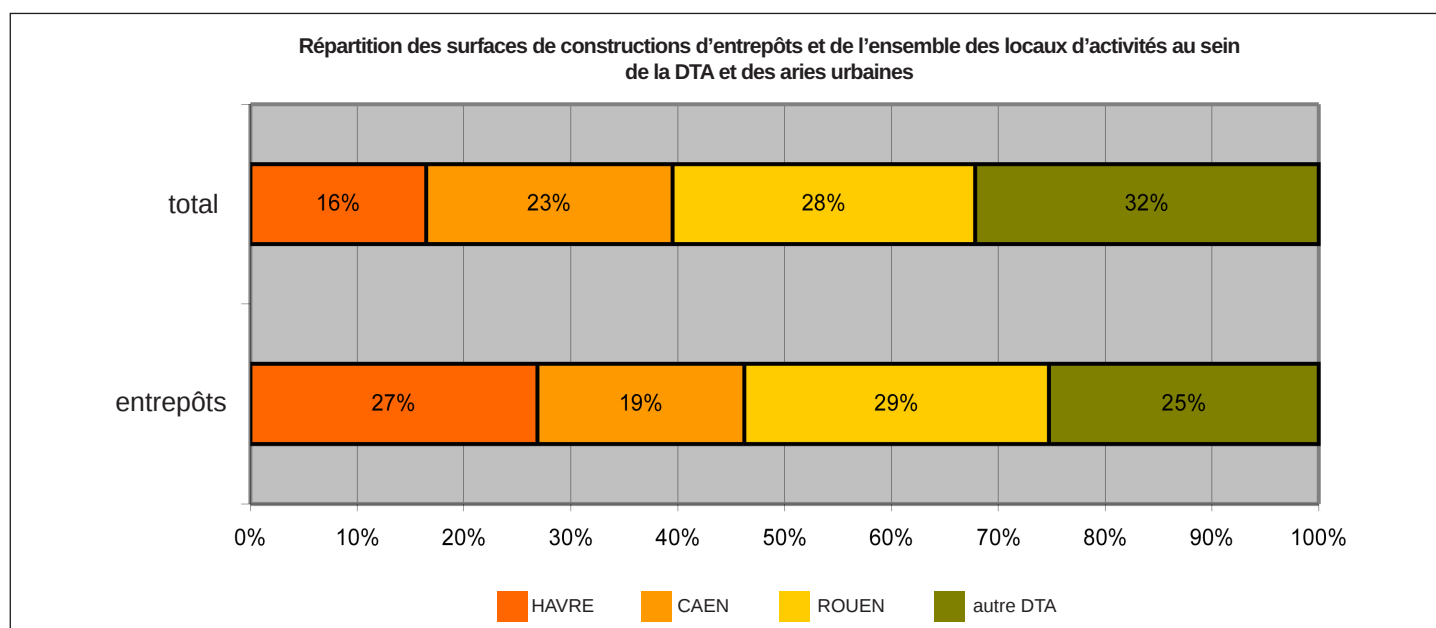
Sur ce graphique, plus les territoires sont positionnés vers le haut de l'axe central, plus un territoire est contributeur en construction de locaux d'activité. Plus un territoire est situé à droite de cet axe, plus il est sur représenté dans la construction d'entrepôts et inversement.

On observe une certaine hiérarchie au sein des départements. Se dégage très nettement le Nord et la Seine et Marne (4 et 5% des constructions d'entrepôts), viennent ensuite une quinzaine de territoires (2 à 3%). La DTA y figure en bonne place pour la construction d'entrepôts. Ces territoires ont souvent pour caractéristique d'être des « portes d'entrée » du territoire (DTA, Nord, Bouches du Rhône, Bas Rhin...) ou d'être situés en Ile-de-France.

