

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

# Q1

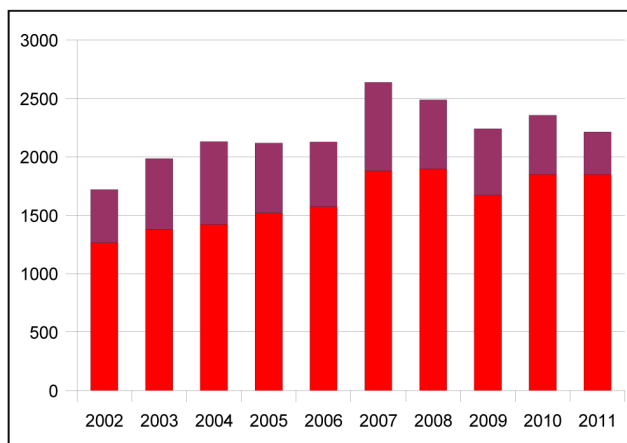
Le port de Rouen connaît une campagne céréaliers 2010-2011 d'un niveau qui ne s'était pas vu depuis les années 80.

Le port de Caen-Ouistreham augmente ses trafics grâce à de nouveaux marchés.

Malgré un trafic de conteneurs en recul, le port du Havre conserve son rang au niveau national et européen.

## Le Grand Port Maritime du Havre

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



Avec un trafic de conteneurs de 2,21 millions d'équivalent vingt pieds (EVP) opéré en 2011, le port du Havre est le premier port français de conteneurs.

L'année 2011 a été marquée par un net retrait du trafic conteneurisé (-6%) et n'a pas confirmé la reprise qui s'était manifestée durant l'année 2010. La baisse d'activité est essentiellement due au recul des transbordements (-28%). Les résultats en baisse, surtout marqués pendant le 1<sup>er</sup> trimestre, n'ont été que partiellement compensés au cours des mois suivants. La reprise de l'activité conteneurs est attendue pour le début de 2012 avec la mise en service du nouveau terminal TNMSC sur Port 2000.

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

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Part de marché 2011
LE HAVRE	1 720	1 985	2 131	2 119	2 130	2 638	2 490	2 235	2 358	2 215	5,55%
ZEEBRUGGE	975	1 013	1 197	1 408	1 654	2 000	2 210	2 328	2 500	2 200	5,52%
ANVERS	4 777	5 445	6 064	6 482	7 019	8 180	8 660	7 310	8 468	8 664	21,72%
ROTTERDAM	6 515	7 107	8 291	9 288	9 690	10 800	10 800	9 743	11 146	11 876	29,78%
BRÈME	2 999	3 191	3 469	3 736	4 450	4 910	5 530	4 564	4 880	5 915	14,83%
HAMBOURG	5 300	6 138	7 003	8 088	8 862	9 900	9 740	7 010	7 896	9 014	22,60%
TOTAL	22 287	24 878	28 155	31 120	33 804	38 428	39 430	33 910	37 248	39 884	
Part de marché du Havre	7,7%	8,0%	7,6%	6,8%	6,3%	6,9%	6,3%	6,7%	6,33%	5,55%	

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

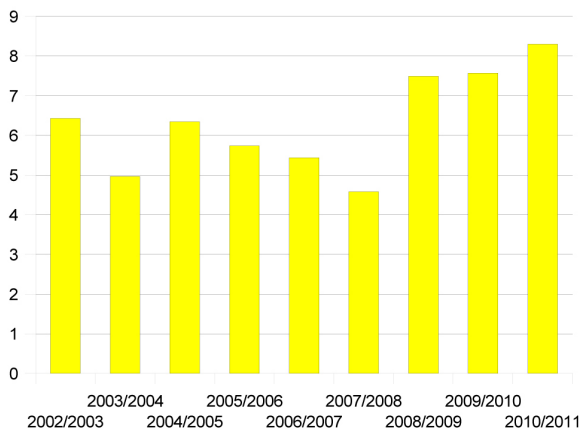
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Parts de marché 2011
DUNKERQUE	161	162	200	205	205	197	214	212	200	273	7,18%
LE HAVRE	1 720	1 985	2 131	2 119	2 130	2 638	2 490	2 240	2 358	2 215	58,27%
ROUEN	146	126	139	160	165	159	142	122	130	131	3,45%
NANTES/SN	110	119	124	132	130	145	149	146	160	178	4,68%
BORDEAUX	48	46	51	50	55	65	55	80	55	60	1,58%
MARSEILLE	809	833	916	906	941	1 002	851	877	957	944	24,84%
TOTAL	2 994	3 272	3 562	3 571	3 626	4 207	3 901	3 677	3 866	3 801	
Part de marché du Havre	57,5%	60,7%	59,8%	59,3%	58,7%	62,7%	63,8%	60,70%	60,99%	58,27%	

