

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

Vu le contexte international 2008/2009, le port du Havre maintient sa part du marché de conteneurs sur le Range Nord Europe et la renforce sur le marché intérieur.

En matière d'exportation de céréales, le Port de Rouen reste le 1er port européen de céréales et le 1er port français pour l'agro-alimentaire.

L'amélioration des connaissances scientifiques à travers les travaux du GIP Seine Aval et du Conseil scientifique de l'estuaire de la Seine ainsi que le plan de restauration environnementale prévu par le Pacte Grande Seine 2015 du Conseil Général de Seine-Maritime soutiennent les efforts des ports pour une meilleure évaluation des impacts environnementaux de leurs activités et projets.

Objectif de la DTA : poursuivre la politique d'équipement des ports

Des investissements pour répondre à la concurrence internationale en faveur d'une offre multimodale sur l'Axe Seine

Face à l'évolution mondiale du trafic de conteneurs, le Port du Havre augmente sa part de marché intérieur et maintient sa part de marché sur le Range Nord.

Au port du Havre, la deuxième phase de 4 postes à quai de Port 2000 s'achève ainsi que les travaux d'accessibilité ferroviaire (shunt de la Brèque en 2010 – section Motteville à Montérolier Buchy en 2008).

Le Port de Rouen renforce sa place de 1er port européen de céréales grâce à une campagne exceptionnelle en 2008/2009.

Le Port de Caen-Ouistreham maintient un trafic de l'ordre de 1 million de voyageurs par an.

Malgré une domination sur le marché, le mode routier a tendance à reculer en pourcentage dans le trafic des ports de la DTA pour laisser une phase plus importante au mode fluvial, tant au Havre (16%) qu'à Rouen (13,7%). Le mode ferroviaire s'est contracté entre 2005 et 2007 même s'il résiste mieux à Rouen.

La voie d'eau paraît la grande gagnante de la compétition inter-modale en réalisant à présent 11% du trafic conteneurisé au Havre et près de 20% du trafic céréalier du port de Rouen. Les parts de marché sur ces deux segments phares ne doivent pas masquer le niveau de contribution du rail et de la voie d'eau à l'ensemble du trafic portuaire qui reste faible, toutes natures de marchandises confondues. Pour le fer : 14% au Havre et 6,5% à Rouen des acheminements terrestres hors pipes. Pour la navigation fluviale : 16% au Havre et 13,7% à Rouen.

La mise en place d'infrastructures et la disponibilité de nouveaux services de transports par les opérateurs améliorent la desserte des ports identifiés dans la DTA.

L'augmentation de la contribution des modes ferroviaires et fluviaux est prioritairement recherchée au Havre sur le trafic conteneurisé où la route reste le mode ultra dominant avec plus de 80% de part de marché.

Suite au débat public concernant le projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du Grand Canal du Havre, le conseil de surveillance du GPMH a décidé en juin 2010, la poursuite des études à fin 2011, relatives à deux options principales d'aménagement à travers la plaine alluviale.

Afin de réaliser les prévisions de trafic en faveur du transport massifié et de parvenir à l'objectif de 25% de part modale sur le trafic conteneurisé vers l'hinterland d'ici à 2020, le GPMH et le groupement Projenor sont maîtres d'ouvrage du chantier multimodal en vue d'une livraison en 2013 ou début 2014.

Les deux Grands Ports Maritimes du Havre et de Rouen vont engager des opérations de modernisation de leurs propres réseaux ferroviaires.

Le GPMR démarre le projet d'approfondissement du chenal dans l'estuaire de la Seine en 2010. Le Conseil Général de Seine-Maritime a adopté le schéma Grande Seine 2015 (schéma global d'aménagement durable de la Seine Aval du Barrage de Poses au pont de Tancarville). Le pacte Grande Seine 2015, emportant l'adhésion des acteurs socio-économiques, comprend notamment un ensemble d'opérations d'aménagement et de restauration des berges de la Seine d'ici à 2015.

Objectif 1 : Renforcer l'ensemble portuaire normand dans

Objectif de la DTA : développer la synergie entre les ports

Le conseil de coordination inter-portuaire fonctionne. Le pôle de compétitivité Nov@log est maintenu suite à la décision du CIADT du 11 mai 2010.

Nov@log est le pôle de compétitivité unique, dédié à la logistique. Il joue un rôle essentiel dans la compétitivité des entreprises et dans le développement de la recherche et de l'innovation logistique. Nov@log accompagne les entreprises qui investissent leurs développements dans ce secteur d'activité. Il vise tout particulièrement à « Imaginer le métier de la logistique et de la supply chain de demain ».

Suite aux décisions du CIADT, en date du 11 mai 2010, Nov@log est maintenu dans son label de pôle de compétitivité. Le programme d'actions a mis en avant la qualité des procédures d'accompagnement et d'expertise des projets de R&D, le développement de Nov@log International et la structuration des réseaux d'entreprises et de recherche. Le nombre de projets de R&D, représentant pour l'essentiel le score du pôle de compétitivité, est également significatif puisqu'à ce jour, environ 80 projets ont été labellisés pour un investissement total de 110 millions d'€.

Dans les mois à venir, Nov@log s'engagera dans les projets du Grand emprunt et vers une nouvelle version de sa gouvernance avec l'État et les collectivités locales qui le soutiennent, tout en conservant son accroche territoriale en Haute-Normandie.

Dominique Bussereau, secrétaire d'État aux transports, a installé le jeudi 15 octobre 2009 au Havre le Conseil de coordination inter-portuaire de la Seine, créé par décret en mai 2009.

Il regroupe les grands ports maritimes du Havre et de Rouen et le port autonome de Paris ainsi que les principales collectivités territoriales concernées, et s'inscrit dans le cadre de la réforme portuaire engagée en 2008 et des projets du Grand Paris.

Il permettra de définir des orientations stratégiques communes et de coordonner les politiques d'aménagement des trois établissements portuaires, notamment en matière de desserte terrestre entre les trois établissements. Ainsi, Réseau Ferré de France et Voies Navigables de France participeront aux travaux de ce conseil.

Sous la présidence de Claude Gressier, les travaux du conseil permettent aux ports et aux collectivités concernées d'améliorer la logistique de l'approvisionnement de l'Île-de-France et du quart Nord-Ouest de la France. Des premières orientations sont dégagées en vue d'une politique commune pour les céréales sur l'axe Seine et d'actions commerciales futures.