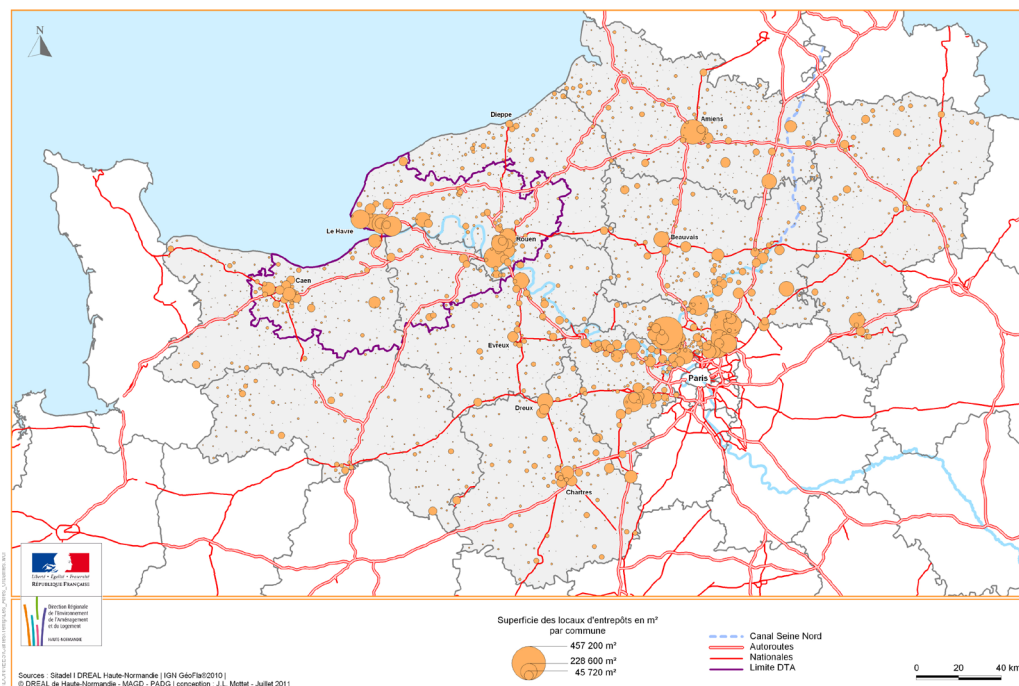


La construction d'entrepôts au sein de la DTA

La carte des constructions met en évidence plutôt une concentration sur les agglomérations de Caen, Le Havre et Rouen et moins un développement le long d'axes fluviaux ou routiers comme on peut l'observer en Ile-de-France ou dans l'Oise. Si les 2/3 des constructions de locaux d'activité entre 1984 et 2009 se sont faits au sein des trois grandes aires urbaines, cette concentration est encore plus prononcée pour les entrepôts avec les 3/4 des surfaces. A noter, la situation spécifique du Havre avec 27% des constructions d'entrepôts contre 16% du total des locaux.

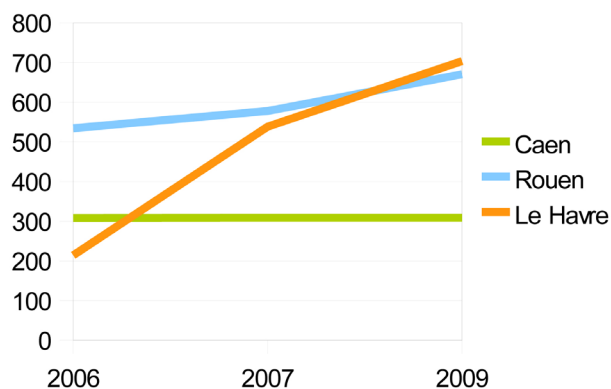
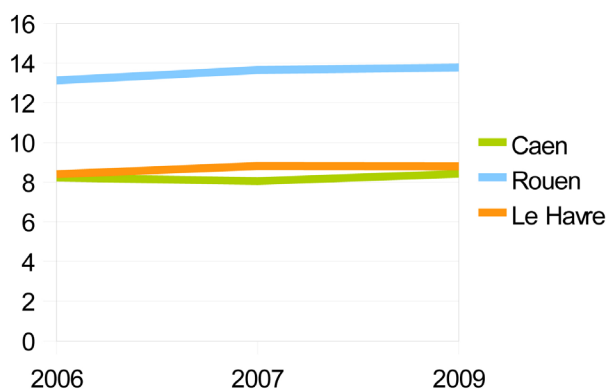


Les locaux d'entrepôts construits entre 1984 et 2009



Une couverture en transports en commun (TC) en augmentation

Km parcourus en TC entre 2006 et 2009 (en millions Kms)



Entre 2006 et 2009, les kilomètres parcourus ont augmenté de quelques pourcentages dans les trois agglomérations normandes. La longueur des lignes est demeurée stable pour Caen, mais s'est accrue sur Rouen (agrandissement du périmètre et rajout des kilomètres sur des lignes à très faible desserte comme des lignes de taxis par exemple) et sur Le Havre (il semble que les données intègrent désormais le réseau de bus de la zone industrialo-portuaire sans pour autant intégrer les kilomètres parcourus).

