

Objectif de la DTA : INTENSIFIER LES ACTIVITÉS LOGISTIQUES SUR LES DEUX RIVES DE LA SEINE

LA LOGISTIQUE EN QUELQUES CHIFFRES

En Haute-Normandie

L'emploi :

- 8% de l'emploi salarié
- 42 550 emplois en 2003 dont
12 250 dans la logistique portuaire et maritime
18 400 dans la logistique terrestre
- 6 900 emplois créés entre 1998 et 2003
2 125 dans la logistique portuaire et maritime
1 600 dans la logistique terrestre et aérienne

Les disponibilités foncières:

- 350 ha disponibles en 2008
dont 210 sur Port Jérôme II
- 330 ha disponibles entre 2009-2011
dont 220 sur Port Jérôme III
- 610 ha disponibles à partir de 2011
dont 220 sur Port Jérôme III

En Basse-Normandie

Dans le périmètre DTA, des données partielles font état de 146 ha disponibles à court et moyen terme sur 9 sites.

Grâce à l'activité portuaire, la filière logistique représente 8% de l'emploi salarié en Haute Normandie.

La filière logistique en Normandie est fortement développée et génère plus d'emplois que la moyenne nationale. Elle devrait continuer à se développer sous l'effet de Port 2000. Entre 2000 et 2005, la création d'emplois en lien avec les activités du port du Havre représente 30% des emplois créés au niveau régional. L'emploi est très localisé, sept communes haut-normandes concentrent 50% de l'emploi logistique

(dont ¼ au Havre).

Cette filière devrait connaître des bouleversements conséquents dans les années à venir en termes d'emplois, d'organisation, l'influence des NTIC,... Des accompagnements sur le plan des formations sont organisés afin d'anticiper l'évolution des métiers.

Une offre logistique dispersée et peu de grandes surfaces.

Pour l'accueil des entreprises, les disponibilités foncières sont importantes (en surface) mais l'offre est faible sur certains segments du marché. En effet, peu de sites de taille conséquente (plus de 50 hectares) sont proposés aux investisseurs et l'offre multimodale est peu développée et pas systématisée ; aucune zone connectée au fleuve n'est d'ailleurs proposée, en dehors de Port Jérôme.

des acteurs locaux). Sur le plan environnemental, les impacts des zones logistiques sont principalement dus à leur localisation, leur surface et les trafics qu'ils génèrent. Les disponibilités foncières actuelles sont de petites surfaces dispersées sur le territoire, ce qui favorise l'utilisation du mode routier et ne permet pas une économie d'espace et le développement du multimodal.

A cela s'ajoutent peu de disponibilités à moyen terme mais une offre plus importante sur le long terme (610 ha) au regard des demandes et des prévisions de développement liées à Port 2000. D'autres régions et départements ont d'ores et déjà su s'organiser pour proposer des zones de taille conséquente (Le Mans, Région Nord-Pas-de-Calais avec la zone multimodale Delta 3 proposant 300 à 500 ha).

Ainsi, la mise en oeuvre de la DTA devrait permettre de développer des zones plus conséquentes pour répondre aux besoins et pour limiter les impacts environnementaux. Une stratégie reste à définir et à mettre en oeuvre sur les sites de la DTA. En effet, cette activité est au cœur de l'activité régionale (présence d'un pôle de compétitivité Logistique Seine-Normandie/Nov@log). Les ports autonomes, les CCI et les agences de développement participent également au dynamisme de cette activité.

Cependant, étant donné les impacts des zones logistiques, leur acceptabilité sur le territoire est parfois difficile (réticence

Renforcer l'ensemble portuaire normand dans le respect du patrimoine écologique des Estuaires

Le trafic de conteneurs, qui a connu une stagnation en 2005 et en 2006, retrouve une croissance plus soutenue au port du Havre. L'activité du port continue à se développer, même si la part de marché européenne diminue légèrement, en raison d'une forte progression des ports du range nord, notamment ceux de Brème et de Hambourg. En matière d'exportation de céréales, le Port de Rouen conserve sa part de marché grâce à des mesures commerciales tarifaires alors que les tonnages en céréales sur certains ports européens s'effondrent.

Objectif de la DTA : POURSUIVRE LA POLITIQUE D'ÉQUIPEMENT DES PORTS

Des investissements pour répondre à la croissance du trafic de conteneurs se poursuivent

Pour répondre à la croissance du trafic de conteneurs, les ports du Havre et de Rouen poursuivent leurs politiques d'équipements(1).

Au port du Havre, les investissements se poursuivent avec le début de la deuxième phase de Port 2000 (construction des 6 prochains postes à quai) afin de conforter sa productivité.

Le port de Rouen a programmé l'extension des quais du terminal à marchandises diverses et à conteneurs et du site de Rouen Vallée de Seine Logistique par la création de RVSL2.

Il existe aujourd'hui un lien « direct » entre la réalisation de ces équipements et l'augmentation de l'activité portuaire conteneurs, étant donné l'importance de la demande.

Après la période de transition, on constate un rebond du mode ferroviaire puisque le niveau de 2006 a été dépassé dès la fin octobre 2007, pour repasser probablement la barre des 100 000 EVP en fin d'année et laisser entrevoir une croissance de 43%.

Pour accompagner le développement du trafic de conteneurs par voie fluviale, le Port du Havre projette de relier le grand canal du Havre à celui de Tancarville.

Des mesures en termes d'infrastructures comme l'approfondissement du chenal de Rouen, pour augmenter les tirants d'eau, doivent être poursuivies au Port de Rouen pour répondre à l'évolution de la flotte internationale.

Le port de Caen-Ouistreham a programmé des investissements pour concevoir l'extension du terminal transmanche existant, ce qui permettra de consolider le trafic.

En accompagnement des projets d'équipement des ports, des mesures environnementales sont menées (digues enterrées, reconstitution de vasières).

(1) Le trafic de conteneurs correspond à environ 25% du trafic du Port du Havre et à 10-15% de celui de Rouen.

Sources : PAH, PAR, LSN, Calvados Stratégie, CRCI Haute-Normandie, DRE Basse-Normandie, EMDI.certic.Université de Caen, INSEE (dont Cahier d'Aval).

“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 - Novembre 2007



Objectif 1 : Renforcer l'ensemble portuaire normand dans le respect du patrimoine écologique des Estuaires

Objectif de la DTA : DÉVELOPPER LA SYNERGIE ENTRE LES PORTS

Quelques initiatives...des dispositifs à monter...

De manière générale, il existe des initiatives pour développer des synergies entre les ports. Ces synergies ne pouvant se développer sur tous les champs, des domaines spécifiques doivent être identifiés. Il existe des complémentarités possibles sur le transport de conteneurs par voie fluviale et maritime (développement d'une chaîne logistique), notamment en direction de la région parisienne ; le port de Rouen constitue, de par sa position géographique, une plateforme intéressante pour le port du Havre.