Ports de Paris et les Grands Ports Maritimes du Havre et de Rouen ont initié une démarche commune de promotion commerciale afin de présenter une solution logistique globale à forte valeur ajoutée, couvrant l'ensemble des besoins des clients. Le Salon Transport Logistics China est donc, pour les équipes des ports, la troisième opération - et la 1ère en Chine - visant à valoriser l'ensemble des atouts offerts par le premier complexe portuaire français en juin 2010.

Le Havre - Rouen - Paris, 1er complexe portuaire français :

- 40.000 emplois directs et 120.000 emplois indirects,
- 2,5 millions de m² d'entrepôts logistiques,
- 25 millions de consommateurs dans un rayon de 200 km,
- 6 opérateurs de transport fluvial offrant une liaison régulière entre les 3 ports pour le trafic conteneurs,
- 7,5 millions de passagers,
- 1,2 milliards d'euros d'investissements pluri-annuels,
- 128 millions de tonnes de trafics maritimes et fluviaux.

Objectif de la DTA : améliorer la desserte portuaire

Le fluvial porte les orientations de diversification modale de la DTA. Les projets de massification multimodale et d'axe alternatif fret soutiennent ces orientations en renforçant le mode ferroviaire

L'évolution du trafic ferroviaire au départ ou à destination des ports haut-normands reflète les difficultés du fret ferroviaire national dont les explications se situent hors de la sphère régionale. Il reste que les ports normands souffrent du manque de qualité et de capacité propre à la desserte vers l'hinterland. Au fil du temps, la ligne de Paris au Havre a vu son niveau de service et surtout de disponibilité se dégrader peu à peu sous l'effet des conflits de circulation avec les trains franciliens à l'approche de l'Île de France.

Si les projets récents (Motteville-Monterolier Buchy, mise en site propre des voies du port de Rouen) ou en cours

de finalisation (viaduc de la Brèque au Havre) ont pour effet d'améliorer les conditions de la desserte terminale ou du transit par Rouen, les difficultés en amont de Mantes restent récurrentes et le problème risque d'empirer avec les travaux prévus d'ici 2017 sur le plan de voies de Mantes -la-Jolie dans le cas du renvoi d'EOLE à l'Ouest.

La création d'un axe alternatif ferroviaire par la rénovation, puis l'électrification, de la ligne Gisors-Serqueux en vue d'assurer les conditions pérennes de la desserte ferroviaire des deux ports du Havre et de Rouen répond à cette préoccupation. L'opération de rénovation est en cours de finalisation budgétaire.

le respect du patrimoine écologique des Estuaires

Evolution des trafics ferroviaires des conteneurs – en EVP- (hors transbordements) au port du Havre

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
EVP	138 056	127 400	95 000	70 006	98 650	125 516	114 030

Evolution des trafics ferroviaires de céréales -en Mt- au port de Rouen

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Mt	0,892	0,691	0,589	0,812	0,447	0,710	n.d

C'est apparemment le fluvial qui porte aujourd'hui les orientations de diversification modale de la DTA. La capacité de transport offerte par la Seine peut être encore davantage valorisée, notamment dans la perspective d'ouverture de l'arrière-pays fluvial liée à la mise en service de la liaison Seine-Nord-Europe prévue pour 2015. Le marché se dynamise dans un contexte de diversification des opérateurs. Les conditions de développement paraissent reposer avant tout sur la fiabilité du service et donc celle des ouvrages de franchissement (programme en cours sur les barrages et écluses de VNF et du GPMH) ainsi que sur un maillage fin du territoire francilien par des ports intérieurs capables de drainer le trafic conteneurisé. Le développement des trafics des grands ports maritimes passe ainsi par des actions commerciales hors de leurs limites territoriales.

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

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
EVP	66 153	70 486	94 663	115 069	159 182	139 059	156 892

Evolution des trafics par voie fluviale de céréales -en Mt- au port de Rouen

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Mt	0,892	0,763	1,033	0,983	0,913	1,205	n.d

Objectif de la DTA : intensifier les activités logistiques sur les deux rives de la Seine

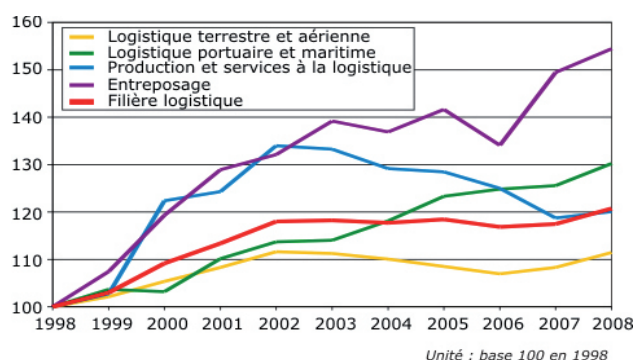
La Logistique en quelques chiffres

en Haute-Normandie

	98/2003	2003	2007
Logistique	+ 6 900	42 550	43 069
- dont Logistique Portuaire et Maritime		12 250	13 378
- dont Logistique Terrestre		18 000	17 452
% par rapport aux emplois salariés		8 %	9 %

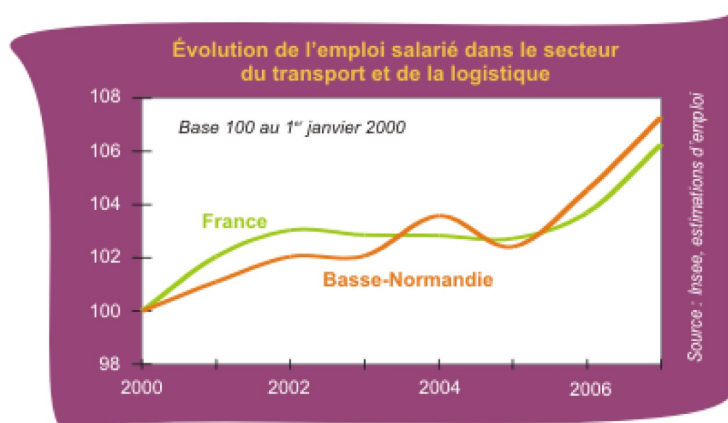
Evolution de l'emploi salarié des différentes catégories de la filière logistique en HN

