

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

Q1

Vu le contexte international 2008/2009,

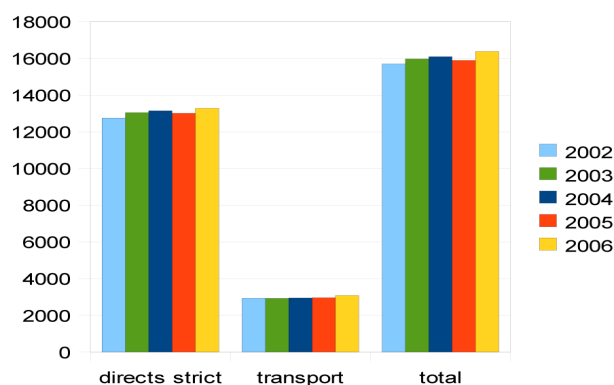
- le Port du Havre maintient sa part de marché de conteneurs sur le Range Nord Europe ;
- le Port de Rouen reste le premier port européen de céréales et le premier port français pour l'agro-alimentaire ;
- le Port de Caen-Ouistreham maintient un trafic de l'ordre d'un million de passagers par an avec une montée en puissance des liaisons avec l'Irlande.

## Le port du Havre

Les chiffres de 2000 à 2006 montrent le lien entre la dynamique du trafic portuaire, dans sa composante conteneurs, et la progression des emplois portuaires. On remarque aussi la vigueur de l'emploi portuaire qui atteint des progressions trois fois supérieures aux autres activités.

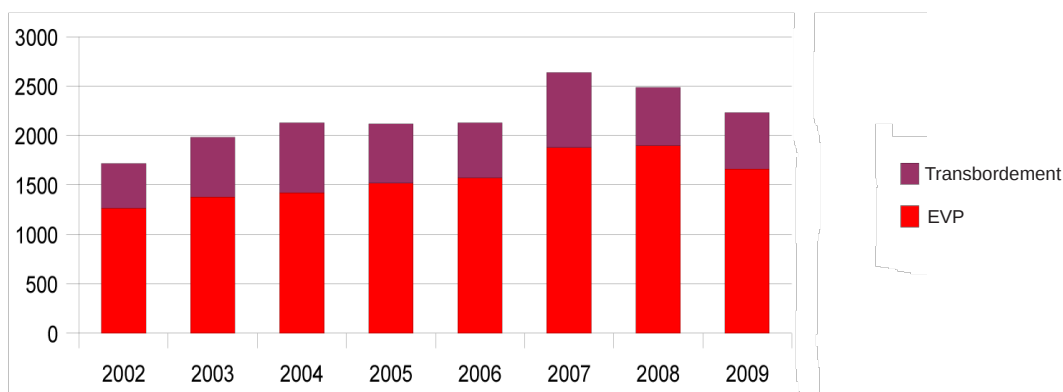
Moins visible dans le diagramme, mais clair dans l'étude INSEE détaillée : le poids grandissant des emplois liés aux activités logistiques d'entreposage, dont l'enjeu de captation sur le territoire est désormais avéré dans un système industriel en proie à une érosion historique.

Evolution du nombre d'emplois directs portuaires



Le diagramme concerne uniquement les emplois maritimes et portuaires (le nombre total des emplois salariés sur la zone d'emploi du Havre est de 133 528 en 2004).

Evolution du trafic conteneurs du port du Havre dont transbordement (en milliers d'EVP)



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

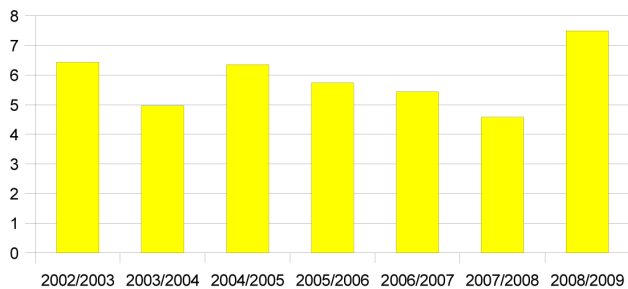
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>LE HAVRE</b>	<b>1 720</b>	<b>1 985</b>	<b>2 131</b>	<b>2 119</b>	<b>2 130</b>	<b>2638</b>	<b>2490</b>	<b>2235</b>
ZEEBRUGGE	975	1 013	1 197	1 408	1 654	2000	2210	2328
ANVERS	4 777	5 445	6 064	6 482	7 019	8180	8660	7310
ROTTERDAM	6 515	7 107	8 291	9 288	9 690	10800	10800	9743
BRÈME	2 999	3 191	3 469	3 736	4 450	4910	5530	4564
HAMBOURG	5 300	6 138	7 003	8 088	8 862	9900	9740	7010
<b>TOTAL</b>	<b>22 287</b>	<b>24 878</b>	<b>28 155</b>	<b>31 120</b>	<b>33 804</b>	<b>38428</b>	<b>39430</b>	<b>33910</b>
Part de marché du Havre	7,7%	8,0%	7,6%	6,8%	6,3%	6,9%	6,3%	6,7%

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

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
DUNKERQUE	161	162	200	205	205	197	214	212
<b>LE HAVRE</b>	<b>1 720</b>	<b>1 985</b>	<b>2 131</b>	<b>2 119</b>	<b>2 130</b>	<b>2638</b>	<b>2490</b>	<b>2235</b>
ROUEN	146	126	139	160	165	159	142	122
NANTES/SN	110	119	124	132	130	145	149	146
BORDEAUX	48	46	51	50	55	65	55	80
MARSEILLE	809	833	916	906	941	1002	851	883
<b>TOTAL</b>	<b>2 994</b>	<b>3 272</b>	<b>3 562</b>	<b>3 571</b>	<b>3 626</b>	<b>4207</b>	<b>3901</b>	<b>3678</b>
Part de marché du Havre	57,5%	60,7%	59,8%	59,3%	58,7%	62,7%	63,8%	60,8%

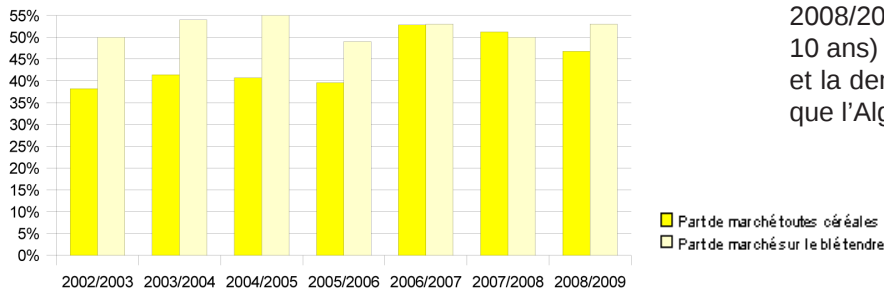
## Le port de Rouen

Céréales exportées en million de tonnes



L'année 2009 est une bonne année céréalière, essentiellement pour l'exportation de blé (6,1 millions de tonnes). A la fin du mois d'octobre, la progression atteignait 20% pour le blé mais le recul était de 15% pour l'orge. En effet, la France, comme tous les pays de l'Union Européenne, peine à exporter son orge face à la concurrence des pays de la mer Noire, essentiellement l'Ukraine.

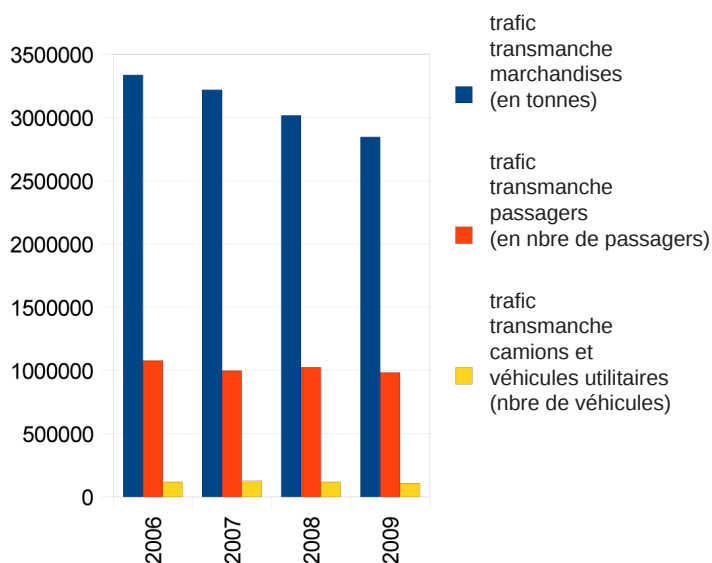
Evolution des parts de marché du port de Rouen au niveau national



Mais globalement, avec l'année positive et les excellents premiers mois de 2009, dus à la campagne céréalière 2008/2009 à 7,5 millions de tonnes (la meilleure depuis 10 ans) alliant qualité et quantité, les prix sont corrects et la demande est forte de la part des partenaires tels que l'Algérie et le Maroc.

## Le port de Caen-Ouistreham

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



Le trafic transmanche, en terme de marchandises, a montré une croissance régulière de 2004 à 2006 puis une inversion de tendance depuis 2007.

Cette baisse relative depuis 2007 peut en partie s'expliquer par la mise en place d'une stratégie globale de ports normands associés avec le port de Cherbourg. Le trafic total de marchandises convoyées par ces deux ports est de 4,9 millions de tonnes en 2009, en provenance ou à destination du Royaume-Uni et de l'Irlande.

Pour ce qui est du trafic transmanche de passagers, le nombre de passagers (qui était en augmentation de 2007 à 2008) diminue en 2009 pour atteindre un nombre inférieur à 2007 et presque équivalent à 2003 (939 871 passagers) ; mais ce chiffre global masque un déséquilibre : les liaisons vers l'Irlande montent en puissance alors que celles vers l'Angleterre ont diminuées.

Le trafic de véhicules est en diminution, le nombre de camions et de véhicules utilitaires est le plus bas depuis 2005.

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

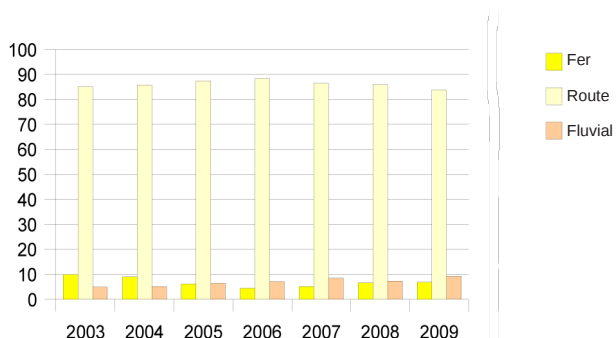
# La desserte portuaire s'améliore-t-elle et s'équilibre-t-elle au profit du ferroviaire et du fluvial ?



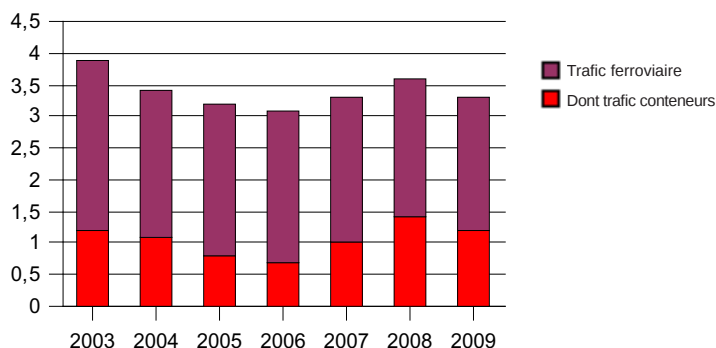
Malgré une domination sur le marché, le mode routier a tendance à reculer dans le trafic des ports de la DTA pour laisser un peu plus de place au mode fluvial (particulièrement au Havre) et au mode ferroviaire (à Rouen majoritairement). La mise en place d'infrastructures améliore la desserte des ports identifiés dans la DTA.

## Le port du Havre

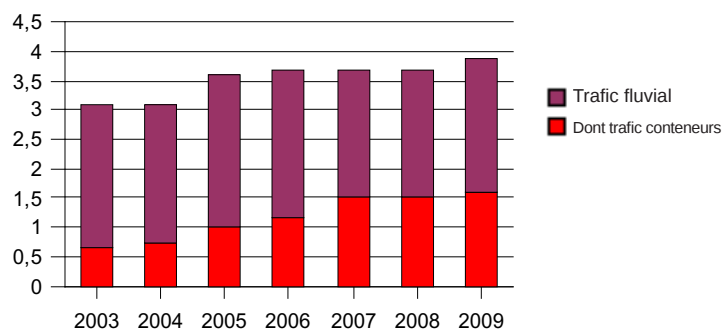
Evolution des parts respectives des différents modes de transport dans le trafic conteneurs (hors transbordement) entre 2003 et 2009



Evolution du trafic ferroviaire entre 2003 et 2009 (en millions de tonnes) dont part du trafic conteneurs



Evolution du trafic fluvial chargés-déchargés entre 2003 et 2009 (en millions de tonnes) dont part du trafic conteneurs



Après une évolution favorable en 2007 et 2008, le transport ferroviaire continue sur le même rythme en 2009.