Km parcourus en TC entre 2006 et 2009 (en millions Kms)

Agglomérations	2006	2007	2009
Nantes	22,38	23,35	23,72
Tours	8,48	8,57	9,23
Rennes	17,38	17,88	18,13
Le Havre	8,41	8,82	8,79
Caen	8,22	8,05	8,42
Rouen	13,13	13,66	13,78

Les trois agglomérations comparées ont dans l'ensemble une offre de transports en commun supérieure à celle des agglomérations normandes et ont davantage augmenté leur offre sur la même période.

Sources : SITADEL ; DREAL HN ; CERTU

« DTA Estuaire Seine »

Dispositif de suivi - évaluation - Actualisation 2010

DREAL Haute-Normandie

La structuration et le maillage à partir des métropoles et des agglomérations moyennes sont-ils effectifs ?

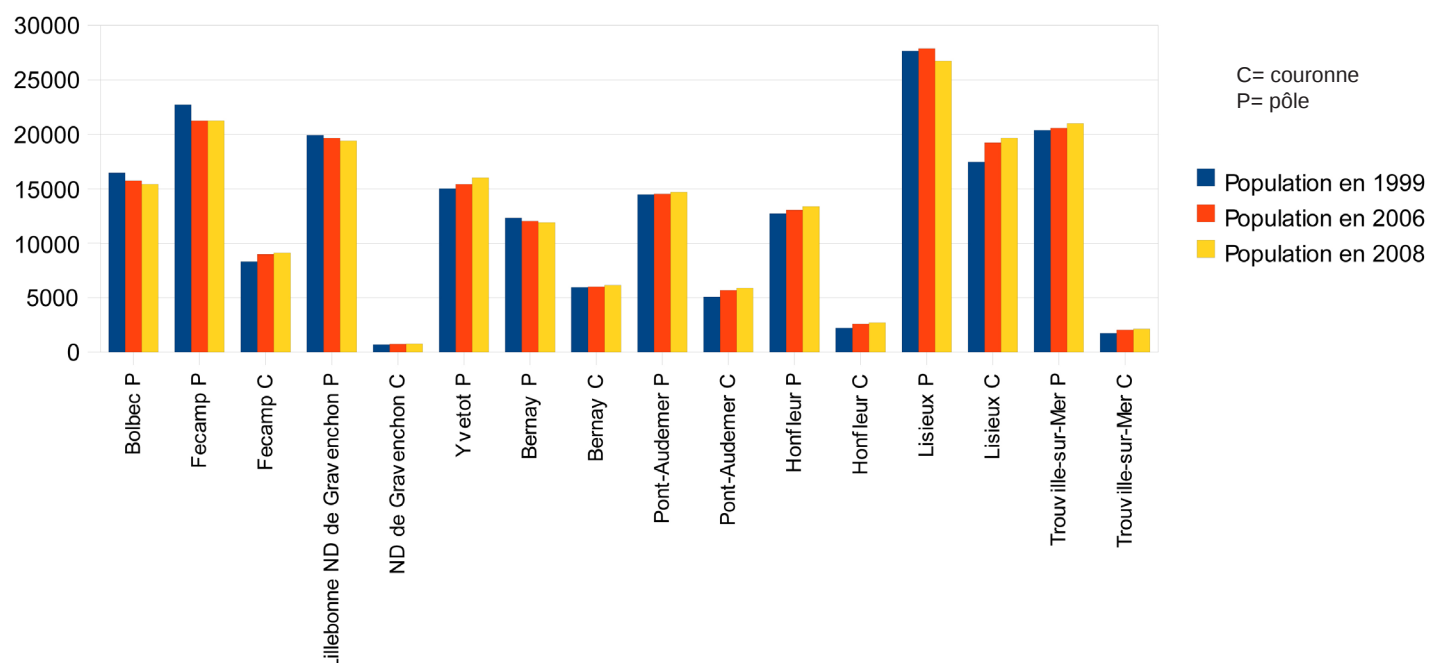
Q10

Le phénomène de péri-urbanisation se poursuit autour de l'ensemble des agglomérations moyennes. La situation des pôles urbains est plus contrastée.

Pour ce qui est des déplacements, aucune évolution notable n'est intervenue sur le réseau ferroviaire depuis 2008. Une ligne de bus a été créée entre Le Havre et Pont-Audemer depuis 2010. La voiture reste cependant et de loin le mode de déplacement le plus rapide.

