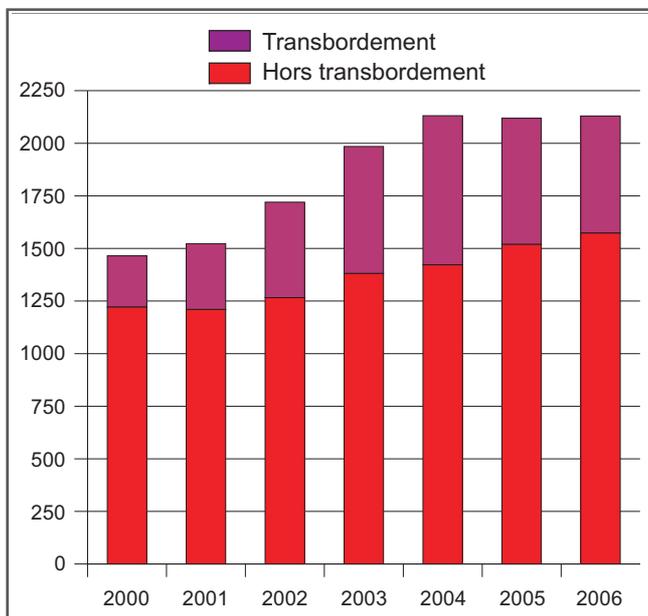


L'offre portuaire gagne-t-elle en compétitivité

L'offre portuaire normande évolue dans un contexte délicat. Le trafic transmanche à Caen est en concurrence avec Eurotunnel ; pour le trafic de conteneurs, Le Havre n'est pas adossé à un hinterland puissant contrairement aux ports du nord de l'Europe; et le trafic de céréales à l'export à Rouen est dépendant de facteurs externes comme le climat, la PAC... On constate une progression tendancielle de l'activité des ports, alors que leur part de marché régresse, notamment du fait de la montée en puissance des ports allemands. Ces ports normands affichent en effet une solide résistance grâce à une politique d'offre offensive avec un nouveau bateau à Caen pour le transmanche, de nouveaux quais au port du Havre (port 2000) et une politique tarifaire plus adaptée au port de Rouen. Cela se traduit également par un développement de l'emploi lié au portuaire.

Remarque : dans le cadre du suivi évaluation de la DTA, il a été fait le choix de ne suivre qu'une seule activité pour chaque port, ce qui ne reflète pas l'ensemble de l'activité portuaire.

Le port du Havre, une expansion retrouvée après un pallier entre 2004 et 2006

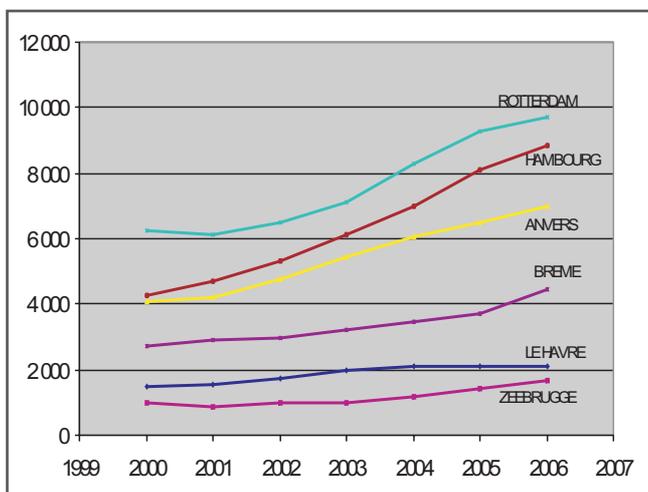


Évolution du trafic conteneurs du port du Havre (en milliers d'EVP) dont transbordement (action de transborder sur ou depuis un navire)

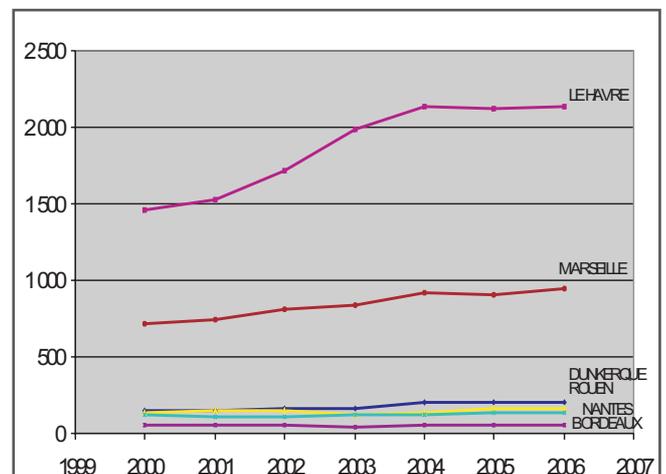
Le port du Havre est le 1er port à conteneur en France métropolitaine avec plus de 2 millions d'EVP traités en 2006 (60% au niveau national). Avec l'essor de la conteneurisation des marchandises, le trafic de conteneurs au port du Havre a connu une progression forte et continue du trafic avec un gain de plus 600 000 EVP entre 2000 et 2004, soit + 11,8%.

De 2005 au 1er trimestre 2006, le trafic s'est stabilisé en raison notamment d'une saturation des terminaux. Bien que non encore perceptible dans les statistiques, l'ouverture des quais de Port 2000 fin 2006 a permis de renouer avec une expansion soutenue des trafics. Sur les 8 premiers mois de l'année 2007 comparés à 2006, la reprise de la croissance est avérée sur l'ensemble des terminaux portuaires (+ 28% en tonnage).

Toutefois, la saturation des superstructures portuaires des principaux ports européens peut offrir de nouvelles perspectives de croissance du trafic et de part de marché du port du Havre.



Évolution du trafic de conteneurs des ports continentaux du rang nord européen (en milliers d'EVP)

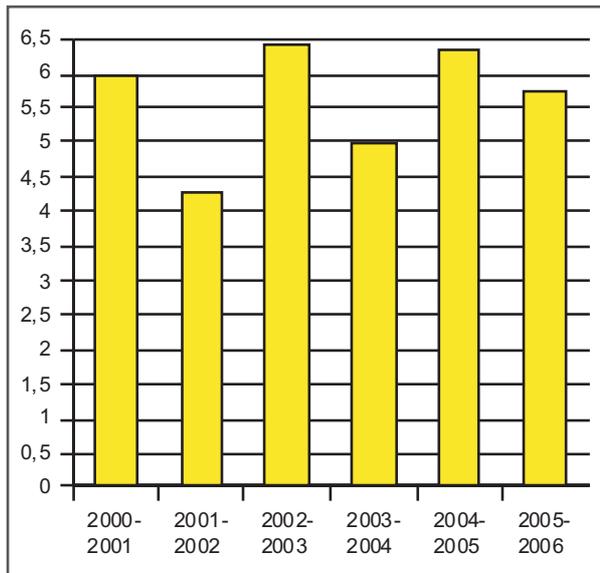


Évolution du trafic de conteneurs des ports autonomes français (en milliers d'EVP)

L'offre portuaire gagne-t-elle en compétitivité

L'essor de l'activité portuaire profite au marché local de l'emploi : 3 873 emplois ont été créés dans la zone d'emploi dont 1 422 dans les activités maritimes et portuaires (soit une croissance de 9,7% contre 3% pour l'emploi salarié total sur la zone) soit 1/3 des emplois entre 2000 et 2005.

Le port de Rouen maintient son rang de 1er port européen céréalier.



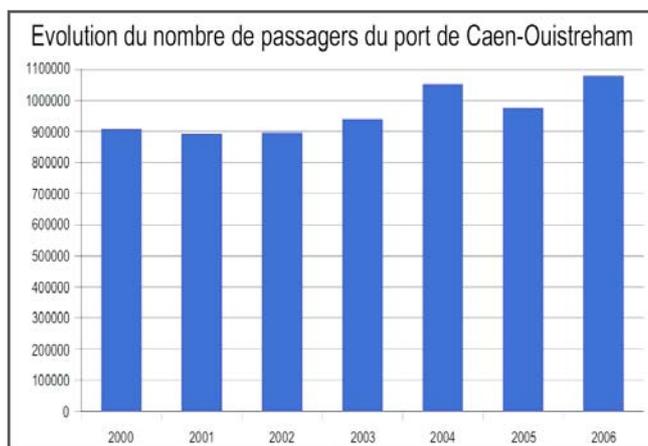
Céréales exportées du port de Rouen (en millions de tonnes)

La Politique Agricole Commune, le climat, les taux de change sont des facteurs parmi d'autres qui peuvent influencer fortement sur les campagnes agricoles et les tonnages transitant par le port de Rouen. Malgré des évolutions industrielles récentes visant à limiter les stocks et diversifier les destinations portuaires, le port de Rouen domine le marché français et européen. Il s'appuie sur un marché important des pôles de transformation, une qualité des accès nautiques et des droits de port plus attractifs qu'auparavant. Actuellement, le trafic varie entre 4 et 6 millions de tonnes sur la période 2000-2006, pour une part de marché de 36 à 42% en France sur l'exportation de céréales.

En Europe, les tonnages se sont effondrés pour de nombreux ports. En comparaison, l'activité du port de Rouen est relativement stable, concurrentielle et domine avec une part de marché européenne de 25% en 2006.

Les emplois directs sont de l'ordre de 3000 en 2005.

Le port de Caen-Ouistreham : une activité qui se maintient malgré la concurrence d'Eurotunnel



Depuis 1995 le trafic transmanche souffre de l'ouverture d'Eurotunnel se traduisant par une stagnation du trafic. Ce dernier s'appuie sur un tourisme haut de gamme britannique soumis aux variations du taux de change entre la livre sterling et l'euro. Depuis 2003, le nouveau Ferry de la BRITTANY FERRIES, le "Mont Saint Michel", assure la liaison Caen-Portsmouth. La capacité de ce Ferry a été améliorée et a eu un impact positif sur la fréquentation. Des facteurs conjoncturels comme le 60ème anniversaire du débarquement en 2004 et la fermeture d'une liaison P&O à Cherbourg contribuent au soutien de l'activité transmanche. Comparativement aux autres ports ayant une activité transmanche, la part de marché de Caen est stable autour de 4,5 à 6%.