Source : Insee – DADS- cahier d'aval juin 2010



en Basse-Normandie

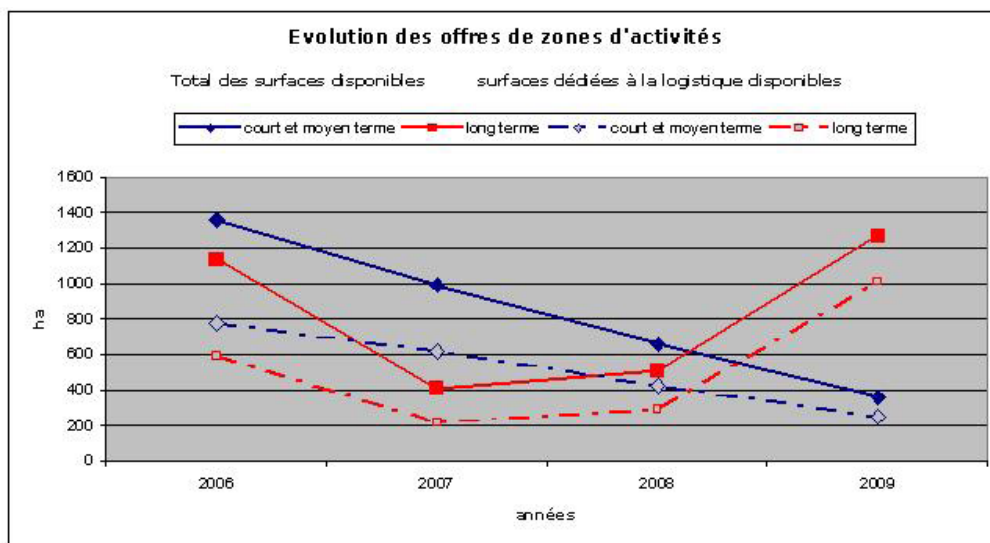
	2000/2007	2007
Logistique et transports	+ 6,3 %	11 300



Les disponibilités à court et moyen terme diminuent alors que celles de long terme augmentent en Haute-Normandie

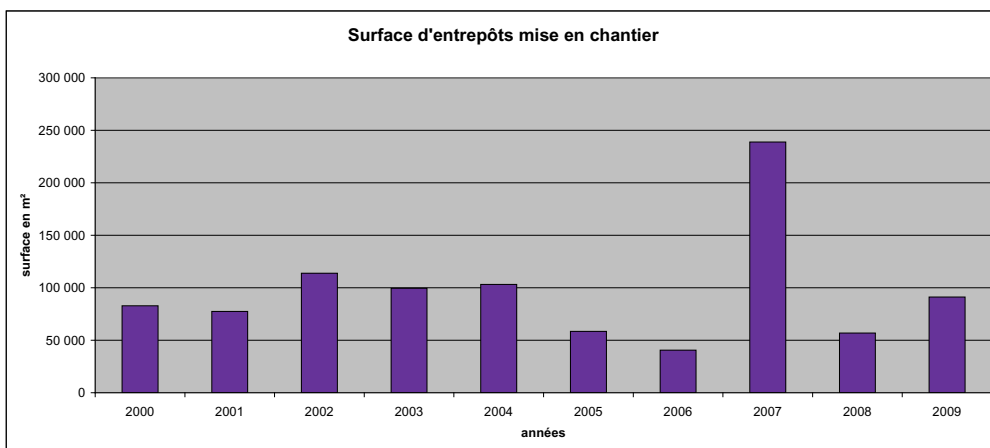
Ces informations proviennent du travail du groupe OCA (Observatoire des Capacités d'Accueil) que dirige LSN dans le cadre de ses missions pour les disponibilités à court et moyen terme.

Le tableau ci-dessous montre l'évolution des capacités à court et moyen terme depuis 2005 qui se réduisent à près de 280 ha suite notamment aux effets de la crise. De plus, les aménageurs sont restés prudents en 2009 et 2010 après avoir subi un effondrement des demandes. Les capacités à long terme, qui ne reprennent pas tous les sites de la DTA, dépassent les 1 200 ha.



Les entrepôts de stockage : approche temporelle

Sur la dernière décennie, il s'est construit presque 1 million de m², soit une moyenne annuelle de 96 000 m². En réalité, chaque année, il se construit entre 50 000 et 100 000 m² d'entrepôts en région. Cependant, 2007 reste une année atypique avec environ 240 000 m² mis en chantier, un chiffre exceptionnel qui fait suite à l'année 2006 la plus mauvaise de la décennie avec 40 000 m².



Sur la décennie passée, la région représente 3% des surfaces d'entrepôts construites en France, un chiffre à mettre en perspective avec l'Île de France et Rhône-Alpes, pesant respectivement 20 et 10 %.

Par contre, la Haute-Normandie fait partie des 7 régions où les entrepôts représentent plus de 10% du volume global des locaux d'activités mis en chantier.