Évolution de la démographie dans les agglomérations moyennes

Population dans les agglomérations moyennes entre 1999 et 2008



Évolution démographique au sein des agglomérations moyennes

	Évolution en % 1999-2008	Solde naturel	Solde migratoire apparent
Bolbec	- 6,16 %	567	- 1 581
Fécamp	- 2,06 %	740	- 1 378
Lillebonne - ND de Gravenchon	- 2,13 %	772	- 1 212
Yvetot	6,71 %	176	832
Bernay	- 1,25 %	39	- 267
Pont-Audemer	5,01 %	125	856
Honfleur	7,99 %	583	610
Lisieux	2,79 %	1 359	- 100
Trouville-sur-Mer	4,48 %	- 399	1 391

Entre 1999 et 2008, toutes les couronnes des aires urbaines moyennes ont vu leur population s'accroître. La situation est plus contrastée concernant ces aires urbaines dans leur ensemble.

Celles en périphérie du Havre (Fécamp, Bolbec, Lillebonne et Notre-Dame de Gravenchon) ont perdu de la population (entre -3 et -6%), une situation due à un solde migratoire déficitaire que ne compense pas le solde naturel.

A l'inverse, les aires urbaines en rive sud de la Seine (Pont-Audemer, Honfleur, Trouville et Lisieux) ainsi que Yvetot, connaissent des hausses de population (entre 3 et 8%), seule Bernay affiche un très léger repli (-0.1%).

L'accessibilité entre les agglomérations moyennes et Rouen, Caen ou Le Havre

Fréquence en nombre de trains ou bus par jour et temps d'accès moyen entre 2009 et 2011

	Entre 2009 - 2010		Entre 2010 - 2011	
	Temps moyen en train ou bus	Nombre de trajets	Temps moyen en train ou bus	Nombre de trajets
Vers Rouen				
Bernay	0h51	7	0h52	6
Fécamp	1h09	12	1h15	11
Yvetot	0h24	22	0h25	24
Barentin	0h17	22	0h15	23
Pont-Audemer	1h00	5	1h10	6
Brionne	0h40	3	0h49	3
Vers Caen				
Ouistreham	0h40	18	0h33	17
Cabourg	0h47	16	0h46	16
Deauville	1h22	24	1h24	26
Pont l'Evêque	1h04	4	1h04	4
Lisieux	0h30	23	0h29	26
Bernay	0h49	17	0h50	18
Honfleur	2h11	13	1h57	15
Vers Le Havre				
Fécamp	1h14	27	1h17	23
Lillebonne	1h06	18	1h03	21
Bolbec	0h45	26	0h43	23
Yvetot	0h35	19	0h32	22
Honfleur	0h29	4	0h28	4
Deauville	1h00	4	1h01	4
Pont l'Evêque	1h03	1	1h01	1
Pont-Audemer	Seulement la voiture (0h40)		1h01	2

L'année 2008 a vu le cadencement des lignes ferroviaires de Normandie. Depuis, des modifications ont été apportées à la marge avec, suivant les origines/destinations, de légères hausses ou de légères baisses.

Concernant les bus, il est plus simple d'augmenter ou de diminuer les fréquences mais force est de constater que, comme pour le ferroviaire, les liaisons ont plus ou moins stagné. Seule une ligne entre Pont-Audemer et Le Havre a été créée.

Au niveau des temps de parcours, de légères hausses ont eu lieu sur le réseau ferroviaire. Sur le réseau routier, les liaisons avec Caen ont connu de légères baisses, celles avec Le Havre des stagnations et celle avec Pont-Audemer une hausse.

Sources : INSEE ; Mappy

« DTA Estuaire Seine »

Dispositif de suivi - évaluation - Actualisation 2010

DREAL Haute-Normandie

Les secteurs littoraux sont-ils préservés et valorisés et donnent-ils lieu à un développement durable du rétro-littoral ?