Sources : port autonome de Rouen, port autonome du Havre, port de Caen Ouistreham, INSEE.

"DTA Estuaire Seine" Dispositif de suivi - évaluation

DRE Haute-Normandie

Vincent Martin - Atelier régional Transport Aménagement Information Géographique - 02 35 58 52 81

CETE Normandie-Centre - Octobre 2007

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

Q2

Le mode routier continue de dominer le marché. Le mode ferroviaire a connu une forte contraction de son activité depuis quelques années, perdant près de 50% de parts de marché. Inversement le mode fluvial connaît une progression notable de son activité (presque 50%) notamment sur le transport de conteneurs. Des investissements lourds ont été réalisés pour replacer le mode ferroviaire au cœur du dispositif de Port 2000. De même, la compétitivité du mode fluvial est relancée depuis quelques années avec des nouveaux opérateurs installés sur le marché.

Sur le port du Havre : un rééquilibrage amorcé grâce au mode fluvial, mais un mode ferroviaire affaibli, le mode routier restant très fortement dominant .

Évolution des différents modes de transport (hors transbordement)				
	2003	2004	2005	2006 (provisoire)
En EVP				
Fer	138 056	127 400	95 000	70 000
Route	1 174 607	1 221 621	1 339 095	1 390 682
Fluvial	67 636	73 630	97 291	112 120
En part de marché				
Fer	10,0%	9,0%	6,2%	4,5%
Route	85,1%	85,8%	87,4%	88,4%
Fluvial	4,9%	5,2%	6,4%	7,1%

Au fil des années, le mode routier poursuit sa domination sur le transport de marchandises face aux autres modes terrestres, avec une progression respective de 3,3 points et 0,44 point de part de marché sur le transport de conteneurs et le trafic total (en tonnes) entre 2003 et 2006.

En raison du plan de redressement du fret de la SNCF, l'offre de service a été contractée participant à l'effondrement du trafic ferroviaire. Ce dernier a été divisé par deux entre 2003 et 2006, pour se limiter à 70 000 EVP en 2006. De même, sur le tonnage total du trafic industrialo-portuaire au Havre, on observe une érosion assez lente de la part de marché du mode ferroviaire depuis 2003 avec une perte de 1,1 point. La baisse du trafic s'explique essentiellement par une offre de service, de la part de la SNCF, inadaptée. Avec l'arrivée de nouveaux opérateurs ferroviaires en 2007, la qualité de l'offre de service devrait s'améliorer, contribuant à l'amélioration de

la part de marché avec une possibilité d'atteindre 100 000 EVP.

De nombreux investissements ont été lancés au port du Havre pour replacer le mode ferroviaire au cœur du dispositif Port 2000 visant à rétablir la productivité du mode ferroviaire.

Ces dernières années, on observe un renouveau du mode fluvial. Sur le trafic total du port du Havre (en tonnes), le fluvial a gagné 1,7 points entre 2003-2006.

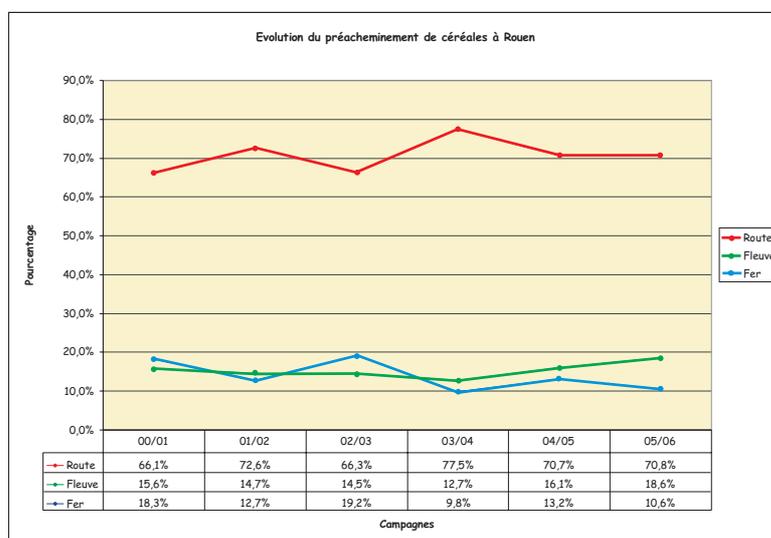
La croissance de ce mode sur le trafic de conteneurs connaît une très forte progression avec un gain de 50 000 EVP entre 2003 et 2006 se traduisant par une amélioration de 2,2 points de part de marché. Cette progression est le résultat de l'arrivée d'opérateurs fluviaux comme la SCAT, Marfret, RSC ou Logiseine ce qui a permis de dynamiser l'offre et la compétitivité. Le mode fluvial représente 20% des conteneurs à destination de l'Île de France.

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

Évolution du trafic ferroviaire et fluvial du port du Havre (en millions de tonnes et en pourcentage)

	2003	2004	2005	2006 (provisoire)
Trafic total (en tonnes)	71,5	76,2	75,0	73,8
Part de marché du fer (en %)	5,45%	4,46%	4,27%	4,34%
Part de marché du fluvial (en %)	4,34%	4,07%	4,80%	5,01%

Sur le port de Rouen : une réduction de l'offre de services ferroviaires et la lente progression du mode fluvial, ne permettent pas d'opérer un rééquilibrage avec le transport routier.



Le partage modal entre les modes terrestres sur le marché des céréales exportées est fluctuant d'une année sur l'autre. Le mode routier reste dominant et profite de l'interruption d'offres de services du mode ferroviaire. Dans le cadre du plan de redressement des activités fret ferroviaire, l'offre de services s'est contractée (notamment en direction de la Beauce) et a généré une baisse de part de marché de 7,7 points entre 2000/2001 et 2005/2006. Bien qu'elle a le potentiel de massifier des trafics pondéreux, l'offre ferroviaire a perdu de sa pertinence sur ce type de marchandises (les céréales) et a rétrogradé au dernier rang en terme de part de marché. Quant au mode fluvial, sa part de marché connaît une progression assez lente avec un gain de 3,2 points entre 2000/2001 et 2005/2006. Malgré la prédominance du mode routier et comparativement à d'autres natures de marchandises, les parts modales du fer et du fluvial (environ 30%) sont élevées sur le transport de céréales car ces modes, permettant de transporter en masse, sont adaptés.

Pour le port de Caen-Ouistreham

On constate les mêmes tendances que sur les autres ports avec une baisse importante de la part du mode ferroviaire divisée par 3 en 4 ans. En réalité l'infrastructure ferroviaire est inadaptée, n'autorisant qu'une part de marché limitée (0,4% du marché en 2006).

La progression notable du mode fluvial ne permet pas encore de renforcer l'ensemble portuaire normand dans le respect du patrimoine écologique des estuaires. Ce non respect est surtout imputable aux difficultés rencontrées par le mode ferroviaire en terme d'offre de services.

Sources : port autonome de Rouen, port autonome du Havre, port de Caen Ouistreham, INSEE.

“DTA Estuaire Seine”

Dispositif de suivi - évaluation

DRE Haute-Normandie

Vincent Martin - Atelier régional Transport Aménagement Information Géographique - 02 35 58 52 81

CETE Normandie-Centre - Octobre 2007

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

Pour répondre à cette question évaluative il avait été prévu d'analyser les indicateurs suivants :

- 1- Évolution annuelle des surfaces viabilisées au sein des « zones rouges » dans l'estuaire aval de la Seine
- 2- Évolution annuelle des surfaces occupées au sein des « zones rouges » dans l'estuaire aval de la Seine
- 3- Évolution annuelle des surfaces viabilisées au sein des « zones saumon » dans l'estuaire aval de la Seine
- 4- Évolution annuelle des surfaces occupées au sein des « zones saumon » dans l'estuaire aval de la Seine
- 5- Évolution 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 (aménagés bâtis).

- 6- Évolution des captures
- 7- Évolution des nourriceries
- 8- Campagnes photographiques annuelles depuis les reliefs du Nord et du Sud de la plaine Alluviale et depuis le parcours du pont de Normandie.

Ces indicateurs n'ont pu être remplis en 2007. En outre, les indicateurs relatifs aux prélèvements halieutiques sont difficiles à traiter compte tenu de leur forte variabilité.

Une réflexion sur le choix et le contenu d'indicateurs de suivi représentatifs des ressources "halieutiques et/ou biologiques" sera nécessaire.

Le traitement de cette question est reportée à 2008.

“DTA Estuaire Seine”

Dispositif de suivi - évaluation

DRE Haute-Normandie

Vincent Martin - Atelier régional Transport Aménagement Information Géographique - 02 35 58 52 81

CETE Normandie-Centre - Octobre 2007



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

La filière logistique est une spécificité de l'économie haut-normande. L'emploi dans la filière représente 8% de l'emploi régional et est susceptible de se développer au fur et à mesure de l'ouverture des sites logistiques. Cet emploi reste encore peu qualifié (80% d'ouvriers). L'offre foncière susceptible d'accueillir des activités logistiques est en augmentation surtout sur le court terme. Cependant, elle ne répond que partiellement à la demande (peu d'unités de grande surface).

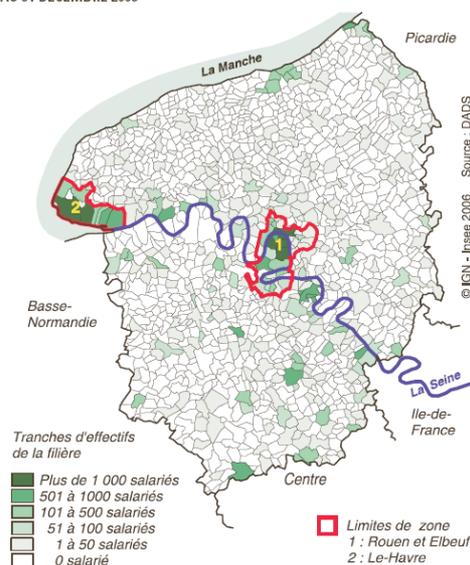
De plus, la multiplicité des sites à vocation mixte (acceptant entre autre de la logistique) risque d'entraîner une dispersion de cette activité sur l'ensemble du territoire contraire aux objectifs de la DTA.