Pour ce qui est de l'utilisation de la route, le mode de transport le plus utilisé, son pourcentage d'utilisation est en baisse depuis 2008 et particulièrement en 2009 (avec une perte de 3% par rapport à 2008).

Le transport fluvial qui avait rencontré une chute en 2008 reprend de l'ampleur en 2009 avec une évolution de 2%.

Les points forts de ces dernières années sont donc le recul du mode routier (qui poursuit cependant sa domination sur le transport des marchandises face aux autres modes terrestres) et le renouveau du mode fluvial.

Le trafic ferroviaire hors conteneurs reste globalement stable en étant toujours entre 3,1 et 3,9 millions de tonnes pour la période 2003-2008, malgré une légère hausse depuis 2006 (3,1 millions de tonnes) pour atteindre 3,6 millions de tonnes en 2008.

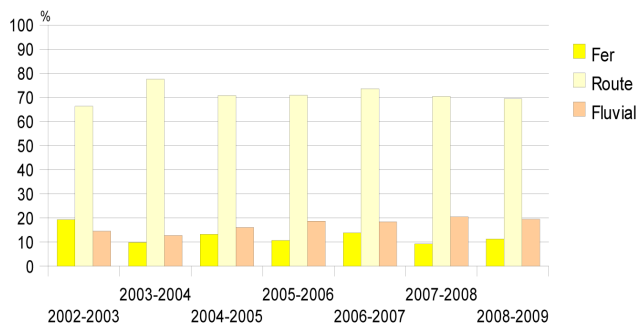
Comme le trafic ferroviaire, le trafic fluvial chargés-déchargés reste stable avec 3,7 millions de tonnes depuis 2006.

Pour ce qui est de l'état d'avancement du mode ferroviaire dans la desserte des ports identifiés dans la DTA, la ligne Le Havre-Amiens-Metz, plus précisément le barreau Motteville-Buchy a été mis en service le 31 mars 2008. Cette voie unique de 36 km réutilisant une ligne existante a été entièrement réaménagée et électrifiée. Elle permet ainsi aux circulations de trains venant ou allant au Havre de transiter vers le nord de la France, en contournant Rouen et l'Île-de-France. Par ailleurs, la desserte ferroviaire de Port 2000 qui a été définie en 1999 est en voie d'achèvement.

Au niveau du mode routier, on note l'amélioration de la desserte terminale du port sur le boulevard Jules Durand. L'extension du port à conteneurs (Port 2000) a été soumise par l'Union Européenne à la mise en œuvre de mesures compensatoires environnementales parmi lesquelles figure la fermeture de la route de l'estuaire à l'Est de l'A29. Cette route, qui constitue l'un des accès au port pour les poids lourds porte-conteneurs, traversait la Réserve Naturelle de l'Estuaire de la Seine. Afin de pouvoir fermer cette portion de route à la circulation de transit, une nouvelle bretelle autoroutière alliant l'A131 et l'A29 Sud a été créée par les services de l'État en juin 2009.

## Le port de Rouen

Evolution des parts respectives des différents modes de transport dans le trafic de céréales exportées entre 2002 et 2009



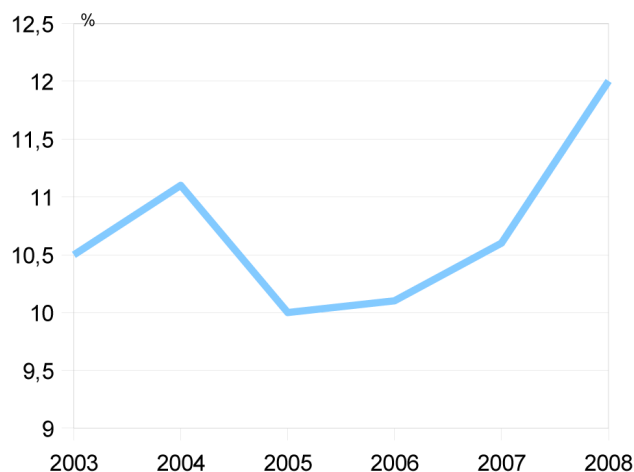
Globalement, le trafic fluvial touchant les terminaux du port de Rouen continue à progresser. Le chargement vers les autres régions et l'étranger compte 2,14 millions de tonnes. Le déchargement depuis d'autres régions et l'étranger compte 2,64 millions de tonnes. Le débit du trafic interne est établi à 210 000 tonnes. L'importance actuelle du trafic fluvial est historiquement liée à une économie tournée vers les industries à forte valeur ajoutée telle que la chimie, les produits pétroliers.

La hausse du trafic conteneurisé attendue de l'application des arrêtés du 10 janvier 2007 qui permet aux bateaux de relier Port 2000 au port historique et du 30 août 2007 qui autorise les bateaux, dits fluvio-côtiers agréés par les Affaires Maritimes, à desservir Port 2000 par l'estuaire de la Seine devrait également être favorable au trafic fluvial du port de Rouen.

Pour ce qui est de l'avancement des infrastructures liées à la desserte des ports, identifiées dans la DTA, on note la mise en site propre des voies portuaires du port de Rouen (13 km de voies auront été traités entre 2002 et 2008 afin d'élever la vitesse des trains de 6 à 30 km/h). Pour le mode routier, une amélioration de la desserte terminale du port de Rouen a été établie sur le boulevard maritime. Le projet a été phasé en 2 tranches : 2,8 km réalisés entre 2004 et 2006 et 3,75 km en cours de travaux.

On constate un regain d'intérêt des céréaliers et d'autres vrac pour la desserte ferroviaire entre 2007 et 2009. La réorganisation en cours du système des dessertes fines des quais et terminaux portuaires (les nouvelles « voies ferrées portuaires ») participe naturellement à cette démarche de relance. De même, afin d'encourager le report modal sur le fleuve, le GPM de Rouen a pris dès 2009 des mesures tarifaires et organisationnelles pour favoriser ce report avec un objectif de passage à 25% des pré-acheminements par le fleuve (cf. le projet stratégique du GPMR pour la période 2009-2013).

Part du fluvial sur le trafic total en tonnage (hors trafics consommés localement et hors traversants)



## 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
Évolution de l'utilisation du mode routier	+ 5,47 %	+ 5,46 %	+ 9,57 %	+ 0,82 %	- 7,30 %	- 11,12 %

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.

La part du mode ferroviaire n'est plus utilisée depuis 2008.

L'infrastructure ferroviaire se révèle inadaptée. Une remise à niveau de l'infrastructure ferroviaire est nécessaire mais non justifiée actuellement par les trafics.

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

## « DTA Estuaire Seine »

Dispositif de suivi - évaluation - Année 2010

DREAL Haute-Normandie

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

Q3

Les calculs des surfaces viabilisées et occupées sont à considérer comme un référentiel pour le suivi évaluation de la DTA.

(BD ortho : 2008 – Seine-Maritime / 2006 – Calvados / 2005 – Eure)

### Evolution des surfaces viabilisées et occupées au sein des « zones rouges » de l'estuaire de la Seine

ID zone	Surface de la zone en ha	Surface occupée en ha	Surface disponible en ha
1	410	0	410,0
2	12	0	12,0
3	74,5	0	74,5
4	254,5	0	254,5
5	338	57,5	280,5
6	258	51	207,0
8	135,5	56	79,5
9	165,5	11	154,5
10	156	22,5	133,5
11	166	0	166,0
12	60	0,00	60,0
13	46	46	0,0
14	197,5	15	182,5
15	71	71	0,0
TOTAUX	2087,5	73	2014,5

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

La consommation d'espace est de 14,08 %.

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.

### Evolution 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	5	83,00
6	6	6	0,00
7	1050	1050	0,00
TOTAUX	1448	1142	306,00

Zones saumon situées dans la basse vallée de l'Orne

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	5	15,00
TOTAUX	122	13,5	108,50

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.

La consommation d'espace est de 78,87 % pour les zones situées dans l'estuaire de la Seine et de 11,07 % pour les zones situées à proximité de Caen.

### Evolution de l'affectation des espaces portuaires « réservés au développement » dans l'estuaire aval de la Seine et dans la partie aval du port de Caen-Ouistreham

Ports Normands Associés (PNA), autorité portuaire du port de Caen-Ouistreham depuis 2007, met en place un schéma d'aménagement du domaine portuaire de Caen-Ouistreham. L'utilisation des espaces portuaires identifiés dans la DTA, proposée par PNA, répond aux enjeux suivants :

- il existe une volonté de privilégier l'utilisation de friches à celle de tout espace naturel ;
- PNA souhaite déterminer les emprises qu'elle pourrait céder aux collectivités ;
- accentuer la prise en compte des déplacements doux ;
- représenter la promenade piéton sur les rives de l'Orne ;
- matérialiser les zones d'accueil des gens du voyage.

Dans son schéma directeur d'aménagement, PNA prévoit d'utiliser les zones définies dans la DTA de la manière suivante :

Les zones 1 et 2 correspondent au Secteur de Ouistreham. Ce secteur présente des zones d'interfaces multiples qui sont à organiser de manière cohérente et coordonnée :

- interfaces ville de Ouistreham / terminal Transmanche ;
- interfaces portuaires canal / écluses / avant-port - Interfaces entre les utilisateurs du port : cohabitation des activités « pêche », « commerce », « plaisance », « ferry », « tourisme » ;

- interfaces « activités / tourisme / plaisance » et les milieux naturels environnants.

La zone 2 correspond à l'extension de la capacité de plaisance du port de Caen – Ouistreham par la création de 600 nouvelles places de plaisance, cela doublerait sa capacité actuelle.

La zone 3 est un grand secteur à dominante naturelle : ZPS, des sites de l'embouchure et de l'estuaire de l'Orne et de la pointe du Siège mais aussi une réserve foncière importante pour installer des activités à l'Est et au Nord du Yard de Ranville.

La zone 4 correspond au Secteur du Yard de Ranville : ce site particulier bénéficie d'un quai et d'infrastructures existantes, son développement doit particulièrement prendre en compte les interfaces avec les milieux naturels qui l'environnent et la relation de vis-à-vis avec les secteurs habités de Benouville.

La zone 5 correspond au Secteur des bassins de Calix et d'Hérouville plateforme « Renault Trucks » et aux quais de Blainville : une grande zone à vocation industrielle et portuaire qui peut se structurer et se développer à partir des infrastructures et pôles déjà existants.

En ce qui concerne la consommation d'espace au niveau du port du Havre, la deuxième phase de 4 postes à quai de Port 2000 s'achève.

## Etat zéro des captures et des sites de nourriceries

### Etat zéro à partir des données 2009 de FranceAgriMer

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

Régions	2008	2009
Haute-Normandie	3 756	3 696
Basse-Normandie	25 124	21 316

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

Halles à marées	Espèces	2008	2009
<b>Dieppe</b>			
	Coquille saint-jacques	1 248	991
	Bar	25	59
	Sole	36	36
<b>Fécamp</b>			
	Coquille saint-jacques	738	436
	Bar	8	19
	Sole	227	220
<b>Grandcamp</b>			
	Coquille saint-jacques	952	862
	Bar	67	74
	Sole	51	33
<b>Port en Bessin</b>			
	Coquille saint-jacques	1 368	822
	Bar	204	174
	Sole	86	71

Données 2009 obtenues à partir du Réseau Inter Criées (RIC) géré par FranceAgriMer pour le compte du Ministère de l'agriculture et de la pêche.

Baisse des ventes globales de pêches fraîches entre 2008 et 2009 sur l'ensemble des deux régions normandes.

En ce qui concerne les ventes de produits de la pêche fraîche dans les halles à marée, on note une augmentation des ventes de bars entre 2008 et 2009, notamment en Haute-Normandie, et une forte diminution des ventes de coquilles saint-jacques sur l'ensemble des deux régions, et plus particulièrement pour la Basse-Normandie.

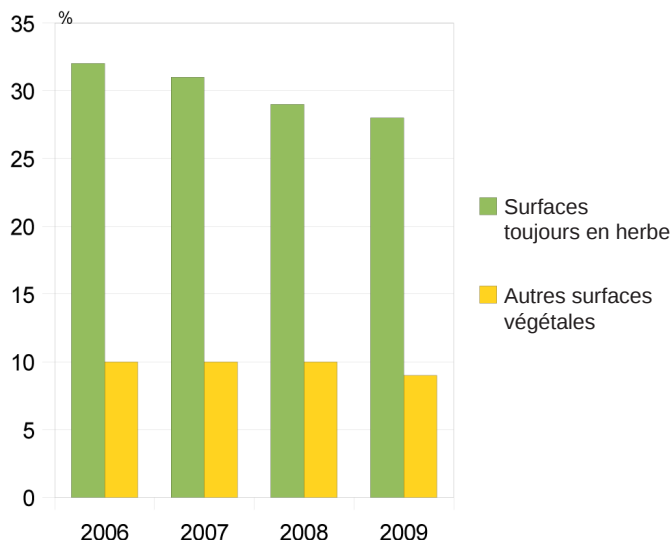
### Etat zéro de la masse d'eau HT03 à partir du rapport du Réseau Hydrologique Littoral Normand pour le suivi de l'année 2008

Le point « carosse » suivi en 2003-2004 et 2007 a été déplacé en 2008 au point « seine-1 », situé à l'aval de l'estuaire de la Seine, car il n'était pas positionné dans la masse d'eau HT03.