Le port du Havre traite près de 60% du trafic national conteneurisé et détient 5,5 % de part de marché des conteneurs sur l'ensemble des ports du range nord européen. L'année 2011 a été marquée par un nouveau recul de la part du marché du port du Havre sur le range, qui a cédé près de 1 point à ses concurrents. La baisse de trafic du port du Havre contraste avec la situation des autres ports de la rangée nord-ouest de l'Europe qui affichent des trafics conteneurisés en progression (Rotterdam 11,9 M EVP soit +8,4%, Anvers 8,66 M EVP soit +2,2%, et Zeebrugge +2,22 M EVP soit + 11%).

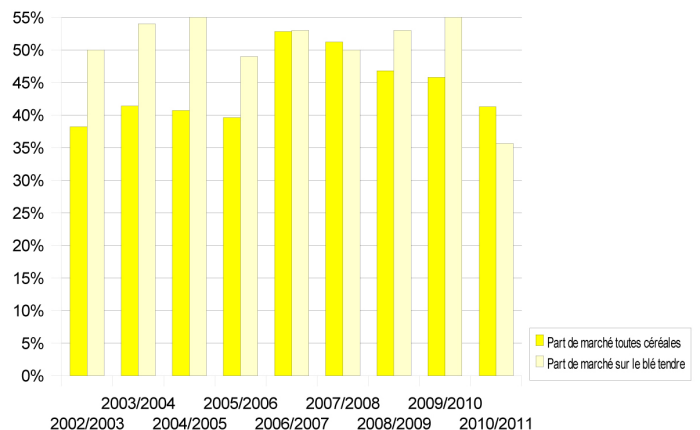
L'évolution à mi-2011 s'explique par le retour de confiance des clients après une augmentation de la productivité (+15%) suite à l'application de la réforme portuaire. En effet, la réforme portuaire opérationnelle depuis juin 2011 a permis aux terminaux à conteneurs, tant pour le port du Havre que de Marseille, d'avoir des conditions d'exploitation identiques à celles de leurs concurrents de la « rangée nord » ou de Méditerranée, telles que des nouvelles instances de gouvernance, le transfert des outillages et du personnel vers les entreprises de manutention (ce qui a permis une amélioration de 15 à 25 % de la productivité en bord de quai) offrant une meilleure fiabilité et un dynamisme commercial.

## Le Grand Port Maritime de Rouen

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



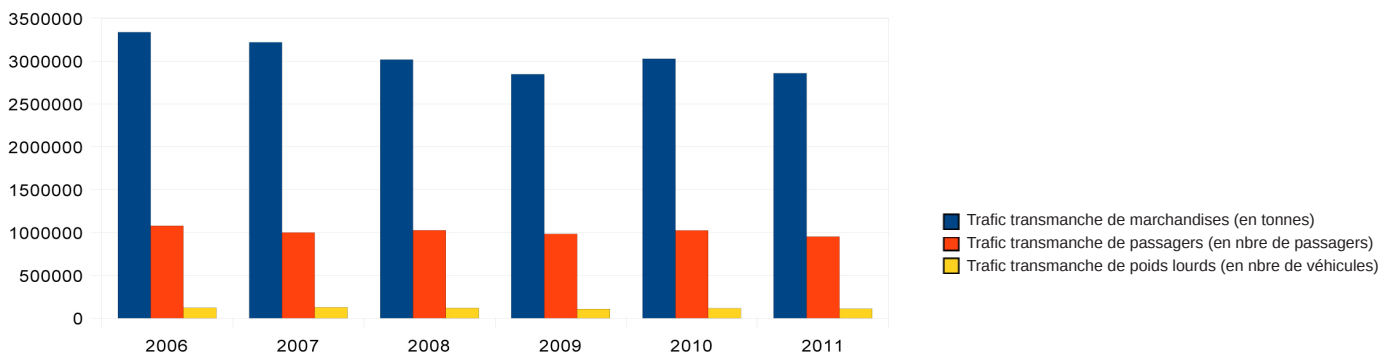
Evolution des parts de marché du Grand Port Maritime de Rouen au niveau national (par années céréalières)