Les actions menées concernent aujourd'hui principalement des politiques d'accompagnement.

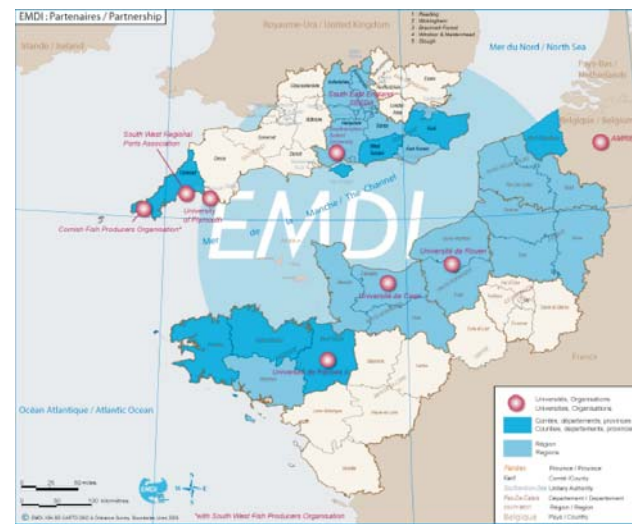
Le pôle de compétitivité Logistique Seine Normandie / Nov@log regroupe les acteurs de l'axe Seine. Les travaux sont menés autour de six thèmes principaux : la traçabilité, l'intermodalité, les process et les flux logistiques industriels, l'interface maritime terrestre, les déplacements urbains et logistiques, et la sûreté et l'environnement.

Concernant la coopération entre les trois ports autonomes (Paris, Rouen, Le Havre), on peut citer l'agenda stratégique de recherche portuaire et de l'intermodalité, porté par le pôle de compétitivité Logistique Seine-Normandie / Nov@log, qui vise à travailler sur la mutualisation des moyens sur la recherche fondamentale, la traçabilité des conteneurs, le fret intelligent. Les trois ports ont signé un contrat de progrès fluvial pour réfléchir conjointement au développement de ce mode.

Les ports coopèrent sur des actions de communication, et sur la participation à des salons avec un message commun (surtout pour PAH et PAR).

On peut citer l'EMDI, Espace Manche Développement Initiative, porté par le Conseil Régional Haute Normandie dans le cadre de la coopération franco britannique. Il traite du développement des relations transmanche avec les Britanniques, des problématiques touristiques, de pêche, de sécurité maritime, d'intermodalité des transports. Il regroupe les régions, les départements français et les comtés anglais riverains de la Manche.

Enfin, depuis 2007, un syndicat mixte régional gère les ports de Cherbourg et de Caen-Ouistreham.



Objectif de la DTA : AMÉLIORER LA DESSERTE PORTUAIRE

Plan de restructuration fret : impacts de la période de transition

En ce qui concerne la répartition modale, le mode routier reste le mode dominant et poursuit sa progression.

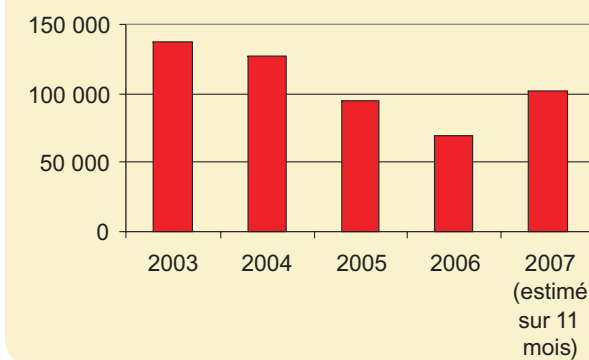
Le Port du Havre a planifié d'importants investissements pour placer les modes ferroviaire et fluvial au cœur du dispositif de Port 2000 mais ils ne permettent pas encore de « rééquilibrer » le partage modal. Après la période de transition de l'instauration du plan fret (disparition de l'ancienne offre et mise en place de la nouvelle), les tonnages transportés devraient augmenter.

En termes d'infrastructures, le projet de contournement ferroviaire de l'Île-de-France, porté par les partenaires (État

DRE, Département, RFF), se poursuit avec l'ouverture en 2008 du tronçon Motteville-Buchy, en cours d'électrification. Les phénomènes de saturation à l'arrivée de l'Île-de-France persistent toujours.

La planification des investissements pour développer l'arrière-pensée à l'Est est un enjeu majeur pour le développement des ports. Le contournement vers l'Est est très problématique, les conditions d'acheminement ferré sont très pénalisantes.

Evolution des trafics ferroviaires des conteneurs - en EVP (hors transbordement) au Port du Havre

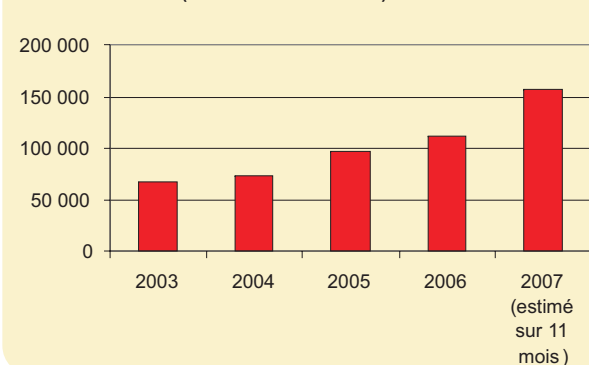


Pour le port de Caen-Ouistreham, les tonnages transportés par le train représentent moins de 1% du total. De plus, ils

Au port du Havre, 20% des conteneurs à destination de l'Île-de-France et au port de Rouen plus de 18 % des céréales sont acheminés par la Seine.

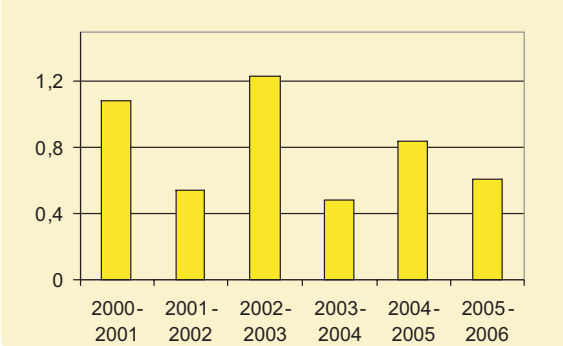
Le mode fluvial a fortement progressé ces dernières années. On constate une dynamique sur les transports de conteneurs et de céréales grâce à des opérateurs fluviaux installés sur ce marché.