La première année de surveillance de la masse d'eau confirme l'influence de l'estuaire de la Seine, avec des stocks hivernaux en nutriments importants (119 µM de nitrate + nitrite et 5 µM d'ammonium ; 2,0 µM de phosphate ; 51 µM de silicate), mais une biomasse phytoplanctonique modérée qui n'épuise pas ce stock de nutriments qui est régulièrement rechargé par d'importantes dessalures. La flore de ce point est logiquement caractéristique des eaux estuariennes, bien que peu de dinoflagellés y soient observés.

## Evolution des zones humides dans les espaces naturels majeurs, sur le périmètre de la Haute-Normandie

Pourcentage de couverture en « surfaces toujours en herbe »



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. Sur le périmètre de la DTA, on note un recul des surfaces en herbe.

Les surfaces des zones humides tous critères (botaniques et pédologiques) sur le territoire du Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande (PNRBSN) seront connues fin 2010. Il en est de même pour toute la région Haute-Normandie.

Des perspectives sont possibles pour améliorer et compléter l'indicateur de l'évolution qualitative des zones humides.

Sources : DREAL HN et BN ; FranceAgriMer ; RHLN

### « DTA Estuaire Seine »

Dispositif de suivi - évaluation - Année 2010

DREAL Haute-Normandie



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

Avec 43 100 emplois en 2007, la filière logistique reste une spécificité de l'économie haut-normande. La logistique terrestre détient la plus forte part des emplois dans la filière. Pour ce qui est de la disponibilité à moyen et long terme, l'offre foncière permettant d'accueillir des activités logistiques connaît une diminution relative entre 2008 et 2009 et reste à un niveau élevé de plus de 1 200 hectares mobilisables. La logistique terrestre est en augmentation en Basse-Normandie.

### Les activités logistiques et les emplois créés

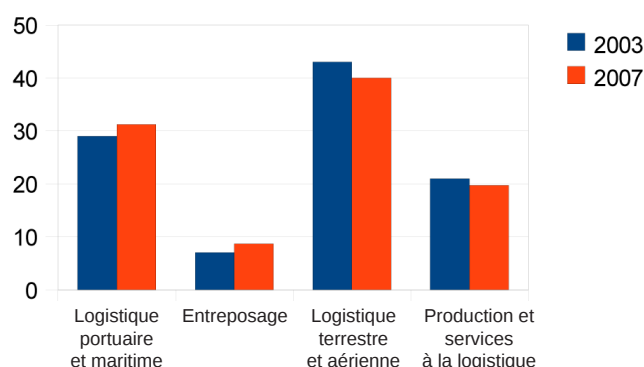
En Haute-Normandie, la filière logistique détient un effectif moyen de 19 salariés par établissement (supérieur à la moyenne nationale qui est de 13 salariés par établissement). Aujourd'hui, on compte 2 316 établissements dans la filière logistique sur le territoire de la DTA (dont 1 407 établissements créés entre 2000 et 2008).

On note une baisse du taux de création entre 2007 et 2008 (une diminution de 8,6% à 4,1%).

En 2007, 43 069 emplois font partie de la filière logistique : 13 378 dans la logistique portuaire et maritime, 3 752 dans l'entreposage, 17 452 dans la logistique terrestre et aérienne, et 8 487 dans la production et les services à la logistique. La part d'emploi la plus importante est la logistique terrestre (40%).

Ces emplois sont pour l'essentiel liés à la manutention : en 2007, 10,5% sont des cadres et 52,1% sont des ouvriers qualifiés.

% Part des emplois dans la filière logistique



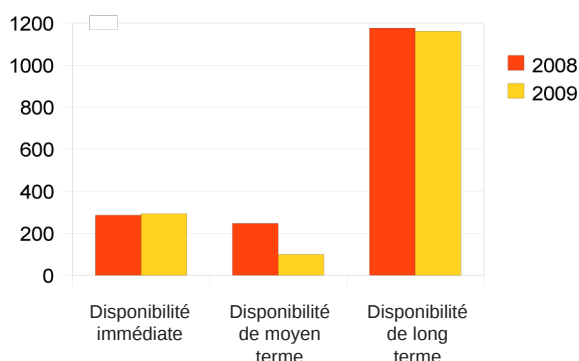
### L'offre foncière susceptible d'accueillir des activités logistiques

Entre 2008 et 2009, on note une légère augmentation de la disponibilité foncière immédiate sur les sites dédiés à la logistique. En 2009, la région dispose de capacités d'accueil réparties sur 33 sites dédiés d'une surface globale de 292 ha, un niveau quelque peu plus haut par rapport à 2008 mais bien moins important qu'en 2007. Un tiers des disponibilités immédiates sont localisés sur 2 zones (les zones portuaires de Petit-Couronne et Port-Jérôme « bord à quai »). Les lots disponibles s'échelonnent entre 0,3 ha et 47 ha.

L'essaimage de la logistique sur l'ensemble du territoire dans une logique principalement mono-modale est la conséquence directe de ce phénomène.

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

Disponibilité foncière en nombre d'hectares pour 2008 et 2009

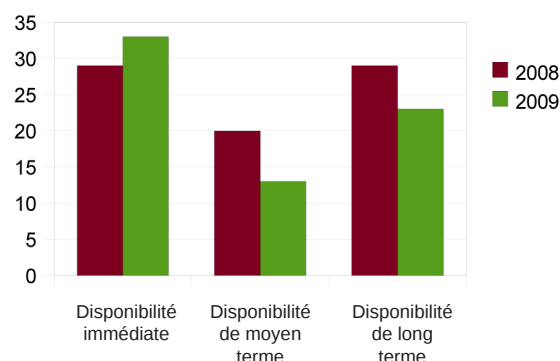


La capacité actuelle se répartit comme suit :

- 34 % (soit 100 ha) dans le secteur du Havre/Estuaire et 36,5 % (soit 107 ha) dans le secteur du Grand Rouen avec une forte concentration dans les zones industrielles et portuaires ;
- 7,5 % (soit 22 ha) dans le secteur de Dieppe/Pays de Caux et Bray (hors DTA) ;
- 22% (soit 63 ha) dans le secteur de l'Eure (dans et hors DTA).

Au niveau de la disponibilité de moyen et long terme, la disponibilité foncière en nombre de sites et nombre d'hectares a diminué entre 2008 et 2009. Cependant, cela reste une offre foncière nouvelle mobilisable de plus de 1 200 hectares, à comparer à un rythme de consommation moyenne de 30 ha par an sur les dix dernières années.

Disponibilité foncière en nombre de sites pour 2008 et 2009



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

## L'aménagement des 7 sites stratégiques identifiés dans la DTA

L'aménagement et la commercialisation des sites n'a pas commencé, mais nous pouvons faire les observations suivantes en ce qui concerne les 7 sites identifiés dans la DTA.

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 le périphérique (90 ha) :**

Le Scot de Caen-métropole, dont le projet va être arrêté, définit un secteur « d'envergure métropolitaine » au sud-est de l'agglomération, orienté vers le développement des activités logistiques et de services. Cette orientation pour le secteur Mondeville/Cormelles-le-Royal doit permettre l'implantation d'une plateforme multimodale, à proximité du périphérique et de la voie ferrée, susceptible de répondre aux besoins logistiques de l'agglomération, en assurant les mesures de protection foncière des espaces stratégiques nécessaires.

**- entre Beuzeville et Pont Audemer afin de tirer parti du noeud 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 la voie ferrée. L'avancement du dossier est bloqué depuis 2007. A ce jour, les communes de Beuzeville, Bouleville et Saint-Maclou développent sur leur territoire des zones d'activités de petite taille au fur et à mesure des opportunités.

**- 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)**

Un partenariat entre la Communauté de Communes Caux Vallée de Seine et la Communauté de Communes de Campagne de Caux va permettre de lancer une étude d'opportunité et de faisabilité de création de la zone d'activités bimodale de Beuzeville la Grenier. Cette étude devrait démarrer en septembre 2010, elle sera 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 le manque de moyens de la communauté de communes. 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 qui est voisine. La Communauté de Communes souhaite se consacrer à la zone d'activités avant de développer la zone logistique DTA.

**- 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)**

La visite du site THT logistique (le 5 octobre 2009) a permis de mettre en évidence certaines difficultés d'exploitation rencontrées par THT, tels que : un approvisionnement électrique problématique ; une qualité moyenne des lignes téléphoniques et d'Internet ; l'accès à la zone par les camions n'est pas direct ; l'embranchement ferroviaire du dépôt a été supprimé en 2006 car non utilisé.

**- 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 (50 ha) :**

L'État a porté à connaissance les orientations de la DTA dans le cadre de l'élaboration du Scot Risle-Charentonne.

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

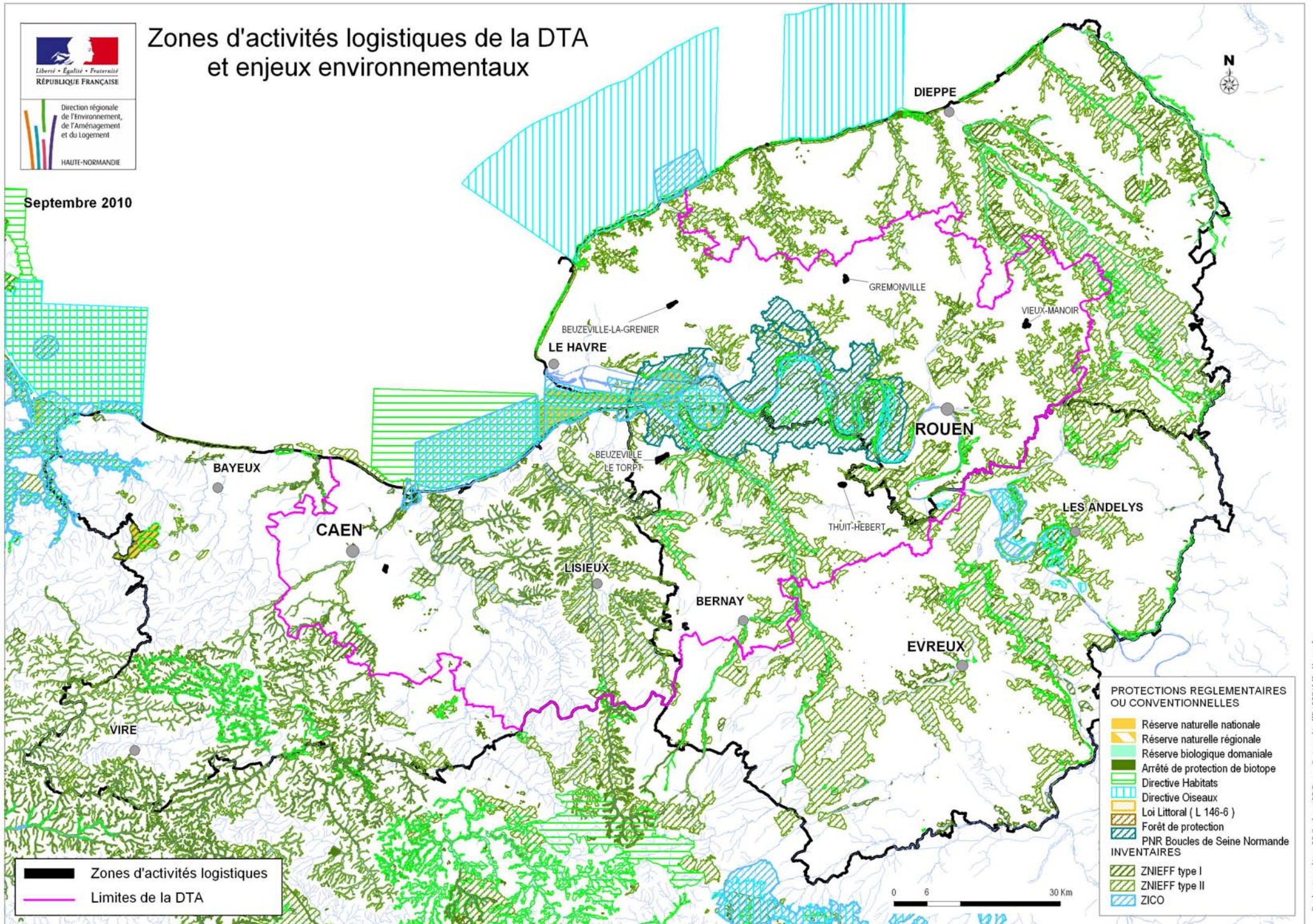
A ce jour, l'ensemble des sites stratégiques repérés et identifiés dans la DTA pour accueillir des activités logistiques se trouve en dehors des périmètres de protections réglementaires ou conventionnelles (voir la carte « Zones d'activités logistiques de la DTA et enjeux environnementaux »).