Une filière génératrice d'emplois

Avec une position géographique favorable et une orientation industrielle générant d'importants flux commerciaux, le contexte est propice à l'activité logistique. Cela entraîne une forte représentation de l'emploi logistique dans l'emploi haut-normand dans les transports et la manutention. La filière logistique représente 8% de l'emploi régional (supérieur à la moyenne nationale 5%) avec 42 550 emplois en 2003 : 12 250 dans la logistique portuaire et maritime, 3 000 dans l'entreposage, 18 400 dans la logistique terrestre et 8 900 dans la production et les services. Ces emplois sont pour l'essentiel liés à la manutention et peu qualifiés. 10 % sont des emplois de cadres, comme sur l'ensemble de l'emploi régional, et 16% des techniciens contremaîtres. On compte 2180 établissements dans la filière logistique en 2003 dont 80% dépendent d'un siège social haut-normand.

NB: On ne dispose pas d'informations sur l'emploi logistique en Basse-Normandie.

LES EFFECTIFS DE LA FILIÈRE LOGISTIQUE, PAR COMMUNE, AU 31 DÉCEMBRE 2003



50% des effectifs salariés sont concentrés dans 7 communes

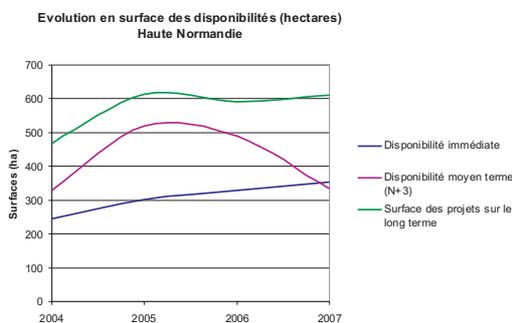
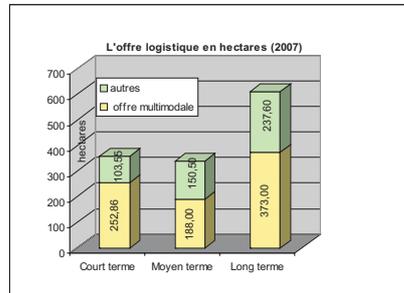
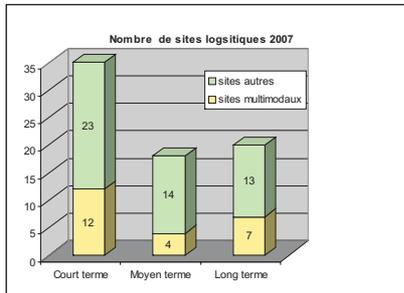
Une offre foncière en augmentation en Haute-Normandie

L'évolution 2006/2007 montre une légère augmentation de la disponibilité foncière immédiatement commercialisable (+6,34%). Le nombre de sites pouvant accueillir de la logistique est passé de 19 en 2006 à 34 en 2007 (+79%). Cette progression s'explique par un meilleur recensement des sites et par une sensibilisation plus forte des acteurs locaux à la logistique. En revanche, la multiplication des sites risque d'aboutir à un mitage de l'activité ; la taille moyenne des sites disponibles baissant de 17,6 ha à 11,9 ha entre 2006 et 2007. Par ailleurs, l'offre n'est pas forcément adaptée à la demande qui s'oriente vers des zones de 50/100 ha. Si les sites exclusivement réservés à la logistique ont augmenté, l'offre est en majorité orientée vers des zones d'activités mixtes (au moins 50% d'activités logistiques) avec 26 sites. Les sites de logistique portuaire et fluviale sont peu nombreux (5 à court terme, 2 à moyen terme et aucun à long terme).

L'offre monomodale concerne de nombreux sites, 23 sur 34, et de petite taille (5,7 ha en moyenne). Par contre, en terme de surface, l'offre multimodale concerne 67,7% de l'offre totale et touche essentiellement des zones d'activités de grandes dimensions. Il s'agit de plates-formes bimodales (route/fer et/ou route/fleuve) et trimodales.

Globalement, on observe une offre logistique hétéroclite et dispersée sur l'ensemble du territoire de la DTA, ce qui conduit à une multiplicité de petites zones où les seuils de trafic sont insuffisants pour favoriser le développement du transport ferroviaire et/ou fluvial.

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



Données partielles de l'offre logistique en Basse-Normandie (périmètre DTA) calculées à partir des 9 sites est de 146 hectares à court terme et moyen terme.

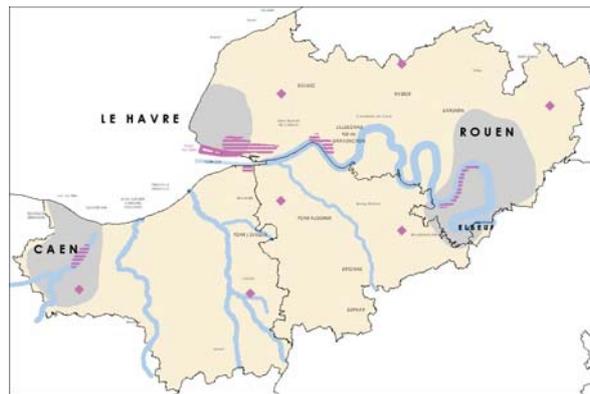
Les impacts environnementaux des zones logistiques sont principalement dus à leur localisation et leur surface plutôt qu'aux aménagements intérieurs de celles-ci.

L'aménagement et les activités logistiques créées sur les 7 sites stratégiques.

L'aménagement et la commercialisation des sept sites stratégiques identifiés dans la DTA n'ayant pas commencé, aucune donnée ni analyse ne peuvent être traités.

- ◆ Sites logistiques DTA
- ▨ Principaux secteurs de développement d'activités industrialo-portuaires

Localisation des sites DTA



Conclusion : La Normandie est un espace privilégié pour l'activité logistique et bénéficie d'une reconnaissance avec le pôle de compétitivité Logistique Seine Normandie. De plus en plus sensibilisés à cette thématique, les acteurs locaux ont développé l'offre de plates-formes afin de bénéficier notamment des retombées de Port 2000. Par contre, l'offre n'est pas adaptée, disséminée et ne bénéficie pas encore d'une stratégie partagée entre les acteurs.

Sources : INSEE, CRCI HN, LSN, Calvados stratégie

“DTA Estuaire Seine” Dispositif de suivi - évaluation

DRE Haute-Normandie
Vincent Martin - Atelier régional Transport Aménagement Information Géographique - 02 35 58 52 81
CETE Normandie-Centre - Octobre 2007



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

La carte des orientations générales d'aménagement localise les espaces à protéger suivants :

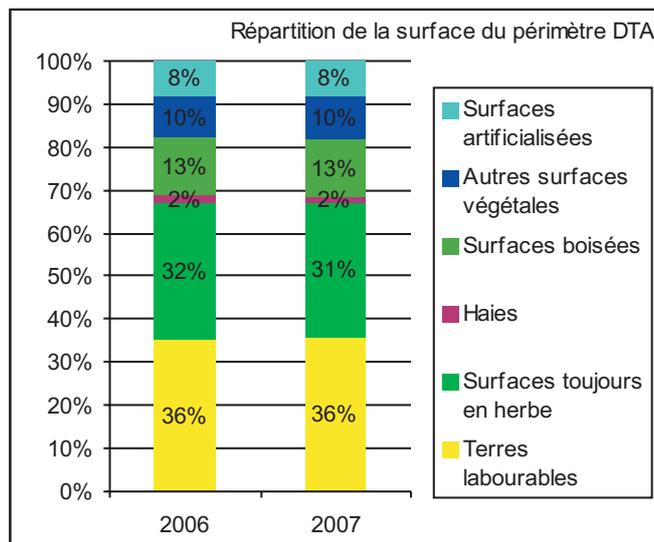
- Les espaces naturels majeurs sur le plan écologique et paysager, principalement liés à la vallée de Seine ; un principe de protection forte s'impose pour les documents d'urbanisme,
- Les paysages caractéristiques que sont les Pays de Caux, d'Auge et du Lieuvin dont les éléments paysagers essentiels, liés à des pratiques agricoles, sont à préserver.

La préservation et la valorisation de ces paysages résultent d'abord de leur protection à travers les outils réglementaires dont les documents de planification qui définissent l'équilibre entre aménagement urbain et espace naturel et rural. Elles résultent ensuite de la gestion des éléments qui les composent notamment par des pratiques agricoles, et enfin des opérations d'aménagement qui transforment les paysages.

État initial de l'occupation du sol : des paysages marqués par une plus forte artificialisation des sols et une agriculture contrastée.

	Occupation du sol en 2006 - % de la surface totale	Occupation du sol en 2007 - % de la surface totale	Taux de variation
Périmètre de la DTA			
Terres labourables	36%	36%	1%
Surfaces toujours en herbe	32%	31%	-3%
Total SAU	67%	67%	0%
Haies	2%	2%	ns
Surfaces boisées	13%	13%	0%
Autres surfaces végétales	10%	10%	ns
Surfaces artificialisées	8%	8%	ns
Ensemble des trois départements 14-27-76			
Terres labourables	42%	42%	1%
Surfaces toujours en herbe	27%	26%	-2%
Total SAU	69%	69%	-1%
Haies	2%	2%	ns
Surfaces boisées	16%	16%	0%
Autres surfaces végétales	7%	7%	0%
Surfaces artificialisées	6%	6%	0%

Enquête TERUTI-LUCAS, DRDAF Haute et Basse Normandie



L'occupation du sol au sein du périmètre de la DTA est marquée par une part plus importante de prairies permanentes (STH) et de surfaces artificialisées (routes, bâti) que l'ensemble des trois départements. Les terres labourables y sont moins représentées, en effet la polyculture liée aux vallées et aux territoires bocagers y occupe une part plus importante de la SAU. Néanmoins, elles restent bien le mode d'occupation dominant sur les plateaux du Pays de Caux et de Madrie.