Q11

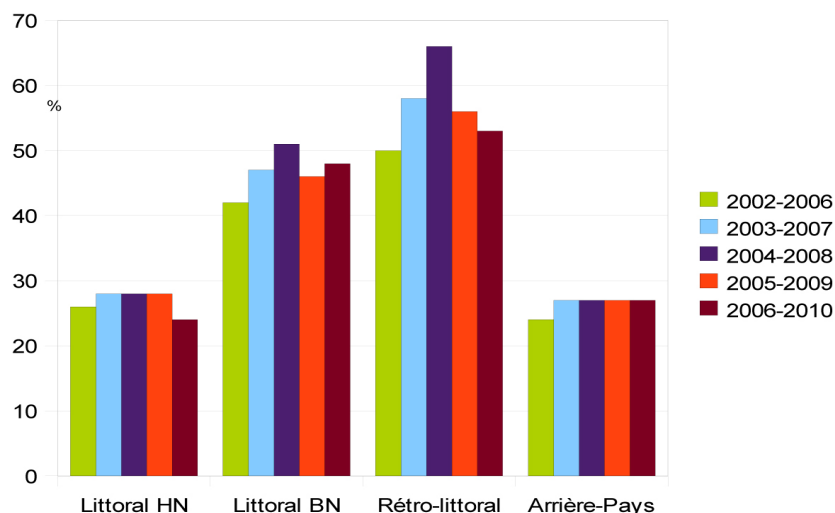
La construction sur le littoral bas-normand reste dynamique et la part de logements individuels y est inférieure à celle des autres territoires.

L'effort de prise en compte de la loi littoral dans les documents d'urbanisme est à renforcer.

La politique d'acquisition du Conservatoire du Littoral se poursuit.

L'évolution de l'habitat sur le littoral Normand

Évolution du nombre de logements commencés entre 2002 et 2010 pour 1 000 habitants



Le littoral bas-normand et le rétro-littoral sont les plus dynamiques en terme de construction de logement pour 1 000 habitants. Le graphique montre que les tendances récentes de trois territoires s'alignent sur les moyennes 2002-2006. Le littoral bas-normand montre une légère tendance haussière.

Le littoral bas-normand se distingue par un niveau de création de logements individuels inférieur à celle des autres territoires.

L'observation de dix années de construction ne permet pas de déceler une tendance d'évolution sur les territoires.

Évolution du niveau de création de logements individuels

	Nombre de logements individuels	% de logements individuels	Nombre Total de logements
Littoral HN	1602	57,88 %	2 768
Littoral BN	3 091	47,93 %	6 449
Rétro-littoral	800	53,98 %	1 482
Arrière-Pays	43 334	58,76 %	73 749

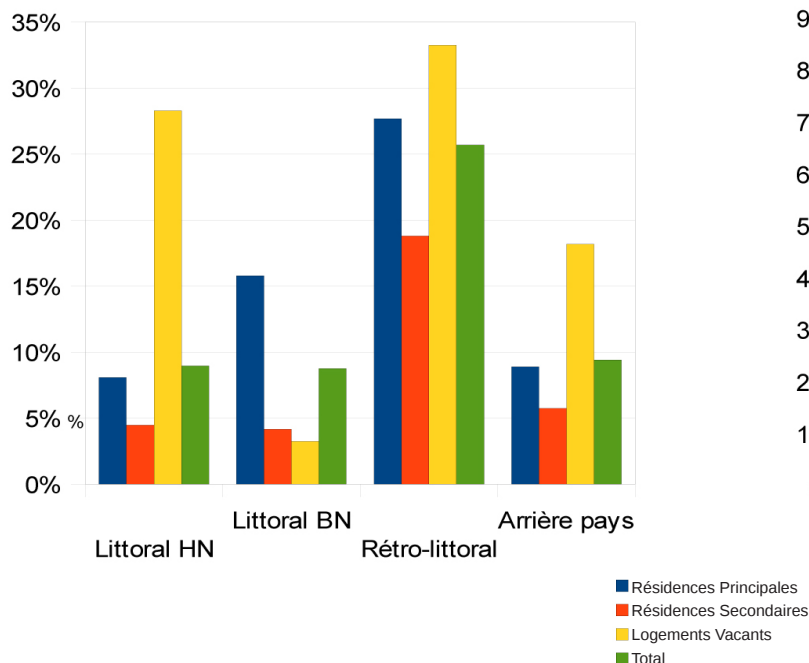
Construction neuve des résidences 2001-2010		Nb de logements
Arrière-Pays	Projet mixte	3
	Résidence autre	139
	Résidence de tourisme	943
	Résidence pour étudiants	1 068
	Résidence pour personnes âgées	821
	Résidence sociale	25
Littoral bas-normand	Résidence autre	35
	Résidence de tourisme	183
	Résidence pour personnes âgées	51
Littoral haut-normand	Projet mixte	1
	Résidence autre	1
	Résidence pour personnes âgées	45
Rétro-littoral	Résidence autre	2
	Résidence de tourisme	126
Total zonage		3 443

La production des logements en résidence (compris dans les logements collectifs) est de 3 500 logements en 10 ans.