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



# Zones d'activités logistiques de la DTA et enjeux environnementaux

Septembre 2010



 Zones d'activités logistiques  
 Limites de la DTA

**PROTECTIONS REGLEMENTAIRES  
OU CONVENTIONNELLES**

-  Réserve naturelle nationale
-  Réserve naturelle régionale
-  Réserve biologique domaniale
-  Arrêtés de protection de biotope
-  Directive Habitats
-  Directive Oiseaux
-  Loi Littoral ( L 146-6 )
-  Forêt de protection
-  PNR Boucles de Seine Normande
-  ZNIEFF type I
-  ZNIEFF type II
-  ZICO



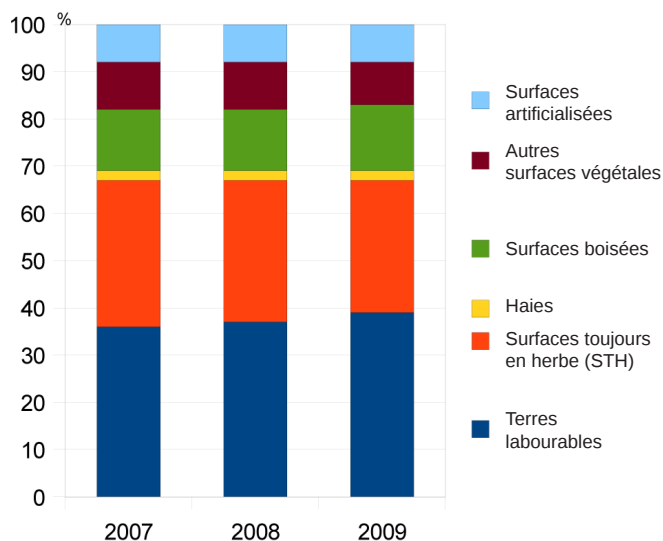
## Les patrimoines remarquables et les paysages normands spécifiques sont-ils durablement préservés et valorisés ?

Au travers de ces indicateurs, on note une évolution favorable en faveur de la protection des paysages, une stabilisation des espaces forestiers et des surfaces artificialisées mais une diminution continue des surfaces en herbe au profit des terres labourables.

Le tourisme en hébergement rural continue à se développer.

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

Occupation du sol par type d'occupation en pourcentage sur la surface totale de la zone DTA



Sur le périmètre de la DTA, on note une progression des terres labourables, un recul des surfaces en herbe et une stabilité des surfaces artificialisées. Cependant, sur l'ensemble des trois départements concernés, les surfaces artificialisées sont en augmentation.

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.

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

Actuellement, aucune nouvelle charte paysagère n'est en cours en Haute-Normandie.

Les chartes paysagères achevées sont celles :

- de la Vallée du Commerce pour 28 500 ha, (achevée en 2003)
- du Pays de Bray (pour partie) pour 12 700 ha, (achevée en 2004)
- du Pays entre Seine et Bray pour 10 700 ha, (achevée fin 2008)
- du Plateau du Caux maritime pour 70 700 ha, (achevée fin 2008)

L'ensemble de ces chartes représente en 2009 17,5 % du territoire de la DTA.

En 2009, en Basse-Normandie, une étude a été lancée pour l'élaboration d'un projet de plan de paysage concernant le belvédère de la côte de Grâce qui sera achevée à la fin 2010.

Sa mise en œuvre mobilisera les différents outils existants : site classé et site inscrit, PLU (en cours d'élaboration) notamment.

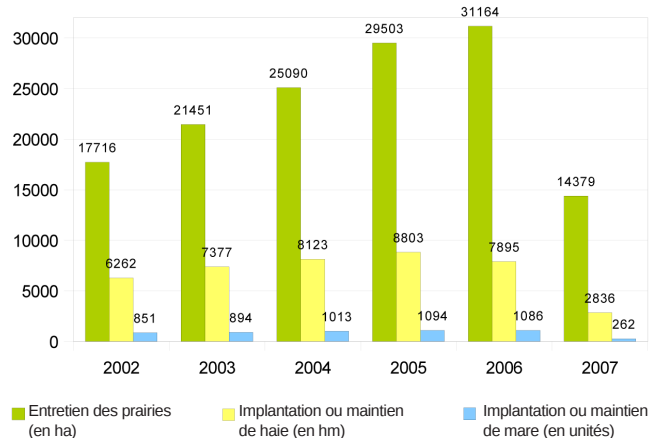
En Haute-Normandie, l'atlas des paysages est en cours d'élaboration et sera achevé d'ici fin 2010.

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 doit être transmis par le Ministère au Conseil d'État, dernière étape avant la prise du décret de classement.

Dans l'estuaire de l'Orne, le site de « Pégasus Bridge » à Bénouville a fait l'objet d'un classement par décret du 3 août 2010.

## Evolution du nombre de mesures agro-environnementales participant au maintien des éléments agricoles et des paysages

Nombre de mesures agro-environnementales, participant au maintien d'éléments agricoles paysagers (surfaces, linéaires ou unités en cours de contractualisation chaque année)



### Avertissement :

Les mesures agro-environnementales (MAE) comptabilisées correspondent à des engagements des agriculteurs sur une durée de 5 ans, dans le cadre de différents programmes politiques successifs : Contrats Territoriaux d'Exploitation (CTE) de 1999 à 2002 puis Contrats d'Agriculture Durable (CAD) de 2003 à 2006. On compte chaque année les surfaces, unités ou linéaires engagés, quel que soit le programme ou la date de départ de l'engagement : il s'agit d'un cumul d'éléments agricoles paysagers dont l'entretien, le maintien ou l'implantation est en cours.

Le programme actuel de mesures agro-environnementales (PDRH) n'est pas encore pris en compte (travail en cours). La réorientation du programme PDRH depuis 2007 avec deux types de zones d'action prioritaire : les sites Natura 2000 et les bassins d'alimentation en eau potable prioritaires au regard de la directive cadre sur l'eau (DCE) doit être soulignée.

Les surfaces en herbe primées au titre de la PHAE (prime herbagère agro-environnementale) ne sont pas comptées.

## Les installations d'éoliennes

### Installation d'éoliennes

	Haute-Normandie				Basse-Normandie			
	2006	2007	2008	2009	2006	2007	2008	2009
Nombre de ZDE	0	2	1	2	0	0	1	2
Nombre d'éoliennes installées	15	18	22	12	8*	8*	16	35
Estimation de l'énergie minimale produite (Mwh)	60 000	107 250	133 500	73 000	29 400	29 400	39 200	150 000

\* Chicheboville / Conteville

Les premières Zones de Développement de l'Eolien (ZDE) ont été mises en place en juillet 2007.

Depuis 2006, le nombre d'éoliennes installées est en nette progression sur l'ensemble des deux régions.

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

Bien que concurrencée par des régions plus méridionales, la Normandie occupe la huitième place des régions touristiques en France pour les séjours des Français (tous séjours confondus) et le sixième rang pour les courts séjours. Les cinq départements normands offrent 5 650 hébergements ruraux recensés par les Gîtes de France. Avec 2 980 chambres d'hôtes (10% de l'offre nationale), la Normandie est la deuxième région française pour ce type d'hébergement, derrière la région Rhône-Alpes.

Les contrats de location enregistrés par les services de réservation des gîtes ruraux de Normandie représentent près de 980 000 nuitées annuelles (74% de nuitées françaises, 26% d'étrangères). La durée moyenne annuelle des séjours en gîte de Normandie (6-8 jours) est plus importante pour les étrangers (8-9 jours) que pour les français (3-6 jours).

Le région parisienne est la première région de provenance des visiteurs en gîtes ruraux de Normandie, devant les hauts et bas-normands.

Sources: DRAAF HN et BN ; CNASEA ; Enquête TERUTI-LUCAS ; DREAL HN et BN ; Chambre d'agriculture de Normandie

### « DTA Estuaire Seine »

Dispositif de suivi - évaluation - Année 2010

DREAL Haute-Normandie

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

L'élaboration des plans de prévention des risques technologiques (PPRT) a conduit à engager un certain nombre de nouvelles mesures de maîtrise des risques, qui ont permis de réduire la probabilité ou les conséquences de plusieurs scénarios d'accidents de grande ampleur (réduction des zones de danger allant parfois jusqu'à plusieurs kilomètres). Une fois approuvés, les PPRT permettront, par de nouvelles mesures de maîtrise des risques, ou par des mesures foncières appropriées pour le cas des zones situées au voisinage immédiat des sites industriels, de diminuer encore l'exposition aux risques de la population. L'augmentation du nombre de DICRIM élaborés et communiqués au public est significative dans l'aire de la DTA.

### Evolution des surfaces en « maîtrise d'urbanisation » dans les zones PPRT

Surface en « maîtrise d'urbanisation » dans les zones PPRT

	2007		2008		2009	
	Total 3 Départements	Zone DTA	Total 3 Départements	Zone DTA	Total 3 Départements	Zone DTA
Surface* en ha (Haute-Normandie)	16	0	4142	26	6936	2640

\* Estimation de la surface incluse dans les périmètres PPRT

En basse-normandie, il n'y a pas de nouvelles constructions dans les PPRT prescrits.

### Evolution annuelle du nombre et de la part des établissements concernés par un PPRT prescrit-approuvé

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.

Sur les 19 PPRT, aucun n'est actuellement approuvé, mais 17 sont prescrits (soit 46 établissements, dont 42 situés dans le périmètre de la DTA) : Aumale (hors DTA), Caudebec-en-Caux, Port Jérôme, Le Havre, Saint Jouin Bruneval, Saint Aubin les Elbeuf, Saint Pierre les Elbeuf, Rouen Ouest, Montville, Rouen, Gaillon (hors DTA), Saint Pierre la Garenne, Vernon (hors DTA), Brionne, Alizay (hors DTA), Honfleur, Ouistreham.

Nombre d'établissements concernés par un PPRT prescrit-approuvé

	2007		2008		2009	
	Total 3 Départements	Zone DTA	Total 3 Départements	Zone DTA	Total 3 Départements	Zone DTA
Nombre d'établissements concernés par un PPRT prescrit	0	0	3	1	46	42
Nombre d'établissements concernés à terme par un PPRT	55	49	52	46	48	44
<b>Part des établissements concernés par un PPRT prescrit ou approuvé</b>	<b>0 %</b>	<b>0 %</b>	<b>5,8 %</b>	<b>2,2 %</b>	<b>95,3 %</b>	<b>95,5 %</b>

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

Evolution annuelle du nombre de DICRIM

	2005			2006			2007			2008			2009		
Départements	14	27	76	14	27	76	14	27	76	14	27	76	14	27*	76
Nombre de DICRIM	14	nd	92	nd	nd	95	27	nd	106	58	nd	115	79	385	133
% de DICRIM/au nombre total de communes étant soumises à cette obligation	4,49	nd	24,4	nd	nd	25,1	8,65	nd	28,1	18,59	nd	30,5	25,32	59	35,2

\* Données départementales pour l'Eure

**E**n Seine-Maritime, 35 mises à jour de DICRIM ont été réalisées jusqu'en 2009. Dans l'Eure, les DICRIM sont en cours de réalisation. Une relance va être envoyée aux maires en septembre.

En Seine-Maritime, les projets de DICRIM sont réalisés par le Service Interministériel Régional des Affaires Civiles et Economiques 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 insérer 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.

Sources : DDTM 14 ; DREAL HN ; Préfectures 76-14-27

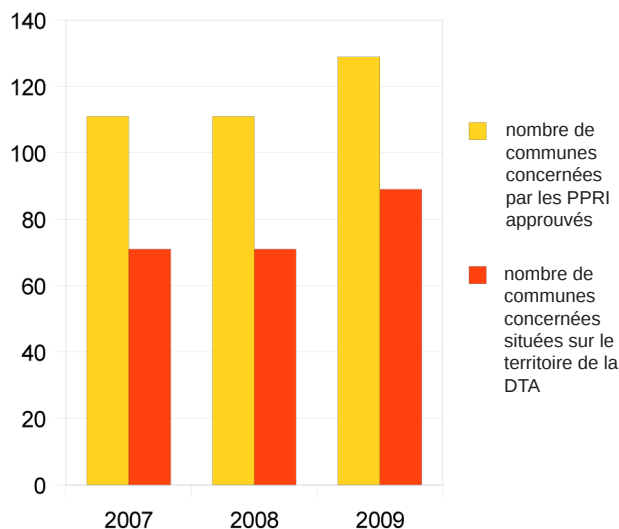
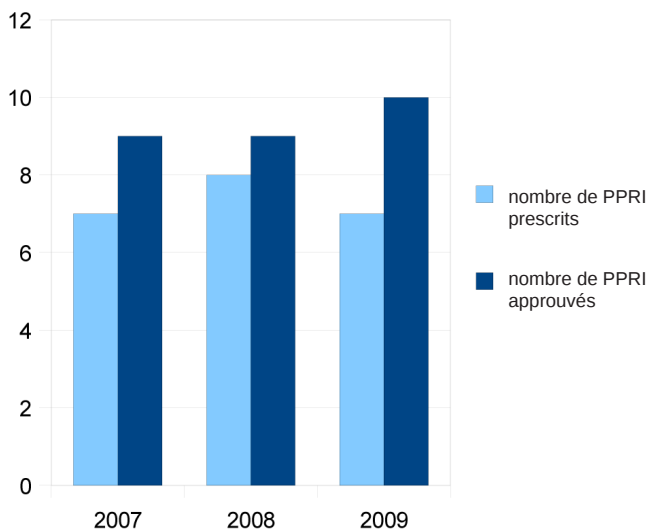


# Comment évolue la prévention des risques naturels

Les mouvements de terrain, les inondations causées par ruissellement, les remontées de nappe et les débordements de cours d'eau font partie des risques naturels rencontrés dans le périmètre de la DTA. Plusieurs documents de gestion sont mis en place tel que les PPR (Plan de Prévention des Risques) ou les SAGE (Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux) ainsi que divers atlas thématiques, tels que les atlas des zones inondables (AZI), de mouvements de terrains (AZMVT), afin de prévenir ces risques.