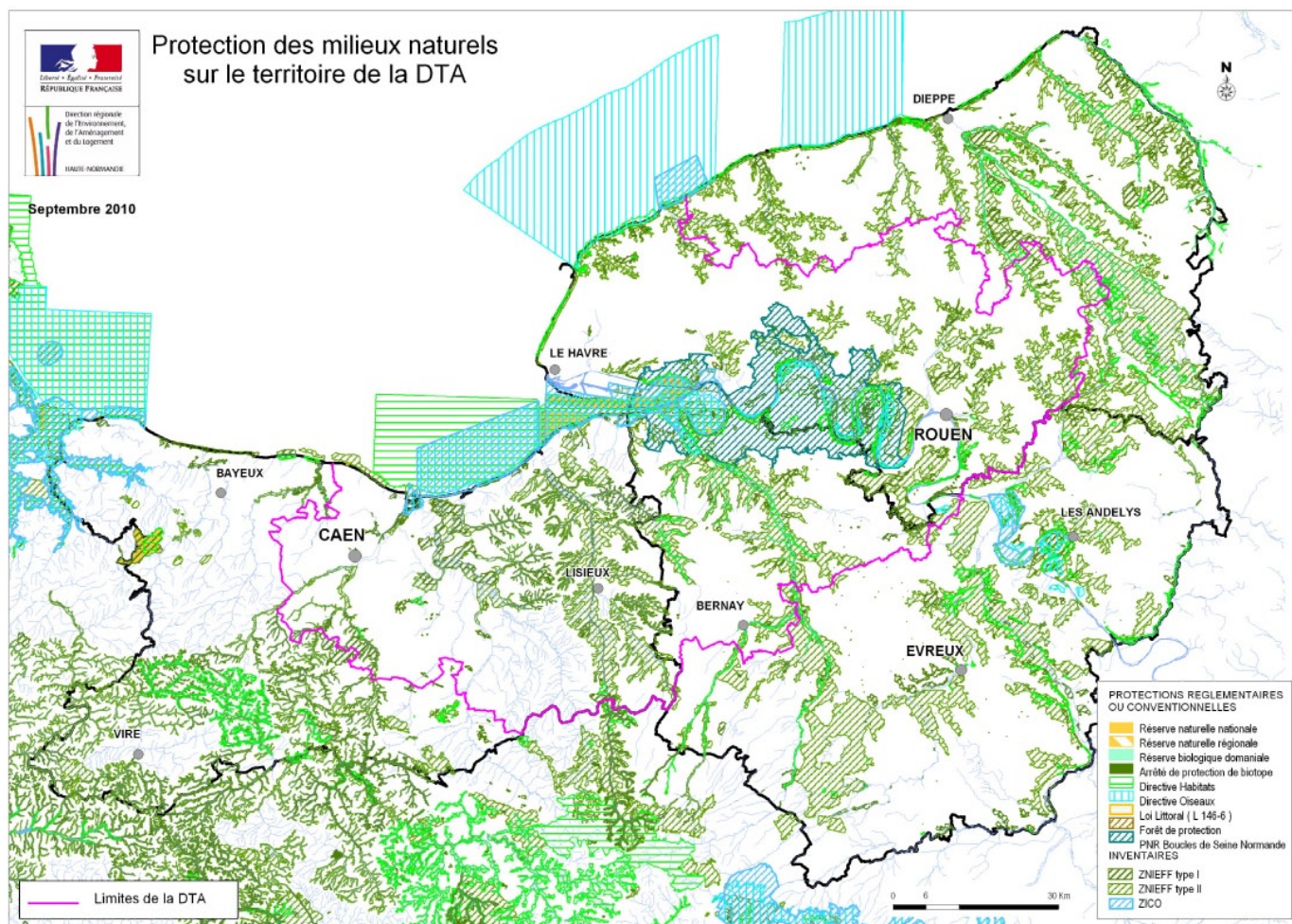
En moyenne, cela représente une consommation d'espace de l'ordre de 30 ha par an. A ce rythme, les disponibilités à court et moyen terme sont calées à 10 ans.

C'est donc la question de la mobilisation des fonciers long terme prévus, y compris les sites inscrits dans la DTA, qui reste prioritaire.

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

La restauration des milieux naturels estuariens et de leurs fonctionnalités écologiques devient une préoccupation commune à l'ensemble des acteurs de l'estuaire



Zone de transition entre la mer, le fleuve et la terre, l'estuaire de la Seine présente un intérêt biologique remarquable. Il offre des milieux diversifiés très favorables à l'avifaune, situés sur une voie de migration ouest-européenne et constitue un site d'hivernage et de nidification d'importance internationale.

La majeure partie de la plaine alluviale a été inventoriée dans un cadre national au titre des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique les plus remarquables (ZNIEFF de type I) d'une part et en zone importante pour la conservation des oiseaux (ZICO) d'autre part.

Dans le cadre de la création du réseau Natura 2000, l'État s'est engagé à protéger, par des mesures appropriées, en application de la directive européenne relative à la conservation des oiseaux sauvages, une zone de protection spéciale (ZPS).

Ce secteur de l'estuaire est également largement couvert, y compris le chenal d'accès du grand port maritime de Rouen, par un autre site Natura 2000 (site d'importance communautaire au titre de la directive habitats, faune, flore).

Objectif 2 : Préserver et mettre en valeur le patrimoine nat

Après une longue période de dégradation, la restauration des milieux estuariens apparaît aujourd'hui comme une nécessité. Ainsi, le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) 2010-2015 du bassin de la Seine et des cours d'eaux côtiers normands précise les orientations et les actions à mener en matière de qualité de l'eau et de préservation des zones humides. Le SDAGE est décliné localement en schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE). Deux d'entre eux sont adoptés (Commerce et Cailly, Aubette, Robec) et quatre sont en cours d'élaboration (Risle et Charentonne, Iton, Orne moyenne, Orne aval et Seullès).

Des actions concrètes de restauration ont été définies par l'étude prospective «Estuaire 2025» puis de façon plus précise par les travaux du GIP Seine Aval. Le pacte «Grande Seine 2015» porté par le Conseil général de Seine-Maritime fédère de nombreux acteurs locaux sur une vision commune de l'avenir de l'estuaire.

L'année 2009 a vu la création d'un conseil scientifique de l'estuaire de la Seine chargé d'émettre des avis sur l'ensemble des questions relatives à la préservation de

l'estuaire, à sa gestion, à l'aménagement de ses milieux naturels ainsi que sur les activités et travaux susceptibles d'avoir un impact sur ces milieux.

En application des dispositions réglementaires, chaque projet d'aménagement comporte aujourd'hui un programme environnemental destiné à atténuer les effets négatifs du projet sur les milieux naturels et, le cas échéant, à restaurer des milieux équivalents à ceux qui seront détruits.

Par ailleurs, le conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres poursuit sa politique d'acquisition. Le total des surfaces acquises fin 2009, en Haute-Normandie dans l'estuaire de la Seine, est de 1 632 ha.

Depuis sa création, le parc naturel régional de Brotonne devenu le parc naturel régional des boucles de la Seine normande a parfaitement joué son rôle de coupure verte entre les agglomérations de Rouen et du Havre. Son action a été déterminante en matière de connaissance et de protection de la biodiversité sur son territoire. La révision de sa charte engagée en 2009 doit lui permettre d'obtenir le renouvellement de son agrément et de poursuivre son action.

Objectif de la DTA : mettre en valeur les grands ensembles naturels et paysagers caractéristiques de la Normandie

La protection des paysages à travers la mise en oeuvre des outils réglementaires se poursuit et l'artificialisation progresse moins vite sur le territoire de la DTA que sur l'ensemble de la Normandie, mais les menaces subsistent

Avec une huitième place pour les séjours touristiques en France, tous séjours confondus et une sixième place pour les courts séjours, la Normandie confirme son attractivité touristique.