Evolution des trafics par voie fluviale des conteneurs - en EVP (hors transbordement) au Port du Havre



De manière générale, les infrastructures terrestres et fluviales assurant la desserte portuaire des ports du Havre et de Rouen sont de qualité et s'amélioreront compte tenu des investissements planifiés. L'amélioration de la desserte doit également se porter sur la qualité des services proposés par les opérateurs de transport, plus particulièrement dans le

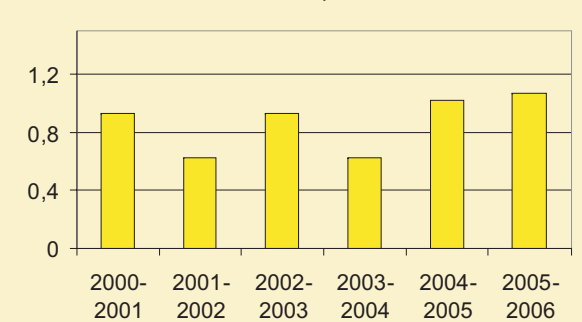
Evolution des trafics ferroviaires de céréales (en millions de tonnes) au Port de Rouen



baissent de façon régulière et conséquente, passant de 26 480 tonnes transportées en 2003 à 6 742 tonnes en 2006.

Il existe un projet de prolongement du grand canal du Havre à celui de Tancarville (études engagées). Une ligne ferroviaire qui dessert directement Port 2000, dont les effets sont à prévoir à moyen terme, est en cours de travaux

Evolution des trafics par voie fluviale de céréales (en millions de tonnes) au Port de Rouen



domaine ferroviaire pour augmenter les volumes totaux transportés. En terme de part de marché, les modes ferroviaire et fluvial permettent de transporter environ 10% du nombre de conteneurs et 30% du tonnage de céréales ces dernières années.

Objectif de la DTA : PRÉVENIR LES RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES

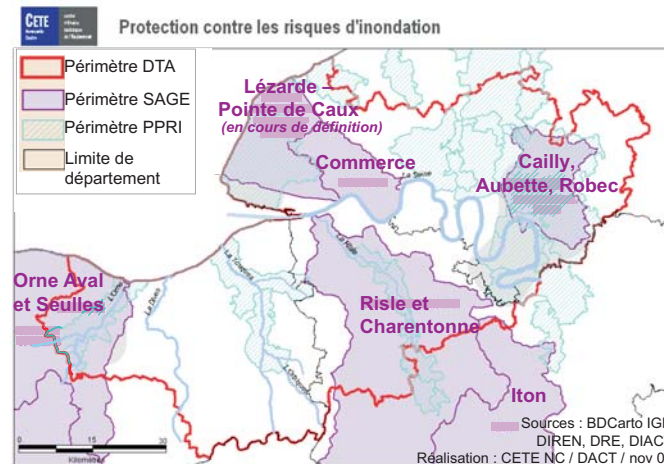
Un territoire fortement soumis aux risques naturels et technologiques et qui développe la mise en œuvre de nouveaux outils pour minimiser l'exposition des populations et protéger et informer les populations.

Risques technologiques En 2007, 59 établissements sont concernés par la mise en œuvre d'un PPRT dans les deux régions, sur 98 communes. Une majorité des établissements se situe 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). Le PPRT permet de ne pas accroître le risque et surtout de gérer, corriger et d'agir sur l'existant.

Risques inondation L'artificialisation et certaines pratiques agricoles aggravent les risques inondation mais les leviers d'actions sur ces deux phénomènes sont distincts et ne sont pas systématiquement mis en cohérence. Pourtant l'importance de la prévention est nécessaire parallèlement au développement des équipements de lutte contre les

inondations. Les différents outils de prise en compte du risque inondation (atlas des zones inondables, SDAGE, SAGE et PPRI) s'articulent et se complètent pour une meilleure connaissance et prise en compte exhaustive des risques inondation à différentes échelles. Le rôle spécifique des documents de planification est de traduire les orientations de ces outils pour la prise en compte du risque lors de l'urbanisation et de l'aménagement. La couverture par les SAGE et PPRI du territoire de la DTA reste insuffisante au regard des risques dans ce domaine.

L'information des populations est intégrée depuis de nombreuses années. Il existe des dispositifs d'alerte des populations qui viennent en complément des dispositifs réglementaires comme par exemple au Havre.



Objectif de la DTA : MIEUX EXPLORER LE POTENTIEL ÉNERGÉTIQUE ÉOLIEN DANS LE RESPECT DES PAYSAGES

Le développement timide de l'éolien fait face à la méfiance des habitants

En 2006, 19 éoliennes ont été installées sur le territoire de la DTA malgré un potentiel très important. En effet, les projets ne proposaient pas une intégration paysagère satisfaisante et ont rencontré de nombreuses oppositions. Depuis la loi du 13 juillet 2005, ils devront s'inscrire dans les zones de Développement de l'éolien (ZDE) et donc faire l'objet d'une réflexion préalable garante d'une concertation avec tous les acteurs, de la participation des collectivités et d'une meilleure intégration paysagère. De même, les schémas éoliens pour la

région Haute-Normandie et pour le Calvados (révisé en 2007) permettent une réflexion amont pour une meilleure prise en compte de l'environnement lors de l'implantation d'éoliennes.

Installations d'éoliennes	Haute-Normandie	Basse-Normandie
Nombre d'éoliennes installées en 2006	11	8
Quantification (MW)	16	12
Poids relatif		

Sources : Haute-Normandie : DIREN, DRIRE, DRAF; DIREN Basse-Normandie . CETE Normandie-Centre, CAUE 76.

“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 - Novembre 2007

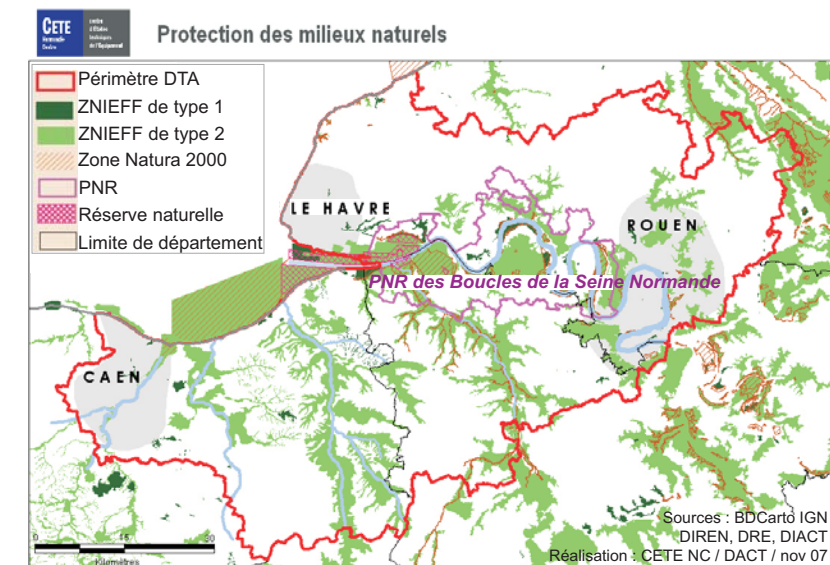


Suivi évaluation de la DTA

Préserver et mettre en valeur le patrimoine naturel et les paysages, prendre en compte les risques