## 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
PPRI approuvés	<b>Calvados:</b> Basse Vallée de l'Orne (20 communes)	<b>Seine Maritime:</b> Vallée de la Seine, Boucle de Rouen (18 communes)
PPRI prescrits	<b>Seine Maritime:</b> Cailly / Aubette-Robec (68 communes)	

En 2009, sur les 129 communes concernées par les PPRI approuvés en Haute-Normandie, 89 se situent dans le périmètre de la DTA ce qui représente 9,4% par rapport à l'ensemble des communes du territoire de la DTA.

Le nombre de communes concernées par les PPRI prescrits en 2009 est de 224 dont 181 se situent dans le périmètre de la DTA. Le nombre de communes concernées par les PPRI (approuvés et prescrits) représente 28,7% de l'ensemble des communes du territoire de la DTA en 2009. En 2007, il était de 22,8%.

En Basse-Normandie, le PPRI de la Vallée de la Touques Moyenne et de l'Orbiquet (13 communes) a été approuvé le 5 mars 2010 à l'intérieur du périmètre de la DTA.

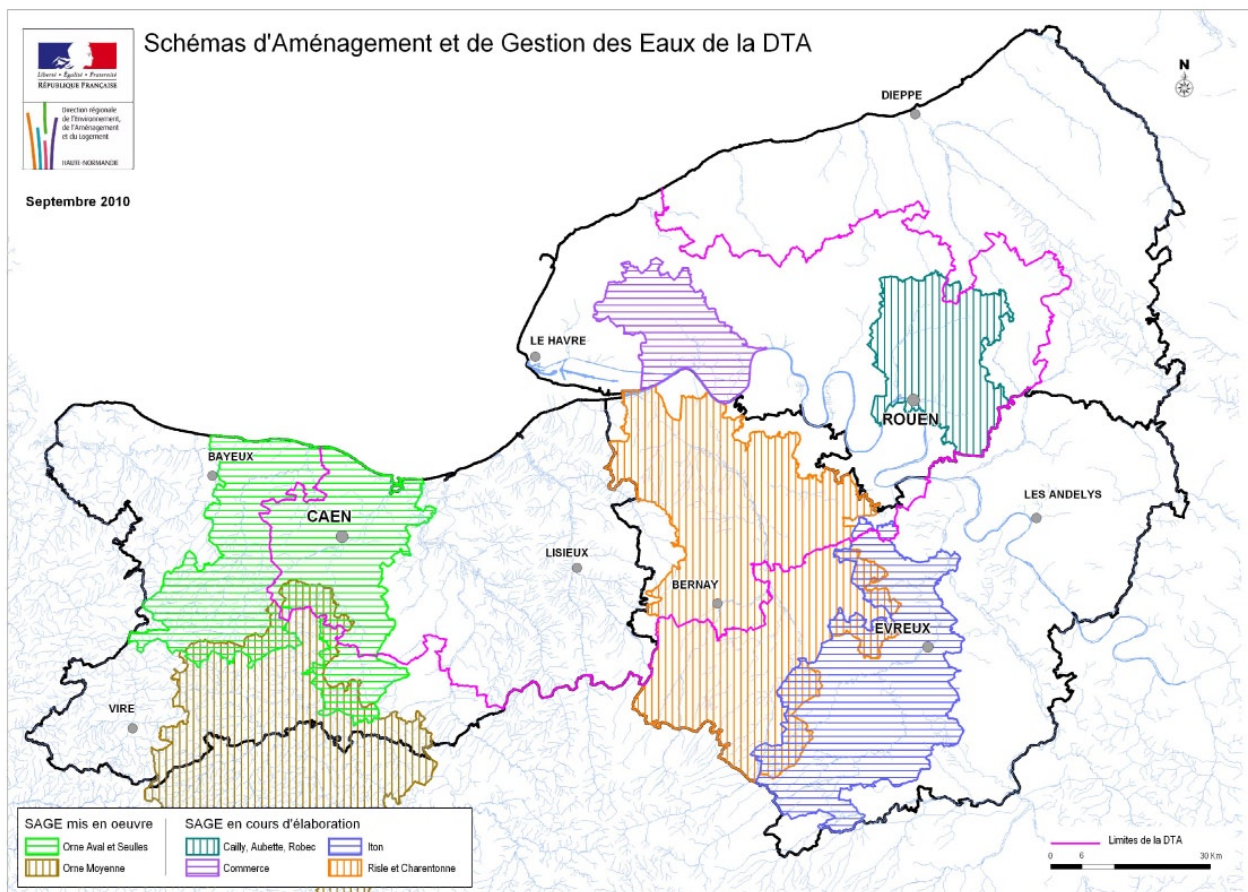
## Prise en compte du risque inondation par les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE)

Les SAGE dans le périmètre de la DTA

Les SAGE dans le périmètre de la DTA	
<b>HAUTE NORMANDIE:</b> <b>SAGE Commerce</b> (35 communes)	Arrêté du 19 février 2004 (première révision en cours)
<b>SAGE Cailly, Aubette, Robec</b> (49 communes)	Arrêté du 23 décembre 2005 (première révision en cours)
<b>SAGE Risle et Charentonne</b> (248 communes)	En cours d'élaboration, validation de l'état des lieux le 08/03/06
<b>SAGE Iton</b> (117 communes)	En cours d'élaboration, validation de l'état des lieux le 27/10/05
<b>BASSE NORMANDIE (Calvados):</b> <b>SAGE Orne Moyenne</b> (135 communes)	En cours d'élaboration, phase de rédaction. Validation des scénarios contrastés et de la stratégie le 9 mars 2010
<b>SAGE Orne aval et Seulles</b> (191 communes)	En cours d'élaboration, phase de rédaction. Validation des scénarios contrastés et de la stratégie le 11 mars 2010

Les deux SAGE approuvés sur le territoire de la Haute-Normandie sont en cours de révision suite à l'adoption de la LEMA (Loi sur l'Eau et les Milieux Aquatiques) en décembre 2006 et à la révision du SDAGE afin de les rendre compatibles avec les nouvelles réglementations en vigueur.

Les deux SAGE bas-normands sont en phase finale d'élaboration. La rédaction devrait être achevée et les SAGE approuvés en 2011.



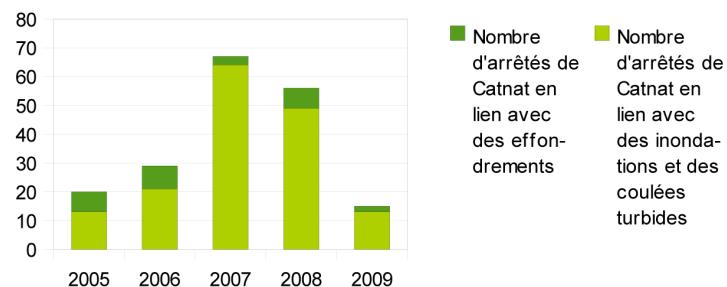
## Réalisation d'ouvrages de protection contre le ruissellement et les inondations

Nombre de dossiers de travaux de protection contre le ruissellement et les inondations, autorisés ou déclarés au titre de la loi sur l'eau

	2007	2008
Rubriques plan d'eau non permanent, digue, barrage	10	12
Rubrique rejet d'eau pluviale (hors lotissements et zones d'entreprises)	8	8
<b>Ensemble des dossiers (sans doublons)</b>	<b>12</b>	<b>14</b>

Certains dossiers sont présents dans les deux types de rubriques (l'ensemble ne compte qu'une fois les dossiers présents dans les deux rubriques).

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



Sources : DDTM 14 ; DREAL HN ; DRAAF HN ; Cascade ; Primnet ; Gest'eau

Les travaux recensés sont les dossiers de demande d'autorisation ou déclaration relevant de la nomenclature loi sur l'eau, déposés par un pétitionnaire. On compte les dossiers et non les ouvrages (plusieurs ouvrages par dossier).

On ne retient que les dossiers portés par des collectivités, principalement des syndicats de bassin versant. Les dossiers présentés pour des lotissements ou des zones d'entreprises ne sont pas comptés pourtant, ils comprennent des équipements de régulation de ruissellement, en compensation de l'artificialisation des surfaces.

Ce recensement n'est pas exhaustif car les ouvrages ne relevant pas de la nomenclature ne sont pas identifiés : fossés ou canalisations de petite dimension par exemple. Les ouvrages de prévention en hydraulique « douce » ne sont pas non plus considérés.

## « DTA Estuaire Seine »

Dispositif de suivi - évaluation - Année 2010

DREAL Haute-Normandie

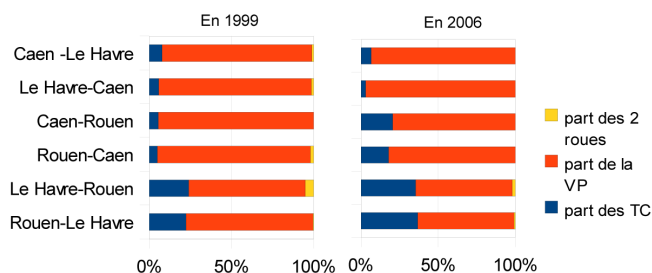
# Comment les trois agglomérations de Caen, Rouen et Le Havre s'inscrivent-elles dans une logique coordonnée de développement de la métropole normande ?

Q8

La démarche de réseau métropolitain est toujours en cours. L'évolution de la coopération métropolitaine se remarque dans les améliorations fournies au niveau de l'accessibilité.

## Une légère amélioration de l'accessibilité entre les trois agglomérations

Répartition modale des flux domicile-travail entre Rouen, Caen et Le Havre



Un développement métropolitain équilibré ne peut se faire qu'avec une bonne qualité de dessertes entre les trois agglomérations.

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%.

On peut noter une augmentation de l'utilisation des transports en commun (elle a doublée depuis 1999) mais il en est de même pour l'utilisation de la voiture privée.

On remarque aussi le manque de liaisons en transport en commun vers Caen puisque 82,1% des migrants faisant le trajet Rouen-Caen, de leur domicile à leur travail, utilisent leur voiture en 2006. Et 97% des migrants voyageant du Havre à Caen font de même.

On atteint ces résultats, d'une légère amélioration, malgré la modernisation de l'axe ferroviaire Rouen-Caen en 2005 et les efforts tarifaires sur l'axe Le Havre-Caen en bus (actuellement, on remarque un gain de relation mais une perte de temps de parcours).

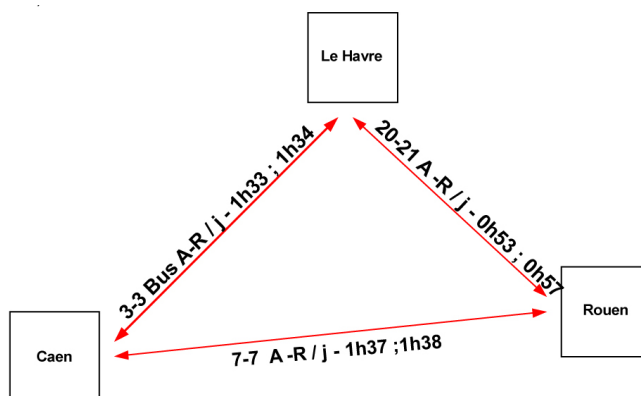
Au niveau des temps de trajets, on retrouve approximativement le même temps de trajet en 2010 qu'en 2007 entre Le Havre et Rouen (environ 55 minutes). Le cadencement entre les trois agglomérations a augmenté le nombre de trains. Les horaires sont plus réguliers mais les durées de trajet sont en légère augmentation (une moyenne d'1h30 pour partir ou venir de Caen). Il faut noter que pour hisser une ligne au niveau européen, dans le cadre duquel un réseau de ville peut bénéficier d'une desserte cadencée, il est communément admis qu'il faut atteindre un train à l'heure (ce n'est pas encore le cas entre les trois agglomérations).

Pour ce qui est des liaisons avec Paris, Rouen est toujours la ville qui dessert le plus Paris (et qui est aussi la mieux desservie) avec une moyenne de 26 trains par jour.