L'évolution des surfaces entre 2006 (année de départ de l'échantillon d'enquête) et 2007 est encore peu représentative, elle confirme néanmoins la tendance régionale au retournement des prairies permanentes, au profit des terres labourables. Cet indicateur ne distingue pas

spécifiquement l'évolution des pratiques agricoles pour les paysages majeurs ou caractéristiques. Les évolutions des autres grands types d'occupation du sol seront probablement visibles sur un pas de temps plus long.

L'artificialisation des sols résulte de l'urbanisation au sens large : habitat mais aussi infrastructures de transports et locaux d'entreprises. Celle-ci entraîne une perte de ressources naturelles et agricoles et une imperméabilisation des sols. L'étalement urbain, lié essentiellement au succès de la maison individuelle, est consommateur d'espace (bâtiments et tous les espaces associés, pelouses et jardins, voiries et parkings, infrastructures de transport). Celui-ci est différent entre la Haute et la Basse Normandie.

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

Les plans de paysage sont des démarches qui permettent la définition et la cohérence des mesures de protection, de gestion et d'aménagement pour des paysages de qualité.

La terminologie Plans de Paysage est une approche générique qui regroupe les contrats de paysage, les chartes paysagères,... sur l'ensemble du territoire et avec une attention particulière sur les Pays de Caux, d'Auge et du Lieuvin.

Il semble qu'il n'existe pas de plan de paysage actuellement en Basse-Normandie.

En Haute Normandie, les chartes paysagères achevées sont celles :

- de la Vallée du Commerce (en 2003 pour 28 500 ha)
- du Pays de Bray (en 2004 pour 12 700 ha ; le pays de Bray n'est couvert qu'en partie).

Les chartes paysagères en cours sont celles :

- du Pays entre Seine et Bray (pour 10 700 ha)
- du Plateau du Caux maritime (pour 70 700 ha).

Ces chartes devraient être achevées en 2008.

L'ensemble de ces chartes représente, en 2007, 17 % du territoire de la DTA. Elles ne concernent qu'une petite partie des Pays de Caux, d'Auge et du Lieuvin. Un atlas des paysages régional haut normand va être lancé début 2008.

En terme de documents de planification, les documents les plus récents sur le territoire disposent d'un volet environnemental et paysager : le Schéma Directeur de l'agglomération de Rouen-Elbeuf, le SCOT du Havre et le SCOT du Nord Pays d'Auge. Sur l'ensemble du Pays d'Auge, une démarche d'agenda 21 est envisagée pour la préservation du bocage et les questions agricoles.

Le Parc naturel régional des Boucles de la Seine Normande créé en 1974 favorise le maintien d'une coupure verte entre les deux grands pôles urbains et industriels que sont Rouen et Le Havre.

Une valorisation du patrimoine par un développement du tourisme vert

	Nombre de nuitées en gîte rural			Nombre d'équipements répondant au label «Normandie Qualité Tourisme »			
	2005	2006	Évolution 05-06	Ensemble département		Aire DTA	
				Hôtels	campings	Hôtels	campings
Calvados	260 200	260 500	0.11%	74	12	54	5
Seine-Maritime	195 700	232 000	18.55%	47	3	32	2
Eure	170 500	173 000	1.47%	31	4	10	3

L'augmentation remarquable du tourisme rural en Seine-Maritime peut s'expliquer en partie par une campagne promotionnelle menée par le Conseil Général et le Conseil Régional.

Une meilleure exploitation du potentiel énergétique du parc éolien dans le respect des paysages

Installations d'éoliennes	Haute-Normandie	Basse-Normandie
Nombre de ZDE	1	0
Nombre d'éoliennes installées en 2006	11	8 (Chicheboville / Conteville)
Quantification (MW) Poids relatif	16	12

Les Zones de Développement de l'Éolien (ZDE), définies par la loi du 13 juillet 2005 sont des outils d'aménagement du territoire permettant d'accueillir des installations éoliennes dans un cadre maîtrisé

Peu de projets éoliens aboutissent à ce jour, alors que le potentiel est très important. En effet, ces projets ne proposent pas une intégration paysagère satisfaisante et rencontrent de nombreuses oppositions. Ils devront maintenant s'inscrire dans les ZDE et donc faire l'objet d'une réflexion préalable

garante de leur qualité. De même, les démarches de schémas éoliens en cours pour la région HN, déjà en place pour le Calvados, permettent une réflexion amont pour une meilleure prise en compte de l'environnement lors de l'implantation d'éoliennes.

Sources : préfecture 76, 27, 14 et DRIRE BN et HN

“DTA Estuaire Seine”

Dispositif de suivi - évaluation

DRE Haute-Normandie

Vincent Martin - Atelier régional Transport Aménagement Information Géographique - 02 35 58 52 81

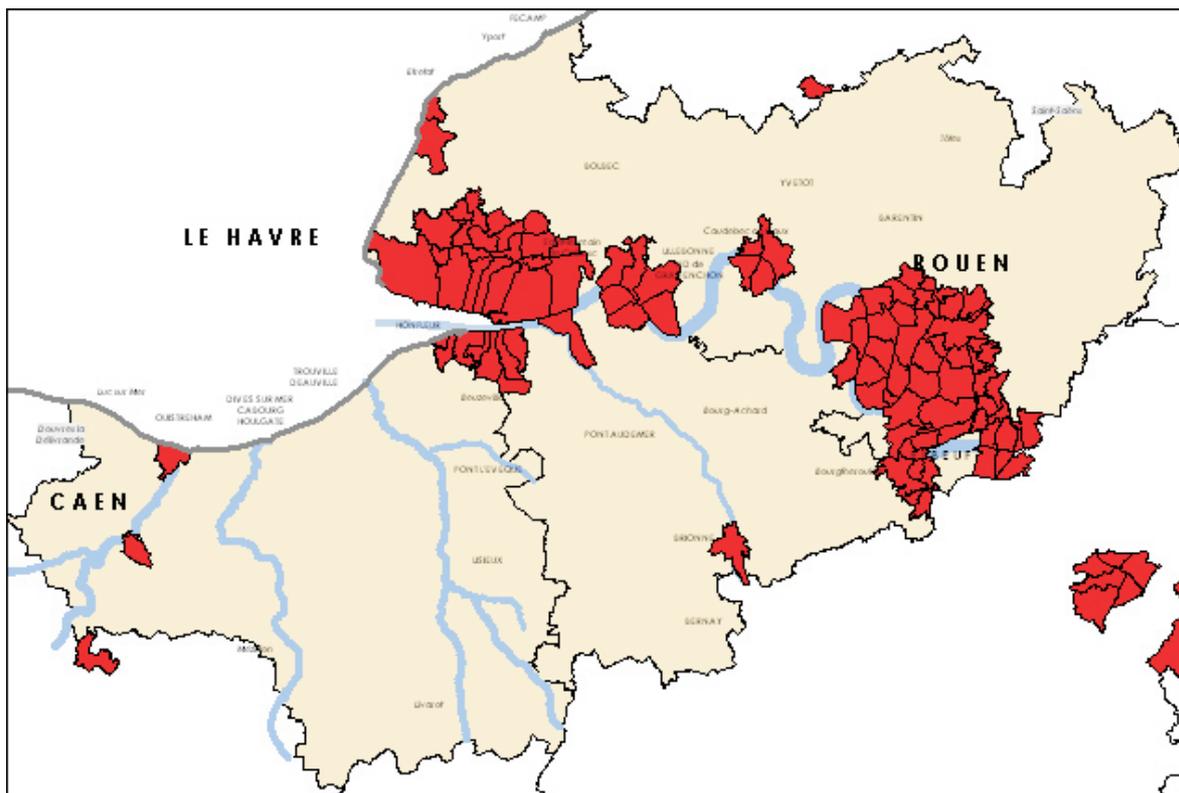
CETE Normandie-Centre - Octobre 2007

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

Bien qu'aucun périmètre de PPRT ne soit à ce jour approuvé, le travail de réduction du risque à la source a permis de réduire de près de 20% le nombre (Séveso de seuil haut et installations classées AS) d'établissements concernés par un PPRT et par conséquent la population exposée aux risques technologiques dans les deux régions normandes. Cette diminution peut s'expliquer aussi par une limitation des stocks sur les sites et un transfert sur les infrastructures rendant le risque plus diffus, mais aussi plus difficilement maîtrisable.

La vallée de la Basse Seine est très concernée par la présence des risques technologiques : en Haute Normandie, on dénombrait 74 établissements industriels à hauts risques relevant de la directive européenne Séveso II en 2005; la Basse Normandie en comptait 9. L'objectif est de mettre

en place les outils (plan de prévention des risques technologiques PPRT) et de prendre les mesures nécessaires pour engager une politique de prévention et de réduire les risques à la source.



 Les communes concernées par l'élaboration d'un PPRT
01/01/2007

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

Un travail de réduction des risques à la source entre professionnels et services de l'Etat a permis de réduire entre 2005 et 2007 le nombre d'établissements concernés par le seuil haut. De plus, certains établissements ont fermé et d'autres ont aussi réduit le niveau de leurs stocks de matières dangereuses sur les sites, diminuant ainsi le niveau de classement Seveso, parfois par un transfert des matières dangereuses sur les infrastructures, rendant le risque vis à vis des populations plus diffus.

Ainsi, en 2007, 59 établissements sont concernés par la mise en oeuvre d'un PPRT dans les deux régions, sur 98 communes. Une majorité des établissements se situent en Seine-Maritime entre Rouen et Le Havre (45), 6 dans l'Eure et 8 en Basse-Normandie (4 dans le Calvados). Dans le périmètre de la DTA, il existe une forte concentration de ces établissements (49).

années	2007
Nombre de PPRT pressentis dans zone DTA	16
Nombre de PPRT prescrit dans zone DTA	0
Nombre de PPRT approuvé dans zone DTA	0
Nombre d'habitants exposés aux risques dans périmètre PPRT	NR
Nombre de salariés exposés aux risques dans périmètre PPRT	NR
Nombre d'établissements concernés dans zone DTA	49
Nombre de m ² en "maîtrise d'urbanisation" dans les PPRT	NR

L'information des citoyens par les communes se fait par le biais des «Dossiers d'informations Communales sur les Risques Majeurs» (DICRIM). Les modalités de recensement des DICRIM ne sont pas les mêmes en Haute et Basse-Normandie puisque dans l'Eure et la Seine-Maritime, sont pris en compte les transports de matières dangereuses.