Objectif de la DTA : PRÉSERVER LES INFRASTRUCTURES NATURELLES ET LES RESSOURCES HALIEUTIQUES DE L'ESTUAIRE DE LA SEINE

Les mesures de protection et de restauration des milieux tendent à améliorer la coexistence entre industries lourdes et milieux naturels fragiles



Les infrastructures naturelles liées à la vallée de la Seine et à son estuaire sont les espaces naturels majeurs du territoire de la DTA qui présentent un intérêt national. Elles sont fortement dégradées et les mesures de protection qui les concernent se font à plusieurs niveaux : du dispositif de réserve naturelle de l'estuaire qui s'étend sur 8 500 ha (mesure de protection la plus forte), aux actions de réduction des rejets de polluants dans l'ensemble du bassin versant.

Pour les milieux estuariens, les mesures d'accompagnement du développement des ports et des industries de la vallée de la Seine aident à compenser les impacts sur l'environnement.

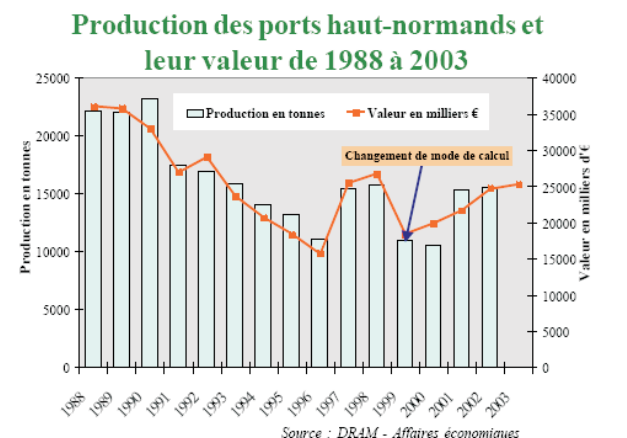
Pour prévenir et compenser les impacts de Port 2000, et au-delà amorcer une véritable réhabilitation et prise en considération collective de l'écosystème estuarien, un vaste programme contribuant à la sécurité, à la préservation de l'environnement et au maintien durable des équilibres naturels a été engagé.

Les principales mesures sont :

- ❖ l'aménagement de plusieurs lieux de repos pour les oiseaux ;
- ❖ la préservation et la gestion écologique d'un espace naturel hors réserve naturelle ;
- ❖ la création d'une plage à vocation écologique ;
- ❖ le renforcement de l'intérêt écologique de la réserve naturelle de l'estuaire ;
- ❖ une vaste opération de génie écologique pour réhabiliter les vasières ;
- ❖ un important programme de suivis scientifiques .

A cela s'ajoute la création du dispositif de GIZC, Gestion Intégrée des Zones Côtières, dont l'objectif est de mettre en place des outils d'observation et d'aide à la décision.

Le suivi annuel des prélèvements halieutiques présente des variations annuelles trop importantes pour être un bon indicateur de la préservation des ressources halieutiques. Néanmoins, le suivi des données des ports normands entre 1988 et 2003 présente une nette chute des productions de pêches en deux décennies.



Source : DRAM - Affaires économiques

Objectif 2 : Préserver et mettre en valeur le patrimoine naturel et les paysages, prendre en compte les risques

Une étude prospective (1ère phase) sur l'avenir de l'estuaire a été réalisée et a débouché sur 4 scénarii d'évolution différents de l'estuaire sur le plan environnemental selon les actions et les financements engagés. Cette phase a montré qu'une démarche de restauration des fonctionnalités environnementales de l'estuaire était indispensable. Aussi le Conseil de l'estuaire a décidé de poursuivre l'étude (2ème phase) afin de préciser et chiffrer les actions à mener sur deux scénarii : scénario volontariste et scénario d'initiatives locales.

Cette 2ème phase est actuellement en cours de finalisation, et permettra de décliner un programme d'action de restauration

Objectif de la DTA : METTRE EN VALEUR LES GRANDS ENSEMBLES NATURELS ET PAYSAGERS CARACTÉRISTIQUES DE LA NORMANDIE

Les paysages agricoles en mutations

L'agriculture occupe 2/3 de la surface totale du périmètre DTA. A ce titre, elle participe à l'identité paysagère de la zone en particulier dans les « espaces paysagers significatifs » : bocages des pays d'Auge et du Lieuvin, clos mesures du pays de Caux.

Les surfaces en herbe y jouent un rôle fondamental. Elles sont en proportion plus importantes que dans l'ensemble de la surface des trois départements. Mais elles sont en diminution au profit des terres labourables, ce qui s'accompagne de la destruction des haies. Cette tendance lourde au profit des grandes cultures, moins gourmandes en main d'œuvre, et de l'agrandissement des troupeaux n'est pas nouvelle, et reste à surveiller à l'avenir.

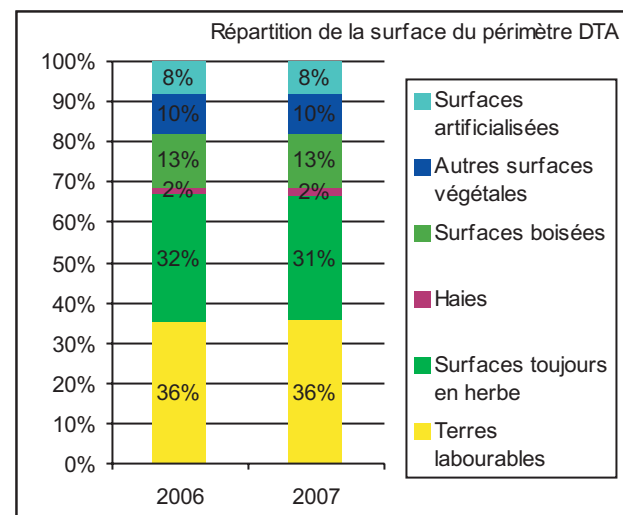
D'autres éléments agricoles participent à l'identité paysagère : haies, bâtiments, organisation en clos mesures. Les clos mesures sont des structures paysagères dont les éléments n'ont plus de fonctions par rapport à l'économie des exploitations agricoles du Pays de Caux. Ils disparaissent progressivement par la destruction de haies ou l'implantation de bâtiments d'élevage à l'extérieur des cours.