La campagne céréalière 2010-2011 est la meilleure depuis les années 80. Le port de Rouen a exporté durant cette campagne 8,30 Mt de céréales à destination de 42 pays contre 7,57 Mt, toutes céréales confondues, pendant la campagne 2009-2010, soit une hausse de +15,45%. Le Grand Port Maritime de Rouen a profité de l'absence des pays exportateurs de la Mer Noire, due à la sécheresse, sur le marché de la campagne céréalière 2010-2011. Il faut remonter à la campagne 1990-1991 pour trouver un volume de trafic à peu près équivalent (8,5 Mt). La part importante de l'exportation du trafic de blé (7,16 Mt) en hausse de +6,9 % par rapport à la campagne céréalière 2009-2010 est le second chiffre le plus élevé de toutes les campagnes rouennaises depuis la campagne céréalière 1984-1985 (7,56 Mt). Quant à l'orge (fourragère et brassicole), elle a totalisé 1,12 Mt. L'Afrique du Nord est la principale destination pour les exportations de céréales du port de Rouen avec 5,04 Mt pour l'année 2010-2011, suivie du Proche et Moyen Orient avec 1 Mt et des autres pays d'Afrique avec 791 500 tonnes. L'Union Européenne n'occupe que la 4ème place avec 781 400 tonnes exportées.

## Le port de Caen-Ouistreham

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



Port décentralisé en 2007, le Port de Caen-Ouistreham est aujourd'hui la propriété du Syndicat Mixte Régional des Ports de Caen-Ouistreham et Cherbourg, en lieu et place de l'État. Sa gestion est concédée depuis de nombreuses années à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, qui assure l'entretien et l'exploitation de l'outillage et du foncier concédé ainsi qu'un rôle commercial et le service remorquage. Situé en Basse-Normandie, le port de Caen-Ouistreham est le 10ème port français grâce à un trafic annuel total de 3,6 millions de tonnes (dont 2,86 Mt de trafic de fret transmanche) et près d'un million de passagers. La ligne Transmanche Ouistreham-Portsmouth, affectée par une forte baisse du pouvoir d'achat britannique et par un marché transmanche complexe, a connu une régression de -6,37 % de ses trafics de marchandises (2 858 076 t) et de -5,13 % de ses unités de fret (110 061 unités de camions). Bénéficiant d'un large hinterland (notamment la région parisienne), le port de Caen-Ouistreham se distingue par sa polyvalence et son savoir-faire : un terminal ferries et des lignes régulières à l'aval des écluses, des trafics vracs et conventionnels à l'amont. Concernant le trafic port amont (intérieur canal), l'année 2011 est marquée par un trafic céréalier en baisse de -33%. Toutefois, l'activité du port (hors céréales) est globalement en hausse de +16,60 % grâce à de nouveaux trafics (coke de pétrole 31 Kt) et à la forte progression de certains trafics liés à l'hinterland agricole, tels que la mélasse (+113 %) et les nourritures animales (+84 %), ainsi que l'exportation des terres extraites du chantier « Les Rives de l'Orne » (20 kt), de l'importation de copeaux de bois (3kt) et des chargements de colis industriels lourds.