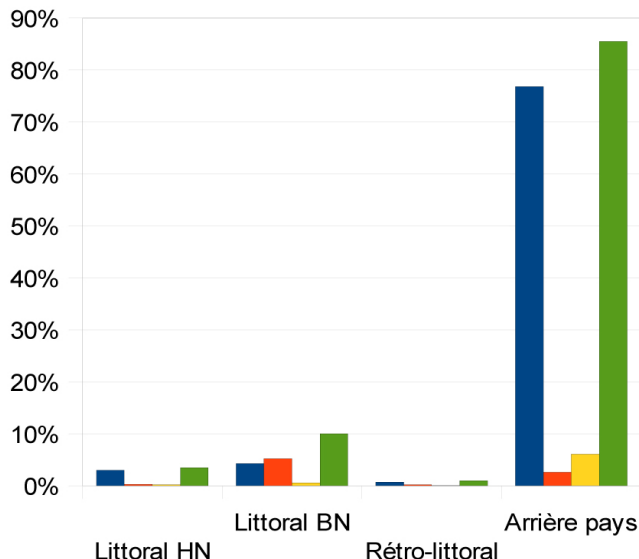
Il faut noter la présence importante de création de résidences liées au tourisme sur trois des quatre territoires.

Malgré leur absence du littoral haut-normand, elles représentent 33% de la création des logements en résidence au sein de la DTA.

Évolution du parc de logements par types entre 1999 et 2009



Répartition du parc de logements par types en 2009



L'évolution du parc de logements suit les tendances observées en 2010 sur les millésimes 1999-2007 avec une progression de plus de 9% en 10 ans alors qu'elle était de 7% sur 8 ans. Cependant, le rétro littoral progresse plus vite que les autres territoires (+25% en 10 ans alors qu'il affichait +19% en 8 ans) mais cette progression est à relativiser avec la faible poids de ce territoire sur l'ensemble de la DTA.

Prise en compte des espaces remarquables dans les documents d'urbanisme

Dans les SCOT

Le SCOT du Pays des Hautes-Falaises est en cours de procédure (PADD en cours) et celui de la Basse-Risle est en début de procédure. Ils n'ont donc pas encore intégré les modalités d'application de la loi littoral.

Le SCOT du Havre Pointe de Caux Estuaire, approuvé le 28 janvier 2008, a été annulé fin 2010. Le syndicat mixte a engagé une nouvelle élaboration le 4 janvier 2011 et a arrêté le projet de SCOT le 21 juin 2011. Les évolutions qui y sont apportées complètent le document initial, tout en restant compatibles avec les modalités définies par la DTA concernant les espaces proches du rivage.

Le SCOT de Caen-Métropole a été arrêté et sera approuvé à l'automne 2011. Le Document d'Orientations Générales (DOG) n'est pas plus précis sur les espaces remarquables et se contente de reprendre les espaces identifiés par la DTA et dans les documents d'urbanisme locaux existants, et de renvoyer aux dispositions du code de l'urbanisme.

Dans les POS, PLU et cartes communales

Dans le Calvados, la DDTM est régulièrement amenée à répondre aux interrogations des communes et intercommunalités sur l'application de la loi littoral à l'occasion de projets. Les projets concernés sont surtout situés dans les communes du Nord Pays-d'Auge du fait de la pression foncière, de la forme urbaine existante et des disponibilités encore présentes. La difficulté est moindre sur le territoire de Caen-Métropole où le bâti linéaire et relativement compact sur le littoral impose par nature une urbanisation au moins en continuité de l'existante.

En Seine-Maritime, la révision des documents d'urbanisme des communes littorales est moins avancée. Globalement, les dispositions applicables au littoral sont insuffisamment prises en compte et il faudra attendre le passage au PLU dans la plupart des communes pour qu'elles le soient.

Néanmoins, les espaces remarquables du Littoral sont relativement bien intégrés dans les documents d'urbanisme car l'étude dite Lerond a servi de guide bien avant l'approbation de la DTA.

Prise en compte des coupures d'urbanisation

Le SCOT de Caen-Métropole reprend les coupures identifiées par la DTA et renvoie aux PLU le soin de les délimiter mais sans fixer de critères en la matière. Par ailleurs, il n'identifie pas d'autres coupures à l'échelle du SCOT et renvoie aux communes la « possibilité » d'en déterminer d'autres d'intérêt local. Cette approche paraît insuffisante au regard de l'ancien schéma de la Côte de Nacre qui avait identifié plusieurs coupures à préserver, pour des raisons non pas paysagères mais de préservation écologique.