Le projet de classement de la boucle de Roumare a reçu l'avis favorable unanime de la commission supérieure des sites, dernière étape avant son examen par le Conseil d'Etat puis la signature du décret.

A fin 2009, les chartes paysagères couvrent 17,5% du territoire de la DTA.

En Basse-Normandie, un plan de paysage concernant le belvédère de la côte de Nacre sera achevé fin 2010.

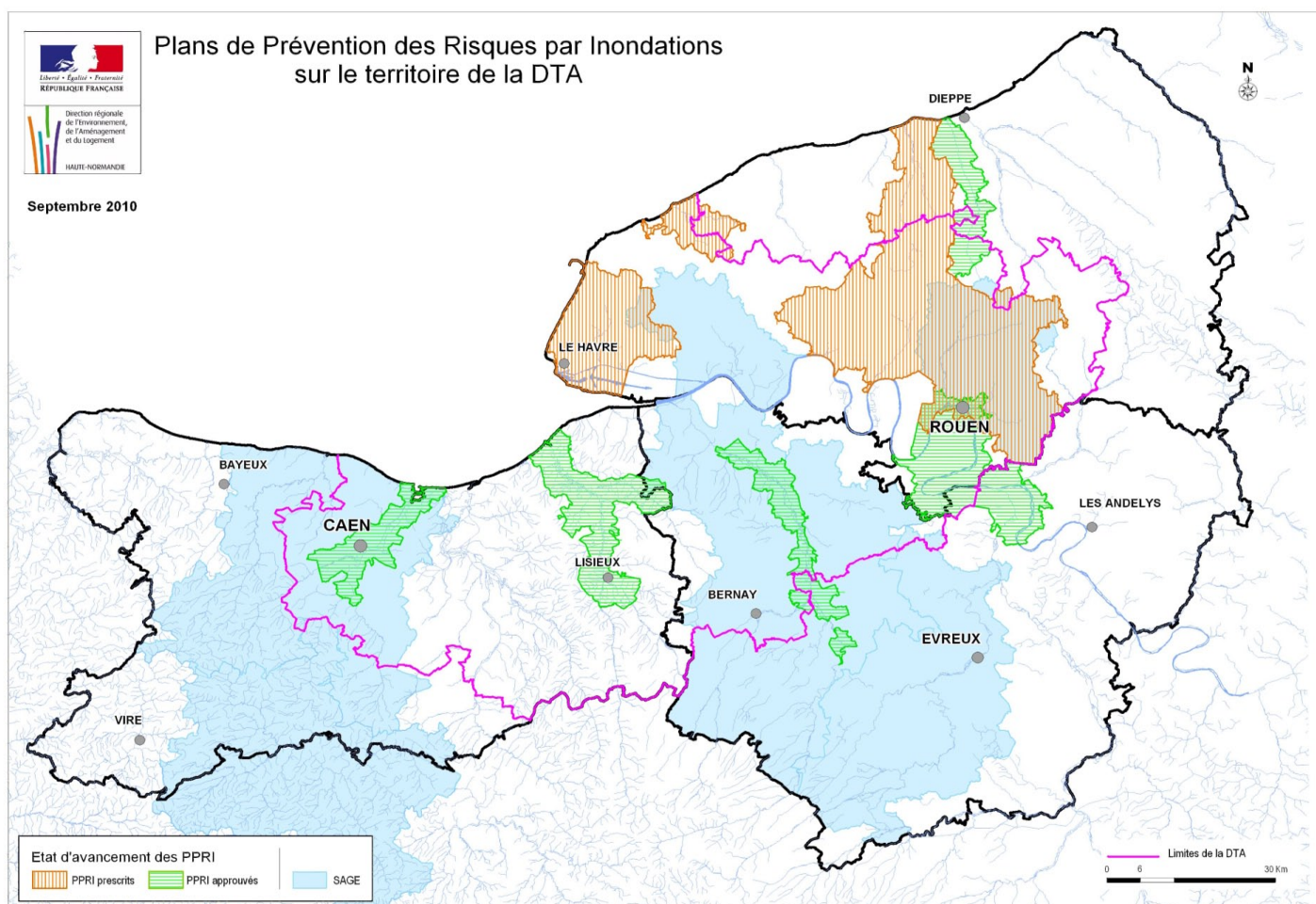
En Haute-Normandie, l'atlas des paysages est en cours d'élaboration et sera également achevé à la fin de l'année 2010.

Le suivi de l'occupation des sols sur les années 2007, 2008 et 2009 sur le territoire de la DTA met en évidence une stabilisation des surfaces artificialisées alors que ces surfaces augmentent toujours à l'échelle des trois départements concernés.

Par contre, les terres labourables continuent à progresser au détriment des surfaces toujours en herbe. Les effets des mesures agri-environnementales prévues par le plan de développement rural hexagonal (PDRH) restent encore à évaluer.

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 oeuvre de nouveaux outils pour minimiser l'exposition des populations à protéger et informer les populations



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 du territoire par les PPRI pourrait évoluer sensiblement dans les années à venir avec la prise en

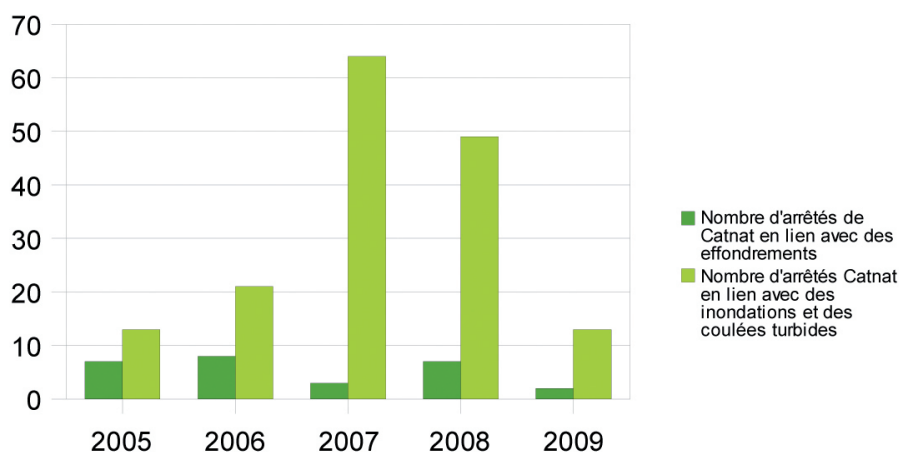
compte des risques de débordement dans l'estuaire de la Seine et des risques de submersion marine sur les points bas du littoral.