Sources : CCI de Caen ; DREAL HN et BN

## « DTA Estuaire Seine »

Dispositif de suivi - évaluation - Actualisation 2011

DREAL Haute-Normandie

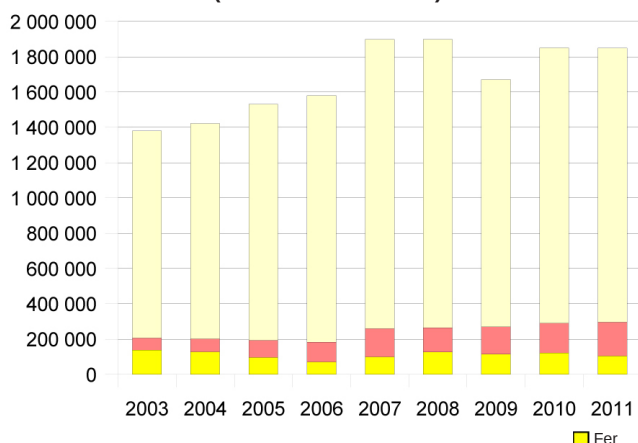
# La desserte portuaire s'améliore-t-elle et s'équilibre-t-elle au profit du ferroviaire et du fluvial ?

# Q2

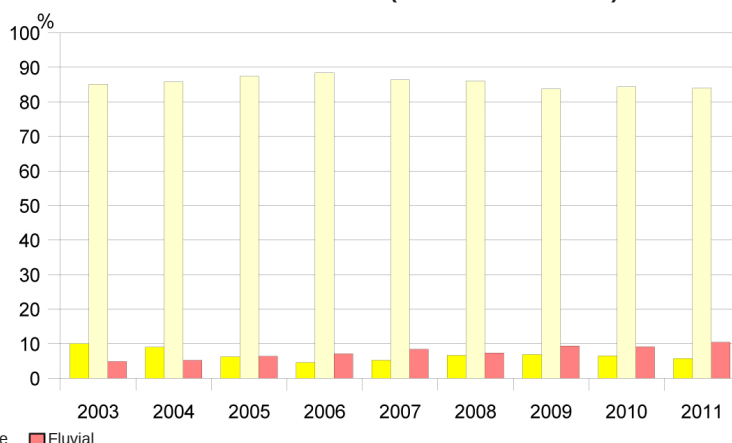
Le transport fluvial poursuit sa lente progression et atteint une part significative dans les trafics de conteneurs entre Le Havre et la région parisienne mais le rail n'a pas confirmé en 2011 la reprise amorcée en 2010. Une évolution plus favorable des modes de transports massifiés est à attendre des différents investissements en projet ou en cours de réalisation.

## Le Grand Port Maritime du Havre

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

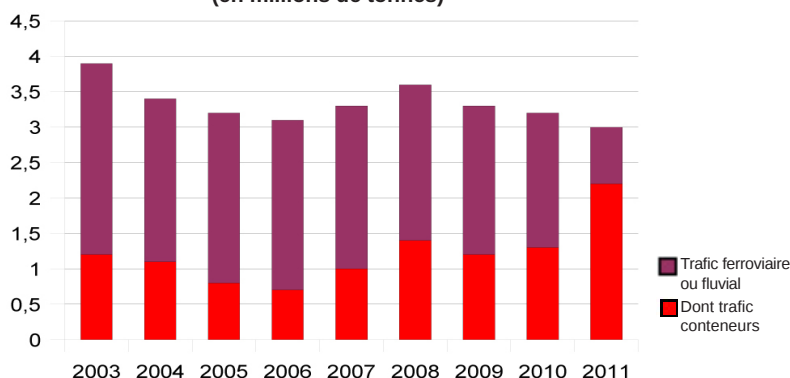


Evolution des parts respectives des différents modes de transport dans le trafic conteneurs (hors transbordement)