La DDTM 14 reste vigilante car certaines ambitions locales sont contradictoires avec la loi littoral, comme par exemple la coupure d'urbanisation entre Lion-sur-Mer et Luc-sur-Mer.

Le projet du SCOT du Havre Pointe de Caux Estuaire, si à l'instar de la DTA ne fixe pas de coupure d'urbanisation, préconise un large secteur littoral pour y définir des espaces de respiration.

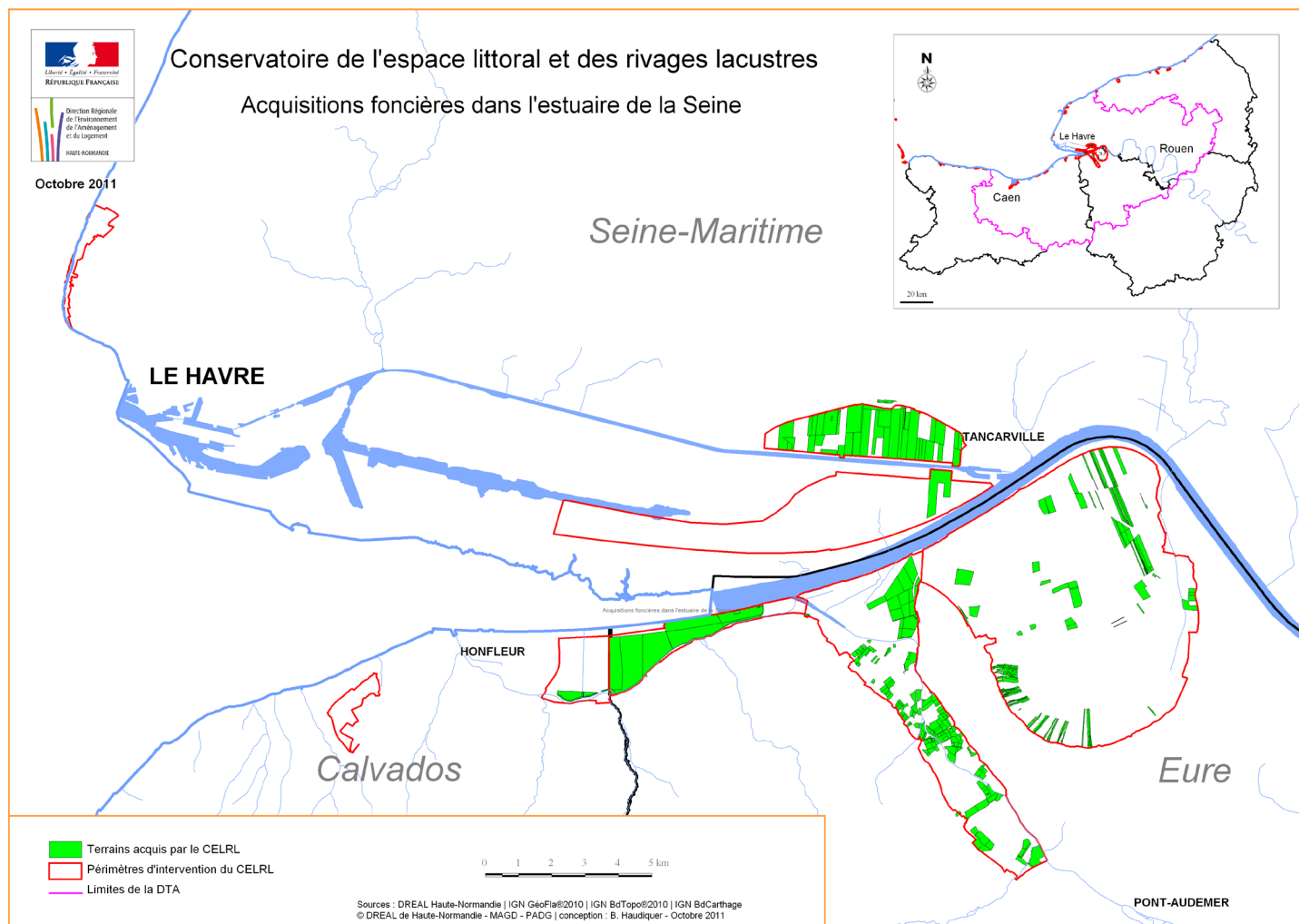
L'action publique pour la préservation du littoral

Acquisitions foncières du Conservatoire du Littoral dans l'estuaire de la Seine

	Haute-Normandie			
Année	2007	2008	2009	2010
Surface acquise en Ha	132,91	90,59	57,76	35,05
Surface acquise cumulée en Ha	1 483,69	1 574,28	1 632,04	1 667,09

Le nombre d'hectares préservés dans l'estuaire de la Seine, grâce aux acquisitions foncières du Conservatoire de l'Espace Littoral et des Rivages Lacustres (CELRL), augmente chaque année.