Clos mesure à Angerville, photo du CAUE 76



s'appuyant sur l'un de ces scénarii.

Pour l'ensemble de la DTA, l'application de mesures de protection, de gestion et d'aménagement des territoires dans les documents d'urbanisme sont complémentaires des actions sur les milieux strictement estuariens. L'action du Parc naturel régional des Bocles de la Seine Normande sur son territoire pour le maintien des infrastructures naturelles de l'estuaire de la Seine est primordiale dans ce sens. Les préconisations de sa charte ainsi que les orientations de la DTA trouveront leur traduction dans les documents de planification.



Lors de l'élaboration des documents de planification notamment au niveau communal, un inventaire des clos mesures n'est pas systématiquement mené et la connaissance de ces éléments est insuffisante. La charte paysagère du Pays de Caux maritime incite à une meilleure prise en compte de ceux-ci. De plus, l'évolution de la PAC, les programmes de mesures agro-environnementales ou d'aides à la diversification pourraient atténuer la disparition de ces éléments.

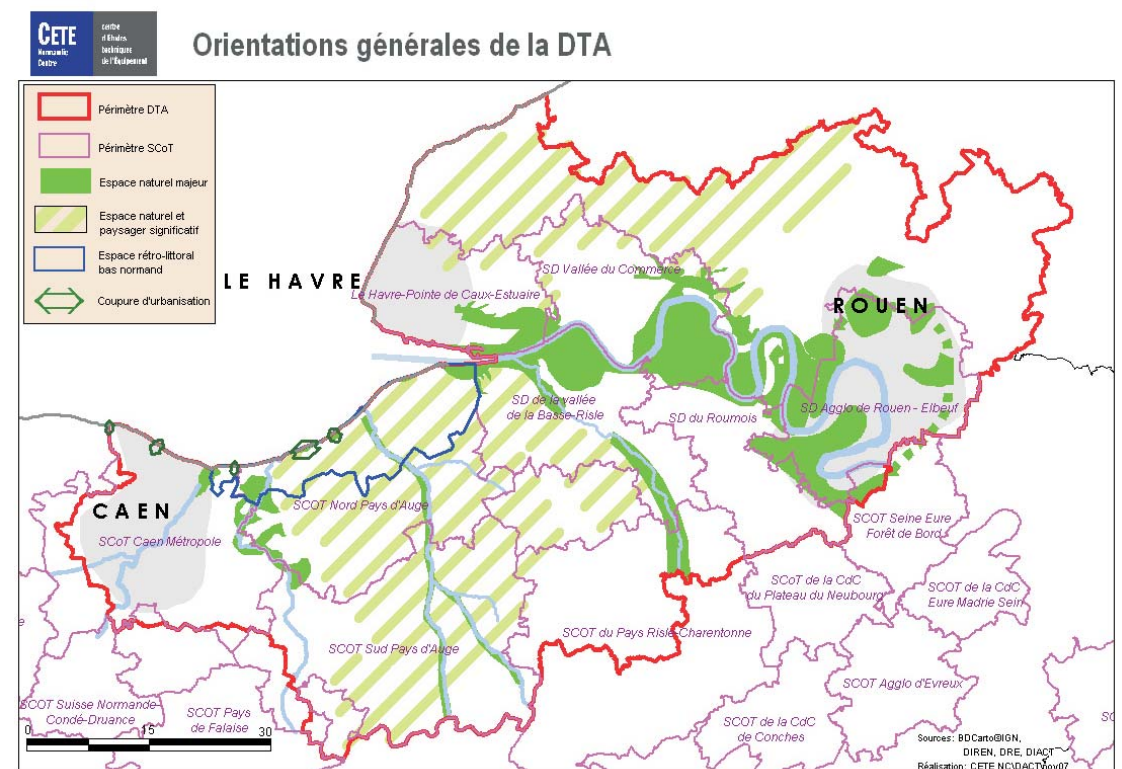
Si l'agriculture marque encore fortement les paysages, la SAU est néanmoins en régression légère mais se poursuit au profit des surfaces artificialisées ou à autre usage (poids supérieur dans la zone DTA par rapport à l'ensemble des trois départements) : succès des maisons individuelles et des jardins d'agrément, essor des infrastructures de transport, de communication, développement des entreprises et des commerces. En plus de l'érosion des éléments agricoles paysagers (prairies, bocages, clos mesures), on constate également un mitage des paysages et une juxtaposition d'éléments disparates.

La mise en valeur des paysages dépend des politiques sectorielles et de la prise en compte par les documents de planification des bocages et des clos mesures

Les Plans de paysage sont des démarches préalables qui fixent les orientations en termes de protection, gestion et aménagement des paysages à l'échelle d'une unité paysagère. Ces démarches peuvent être menées lors de l'élaboration des PADD des SCOT ou PLU. L'ensemble de ces plans ou chartes représente, en 2007, 17 % du territoire de la DTA et ne concerne qu'une petite partie des Pays de Caux, d'Auge et du Lieuvin. Un atlas régional des paysages haut-normand va être lancé début 2008, ce qui va permettre une meilleure connaissance dans ce domaine. L'atlas régional bas-normand est déjà réalisé.

Lors de l'élaboration des documents de planification, la prise en compte des paysages fait l'objet aujourd'hui d'une

attention plus particulière. Elle est intégrée à une démarche globale d'aménagement, notamment au niveau des SCOT grâce en partie à la DTA. Les SCOT Nord Pays d'Auge et Sud Pays d'Auge et le projet de l'Agenda 21 du Pays d'Auge ciblent explicitement le maintien du bocage. Le SCOT Nord Pays d'Auge prévoit une extension limitée de l'urbanisation autour des villages, des coupures d'urbanisation le long des axes routiers, et la préservation des cours d'eau. Pour les PLU, des progrès restent à faire, notamment dans les sites où on ne dispose pas de connaissance. Certains documents d'urbanisme identifient les haies et arbres (ex. PLU intercommunal de Cœur Côte Fleurie).



L'acquisition des terrains par des organismes publics est le meilleur garant de la protection des paysages et milieux naturels fragilisés

Pour faire face à la fragilité de certains milieux à la pression foncière ou encore à un besoin spécifique de gestion et d'ouverture au public, la mise en œuvre de politiques d'acquisitions foncières reste le meilleur moyen de protection.

Sur le littoral et dans l'estuaire de la Seine, le Conservatoire du littoral est propriétaire de 1 126 ha dont par exemple 241 ha

dans le Marais Vernier et 652 ha dans l'embouchure de la Seine.

D'autres outils sont utilisés comme l'intervention de l'Établissement Public Foncier Normand, les acquisitions par le Parc naturel régional, les acquisitions au titre des espaces naturels sensibles par les départements (la TDENS a été instituée depuis plusieurs années en Basse-Normandie et plus récemment en Haute-Normandie).