2007	Seine Maritime	Eure	Calvados
Nombre de communes devant engager un DICRIM	79	NR	NR
Nombre de communes ayant un DICRIM risques technologiques	53	63	23
Nombre de DICRIM postérieur au DDRM*	15	3	5
Part des communes ayant engagé une démarche de DICRIM par rapport à l'ensemble des communes concernées	67%	NR	NR

* DDRM : Dossier départemental sur les risques majeurs

L'information des citoyens au travers des DICRIM est assurée dans une grande majorité des communes de Seine-Maritime.

Sources : Préfecture 76, 27, 14 et DRIRE BN et HN

“DTA Estuaire Seine”

Dispositif de suivi - évaluation

DRE Haute-Normandie

Vincent Martin - Atelier régional Transport Aménagement Information Géographique - 02 35 58 52 81

CETE Normandie-Centre - Octobre 2007

Comment évolue la prévention des risques naturels



Les risques naturels rencontrés dans le périmètre de la DTA sont les risques de mouvement de terrain, les risques géologiques liés aux falaises et aux cavités souterraines et les risques inondation causés par ruissellement, remontées de nappe et débordements de cours d'eau. Les documents de gestion mis en place intègrent à la fois la dimension de prévention du risque et la protection des biens et des personnes.

Prise en compte des risques inondation lors de la réalisation de documents de planification

Le dispositif législatif relatif à la prévention des risques naturels a été renforcé en 1995 avec l'instauration du **plan de prévention des risques** (PPR). Il permet de réglementer l'utilisation des sols en fonction des risques et est annexé aux documents d'urbanisme. La réalisation des PPR est une des priorités de la politique publique de prévention des risques naturels, avec l'amélioration des connaissances et la diffusion de l'information auprès des populations.

PPRI dans périmètre DTA		
Nombre de PPRI prescrits	13	
Nombre de PPRI approuvés	10	Calvados - Basse Vallée de la Touque - Basse Vallée de l'Orne
		Eure - Boucle de Poses - Pont-Audemer - Brionne - Risle Moyenne - Touques
		Seine Maritime - Vallée de la Durdent - Vallée de la Scie - Vallée de la Seine Boucle d'Elbeuf
Communes concernées par les PPRI approuvés		98

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

Dans le périmètre de la DTA, 4 SAGE sont élaborés. Le SAGE de Lézarde-Ponte de Caux est en cours de définition.

SAGE dans périmètre DTA	
SAGE Commerces (35 communes)	Arrêté en février 2004
SAGE Cailly, Aubette, Robec (49 communes)	Arrêté en décembre 2005
SAGE Risles et Charentonne (248 communes)	En cours d'élaboration Validation de l'état des lieux en mars 2006
SAGE Aval et Seulles (191 communes)	En cours d'élaboration, Validation de l'état des lieux en mars 2005

Comment évolue la prévention des risques naturels

Réalisation d'ouvrages de lutte contre les risques inondation

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

Date d'autorisation ou déclaration	2007
Nombre de dossiers dans le périmètre DTA, rubriques plans d'eau non permanent, digues, barrages.	10
Nombre de dossiers dans le périmètre DTA, rubrique rejet d'eau pluviale (hors lotissement et zones d'entreprises)	9

Méthodologie

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). Les dossiers sont retenus dans les rubriques :

- 3.2.3.0 (plans d'eau permanents ou non : bassin au delà d'une certaine dimension),
- 3.2.5.0 (barrages, id),
- 3.2.6.0 (dignes, id),
- ou 2.1.5.0 (rejet d'eau pluviales, soit des ouvrages de moindre dimension : noues, petits bassins, fossés, etc).

Ce recensement n'est pas exhaustif.

Les dossiers de prévention en hydraulique douce ne sont pas comptés. Les changements de pratiques agricoles ne sont pas mesurés (herbement par exemple). Les dossiers des lotissements et zones d'entreprises ne sont pas non plus mesurés, alors qu'ils participent en partie à la prévention : Obligation de réguler les débits occasionnés par l'artificialisation des sols.

On dispose de peu de recul mais on observe un nombre relativement élevé (19 dossiers) concernant chacun plusieurs ouvrages (1 à 5 environ). 16 ouvrages concernent la Seine-Maritime, 2 l'Eure (Roumois), 1 le Calvados. Il s'agit de dossiers de protection contre les ruissellements et inondations, avec une mise en œuvre par des communautés de communes, des syndicats de bassin versant et des communautés d'agglomérations.

Source : DRDAF Haute-Normandie, Service de Gestion et Police de l'Eau, Base de données Cascade.
L'état zéro est fixé à 2007, date de mise en œuvre de la base de données Cascade.

“DTA Estuaire Seine”

Dispositif de suivi - évaluation

DRE Haute-Normandie

Vincent Martin - Atelier régional Transport Aménagement Information Géographique - 02 35 58 52 81

CETE Normandie-Centre - Octobre 2007

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

Dans les années 90, les 3 villes et les 3 agglomérations Caen, Le Havre et Rouen ont décidé d'unir leurs efforts pour initier une démarche de réseau métropolitain. La métropole normande présente un cadre de vie diversifié et un réel attrait touristique mais ne bénéficie pas encore d'une notoriété internationale. La coopération métropolitaine vise à permettre à l'ensemble de la Normandie de jouer un rôle moteur et d'être mieux identifiée au niveau européen.

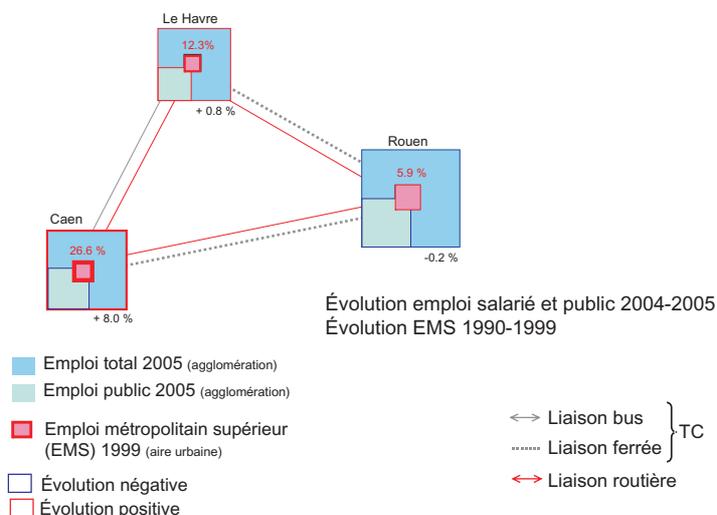
Le renforcement des fonctions métropolitaines n'est pas encore effectif mais s'amorce...

L'emploi « métropolitain » permet d'approcher l'importance stratégique d'un territoire. Les fonctions métropolitaines supérieures sous-entendent un haut niveau de qualification, de type cadre ou ingénieur (11 secteurs) et font implicitement référence à un contenu décisionnel élevé.

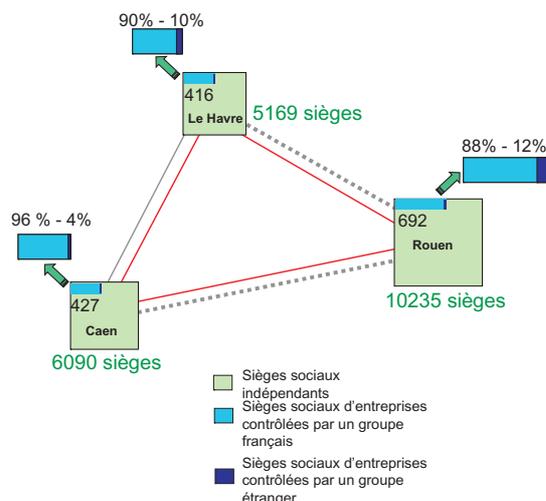
fonctions métropolitaines supérieures nationales. Pour les régions normandes, l'emploi métropolitain supérieur augmente plus vite que l'emploi total mais reste peu présent dans les trois aires urbaines (6%). Chaque agglomération conserve sa spécificité et elles sont complémentaires, notamment Rouen et Caen.

L'agglomération parisienne concentre près de la moitié des

Emploi et fonctions métropolitaines



Sièges sociaux d'entreprises à l'agglomération

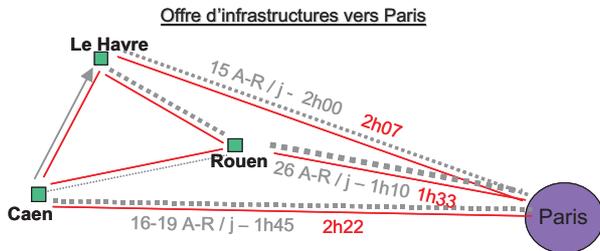


L'agglomération de Caen a connu la plus forte progression entre 1990-1999 du nombre de ses emplois (+ 8%) et de ses EMS (+ 26,6%, la moyenne des régions étant de 15%). L'agglomération se caractérise par une place importante des fonctions de recherche et d'enseignement supérieur, le secteur des télécommunications est également fortement présent mais moins dynamique. Les sièges de groupes étrangers sont moins présents qu'en Haute Normandie. La vocation plus internationale de Rouen et du Havre transparaît dans le pourcentage de sièges sociaux contrôlés par un groupe étranger. De par sa position de capitale régionale, Caen accueille une proportion importante d'emplois publics, leur nombre tendant à stagner.

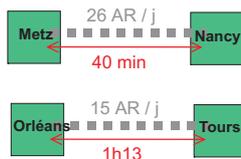
En comparaison, l'agglomération de Rouen stagne davantage : son nombre d'emplois et son nombre d'EMS évoluent peu (respectivement, -0,2% et 5,9%). De par l'importance des activités portuaires et industrielles dans la région, l'agglomération accueille de nombreux sièges sociaux de groupes français et étrangers et de nombreux EMS des secteurs des transports, de la gestion et de l'informatique industrielle. On note, de manière similaire à l'agglomération de Caen, un nombre important d'emplois publics, qui tend à stagner. L'agglomération du Havre accueille également une proportion importante de sièges sociaux de groupes français et étrangers. La part de l'emploi public progresse, avec un renforcement de l'administration.