Le total des surfaces foncières acquises par le CELRL fin 2010 est d'environ 1 667 ha (voir la carte « Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres – Acquisitions foncières dans l'estuaire de la Seine »).



Évolution des déplacements domicile-travail entre le littoral bas-normand et le rétro-littoral parmi les communes de la DTA

Déplacements domicile - travail du littoral vers le rétro-littoral

Les déplacements domicile - travail générés par la Côte Fleurie (94 déplacements au total) et le Pays de Honfleur vers le rétro-littoral (167 déplacements) sont peu nombreux, et les destinations sont réparties sur l'ensemble du rétro-littoral.

	2 roues	Véhicule Personnel	Transport en Commun	Total
Rétro-littoral de la Côte Fleurie	12	28	501	541
Rétro-littoral sur le Pays de Pont l'Evêque	10	173	0	183
Rétro-littoral sur le Pays de Dozulé	0	16	0	16
Rétro-littoral sur le Pays de Honfleur	0	367	0	367

Déplacements domicile - travail du rétro-littoral vers le littoral

Pour le rétro-littoral de la côte Fleurie, la grande majorité des déplacements (504) a pour destination la commune de Deauville qui est le pôle touristique important et le pôle urbain prépondérant le plus proche.

Les résultats sont extraits de la base de données INSEE 2007, sur les déplacements domicile - travail. Il est indiqué pour chaque secteur le nombre de personnes faisant un type de trajet. Tous les résultats inférieurs à dix n'ont pas été pris en compte car l'échantillon n'est pas jugé représentatif.

Développement de l'offre en matière de pistes cyclables et de transports en commun entre le littoral bas-normand et le rétro-littoral

Développement de l'offre en matière de pistes cyclables

Le linéaire total d'itinéraire vélo entre le littoral et le rétro-littoral n'a pas augmenté en 2010. Ce constat s'explique par une action ciblée cette année sur des itinéraires en site propre (type voies vertes) plus complexes et plus long à mettre en œuvre.

Cependant un projet de piste cyclable entre Deauville – Trouville et son rétro-littoral est en phase d'étude, de même un projet de piste cyclable entre Honfleur et Pont l'Évêque est inscrit au plan vélo du Conseil Général.

Développement de l'offre en matière de transports en commun

Sur l'ensemble des lignes renseignées, le nombre de kilomètres parcourus a diminué en 2010. Cette baisse peut s'expliquer par les nombreux jours d'intempéries (18) qui ont immobilisés les véhicules.

Offre de transport scolaire

	2009*	2010*
Ligne 1 (Caen-Ouistreham)	55 310	55 217
Ligne 20 (Caen-Le Havre via Cabourg, Tourgéville)	263 006	247 632
Ligne 51 (Lisieux-Deauville)	82 914	81 734
Ligne 46 (Parcours interne à Ouistreham)	91 772	88 775
Ligne 51 (Parcours interne à Trouville sur Mer)	82 914	81 734
Ligne 54 (Parcours interne à Trouville sur Mer)	55 792	54 386

* En nombre de kilomètres parcourus annuellement pour chaque ligne

Offre de transport de passagers

	2009*	2010*
Ligne 1 (Caen-Ouistreham)	436 882	421 941
Ligne 20 (Caen-Le Havre via Cabourg, Tourgéville)	812 514	802 667
Ligne 21 (Tourgéville-Deauville via Saint-Arnoult)	73 437	47 540
Ligne 39 (Honfleur-Le Havre)	151 038	nc
Ligne 50 (Lisieux-Le Havre via Pont l'Evêque et Honfleur)	290 992	283 692

* En nombre de kilomètres parcourus annuellement pour chaque ligne

Sources: DREAL HN et BN ; DDTM 76 et 14 ; DDT 27 ; SITADEL ; PERVAL ; FILOCOM 2009 ; CELRL

« DTA Estuaire Seine »

Dispositif de suivi – évaluation - Actualisation 2010

DREAL Haute-Normandie