Renforcer les dynamiques de développement des différentes parties du territoire

Objectif de la DTA : RENFORCER LES FONCTIONS MÉTROPOLITAINES DANS LES TROIS AGGLOMÉRATIONS

Dans un contexte de croissance des agglomérations au niveau national, les agglomérations haut-normandes ne montrent pas le même dynamisme

En matière de coopération, on constate peu de complémentarité et de synergie entre les trois agglomérations de Caen, Le Havre et Rouen en termes d'équipements et de services. En 2006, les trois agglomérations et les trois villes se sont engagées dans une démarche de coopération initiée par l'État. Trois axes de travail ont été définis autour de l'université, des pôles de compétitivité et du développement durable et se traduisent dans six chantiers :

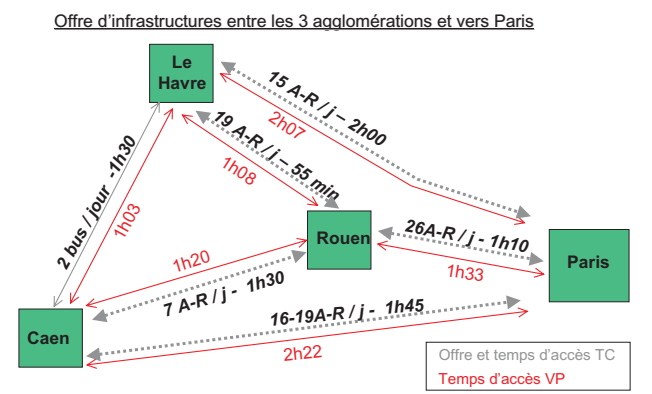
- ❖ Rayonnement économique ;
- ❖ Localisation d'emplois publics et services métropolitains supérieurs ;
- ❖ Accessibilité du territoire métropolitain ;
- ❖ Ingénierie et coopération métropolitaine ;
- ❖ Recherche et enseignement supérieur ;
- ❖ Culture, art et tourisme.

La fonction métropolitaine d'une agglomération se mesure au regard du poids de population, d'emplois, d'emplois stratégiques (qualifiés d'emplois métropolitains supérieurs), des relations avec les capitales nationales et/ou régionales et des services de santé et culturels.

Alors qu'on constate une poursuite de la croissance de la fonction métropolitaine pour l'agglomération de Caen, les agglomérations de Rouen et du Havre ne montrent pas le même dynamisme. Comparativement aux autres villes du Bassin parisien, les agglomérations haut-normandes stagnent sur le plan des emplois stratégiques.

L'agglomération de Rouen reste fortement liée à Paris et à l'ouest parisien. Des projets sont envisagés (Seine Ouest, gare rive gauche, médiathèque de Grammont, triangle de la santé, etc.) mais ne constituent pas une vision stratégique globale.

Les projets et actions de l'agglomération du Havre (patrimoine UNESCO, Port 2000, propositions de nouvelles



Nombre de migrants domicile-travail (données 1999)
Liaisons entre unités urbaines

	Nombre total de migrants	Nb de migrants utilisant la VP	Nb de migrants utilisant la TC
Rouen - Le Havre	1 581	900	445
Le Havre - Caen	172	147	22
Caen - Rouen	274	218	44

destinations à partir de l'aéroport d'Octeville, etc.) ont permis un renouveau de l'image de l'agglomération mais le développement du Port ne permet pas encore de renforcer les fonctions métropolitaines.

L'axe Le Havre - Rouen ne fonctionne pas encore dans une logique métropolitaine et la qualité de l'offre ferroviaire reste peu satisfaisante en termes de régularité et de confort.

L'agglomération de Caen a fait le choix de se tourner vers la recherche - développement et vers la mer, avec des actions et un marketing territorial en ce sens. La reconversion du site de la Société Métallurgique de Normandie (SMN) est un exemple de coopération des acteurs locaux, permettant ainsi d'accueillir aujourd'hui 2000 emplois sur le campus *Efficiency*.

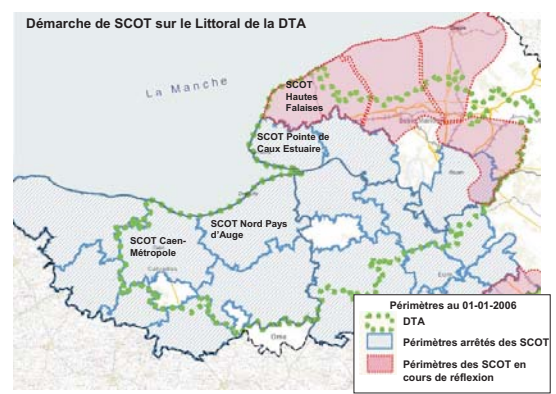
Quelques chiffres clés sur la période 1999-2006

685 000 m² de SHON de bureaux réalisés sur l'aire de la DTA dont 87% au sein des aires urbaines de Caen, Le Havre et Rouen

Dans les aires urbaines, en m² de SHON de bureaux, il s'est construit :

- 243 000 m² à Rouen (dont 71 300 dans la ville centre)
- 214 000 m² à Caen (dont 77 400 dans la ville centre)
- 141 000 m² au Havre (dont 87 400 dans la ville centre)

La construction des surfaces de bureaux est un indicateur du marché mais ne permet pas de conclure directement à un dynamisme global. Sur l'agglomération de Rouen, la part de construction de bureaux pour « compte propre » reste importante comparativement aux agglomérations de taille similaire.



Sur l'ensemble du littoral, la loi Littoral n'a pas pu partout empêcher une consommation d'espaces naturels via les documents d'urbanisme, notamment sur le littoral bas-normand. L'action du Conservatoire du littoral et des collectivités locales en terme d'acquisitions foncières est à ce titre d'autant plus importante que les enjeux sont plus forts en Basse-Normandie.

Des démarches de SCOT sont engagées sur l'ensemble du littoral et rétro-littoral, favorisant la mise en place de visions globales et organisées pour ces territoires. De plus, des coopérations sont menées autour du tourisme durable, sur le territoire de l'Estuaire qui regroupe 5 Pays, de Fécamp à Cabourg.

Objectif de la DTA : AMÉLIORER LES ÉCHANGES ET LES DÉPLACEMENTS DE PERSONNES

Des liaisons routières de bonne qualité mais des offres de transport en commun encore peu compétitives

Ce sous-objectif aborde les échanges et déplacements entre agglomérations et villes moyennes (liaisons interurbaines).