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

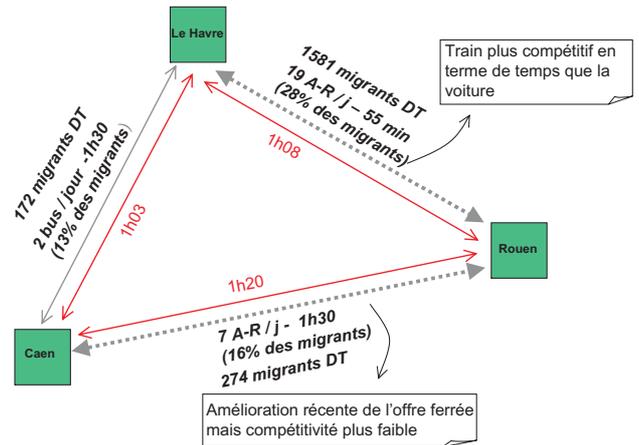
Accessibilités et échanges entre les 3 agglomérations



Offre et temps d'accès TC
Temps d'accès VP



Offre d'infrastructures et Échanges domicile travail (DT) entre les unités urbaines (1999)



Amélioration récente de l'offre ferrée mais compétitivité plus faible

La qualité des dessertes entre les 3 agglomérations est une condition essentielle au développement métropolitain équilibré prôné par la DTA. Or, en 2007, l'offre en transport collectif et sa compétitivité par rapport au mode routier se sont améliorées mais l'impact sur les échanges n'est pas encore connu.

L'axe Le Havre-Rouen dans une logique coordonnée de fonctionnement métropolitain

Sur l'axe Le Havre-Rouen, le plus important couloir de circulation avec 2000 utilisateurs dont 1500 migrants domicile-travail dans les 2 sens, la part modale de la voiture représente 57% (la plus faible des trois liaisons). En effet, le train est plus compétitif avec un gain de 30 minutes.

Les 19 allers/retours par jour témoignent d'un fonctionnement correct en réseau. A titre de comparaison, on compte 26 AR par jour pour la liaison Metz-Nancy et autant pour la liaison Strasbourg-Mulhouse.

Concernant l'offre en fréquence, certaines lacunes en milieu d'après midi peuvent être pénalisantes. En terme de confort, la majorité des déplacements s'effectue à bord des

rames Corail qui font le trajet Paris-Le Havre dont une amélioration est plébiscitée (vétusté du matériel TER / rame RER).

La simplification de la grille horaire et la mise en place d'un cadencement de la ligne ferroviaire devraient être profitables à une augmentation de son utilisation. De même, la qualité et les conditions d'accès aux gares sont des facteurs influant sur l'utilisation des transports en commun ferroviaire.

L'axe Rouen-Caen : les résultats d'une desserte ferroviaire modernisée.

Depuis décembre 2005, la modernisation de la desserte (7 allers/retours et temps de parcours équivalent à celui de la voiture) s'est traduit par une augmentation du trafic avec des surcharges significatives aux heures de pointe.

Cependant, avec moins de dix allers/retours par jour, la fréquence reste faible comparativement aux 15 AR par jour entre Orléans et Tours par exemple, privilégiant ainsi le mode routier.

L'axe Le Havre-Caen et la carence des transports collectifs.

Le niveau de service des bus n'est pas adapté pour être réellement attractif et entraîner un report modal substantiel en matière de déplacements domicile-travail et ce malgré les efforts tarifaires importants qui sont consentis.

Sources : INSEE RGP ; CLAP; mappy

“DTA Estuaire Seine” Dispositif de suivi - évaluation

DRE Haute-Normandie

Vincent Martin - Atelier régional Transport Aménagement Information Géographique - 02 35 58 52 81

CETE Normandie-Centre - Octobre 2007



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

La part de la construction neuve localisée dans les pôles urbains est passée de 49% à 55% entre 1999 et 2006. Au cours des 8 dernières années, près de la moitié des constructions de logements a été réalisée hors des pôles urbains. On constate une densification des pôles urbains de Rouen et du Havre au sein de leur aire urbaine et un émiettement de l'urbanisation dans l'aire urbaine de Caen.

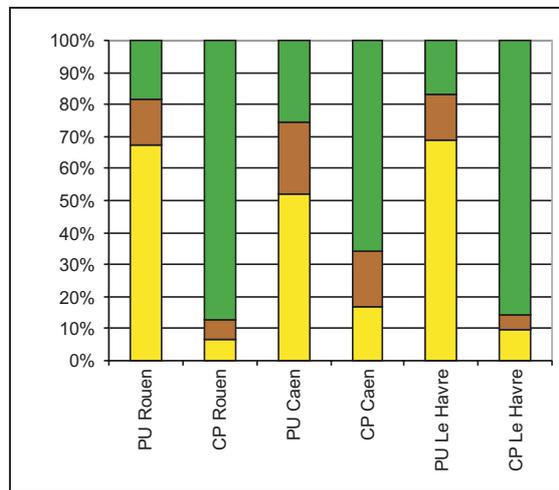
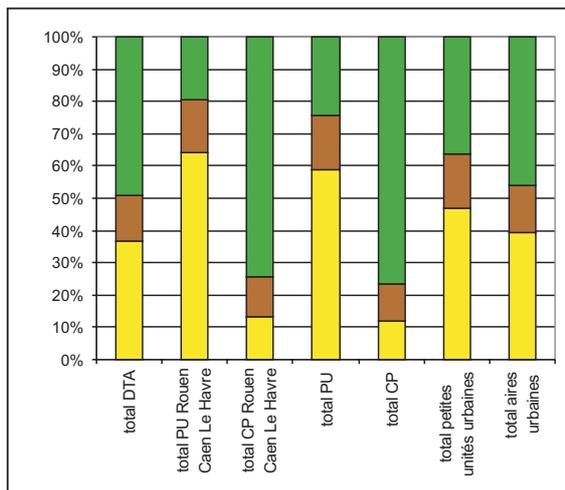
Plus de 50 % des logements se construisent en pôle urbain

Pour la quasi totalité des aires urbaines (excepté Caen), il s'est construit plus de logements dans les pôles urbains qu'en couronnes périurbaines au cours des huit dernières années. Trois-quart de ces logements sont collectifs ou individuels groupés.

Les formes d'urbanisation dans les couronnes périurbaines sont fondamentalement différentes de ce qui se passe dans les pôles urbains. Plus des 3/4 des nouvelles constructions dans ces zones périurbaines sont de l'individuel pur entraînant une consommation d'espace plus importante.

Parmi les 3 métropoles, c'est au sein de l'aire urbaine de Caen que l'on constate la plus forte part de logements individuels purs dans les nouvelles constructions. Cette situation accentue la consommation d'espace. Néanmoins, c'est dans la couronne périurbaine de Caen que la part de logements individuels est la plus faible, témoignant d'une amorce de densification de cette couronne. A l'inverse, le développement des logements dans les aires urbaines de Rouen et du Havre se fait au 3/4 dans les pôles urbains mais la part du collectif dans le périurbain y est marginale.

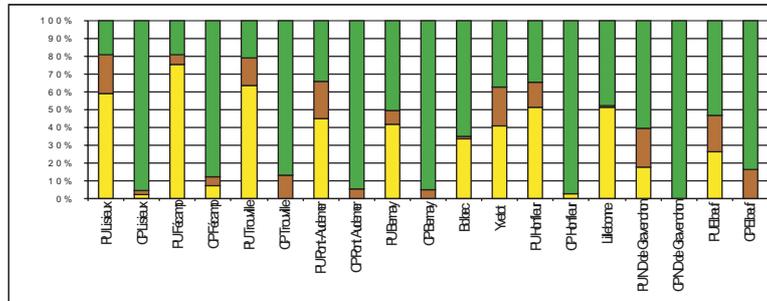
Part des différents types de logements commencés dans les pôles urbains (PU) et les couronnes péri urbaines (CP) de 1999 à 2006.



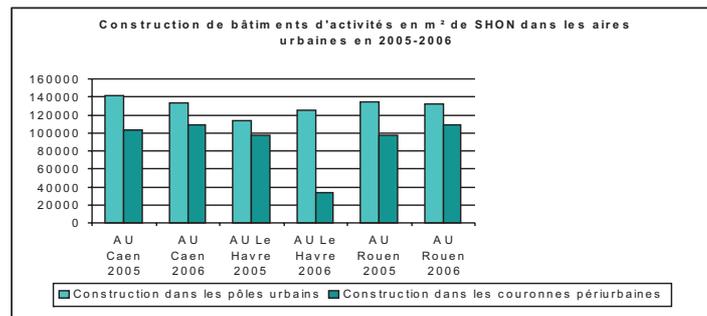
Libellé	total logements commencés 1999 2006	total collectif 1999 2006	total ind groupé 1999 2006	total ind pur 1999 2006
ROUEN	17 235	8 248	2 001	6 986
ROUEN PU	11 681	7 885	1 659	2 137
couronne Rouen	5 554	363	342	4 849
CAEN	16 811	4 650	3 178	8 983
CAEN PU	5 136	2 673	1 163	1 300
couronne Caen	11 675	1 977	2 015	7 683
HAVRE	7 541	3 819	854	2 868
LE HAVRE PU	5 202	3 588	746	868
couronne Le Havre	2 339	231	108	2 000

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

Part des différents types de logements commencés dans les pôles urbains (PU) et les couronnes péri urbaines (CP) de 1999 à 2006.



Une augmentation de la proportion des constructions de bâtiments d'activités en pôles urbains



Les couvertures des trois agglomérations en TC et en pistes cyclables

Il est difficile de comparer stricto sensu ces chiffres entre eux sans prendre en compte les caractéristiques des agglomérations (surface et population) ainsi que leurs objectifs en terme de déplacements motorisés, de densité du trafic automobile et de nature même des aménagements, de leur emplacement et de leur efficacité.