En 2009, 28,7% des communes de la DTA étaient concernées par un plan de prévention des risques d'inondation. La réalisation d'ouvrages de protection contre le ruissellement se poursuit.

L'information des populations est intégré depuis de nombreuses années. Il existe des dispositifs d'alerte des populations qui viennent en complément des dispositifs réglementaires comme, par exemple, sur le territoire de la CODAH.

Malgré ces mesures de prévention, des inondations, effondrements et coulées turbides sont encore constatés chaque année.

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



En 2010, 51 établissements sont concernés par la mise en œuvre d'un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) dans les deux régions (21 PPRT prévus au total). Une majorité des établissements se situe en Seine-Maritime entre Rouen et Le Havre (39), 5 dans l'Eure et 7 en Basse-Normandie (4 dans le Calvados). Dans le périmètre de la DTA, il existe une forte concentration de ces établissements (44).

Le PPRT permet de ne pas accroître les populations exposées au risque et surtout de gérer, corriger et agir sur l'urbanisme existant autour des sites industriels Seveso. 19 PPRT sont aujourd'hui prescrits (dont 7 prescrits en 2010), dont 15 sur le territoire de la DTA. Le PPRT de Mondeville devrait être prescrit en 2010. Le dernier PPRT correspond à un projet industriel non encore abouti. L'approbation des PPRT interviendra progressivement à compter de fin 2010.

Objectif de la DTA : mieux explorer le potentiel énergétique éolien dans le respect des paysages

La progression de l'éolien contribue de manière sensible au développement des énergies renouvelables

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

* Chicheboville / Conteville

Entre 2006 et 2009, la production d'énergie éolienne a progressé de plus de 20% en Haute-Normandie.

Elle a été multipliée par 5 en Basse-Normandie.

La prochaine mise en place de schémas régionaux éoliens dans les deux régions permettra d'identifier les zones pouvant potentiellement accueillir de nouvelles installations, dans le respect des milieux naturels et des paysages.

Renforcer les dynamiques de développement des différentes parties du territoire

Des coopérations entre les acteurs publics et le monde socio-économique se renforcent dans les aires urbaines, s'appuyant sur des projets majeurs de restructuration urbaine, d'équipements publics et de développement de services métropolitains. En terme d'emplois, il apparaît un dynamisme significatif des agglomérations moyennes sur le périmètre de la DTA avec une évolution plus marquée sur les pôles urbains de Basse-Normandie. Les conditions d'accessibilité s'améliorent entre les trois agglomérations et les villes moyennes. Il apparaît une modération de la consommation foncière.

Objectif de la DTA : renforcer les fonctions métropolitaines dans les trois agglomérations

La coopération universitaire entre les trois agglomérations se traduit par de très fortes synergies, en particulier au niveau des troisièmes cycles : huit écoles doctorales font l'objet d'une co-accréditation entre les trois universités et écoles et 4 d'une co-accréditation entre deux universités (source - AUCAME).

La part des cadres et des emplois métropolitains supérieurs sur les AU de Rouen et Caen est comparable en terme de taux, mais celle de Caen est sur une dynamique plus forte. Le Havre connaît un taux et une progression moins forts.

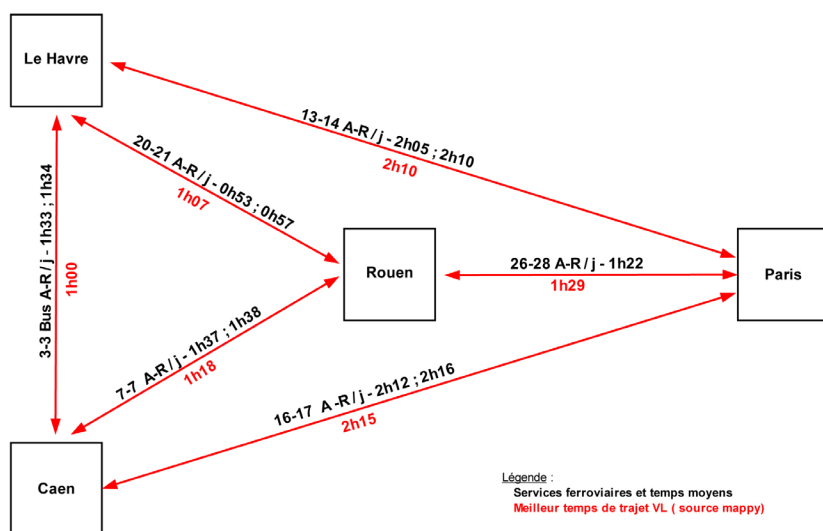
Bien qu'une partie importante de ces emplois fasse partie des « navetteurs » vers l'agglomération francilienne, en particulier de l'aire urbaine de Rouen, ces augmentations relatives constituent des signaux positifs quant au développement significatif d'emplois de cadres et métropolitains supérieurs sur les trois aires urbaines. Le dynamisme des pôles de compétitivité sur les deux régions devrait y concourir.

La part des locaux d'activités (tous secteurs compris) commencés entre 2005 et 2009 au sein des trois aires urbaines est de 69% du total sur la DTA.

Un développement métropolitain équilibré ne peut se faire qu'avec une bonne qualité de dessertes entre les trois agglomérations. Entre 1999 et 2006, la principale différence se trouve dans le nombre de migrants entre Rouen et Le Havre avec une augmentation de plus de 25%.

On peut noter une augmentation de l'utilisation des transports en commun (elle a doublé depuis 1999) mais il en est de même pour l'utilisation de la voiture privée. Pour ce qui est des liaisons avec Paris, Rouen est toujours la ville qui dessert le plus Paris (et qui est aussi la mieux desservie) avec une moyenne de 26 trains par jour.