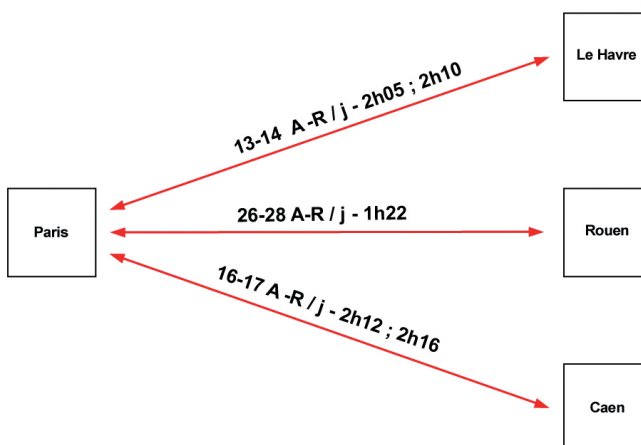
Nombre de migrants des flux domicile-travail entre Rouen, Caen et Le Havre

Agglomérations	1999	2006
Rouen-Le Havre	687	870
Le Havre-Rouen	894	845
Rouen-Caen	121	123
Caen-Rouen	153	166
Le Havre-Caen	71	70
Caen-Le Havre	101	106

Fréquence en nombre de trains ou de bus par jour et temps d'accès moyen entre Le Havre, Caen et Rouen, en 2010 (jour de référence : jeudi 15 avril 2010)



Fréquence en nombre de trains par jour et temps d'accès moyen entre Paris et les trois villes, en 2010 (jour de référence : jeudi 15 avril 2010)



## L'emploi « métropolitain » augmente légèrement

Nombre et part des « cadres des fonctions métropolitaines supérieures » dans les aires urbaines de Rouen, Caen et Le Havre

Nom de l'aire urbaine	Nombre total d'emplois en 2006	Nombre de CFM en 2006	part des CFM en 2006 (%)	part des CFM en 1982 (%)	Rang en 2006	Rang en 1982
Rouen	219 850	15 222	6,9	4,3	26	27
Caen	165 288	11 318	6,8	3,6	30	45
Le Havre	121 660	6 587	5,4	3,5	57	51

Aujourd'hui, l'INSEE ne parle plus d'emplois métropolitains supérieurs mais de Cadres des Fonctions Métropolitaines (CFM). Les ordres de grandeur semblent indiquer que les chiffres sont comparables entre eux.

On repart donc des dernières données disponibles avec l'évolution proposée par l'INSEE depuis 1982.

En reprenant le tableau ci-dessus, on note que la part des CFM continue d'augmenter mais avec des situations variables selon les aires urbaines.

Rouen et Caen ont des taux comparables mais Caen a connu une plus forte hausse. Cette aire urbaine est passée du 45<sup>ème</sup> rang en 1982 (au sein des 65 aires urbaines ayant plus de 50 000 emplois) à la 30<sup>ème</sup> place en 2006. Si Rouen se maintient en classement (la ville est à la 26<sup>ème</sup> place), elle est une des rares aires urbaines (avec Toulon) ayant plus de 200 000 emplois mais connaissant un taux de CFM faibles (les autres étant à plus de 9%). Cela s'explique par la proximité de Paris.

L'aire urbaine du Havre connaît un taux et une progression moins forte.

Nombre et part de cadres dans les agglomérations de Rouen, Caen et Le Havre

En 1999

Agglomération	AU de Rouen	AU de Caen	AU du Havre
Nombre de cadres	25 663	17 758	11 198
Nombre d'emplois total	203 322	144 586	113 047
Part des cadres	12,6 %	12,3 %	9,9 %

En 2006

Agglomération	AU de Rouen	AU de Caen	AU du Havre
Nombre de cadres	31 028	22 896	13 966
Nombre d'emplois total	219 850	165 102	121 660
Part des cadres	14,1 %	13,9 %	11,5 %

Dans les tableaux ci-dessus, par cadres, on entend cadres et professions intellectuelles supérieures. Entre 1999 et 2006 sur l'ensemble du territoire de la DTA, le nombre de cadres a augmenté de 25,5% là où l'emploi total a augmenté de 10,1%. En conséquence, la part des cadres s'est automatiquement accrue de 10,7% à 12,2%.

La part des cadres a donc globalement augmenté dans le temps sur les trois grandes aires urbaines mais la hiérarchie entre les trois métropoles reste la même. Rouen et Caen concentrent plus de cadres (14%), pendant que le Havre reste en deçà des deux autres territoires (11,5%).

A noter qu'en évolution, cette hiérarchie change légèrement. Le nombre de cadres sur Caen progresse de 29% (dans un contexte plus favorable où l'emploi total progresse de 14%) contre 21% à Rouen (8,1% pour l'emploi total), Le Havre avec une progression de 25% est dans la moyenne de la DTA pour les cadres (ce qui constitue une forte progression par rapport à celle de l'emploi total de 7,6%).

Sources : SNCF ; Bus Verts 14 ; Mappy ; RGP 1999 et 2006 ; INSEE



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

La consommation de terrain au sein des trois agglomérations continue d'augmenter. A Caen, on note une augmentation de création de logements tandis que l'aire urbaine du Havre est la zone la plus créatrice de locaux d'activités. A l'inverse, Rouen montre une accalmie.

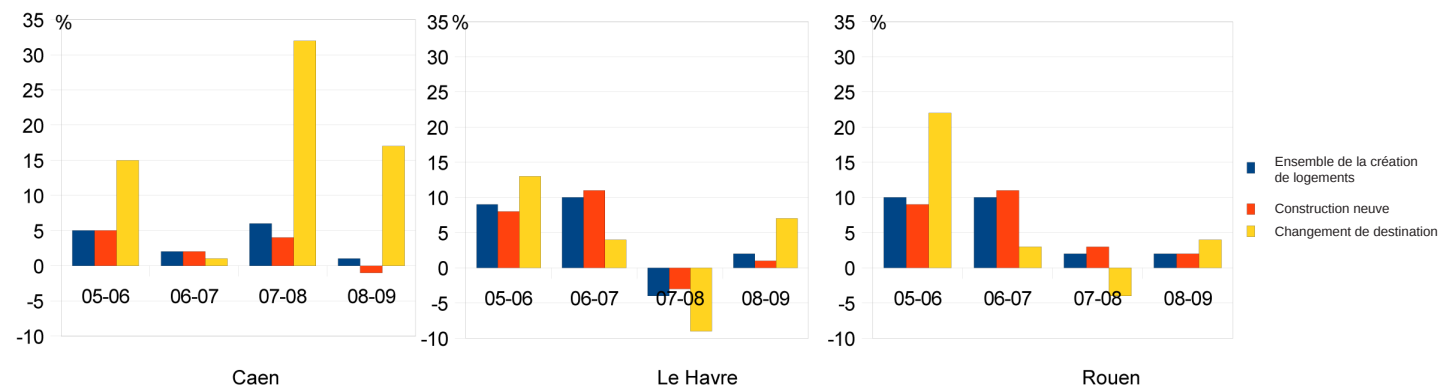
### Une légère accalmie dans la construction de logements en pôle urbain

	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
Aire urbaine de Caen	2 194	2 313	2 351	2 495	2 523
Aire urbaine du Havre	1 028	1 118	1 229	1 184	1 202
Aire urbaine de Rouen	1 991	2 191	2 419	2 474	2 522

La construction neuve est la plus dynamique au sein de l'aire urbaine de Caen. La création de logements est même plus forte à Caen qu'au sein de l'aire urbaine de Rouen malgré un nombre d'habitants moins important.

En effet, le rapport du nombre de logements construits vis-à-vis du nombre d'habitants montre que la création de logements est plus importante dans l'aire urbaine de Caen que pour la moyenne des aires urbaines et ce quels que soit les millésimes observés.

#### Évolution en pourcentage de construction de logements de 2005 à 2009 dans les aires urbaines de Caen, Le Havre et Rouen



L'évolution de la construction neuve est plus lente au cours des dernières années. Si l'on observe les créations de logements par changement de destination, la croissance constatée est plus rapide que pour la construction neuve, en particulier pour l'aire urbaine de Caen.

L'analyse des taux de construction sur cinq années par typologie de logements montre une progression de la création de logements collectifs de 8 logements pour 1 000 habitants à 12 entre 2002 et 2009 sur les trois aires urbaines et de manière similaire. L'individuel groupé oscille autour des 2 logements pour 1 000 habitants pour Le Havre et Rouen, il est supérieur à 5 / 1 000 à Caen. L'individuel pur, très consommateur, est de 6 / 1 000 habitants au Havre, de 8 / 1 000 à Rouen et plus de 14 / 1 000 à Caen.

Les tendances nationales de création de logements se retrouvent au sein des aires urbaines. Le Havre et Rouen rencontrent une hausse importante puis une accalmie.

Caen détient une évolution plus lissée qui offre à la ville le plus fort taux de création de logements par habitant.

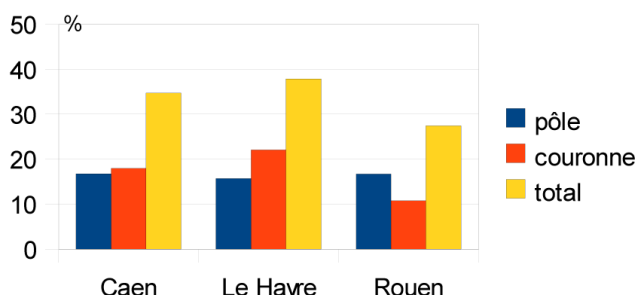
Une observation plus fine permet de montrer une croissance forte des créations de logements par changement de destination (locaux transformés en logement) sur l'aire urbaine de Caen. Cette dernière semble reconfigurer les bâtiments existants en logements, ce qui laisse apparaître un comportement économe d'espace urbain pour l'habitat.



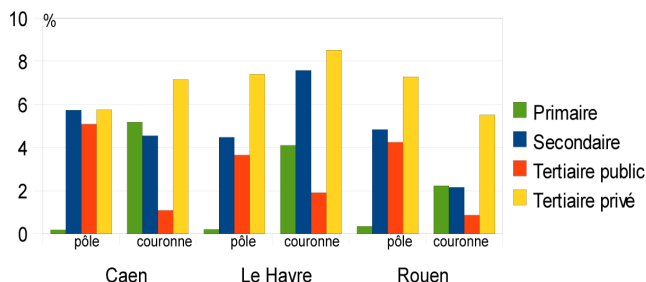
## La construction de bâtiments d'activités par pôles urbains et par secteurs

Les secteurs publics se développent de manière semblable sur les trois aires urbaines. Le secteur tertiaire privé qui représente plus de 40% des surfaces totales est un peu plus présent sur l'aire urbaine de Caen. Le secteur secondaire, deuxième poste dans les trois agglomérations, avec près de 30% est très présent au Havre (16%). Enfin, le secteur agricole (12%) est moins présent sur Rouen que sur les deux autres aires urbaines.

Cumul annuel 2001-2009 des surfaces construites par zone (en pourcentage)



Cumul annuel 2001-2009 des surfaces construites par zone et par type de locaux (en pourcentage)



L'aire urbaine de Rouen se distingue par un développement moins rapide (sur la période 2001-2009) que les deux autres aires urbaines.

L'aire urbaine de Caen offre le même dynamisme pour la production de locaux que de logements. A l'inverse, l'aire urbaine du Havre produit plus de surface de locaux alors que la production de logements par habitant est la plus faible des trois aires urbaines.

## Une certaine maîtrise du foncier et de l'immobilier

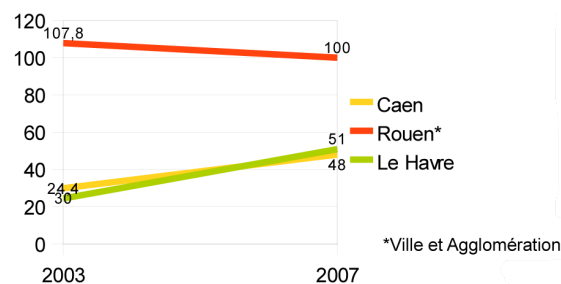
	2000			2008			Evolution 2000 - 2008		
	prix moyen terrain	surface terrain	prix au m2	prix moyen terrain	surface terrain	prix au m2	prix moyen terrain	surface terrain	prix au m2
Caen - pôle	31 972	789	41,00	95 992	947	101,00	200 %	20 %	146 %
Caen - couronne	28 613	1 156	25,00	74 648	1 106	67,00	161 %	-4 %	168 %
Havre - pôle	34 263	774	44,00	100 643	1 145	88,00	194 %	48 %	100 %
Havre - couronne	27 239	1 199	23,00	97 364	1 334	73,00	257 %	11 %	217 %
Rouen - pôle	37 763	812	47,00	87 780	869	101,00	132 %	7 %	115 %
Rouen - couronne	26 598	1 396	19,00	70 495	1 250	56,00	165 %	-10 %	195 %

Les surfaces moyennes de terrain sont stables ou en régression dans les couronnes périurbaines. La consommation moyenne par terrain au sein des pôles est en augmentation. Ce phénomène est peut-être imputable à la recherche d'une taille critique de terrain correspondant à l'acquéreur potentiel ou à des contraintes réglementaires.