Peu d'échanges entre les agglomérations de Rouen, Le Havre et Caen

Les échanges entre les trois agglomérations de Rouen, Le Havre et Caen sont faibles et progressent peu, comparativement aux échanges entre agglomérations de taille comparable (données 1999). Les infrastructures routières sont de qualité mais les entrées d'agglomérations restent difficiles. Des projets sont engagés dans chacune des agglomérations.

Les échanges entre les principaux pôles normands sont de 4 000 veh/ j entre Rouen et Le Havre, de 4 000 entre Caen et Rouen et de 2 500 entre Caen et Le Havre (estimations 2005). Concernant l'offre en transport en commun, on constate une amélioration de l'offre TER mais des insatisfactions persistent (fréquence et/ou confort).

Accessibilité des villes moyennes aux principales agglomérations : des situations très contrastées

La Normandie dispose d'un bon maillage autoroutier. Un grand nombre des villes moyennes identifiées par la DTA se situent le long ou à proximité d'autoroutes (A13, A28, A150, A29 et 2x2 voies pour Ouistreham). Les deux villes non desservies par une autoroute ou une 2x2 voies sont Fécamp et Lisieux.



L'autoroute A13 assure entre autre (estimations 2005 semaine) :

- La liaison Paris/Normandie (40 000 veh/j), principalement sur la section Paris-Rouen ;
- La desserte des côtes normandes (notamment Deauville et Cabourg) pour le bassin parisien (3 000 veh / j) d'une part et pour la Normandie (8 500 veh / j) d'autre part.

Concernant l'offre en transport en commun, les villes moyennes de Barentin, Yvetot, et Bolbec, situées sur la ligne ferroviaire Le Havre - Rouen - Paris, bénéficient d'une offre satisfaisante en terme de fréquence, ce qui facilite le développement des relations avec Le Havre et/ou Rouen. Il en est de même pour les villes moyennes de Lisieux et Bernay situées sur la ligne Caen-Paris.

Pour les autres liaisons, l'offre en transport en commun est moins satisfaisante, notamment en terme de fréquence, ne permettant pas de proposer une alternative réelle à la voiture. L'accessibilité routière des villes moyennes de Ouistreham et de Dives-Cabourg-Houlgate vers Caen est satisfaisante, rendant les offres en transport en commun moins compétitives.

Sources : DRE HN DRE BN (Sitadel), CETE NC, IFEN, INSEE



Objectif 3 : Renforcer les dynamiques de développement des différentes parties du territoire

Objectif de la DTA : CONFORTER L'ARMATURE DES AGGLOMÉRATIONS MOYENNES

Un dynamisme plus important pour les agglomérations moyennes du territoire « caennais »

Évolutions de la démographie, de la construction et de l'emploi dans les villes moyennes

	Données population et construction					Données emploi					
	Population AU 1999	Evolution du nombre de ménages 1999-2003 (% évolution sur la période 1999-03)	Parc total AU 1999	Construction neuve période 1999-2006 des AU (% d'évolution sur la période 99-06)	Taux d'emploi communes centres - 1999	Classification ESOPE** - données 1999	Emplois salariés UU - 1999	Emplois salariés UU - 2005 (% d'évolution de l'emploi total 1999-05)			
Barentin	12 836*	65	1,3%	nr	nr	0,9	ss influence +	7 200	6 345	-12%	
Yvetot	15 011	309	5,2%	6 356	753	12%	ss fb influence	5 414	7 061	30%	
Brionne	4 449*	25	1,3%	nr	nr	1,1	ss fb influence	1 898	1 832	-3%	
Bernay	18 307	218	2,8%	8 448	594	7%	Polarisant +	6 386	5 838	-9%	
Fécamp	31 013	447	3,6%	14 148	1 166	8%	Polarisant	8 252	7 537	-9%	
Bolbec	16 450	100	1,6%	6 799	128	2%	ss fb influence	5 561	5 073	-9%	
Lillebonne-ND de G.	20 624	286	3,6%	8 192	390	5%	1,7 / 1,2	Polarisant	12 422	11 400	-8%
Pont Audemer	19 576	177	2,2%	8 923	1 339	15%	1,5	Polarisant +	6 961	6 414	-8%
Honfleur	14 944	171	2,8%	7 757	1 286	17%	1,1	ss fb influence	4 557	4 542	0%
Pont l'Évêque	4 133*	93	5,4%	nr	nr	nr	1,2	ss fb influence	1 945	2 536	30%
Ouistreham	8 679*	366	9,2%	nr	nr	nr	0,6	ss influence +	2 575	2 782	8%
Dives-Cabourg-Houlgate	11 164*	526	10,4%	nr	nr	nr	0,9	Polarisant +	3 736	3 834	3%
Deauville-Trouville	22 168	683	6,4%	35 060	1 503	4%	1	Polarisant	7 777	8 585	10%
Lisieux	45 065	529	2,9%	20 792	2 167	10%	1,3	Polarisant +	13 575	13 128	-3%

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).
- 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)

Les agglomérations moyennes sous l'influence de Rouen : Barentin, Yvetot, Brionne et Bernay

On constate une évolution négative des villes moyennes sous influence de Rouen, à l'exception notable d'Yvetot. Leur nombre d'emplois diminue (sur le périmètre de la DTA, ce sont les taux de baisse les plus importants). Brionne et Bernay connaissent un ralentissement économique plus important. Après l'ouverture de l'A28, ces villes pourraient être plus dépendantes de l'agglomération.

Les agglomérations moyennes sous l'influence du Havre : Fécamp, Bolbec, Lillebonne - Notre Dame de Gravenchon, Pont-Audemer, Honfleur et Pont-l'Évêque

Les villes moyennes sous l'influence de l'agglomération du Havre se distinguent de celles de Rouen : on note davantage de pôles autonomes en termes d'emplois, retenant leurs actifs et polarisant le territoire environnant. C'est notamment le cas des pôles de Fécamp et de Pont-Audemer. Le pôle de Lillebonne -ND de Gravenchon est également autonome car il regroupe un nombre d'emplois conséquent au regard de la

population, ce qui permet de retenir les actifs. Cependant, de manière générale, le nombre d'emplois diminue pour l'ensemble de ces villes moyennes, excepté pour Honfleur et Pont-l'Évêque.

Les agglomérations moyennes sous l'influence de Caen : Lisieux, Deauville-Trouville, Dives-Cabourg - Houlgate et Ouistreham.

Les villes moyennes sous l'influence de Caen sont dans une dynamique plus positive que les villes haut-normandes en termes d'accueil de population, de constructions neuves et d'emplois. Cette dynamique, associée à celle de l'agglomération caennaise, permet de consolider l'ensemble bas-normand, notamment les pôles situés sur le littoral. Le littoral devient plus attractif et subit des pressions urbaines. Lisieux, davantage situé en arrière pays, bénéficie moins de cette dynamique positive. Certaines fonctions économiques ou artisanales sont repoussées dans l'« arrière pays », ce qui peut expliquer en partie l'augmentation du nombre d'emplois à Pont-l'Évêque.