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



L'agglomération de Rouen reste fortement liée à Paris et à l'ouest francilien. Des projets majeurs de restructuration urbaine (Quartier Flaubert, Seine Sud, Quais bas rive gauche) rentrent dans l'opérationnel. Le contrat d'agglomération 2007-2013 comprend l'axe I : renforcer l'attractivité économique et affirmer la vocation métropolitaine de l'agglomération. Les projets et actions de l'agglomération du Havre (Anru, patrimoine mondial de l'Unesco, TCSP, fin Port 2000, valorisation des friches, quartiers sud, PNRQAD, grand stade) ont permis un renouveau de l'image de l'agglomération sans renforcer les fonctions métropolitaines. Les SCoT et PLH récemment approuvés devraient contribuer à prolonger cette tendance ainsi que le contrat d'agglomération 2009-2013 intégrant l'axe 1 : le rayonnement et le développement de services métropolitains.

L'aire urbaine de Caen dispose de nombreux projets de renouvellement urbain (la Presqu'île, le quartier Lorge, Zac Montalivet) avec un fort potentiel de développement de zones économiques, de logements et de fonctions tertiaires (Quartier gare en particulier). Six espaces de projets d'envergure métropolitaine sont identifiés dans le projet de SCoT. Le projet d'agglomération de Caen la mer retient en première priorité trois objectifs stratégiques parmi cinq : une agglomération « capitale de l'innovation » ; attirer, soutenir et fidéliser entreprises et emplois ; l'habitat, relancer et densifier.

Objectif 3 : Renforcer les dynamiques de développement d

Objectif de la DTA : conforter l'armature des agglomérations moyennes

Le dynamisme plus important des agglomérations moyennes du territoire « caennais » se confirme depuis l'analyse précédente fin 2007

Agglomération	Population du pôle urbain (nombre d'habitants)		Population de la couronne périurbaine (nombre d'habitants)		Poids relatif du pôle urbain/l'aire urbaine	
	1999	2006	1999	2006	1999	2006
Bolbec	16 456	15 750	0 *	0 *	100 % *	100 % *
Fécamp	22 721	21 255	8 299	8 978	73,25 %	70,30 %
Lillebonne-ND Grav	19 920	19 646	704	767	96,59 %	96,24 %
Yvetot	15 016	15 432	0 *	0 *	100 % *	100 % *
Bernay	12 343	12 048	5 965	6 001	67,42 %	66,75 %
Pont-Audemer	14 480	14 551	5 099	5 689	73,96 %	71,89 %
Honfleur	12 721	13 056	2 206	2 609	85,22 %	83,35 %
Lisieux	27 636	27 896	17 456	19 213	61,29 %	59,22 %
Trouville/Mer	20 399	20 586	1 768	2 043	92,02 %	90,97 %

* Pôles urbains qui ne disposent pas de couronne périurbaine

En terme démographique, il apparaît une accentuation de la différence d'attractivité des pôles des villes moyennes entre les deux régions au sein de la DTA :

- un péri-urbain des villes moyennes attractif au détriment des pôles en Haute-Normandie,
- un péri-urbain des villes moyennes très attractif avec le maintien d'une évolution positive des pôles en Basse-Normandie.

Les populations diminuent sur les aires urbaines de Bolbec, Fécamp, Lillebonne, Notre-Dame de Gravenchon, Bernay, et augmentent sur celles d'Yvetôt, Pont-Audemer, Honfleur, Lisieux et Trouville-sur-Mer. Cependant, la défection des populations pour les pôles urbains reste dans la tendance nationale mais est tempérée par une évolution positive du solde naturel.

La région Basse-Normandie démontre son attractivité au travers de ces agglomérations moyennes, renforçant son statut de zone touristique.

En terme d'emploi, il apparaît un dynamisme significatif des agglomérations moyennes sur le périmètre de la DTA

avec une évolution plus marquée sur les pôles urbains de Basse-Normandie.

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

Toutes les agglomérations moyennes retenues voient leur nombre d'emplois augmenter mais dans des proportions très différentes. Les trois pôles urbains de Basse-Normandie connaissent des taux de croissance entre 11 et 16%. En Haute-Normandie, seuls Yvetot (+25%) et Notre-Dame de Gravenchon (+10%) connaissent des situations aussi favorables. Les autres pôles urbains ont des taux à moins de 5%.

Les villes moyennes sous l'influence de l'agglomération du Havre constituent des pôles autonomes en terme d'emplois retenant leurs actifs et polarisant leur territoire environnant. Les villes moyennes sous l'influence de Caen sont dans une dynamique comparable à celle de la ville centre et plus positive que les villes moyennes haut-normandes en matière d'emplois, de construction de logement et d'accueil de population.

Objectif de la DTA : ménager l'espace en promouvant des politiques d'aménagement tournées vers le renouvellement urbain

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

L'analyse des taux de construction sur 5 années par typologie de logements montre une progression de la création de logements collectifs de 8 logements pour 1 000 habitants à 12 entre 2002 et 2009 sur les trois aires urbaines et de manière similaire.

L'individuel groupé oscille autour des 2 logements pour 1 000 hab pour Le Havre et Rouen, il est supérieur à 5 / 1 000 hab à Caen. L'individuel pur, très consommateur d'espace, est de 6 / 1 000 au Havre, de 8 / 1 000 à Rouen et plus de 14 / 1 000 à Caen.

Une observation plus fine permet de montrer une croissance forte des créations de logements par changement de destination (locaux transformés en logements) sur l'aire urbaine de Caen.

es différentes parties du territoire

	Ensemble de la création de logements			
	Evolution 2005 - 2006	Evolution 2006 - 2007	Evolution 2007 - 2008	Evolution 2008 - 2009
Aire urbaine de Caen	5%	2%	6%	1%
Aire urbaine du Havre	9%	10%	-4%	2%
Aire urbaine de Rouen	10%	10%	2%	2%
total des aires urbaines	8%	7%	3%	2%
	Construction neuve			
	Evolution 2005 - 2006	Evolution 2006 - 2007	Evolution 2007 - 2008	Evolution 2008 - 2009
Aire urbaine de Caen	5%	2%	4%	-1%
Aire urbaine du Havre	8%	11%	-3%	1%
Aire urbaine de Rouen	9%	11%	3%	2%
total des aires urbaines	7%	7%	2%	1%
	Changement de destination			
	Evolution 2005 - 2006	Evolution 2006 - 2007	Evolution 2007 - 2008	Evolution 2008 - 2009
Aire urbaine de Caen	15%	1%	32%	17%
Aire urbaine du Havre	13%	4%	-9%	7%
Aire urbaine de Rouen	22%	3%	-4%	4%
total des aires urbaines	17%	2%	7%	10%

Sur le périmètre de la DTA, le nombre de logements sociaux mis en location par type de territoire (source EPLS) est maintenu à plus de 90% sur les aires urbaines.