Agglomération	Population 1999	Longueur des lignes TC urbain km	Pistes cyclables km	Bandes cyclables km	Total pistes + bandes agglo km
Caen	199000	287	17	13	30
Le Havre	249000	198	9,1	15,3	24,4
Rouen	390000	515	50,3	57,5	107,8

Nantes : 249 km pistes + bandes cyclables ; 662 km de ligne TC; Tours : 50 km pistes + bandes cyclables ; 359 km de ligne TC; Rennes : 74 km de pistes + bandes cyclables ; 575 km de ligne TC

Sources : DREHN (sitadel) , CERTU annuaire des transports collectifs urbains ; enquête club des villes cyclables / CERTU Chiffres 2003

“DTA Estuaire Seine” Dispositif de suivi - évaluation

DRE Haute-Normandie
Vincent Martin - Atelier régional Transport Aménagement Information Géographique - 02 35 58 52 81
CETE Normandie-Centre - Octobre 2007



La structuration et le maillage à partir des métropoles et des agglomérations moyennes est-il effectif?

Le développement urbain des villes moyennes reste très contraint. Certaines tirent leur épingle du jeu alors que d'autres, moins attractives, connaissent une stagnation socio-démographique et économique. L'accessibilité en transport en commun de ces villes vers les agglomérations de Caen, Rouen et Le Havre est très inégale en terme d'offre et de qualité de service.

Structuration des bassins de vie des agglomérations moyennes

Agglomérations moyennes sous l'influence de Rouen

Parmi les villes moyennes sous l'influence de Rouen, l'agglomération de Bernay est la mieux positionnée au regard des emplois et des équipements et exerce une influence importante sur son territoire environnant (taille conséquente du bassin de vie). Les agglomérations de Barentin, d'Yvetot et de Brionne sont moins positionnées: elles comptent moins d'emplois et de services au regard du poids démographique de leur bassin et peu d'équipements de santé (notamment à Brionne).

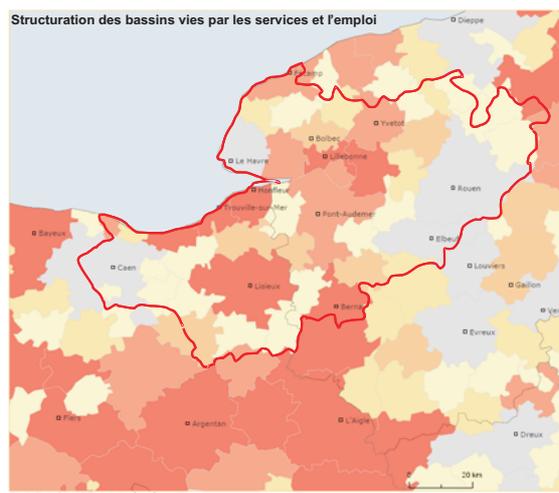
Agglomérations sous l'influence du Havre

Les agglomérations de Honfleur et de Lillebonne Notre Dame de Gravenchon sont bien équipées. Cette dernière notamment accueille une proportion élevée d'emplois et de services. Les autres agglomérations moyennes, Pont Audemer, Fécamp, Bolbec et Pont l'Évêque, sont moins bien pourvues en emplois et/ou services au regard de leur poids démographique. De plus, Bolbec est légèrement moins dotée en terme de services de santé et Pont l'Évêque, en terme d'équipements d'éducation.

Agglomérations sous l'influence de Caen

De par sa position géographique un peu plus à l'écart et ayant un poids démographique et économique important, l'agglomération moyenne de Lisieux influence un territoire de vie conséquent et c'est, de plus, une agglomération bien équipée.

Les agglomérations moyennes le long du littoral bas normand, Dives-Cabourg-Houlgate, Deauville-Trouville et Honfleur, sont également bien équipées au regard des emplois et des équipements mais leurs territoires d'influence sont plus faibles. Ouistreham, très proche de Caen, est moins bien équipée.



L'étude de la structuration des bassins de vie tient compte de la présence d'emplois et d'équipements sur le territoire (équipements concurrentiels, non concurrentiels, d'éducation et de santé). Ainsi, plus le score est élevé, mieux l'espace est équipé. (le nombre entre parenthèses indique le nombre de bassins de vie dans la même classe au niveau national)

Structuration des bassins de vie par les services et l'emploi (scores)

- 16 à 20 (415)
- 12 à 16 (281)
- 10 à 12 (226)
- 7 à 10 (417)
- 0 à 7 (406)
- N/A (175)

source : INSEE, DIACT (1998-1999) - Pour plus d'informations sur la méthodologie employée, se reporter au rapport et au site de l'INSEE. Les DOM ne sont pas concernés à l'échelle géographique retenue.

Les développements urbains des 14 agglomérations moyennes

Evolution de la démographie et des emplois dans les villes moyennes

	Données population et construction			Données emploi				% évolution de l'emploi public entre 2004 et 2005	% évolution de l'emploi salariés entre 2004 et 2006	
	Population AU 1999	Evolution du nombre de ménages 1999-2003 (% par rapport à 1999)		Taux d'emploi communes centres - 1999	Classification ESOPE - données 1999	Emplois salariés UU - 1999	Emploi salariés UU - 2005 (% d'évolution de l'emploi salariés entre 1999 et 05)			
Barentin	12 836*	65*	1,3%	0,9	ss influence +	7 200	6 345	-12%	0%	-4%
Yvetot	15 011	309	5,2%	1	ss fb influence	5 414	7 061	30%	1%	2%
Brionne	4 449*	25*	1,3%	1,1	ss fb influence	1 898	1 832	-3%	1%	-4%
Bernay	18 307	218	2,8%	1,2	Polarisant +	6 386	5 838	-9%	-1%	-6%
Fécamp	31 013	447	3,6%	0,9	Polarisant	8 252	7 537	-9%	0%	-2%
Bolbec	16 450	100	1,6%	0,8	ss fb influence	5 561	5 073	-9%	7%	2%
Lillebonne-ND de G.	20 624	286	3,6%	1,7 / 1,2	Polarisant	12 422	11 400	-8%	1%	-1%
Pont Audemer	19 576	177	2,2%	1,5	Polarisant +	6 961	6 414	-8%	2%	-4%
Honfleur	14 944	171	2,8%	1,1	ss fb influence	4 557	4 542	0%	-2%	0%
Pont l'Éveque	4 133*	93*	5,4%	1,2	ss fb influence	1 945	2 536	30%	-14%	10%
Ouistreham	8 679*	366*	9,2%	0,6	ss influence +	2 575	2 782	8%	0%	0%
Dives-Cabourg-Houlgate	11 164*	526*	10,4%	0,9	Polarisant +	3 736	3 834	3%	3%	4%
Deauville-Trouville	22 168	683	6,4%	1	Polarisant	7 777	8 585	10%	-2%	0%
Lisieux	45 065	529	2,9%	1,3	Polarisant +	13 575	13 128	-3%	-1%	0%

AU : Aire urbaine UU : unité urbaine * données à l'échelle de la commune

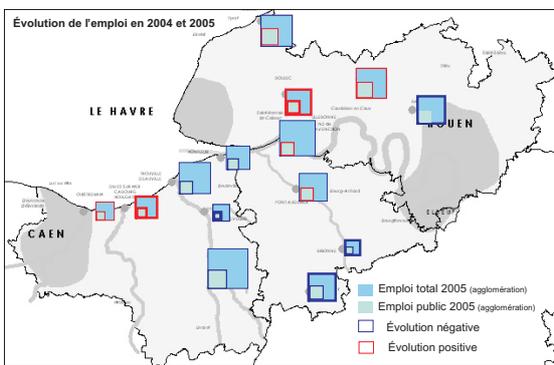
* La méthodologie ESOPE étudie les relations de dépendances et d'influences en terme d'emploi d'un territoire en s'appuyant sur l'analyse des migrations domicile travail (1999).

La structuration et le maillage à partir des métropoles et des agglomérations moyennes est-il effectif?

En dehors de Ouistreham, les villes moyennes retiennent toutes plus de 40% de leurs actifs. Certaines (la moitié) sont plus autonomes et attirent les actifs des communes ou pôles secondaires voisins, elles sont alors qualifiées de « polarisantes ». C'est le cas de Lisieux, Bernay, Lillebonne-ND de Gravenchon, Fécamp, Pont Audemer, Divers-Cabourg-Houlgate, Deauville-Trouville. Dans le tableau précédent, 4 classes sont retenues :

- ◆ polarisant + : c'est un territoire qui attire des actifs (+ de 20%) de plusieurs pôles voisins
- ◆ polarisant : territoire qui attire des actifs (- de 20%) de un ou plusieurs pôles voisins
- ◆ ss influence faible : territoire sous influence d'un autre pôle (- de 20% des actifs s'y déplacent)
- ◆ ss influence + : territoire sous forte influence d'un autre pôle (+ de 20% des actifs s'y déplacent)

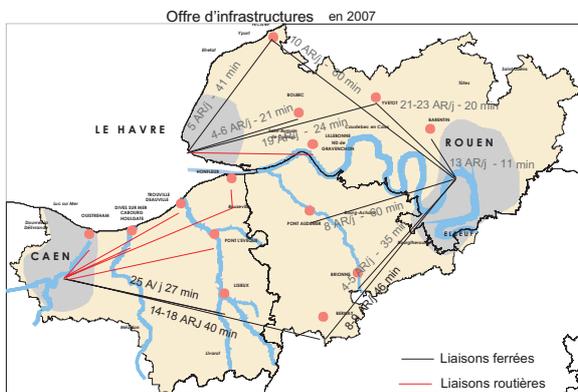
Évolution de l'emploi dans les 14 agglomérations moyennes entre 2004 et 2005



Bernay et Brionne retiennent encore la majeure partie de leurs actifs et ceux des communes voisines mais cet équilibre peut évoluer avec l'A28, au profit d'échanges avec Rouen.

Le pôle de Pont l'Évêque est sous l'influence de celui de Deauville-Trouville (entre 10 et 20% des actifs y travaille). Ce dernier est un pôle bien structuré mais les évolutions récentes en terme d'emploi du binôme Trouville-Pont l'Évêque devront être analysées afin de veiller à préserver l'équilibre économique de ces pôles et notamment celui de Pont l'Évêque.