Les typologies marquées entre terrain urbain et périurbain sont peut-être en train de s'estomper. Le poids relatif des transactions au sein du pôle urbain de Caen n'est pas similaire aux deux autres aires urbaines. Le pôle urbain de l'aire urbaine de Caen ne dispose peut-être pas des mêmes réserves de terrains nus que les autres agglomérations.

## Une couverture en pistes cyclables et TC en augmentation

Longueurs en km des pistes et bandes cyclables



Longueurs en km de pistes cyclables en 2007

Agglomérations	2007
Nantes	95 Km
Tours	50 Km
Le Havre	40 Km
Caen	27 Km
Rouen	22 Km

Concernant les transports collectifs, l'offre kilométrique entre 2003 et 2007 a augmenté de 10% pour Le Havre, de 3% pour Rouen et de 1,8 % pour Caen. Pour les aménagements cyclables, les chiffres (issus d'une enquête de la fédération nationale des associations d'usagers) montrent une forte augmentation de la longueur des pistes et bandes cyclables pour Caen et Le Havre et une baisse sur Rouen.

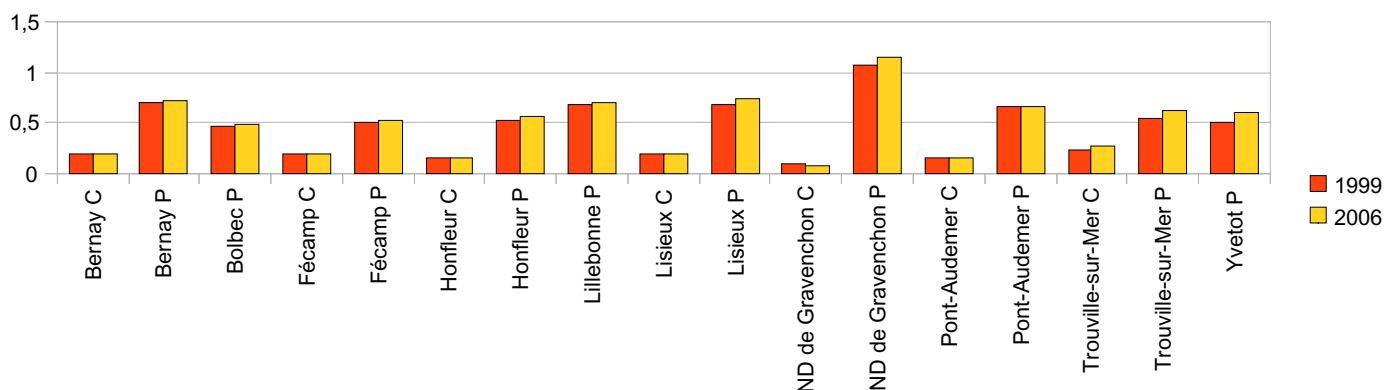
Sources : SITADEL ; EPLS ; PERVAL ; CERTU ; DREAL HN

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

La défection des populations pour les pôles urbains reste dans la tendance nationale mais elle est tempérée par une évolution positive du solde naturel. Au niveau de l'accessibilité, une légère amélioration est notée entre les trois grandes agglomérations et les agglomérations moyennes qui les entourent.

## Évolution de la démographie et des emplois entre 1999 et 2006 dans les agglomérations moyennes

Évolution du taux d'emploi dans les aires urbaines des agglomérations moyennes entre 1999 et 2006



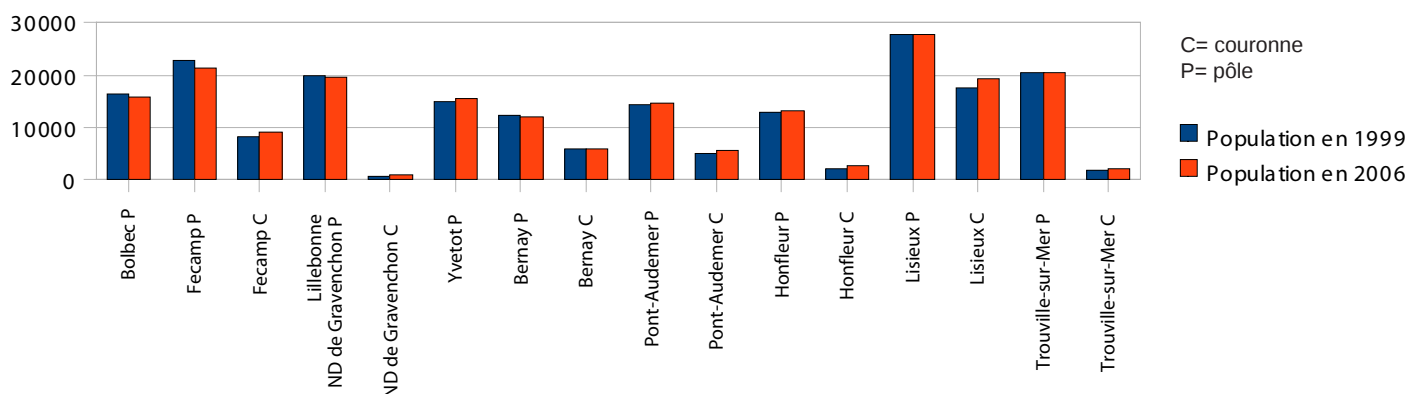
Entre 1999 et 2006, le nombre d'emplois augmente de plus de 9% sur les 3 grands pôles urbains (Rouen, Le Havre, Caen). Le taux d'emploi, tel que défini, passe donc de 0,56 à 0,61.

Toutes les agglomérations moyennes retenues voient leur nombre d'emplois augmenter mais dans des proportions très différentes. Les trois pôles urbains de Basse-Normandie connaissent des taux de croissance entre 11 et 16%. En Haute-Normandie, seul Yvetot (+25%) et

Notre-Dame-de-Gravenchon (+10%) connaissent des situations aussi favorables. Les autres pôles urbains ont des taux à moins de 5%.

Les taux d'emploi présentent des situations encore plus contrastées de 0,49 (Bolbec) à 1,15 (Notre-Dame-de-Gravenchon), cette dernière étant un cas particulier, les autres valeurs les plus élevées étant à 0,73. Les 5 pôles connaissant les plus fortes hausses de taux d'emploi sont ceux ayant une croissance de l'emploi au-delà des 10%.

Évolution de la population entre 1999 et 2006 dans les agglomérations moyennes



Le premier constat est le peu de variation du poids des pôles par rapport à l'ensemble de l'aire urbaine entre 1999 et 2006. Seule l'aire urbaine de Fécamp enregistre un phénomène proche des 3%.

Trois aires urbaines en Seine-Maritime (Bolbec, Fécamp, Lillebonne-Gravenchon) et une dans l'Eure enregistrent des baisses de population. Celles-ci sont concentrées sur les pôles urbains et le résultat de l'impact du solde migratoire sur l'évolution globale (le

solde naturel est resté positif). Les couronnes de ces pôles enregistrent des variations positives, tant pour le solde naturel que pour le solde migratoire.

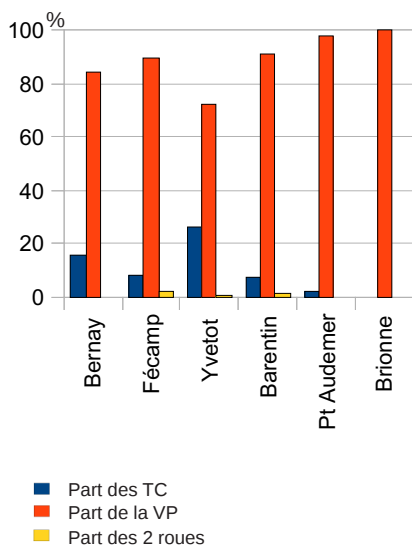
Pont-Audemer et Lisieux enregistrent des progressions proches de 4%, portées en grande partie par la croissance au sein de couronnes (dont 2/3 de croissance migratoire).

Enfin, Honfleur et Trouville affichent des progressions migratoires des couronnes entre 11 et 13%.

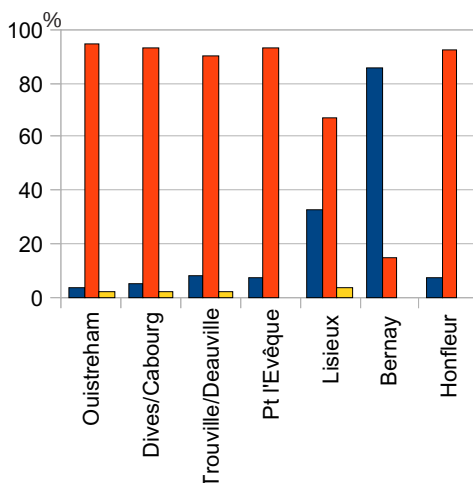
## L'accessibilité entre les agglomérations moyennes et Rouen, Caen ou Le Havre

Répartition modale des flux domicile-travail entre les agglomérations moyennes et les trois grandes agglomération en 2006

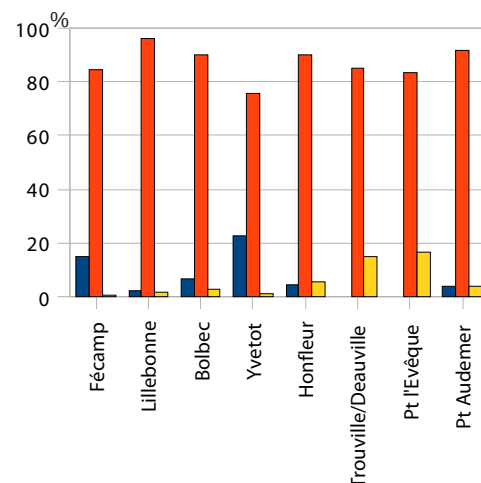
Vers Rouen



Vers Caen



Vers Le Havre



On note une amélioration de l'ouverture des grandes agglomérations vers les agglomérations moyennes qui les entourent (par exemple, sur la ligne Rouen-Bernay, le nombre de trajets aller-retour a doublé entre 2007 et 2009).

Il y a légèrement moins de dépendance des agglomérations moyennes vers Rouen, Le Havre et Caen même si cela persiste. On le remarque dans le nombre de trajets de Caen vers ses agglomérations moyennes qui est supérieur aux trajets en direction de Caen. En règle générale, le nombre de trajets a augmenté entre les trois grandes agglomérations et les agglomérations moyennes.

La principale différence entre 2008 et 2009-2010 est une baisse des liaisons entre les rives de la Seine depuis le Havre vers l'Eure et le Calvados.

Au niveau du nombre de migrants, on note toujours une dépendance des agglomérations moyennes vers Rouen et le Havre. Cependant, Caen montre l'inverse puisque la majorité de ses migrants viennent de Caen en direction des agglomérations moyennes. Il est notable que les deux agglomérations moyennes (Bernay et Lisieux) où la part du « véhicule personnel » est plus faible sont les mieux desservies par voie ferroviaire.

Pour ce qui est des trajets entre les agglomérations, on remarque la hausse du nombre de trajets en direction du Havre (8 de plus de Bolbec au Havre) et en direction de Rouen (5 de plus de Bernay à Rouen) entre 2008 et 2009-2010. Les temps de trajets sont pratiquement restés les mêmes (lorsqu'il y a un gain de temps, on l'explique par la baisse du nombre de trajets).

Fréquence en nombre de trains ou bus par jour et temps d'accès moyen en 2009-2010

	Temps moyen en train ou bus	Nombre de trajets
<b>Vers Rouen</b>		
Bernay	0h51	13
Fécamp	1h09	12
Yvetot	0h24	22
Barentin	0h17	22
Pont-Audemer	1h00	5
Brionne	0h40	3
<b>Vers Caen</b>		
Ouistreham	0h40	18
Cabourg	0h47	16
Deauville	1h22	24
Pont l'Evêque	1h04	4
Lisieux	0h30	23
Bernay	0h49	17
Honfleur	2h11	13
<b>Vers le Havre</b>		
Fécamp	1h14	27
Lillebonne	1h06	18
Bolbec	0h45	26
Yvetot	0h35	19
Honfleur	0h29	4
Deauville	1h00	4
Pont l'Evêque	1h03	1
Pont-Audemer	seulement la voiture (0h40)	

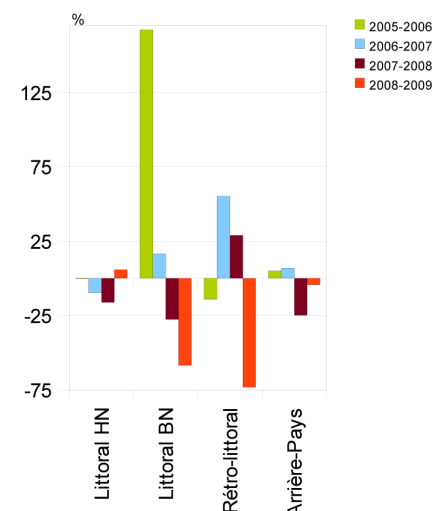
Sources : INSEE ; Mappy ; RGP 1999 et 2006

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

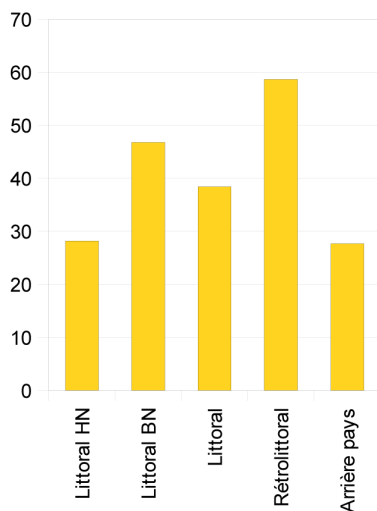
De 2005 à 2009, tous les territoires enregistrent une croissance comparable du nombre de logements avec une baisse significative sur le littoral, plus marquée à partir de 2008. On note une baisse significative du nombre de logements vacants qui montre une optimisation des ressources immobilières du territoire. De son côté, le rétro-littoral est en croissance forte avec une construction neuve la plus dynamique des territoires. Par ailleurs, le conservatoire de l'Espace Littoral et des Rivages Lacustres (CELRL) poursuit ses acquisitions dans l'estuaire de la Seine.