Nbre de logements sociaux en location en	2004	2005	2006	2007	2008
Pôle urbain	949	1 599	728	1 287	1 059
Couronne périurbaine	200	327	221	265	240
Commune multipolarisée	39	81	30	52	41
Espace à dominante rurale	64	40	70	59	29
Total	1 252	2 047	1 049	1 683	1 369

	2000			2008			Evolution 2000 - 2008		
	Prix moyen terrain	surface terrain	prix au m2	Prix moyen terrain	surface terrain	prix au m2	Prix moyen terrain	surface terrain	prix au m2
Caen - pôle	31 972	789	41,00	95 992	947	101,00	200%	20%	146%
Caen - couronne	28 613	1156	25,00	74 648	1106	67,00	161%	-4%	168%
Havre - pôle	34 263	774	44,00	100 643	1145	88,00	194%	48%	100%
Havre - couronne	27 239	1199	23,00	97 364	1334	73,00	257%	11%	217%
Rouen - pôle	37 763	812	47,00	87 780	869	101,00	132%	7%	115%
Rouen - couronne	26 598	1396	19,00	70 495	1250	56,00	165%	-10%	195%

Les surfaces moyennes de terrain des trois pôles urbains sont inférieures à celles de leurs couronnes péri-urbaines. Cependant, l'évolution de la surface moyenne est plus importante au sein des pôles que dans les couronnes. Pour les aires urbaines de Caen et du Havre, l'écart de surface moyenne entre pôle et couronne est d'environ 150 m², il est de 400 m² pour celle de Rouen.

La composante « surface » dans le prix du terrain est plus importante pour les pôles de Caen et du Havre que sur tous les autres territoires, elle est même en régression pour la couronne de Rouen.

Les surfaces moyennes de terrain sont stables ou en régression dans les couronnes péri-urbaines.

Les typologies marquées entre terrain urbain et péri-urbain sont peut-être en train de s'estomper.

	Nombre de transactions de terrains à bâtir				
	2000	2002	2004	2006	2008
Caen - pôle	11,76%	15,80%	22,45%	16,98%	9,54%
Caen aire urbaine	442	336	481	430	482
Havre - pôle	25,59%	30,94%	36,50%	33,52%	16,75%
Havre aire urbaine	254	181	200	179	209
Rouen - pôle	29,07%	36,88%	40,66%	32,44%	30,99%
Rouen aire urbaine	540	545	455	561	455

L'activité¹ des achats de terrains à bâtir est plus soutenue dans les couronnes péri-urbaines que dans les pôles urbains mais cette tendance est moins marquée pour l'aire urbaine de Caen.

¹ La source Perval n'est pas exhaustive des transactions mais le taux de renseignements dans les aires urbaines est supérieur à 85%, cette tendance est stable sur les différents millésimes.

Des intentions à la réalité des interventions en faveur des renouvellements urbains de friches et de centres-villes

Comme évoqué supra dans le développement des fonctions métropolitaines, l'ingénierie administrative, technique et financière du montage de nombreux projets complexes de reconquête de la ville et des agglomérations de Rouen, le Havre et Caen est en place au sein des villes-centre et des communautés d'agglomération avec l'appui des agences

d'urbanisme et de l'établissement public foncier de Normandie - l'agence d'urbanisme de Rouen est créée depuis 2009. Par exemple, le projet Seine-ouest au droit du pont Flaubert sur la rive gauche de Rouen prévoit d'accueillir près de 10 000 habitants nouveaux sur 80 ha de friches à l'horizon de 20 ans.

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 péri-urbaine) 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)

Objectif de la DTA : organiser le développement et ménager l'espace dans les secteurs littoraux et proches du littoral

Tous les territoires enregistrent une croissance du nombre de logements. On note une baisse significative du nombre de logements vacants qui montre une optimisation des ressources immobilières du territoire. De son côté, le rétro-littoral est en croissance forte avec une construction neuve la plus dynamique des territoires.

Les documents d'urbanisme « doivent prévoir des espaces naturels présentant le caractère d'une coupure d'urbanisation » (loi littoral).

La DTA a identifié cinq coupures d'urbanisation majeures à son échelle, en précisant que les documents d'urbanisme peuvent en prévoir d'autres plus restreintes.

Seul le Calvados est concerné par les coupures d'urbanisation identifiées par la DTA.

Le SCOT du Nord Pays d'Auge reprend les coupures d'urbanisation identifiées dans la DTA et précise leurs modalités de préservation et de mise en valeur.

Le projet de SCOT de Caen-Métropole reprend les coupures identifiées par la DTA et renvoie aux PLU le soin de les délimiter finement. Cette approche méritera d'être complétée car l'ancien schéma de la côte de Nacre avait identifié plusieurs coupures à préserver, pour des raisons non pas paysagères mais de préservation écologique.

Par ailleurs, le Conservatoire du littoral poursuit sa politique d'acquisition sur le territoire de la DTA.

Objectif de la DTA : améliorer les échanges et les déplacements de personnes

Des liaisons routières de bonne qualité, une accessibilité en train ou en bus qui s'améliore entre les villes moyennes et les trois aires urbaines principales.

Depuis fin 2007, la mise en service de la rocade sud de Rouen par le conseil général de Seine-maritime, de la liaison A150 / sud III comprenant le pont Flaubert par l'Etat à Rouen et l'élargissement à 2 fois trois voies de l'A13 entre Beuzeville et Pont-l'Évêque par la SAPN contribuent à améliorer et fluidifier les échanges routiers.

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

En règle générale, le nombre de trajets a augmenté entre les trois grandes agglomérations et les agglomérations moyennes.

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

Au niveau du nombre de migrants, on note toujours une dépendance des agglomérations moyennes vers Rouen et le Havre. Cependant, Caen montre l'inverse puisque la majorité de ses migrants viennent de Caen en direction des agglomérations moyennes.

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

« DTA Estuaire Seine »

Dispositif de suivi - évaluation - Année 2010

DREAL Haute-Normandie