Objectif de la DTA : MÉNAGER L'ESPACE EN PROMOUVANT DES POLITIQUES D'AMÉNAGEMENT Tournées vers le renouvellement urbain

La carence ou le manque de maîtrise des projets en partie dense des agglomérations et villes moyennes peuvent renforcer dans une certaine mesure les phénomènes de périurbanisation et de mitage dans les espaces ruraux. La mise en œuvre des politiques d'aménagement tournées vers le renouvellement urbain nécessite une gouvernance plus affirmée des différents partenaires.

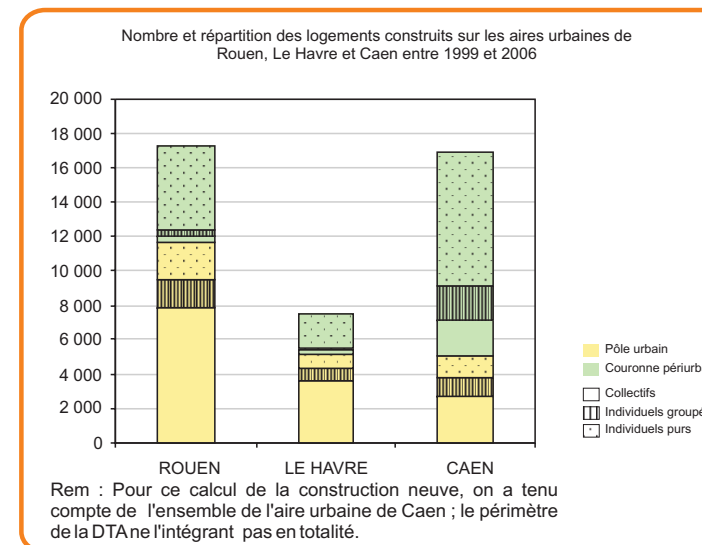
La moitié des constructions neuves au sein des pôles urbains

Quelques chiffres clés sur la période 1999-2006

- 60 500 logements construits sur l'aire de la DTA
 - 52% au sein des pôles urbains
 - 37% au sein des couronnes périurbaines
 - 11% à l'extérieur des aires urbaines
- Taux de construction annuel moyen 1999-2006 pour 1000 habitants (RGP 99)
- France métropolitaine : 5,65‰
 - Aire de la DTA : 5,35‰
 - Aires urbaines de Rouen 4,75‰, de Caen 6,47‰ du Havre 3,62‰

Sur l'ensemble du territoire de la DTA, la construction neuve se fait pour moitié au sein des pôles urbains (1) et pour moitié en dehors, notamment dans les couronnes périurbaines. Un peu plus de 40 000 logements ont été construits dans l'ensemble des aires urbaines de Rouen, Caen et Le Havre sur la période 1999-2006 (soit 69% de la construction sur le périmètre DTA).

(1) 13 pôles urbains sur le territoire de la DTA : Rouen, Le Havre, Caen, Lisieux, Fécamp, Trouville-Deauville, Pont Audemer, Bernay, Bolbec, Yvetot, Honfleur, Lillebonne - Notre Dame de Gravenchon, Elbeuf.



Pôle urbain : unité urbaine d'au moins 5 000 emplois. (définitions statistiques Insee)

Aire urbaine : ensemble de communes d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40% de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle urbain ou dans les communes attirées par celui-ci. Il peut arriver qu'une aire urbaine se réduise au seul pôle urbain. (définitions statistiques Insee)

Couronne péri-urbaine (d'un pôle urbain) : ensemble de communes rurales ou d'unités urbaines dont au moins 40% de la population résidente ayant un emploi, travaille dans le pôle ou dans les communes attirées par celui-ci. (définitions statistiques Insee)

Il s'est construit environ 17 000 logements sur l'aire urbaine de Rouen et autant sur celle de Caen sur cette période. Leur répartition est différente : sur Rouen la construction s'est réalisée pour les 2/3 au sein de son pôle urbain et principalement par du collectif, alors que dans l'aire urbaine de Caen le phénomène est inversé ; davantage de logements ont été construits dans la couronne périurbaine. On y note cependant une part plus importante de logements collectifs.

Sur l'aire urbaine du Havre, il s'est construit environ 7 500 logements dont les 2/3 dans son pôle urbain. Cependant, le nombre de logements construits ne permet pas de répondre aux objectifs du PLH (qui a pour ambition de stabiliser la population). Le centre ville reconstruit après guerre, est peu dense et offre encore des potentiels de densification.

Des intentions affichées de reconquête de la ville dans les villes et agglomérations de Rouen, Le Havre et Caen

Le renouvellement urbain désigne, au sens large, l'ensemble des transformations à l'œuvre dans le tissu urbain : des projets neufs, des opérations de reconversion de friches industrielles, des opérations de démolitions reconstructions, etc.

Citons quelques exemples de projets de reconversion de friches industrielles dans chacune des trois agglomérations. A Rouen, des opérations de renouvellement urbain ont été menées dans les quartiers ouest (Pasteur) avec la relocalisation de la Préfecture et de la Faculté de Droit.

Des nouveaux projets sont en cours comme le projet de reconquête des bords de Seine autour des hangars et du 6e franchissement.

Au Havre, les quartiers sud de la ville (800 ha) sont en reconversion, la première phase du projet est achevée et les investisseurs sont présents sur le site.

A Caen, les reconversions des sites de la Presqu'île portuaire et de la Société Métallurgique de Normandie (SMN), à proximité de Colombelles, se poursuivent avec un objectif de 6 000 emplois à l'horizon 10 ans sur le second site.

Objectif de la DTA : ORGANISER LE DÉVELOPPEMENT ET MÉNAGER L'ESPACE DANS LES SECTEURS LITTORAUX ET PROCHES DU LITTORAL

Des SCOT en cours sur l'ensemble du littoral

Sur le littoral haut-normand, l'urbanisation est dense et se poursuit, notamment dans les pôles urbains du Havre et de Fécamp. Sur le littoral bas-normand, davantage résidentiel (55% de logements secondaires), l'urbanisation nouvelle se fait principalement en dehors des pôles urbains de Honfleur et de Deauville-Trouville.

Les activités économiques artisanales sont repoussées dans

le rétro-littoral. L'offre de logements sociaux sur le littoral bas-normand, largement insuffisante sur certaines communes, est relayée en partie en rétro-littoral et arrière pays. Néanmoins, le littoral bas-normand reste un espace mixte et les espaces rétro-littoraux définis par la DTA, bien que connaissant une pression foncière importante, restent encore bien préservés de l'urbanisation.