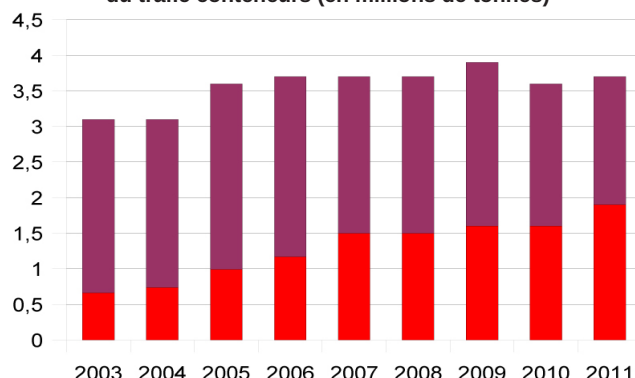


En 2011, le Grand Port Maritime du Havre a accueilli 5 885 escales de navires et a traité un trafic de 67,56 millions de tonnes de marchandises marquant un repli de 3,8 % par rapport à l'année précédente. L'activité conteneurisée a baissé de 6,1 % à 21,65 millions de tonnes. Le trafic conteneurisé représente 32 % du tonnage total traité par le port, soit 2,21 millions de conteneurs équivalent vingt pieds (EVP). Toutes natures de marchandises confondues, la desserte terrestre du port est assurée à 73 % par la route, 15 % par le fleuve et 12 % par le rail. S'agissant du trafic spécifique de conteneurs, sur les 2 215 562 EVP, 1 848 777 EVP sont acheminés par voie terrestre selon la répartition suivante : route (84 %), voie d'eau (10,4 %) et rail (5,7 %). Le rail n'a pas confirmé en 2011 la reprise du trafic amorcée en 2010 et peine toujours à dépasser la barre des 100 000 EVP annuels. La part du feeding (trafic correspondant aux transbordements à quai de navires à navires sans induction de trafic terrestre), qui a atteint un pic en 2007 en représentant 38,6% du trafic total de conteneurs à quai, s'est effondrée sous l'effet de la crise internationale de 2007/2008. Le feeding ne concerne en 2011 que 16,5 % des conteneurs manutentionnés à quai.

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



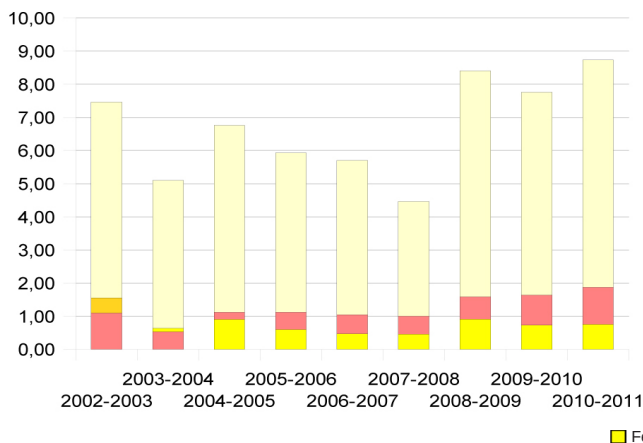
Evolution du trafic fluvial chargés-déchargés dont part du trafic conteneurs (en millions de tonnes)