Des accessibilités vers les agglomérations de Rouen, Le Havre et Caen très disparates



	VP	TC
Vers Rouen		
Barentin	14 min	13 AR/j - 11 min
Yvetot	30 min	21-23 AR/j - 20 min
Brionne	43 min	4-5 AR/j - 35 min
Bernay	55 min	8-9 AR/j - 46 min
Fécamp	61 min	10 AR/j - 60 min **
Pont Audemer	47 min	8 AR/j - 60 min *
Vers Le Havre		
Fécamp	47 min	5 AR/j - 41 min
Bolbec	28 min	4-6 AR/j - 21 min
Yvetot	44 min	19 AR/j - 24 min
Lillebonne-ND de Gravenchon	34 min	NR
Pont Audemer	44 min	NR
Honfleur	23 min	NR
Pont l'Évêque	37 min	NR
Vers Caen		
Ouistreham	14 min	NR
Dives-Cabourg-Houlgate	28 min	NR
Deauville-Trouville	42 min	NR
Lisieux	45 min	25 AR/j - 27 min
Honfleur	47 min	NR
Pont l'Évêque	31 min	NR
Bernay	70 min	14-18 AR/j - 40 min

* trajet en car ** train et car

Concernant l'accessibilité aux agglomérations, on constate des écarts conséquents dans les offres de TC. On constate globalement une bonne compétitivité des TC en terme de temps d'accès pour les villes en Haute Normandie mais les fréquences restent relativement faibles. Certaines villes moyennes, comme Yvetot et Barentin, se situant sur la ligne ferroviaire Paris - Le Havre bénéficient d'une fréquence élevée vers Rouen et/ou Le Havre, favorisant l'attraction des agglomérations.

D'autres villes comme Fécamp, Brionne ou Bolbec se situent à des temps inférieurs à 40-45 minutes mais ne disposent que de 4-5 AR par jour, insuffisant pour être une réelle alternative. Pour Brionne et Bernay, ce handicap s'ajoute au ralentissement du développement économique. Pour les villes moyennes de Ouistreham, Cabourg-Dives-Houlgate et Pont Audemer en liaison avec le pôle attracteur de Caen, les TC sont insuffisamment compétitifs.

Sources: INSEE RGP 90-99, DIACT, mappy

“DTA Estuaire Seine” Dispositif de suivi - évaluation

DRE Haute-Normandie

Vincent Martin - Atelier régional Transport Aménagement Information Géographique - 02 35 58 52 81

CETE Normandie-Centre - Octobre 2007

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

La construction de logements individuels purs représente encore plus de 60% de la construction totale et se situe sur le littoral en dehors des pôles urbains, sur un espace périurbain et rural fragile et sensible à cette urbanisation. Ce phénomène est plus marqué en Basse-Normandie. Néanmoins, le nombre de logements collectifs et groupés a augmenté entre 1999 et 2006, à l'intérieur des pôles urbains, sur le littoral haut normand et sensiblement sur le littoral bas-normand. Elle peut être synonyme d'une meilleure gestion de l'espace et de la densification des zones urbaines.

L'habitat sur le littoral Normand

Le parc de logements et la construction neuve sur le littoral et le rétro-littoral défini par la DTA

Type d'espace	Littoral DTA Bas-normand	Littoral DTA Haut normand	Littoral DTA	Rétrolittoral (calvados)	Arrière pays
Nbre de communes	30	24	54	21	867
Nombre de résidences principales en 2005	34 497	105 634	140131	4989	534702
Nombre et part (%) de résidences secondaires en 2005	41 766 (54,8%)	2901 (2,7%)	44667 (24.2%)	1800 (26.5%)	18539 (3.4%)
Nbre logements commencés en 2006	703	938	1641	52	7375
% de logements sociaux mis en location rapporté au nbre de logements commencés 2005	17.1	21.1	19.4%	9.7%	16%

Le parc (résidences principales / résidences secondaires) en Basse-Normandie se différencie de celui de la Haute-Normandie par un nombre plus important de résidences secondaires, par sa vocation touristique affirmée.

Le long de la bande littorale, le taux de croissance des résidences secondaires est variable ; certaines communes se trouvent pourvues de nouvelles résidences mais l'évolution est généralement limitée à quelques unités supplémentaires. Seule la commune de Veules-les-Roses a connu une progression supérieure à 10% entre 1999 et 2005 (44 résidences secondaires supplémentaires). La majorité des communes perdent des résidences secondaires, la baisse se situant autour de 5%. Ce phénomène peut s'expliquer par le basculement du statut de la résidence secondaire en

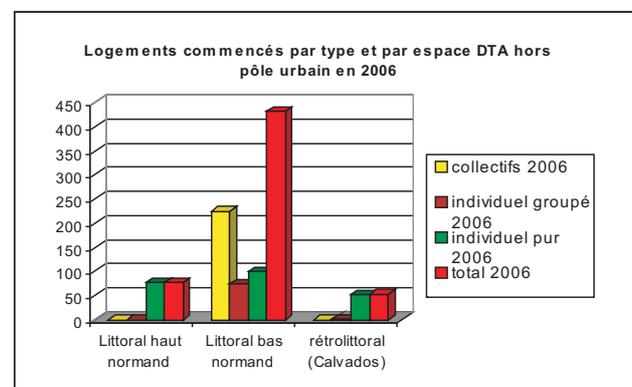
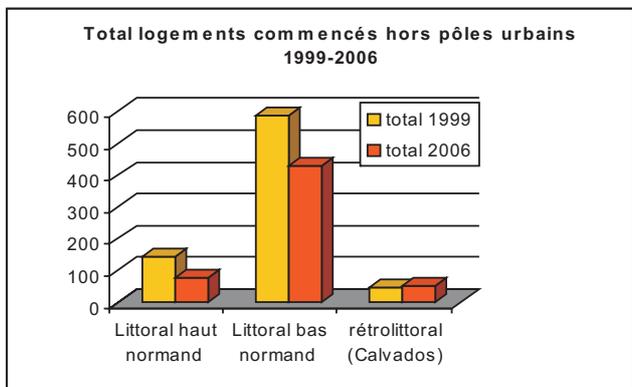
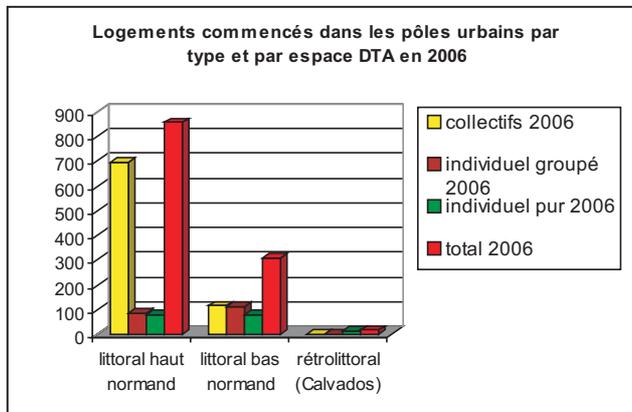
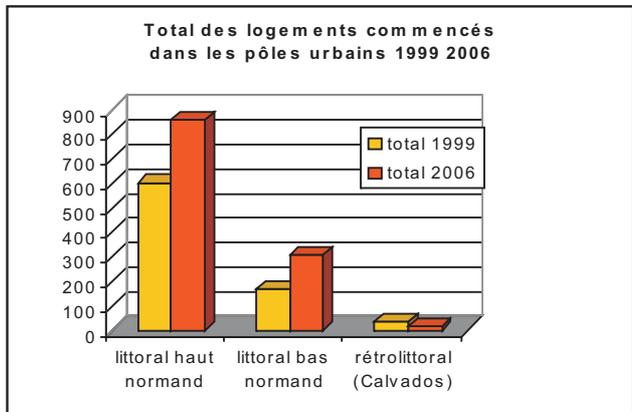
résidence principale.

Pour l'ensemble du littoral et du rétro-littoral, l'évolution du nombre de logements commencés est à la hausse. En Haute-Normandie, le nombre de logements en construction est plus élevé pour les pôles urbains du Havre et de Fécamp, mais l'évolution annuelle est limitée. Dans l'espace littoral bas-normand les écarts d'une année sur l'autre sont les plus importants.

La construction de logements sociaux semble assez épisodique.

On peut cependant relever la mise sur le marché de logements sociaux dans huit villes du littoral (Le Havre, Gonfreville l'Orcher, Honfleur, Blonville-sur-Mer, Houlgate, Dives-sur-Mer, Hermanville-sur-Mer et Saint-Aubin-sur-Mer) et une ville du rétro-littoral (Saint-Gatien-des-Bois) en 2005.

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



Pour les deux années considérées, on peut noter deux phénomènes contrastés :

La construction de logements se situe majoritairement dans les pôles urbains sur le littoral haut-normand (le Havre, Fécamp) alors que sur le littoral bas-normand, la construction de logements neufs est plus importante en dehors des pôles urbains (Trouville et Honfleur).

Globalement, le littoral défini par la DTA se construit par une part importante de logements collectifs puis par une part égale de logements individuels purs et groupés. Le rétro-littoral est marqué par une construction omniprésente de logements individuels, mais leur nombre reste peu élevé.

L'action publique pour la préservation du littoral

Préservation du littoral	2006	2007
Acquisitions foncières publiques des espaces remarquables du littoral en HA	1030	1126
Acquisitions foncières des collectivités au titre de la biodiversité en ha	250	

Le nombre d'hectares préservés sur le littoral en espaces remarquables ou au titre de la biodiversité augmente chaque année. L'action du conservatoire du littoral et des collectivités locales est efficace (les parcelles acquises deviennent inconstructibles) et doit être développée. Néanmoins, une vigilance doit être portée sur la retranscription des coupures d'urbanisation de la DTA dans les documents d'urbanisme en Basse-Normandie, certaines coupures d'urbanisme présentant un risque de mitage.

Sources : DREHN (sitadel, filocom), ifen

“DTA Estuaire Seine” Dispositif de suivi - évaluation

DRE Haute-Normandie

Vincent Martin - Atelier régional Transport Aménagement Information Géographique - 02 35 58 52 81

CETE Normandie-Centre - Octobre 2007