## L'évolution de l'habitat sur le littoral Normand

Pourcentage d'évolution annuelle entre 2005 et 2009 de logements construits dans l'espace littoral et rétro-littoral



Cumul des logements commencés entre 2005 et 2009 pour 1000 habitants

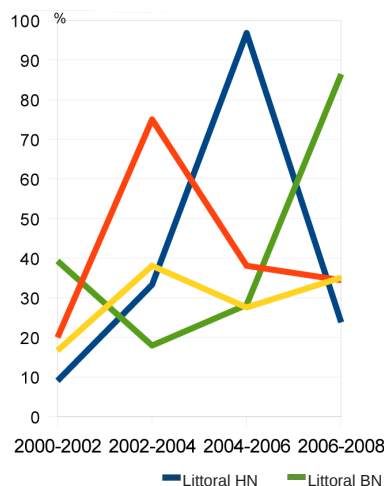


Sur l'ensemble du littoral normand (excepté le littoral haut-normand), on remarque une diminution de construction de logements pour la période 2008-2009. Cependant, bien que le rétro-littoral produise en volume moyen la part la moins importante du zonage, il faut noter que, rapporté au nombre de logement pour 1 000 habitants, c'est le territoire qui crée le plus de logements avec un taux qui dépasse toujours les 50 logements par an pour 1 000 habitants. Le littoral bas-normand s'inscrit dans cette dynamique mais de manière moins soutenue (entre 40 et 50 logements pour 1 000 habitants par an).

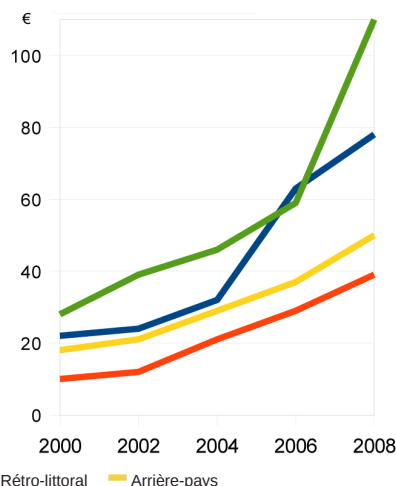
L'évolution globale du prix au m<sup>2</sup> est la plus importante sur le littoral bas-normand, malgré un niveau de prix déjà élevé en 2000. Cette progression se retrouve sur le rétro-littoral et est moins marquée sur le littoral haut-normand. L'arrière-pays se distingue par une progression plus lente mais un niveau de prix toujours supérieur au rétro-littoral.

Les niveaux de prix ne semblent pas impacter l'évolution du volume de transactions sur les différents territoires, ni leurs parts respectives. On remarque une consommation moyenne de surface en régression sur le littoral haut-normand. Le rétro-littoral enregistre une baisse importante de sa surface moyenne de terrain et une activité très faible (on note cependant que la consommation moyenne par terrain au sein des pôles urbains est en augmentation).

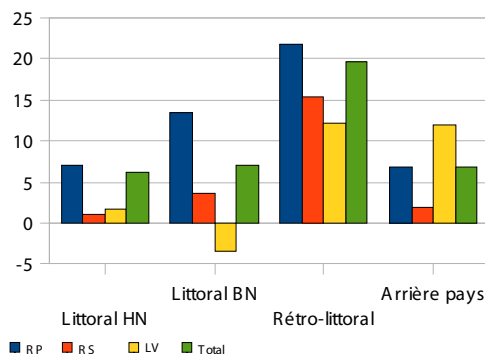
Évolution du prix au m<sup>2</sup> entre 2000 et 2008



Évolution du prix au m<sup>2</sup> (terrain à bâtir) entre 2000 et 2008



Évolution en pourcentage du nombre de logements par types entre 1999 et 2007



Le littoral haut-normand doit sa progression en grande partie aux résidences principales (RP). Le littoral bas-normand est encore plus marqué par la différence d'évolution entre les résidences principales et les résidences secondaires (RS), à laquelle s'ajoute une régression du nombre de logements vacants (LV). L'évolution du rétro-littoral est dynamique, toujours avec une prépondérance des résidences principales. L'évolution des logements vacants n'est pas significative du fait du faible volume. Enfin, l'arrière pays enregistre une progression des logements vacants importante. Tous les territoires enregistrent une croissance du nombre de logements. Le littoral bas-normand conserve un nombre de résidences secondaires supérieur à celui des résidences principales mais celui-ci évoluent très vite (+13,42%). L'autre fait marquant est la baisse significative du nombre de logements vacants (-3,49%) qui montre une optimisation des ressources immobilières du territoire. Enfin, le rétro-littoral est en croissance forte avec une construction neuve la plus dynamique des territoires.

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

La DTA a été approuvée en 2006 mais les espaces remarquables du littoral ont été définis dans une étude de 1993.

Cinq SCOT sont concernés par la prise en compte des espaces remarquables : le SCOT du pays des Hautes-Falaises, le SCOT du Havre-Pointe de Caux Estuaire, le SCOT de Basse-Risle, le SCOT du Nord Pays d'Auge et le SCOT de Caen-Métropole. Ces SCOT au travers des études particulières approfondies démontrant notamment l'intérêt paysager ou écologique des espaces considérés prennent en compte les modalités d'application de la loi littoral de la DTA. Par exemple, le SCOT du Nord Pays d'Auge reprend les espaces identifiés par la DTA et prolonge la protection par des orientations de préservation ciblées sur le secteur des « vaches noires », de Pennedepie et les marais de Villers/Blonville. Dans les POS, PLU et cartes communales, les modalités d'application de la loi littoral fixées par la DTA sont prises en compte

au gré des révisions de ces documents d'urbanisme. Par ailleurs, les documents d'urbanisme « doivent prévoir des espaces naturels présentant le caractère d'une coupure d'urbanisation » (loi littoral). La DTA a identifié cinq coupures d'urbanisation majeures à son échelle, en précisant que les documents d'urbanisme peuvent en prévoir d'autres plus restreintes. Seul le Calvados est concerné par les coupures d'urbanisation identifiées par la DTA. Le SCOT du Nord Pays d'Auge reprend les coupures d'urbanisation identifiées dans la DTA et précise leurs modalités de préservation et de mise en valeur. Le projet de SCOT de Caen-Métropole reprend pour l'instant les coupures identifiées par la DTA et renvoie aux PLU le soin de les délimiter finement. Cette approche méritera d'être complétée car l'ancien schéma de la Côte de Nacre avait identifié plusieurs coupures à préserver pour des raisons non pas paysagères mais de préservation écologique.

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

On note un développement des pistes cyclables entre les communes du rétro-littoral et le littoral bas-normand, sur le périmètre de la DTA, depuis l'adoption du plan départemental vélo par le Conseil Général du Calvados en 2004. L'objectif de ce plan est de définir un réseau d'itinéraires cyclables sur l'ensemble du territoire départemental ainsi que les modalités d'action du département dans le domaine du vélo.

Actuellement, l'état de l'avancement de l'offre en matière de pistes cyclables dans la zone étudiée est le suivant :

- réalisation d'une piste cyclable entre Pont l'Evêque et Saint-Benoit-d'Hébertot (environ 7,5 km). L'objectif est de relier Pont l'Evêque à Honfleur (15 km demeurent encore à réaliser) ;
- réalisation d'une piste cyclable d'environ 20 km entre Cabourg et Troarn ;

- études en cours pour la réalisation d'une piste cyclable entre Deauville - Trouville et Pont l'Evêque (environ 13 km) et pour la réalisation d'une piste cyclable sur une partie de l'itinéraire entre Cabourg et Tourgéville (environ 14 km) ;
- piste cyclable prévue entre Tourgéville et Deauville dans le cadre du plan vélo du conseil général (6km).

Les réseaux de transports en commun interurbains dans la zone étudiée sont également gérés par le conseil général. Il est important de noter que les itinéraires des lignes de bus concernés n'ont pas été modifiés entre 2006 et 2009. Les évolutions annuelles de kilomètres parcourus sont dues à la modification de la fréquence de passage des bus et les évolutions de distances annuelles parcourues sont dues à des cadencements et des optimisations. Cela signifie que même si la fréquentation des lignes concernées est en hausse, la fréquence de passage a pu diminuer.

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

Trajets entre le littoral et le rétro-littoral : l'absence de déplacement entre les communes de la DTA du littoral vers le rétro-littoral pour les secteurs « Côte de Nacre » et « Baie de l'Orne » s'explique par le fait qu'aucune commune renseignée dans le périmètre de la DTA n'est située dans le rétro-littoral de ces secteurs. En ce qui concerne la Côte Fleurie ou le Pays de Honfleur, les déplacements domicile-travail sont répartis sur l'ensemble du rétro-littoral et non vers un bassin d'emploi particulier. Trajets entre le rétro-littoral et le littoral : pour le rétro-littoral de la côte Fleurie, la grande majorité des déplacements domicile-travail (717) a pour destination la commune de Deauville qui est un pôle touristique important et le pôle urbain prépondérant le plus proche. Trajets intra littoraux : les déplacements domicile-travail sont : sur la côte de Nacre majoritairement en direction de Ouistreham (1 213), qui

constitue un bassin d'emploi important notamment en raison de son activité touristique et portuaire (Ferry transmanche, pêche) ; sur la côte Fleurie très majoritairement en direction de Trouville-sur-Mer (1 295) et Deauville (698) qui constituent les pôles touristiques majeurs. Les déplacements intra-littoraux sur l'Estuaire de la Dives sont en direction de Cabourg, station balnéaire, qui est un bassin d'emploi important. Il est à noter que la part modale de la voiture particulière pour ce type de déplacements est relativement faible puisqu'elle avoisine les 60%. Trajets intra rétro-littoraux : les déplacements domicile-travail intra rétro-littoraux de la côte fleurie sont en majorité en direction de Touques (545) qui héberge la zone commerciale la plus importante de la côte Fleurie importante. On peut également remarquer le faible taux d'utilisation de la voiture particulière (environ 55%).

## L'action publique pour la préservation du littoral

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

Année	Haute-Normandie		
	2007	2008	2009
Surface acquise en Ha	132,91	90,59	57,76
Surface acquise cumulée en Ha	1483,69	1574,28	1632,04

Le nombre d'hectares préservés en Haute-Normandie 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 2009 est d'environ 1 632 ha.

Sources: DREAL HN et BN ; DDTM 76 et 14 ; DDT 27 ; SITADEL ; PERVAL ; FILOCOM 2007 ; état d'avancement plan départemental vélo mai 2009 et août 2010

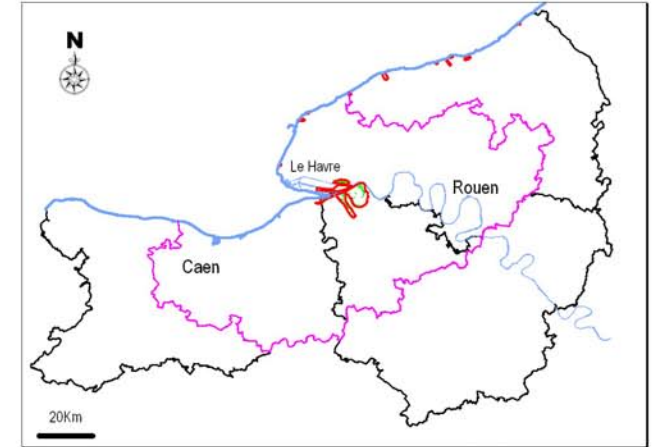


# Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres

## Acquisitions foncières dans l'estuaire de la Seine

Septembre 2010

Seine-Maritime



LE HAVRE




TANCARVILLE

HONFLEUR

Calvados

Eure

PONT-AUDEMER

-  Terrains acquis par le CELRL
-  Périmètres d'intervention du CELRL
-  Limites de la DTA

0 1 5 Km