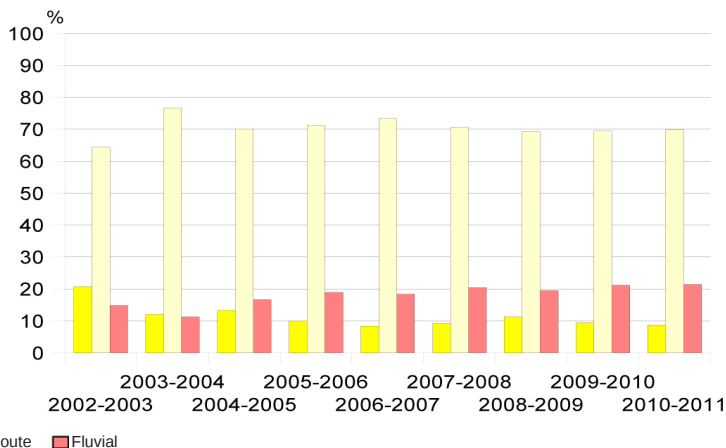
Le trafic ferroviaire de conteneurs au port du Havre (104,58 KEVP pour 1,14 Mt) est en retrait de 13 % en 2011. La part relative du rail a regressé (5,7 %) sur le pré et post acheminements de conteneurs en 2011 (au lieu des 6,5 % en 2010). Elle reste toujours en deçà de celle constatée dans les autres ports européens et très éloignée des perspectives de trafic qui avaient été établies pour l'horizon 2010. Le trafic fluvial (toutes natures de marchandises confondues) reste stable pour l'année 2011 avec 3,7 Mt contre 3,5 Mt en 2010. Dans un contexte de régression de ses trafics de conteneurs tous modes d'acheminement confondus, (-6 % pour le trafic à quai par rapport à 2010), le trafic combiné fluvial de conteneurs a néanmoins progressé en valeur absolue en s'établissant à 192 000 EVP en fin d'année 2011, soit un gain de +14 %. La contribution du mode fluvial atteint, fin 2011, 20% pour les trafics en lien avec la région parisienne (un conteneur sur cinq acheminés entre le Havre et la région parisienne utilise la voie fluviale). Ces résultats s'expliquent notamment grâce à l'ouverture de nouvelles plates-formes portuaires en Ile-de-France qui élargissent la profondeur de l'arrière-pays fluvial du Havre vers la Haute-Bourgogne depuis juillet 2010. Dix plates-formes intérieures sont désormais connectées au Port du Havre par les services offerts par 6 opérateurs de transport combiné fluvial. La croissance du flux de conteneurs par voie fluviale masque néanmoins la contraction des trafics de vrac sur la Seine (transports de combustibles minéraux, produits pétroliers et matériaux de construction en retrait sensible).

## Le Grand Port Maritime de Rouen

Evolution des différents modes de transport par campagnes céréalières (en millions de tonnes)



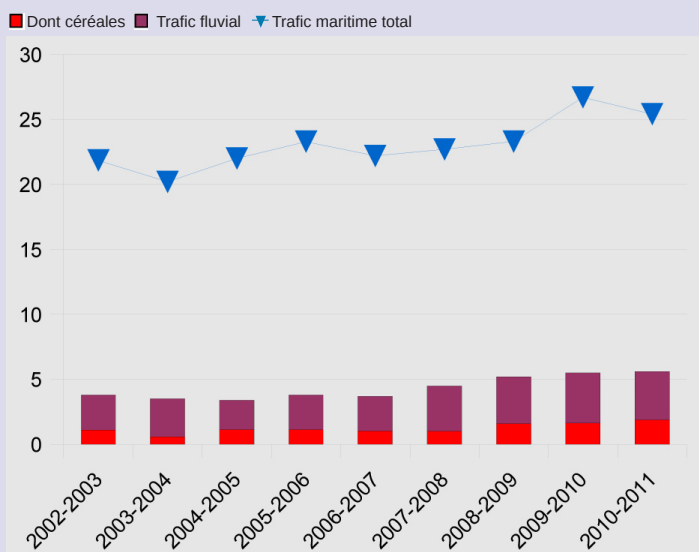
Evolution des parts respectives des différents modes de transport dans le trafic de céréales exportées (par campagnes céréalières)



La répartition générale des différents modes de transports, pour le trafic de céréales exportés du Grand Port Maritime de Rouen, demeure sans évolution significative depuis la campagne 2005-2006. Le mode routier continue d'être le moyen de transport privilégié pour les exportations de céréales. Le rail quant à lui demeure nettement en dessous des autres modes de transport même s'il connaît en légère augmentation (+ 3,7 %) en 2011.

L'augmentation du mode fluvial dans le transport des céréales exportées, amorcée depuis la campagne céréalière 2008-2009, se poursuit avec une hausse de près de 14 %, soit un total de 1,9 Mt en 2011. La part du trafic fluvial demeure aux alentours de 21 %.

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



Le trafic maritime total du Grand Port Maritime de Rouen a terminé l'année 2011 sur un tonnage de 25,4 Mt malgré un repli de près de 4,9 %.

Le retour sur le marché en juillet 2011 des pays exportateurs de céréales de la Mer Noire a entraîné la chute des exportations de céréales par voie maritime (7,5 Mt en 2011).

Le trafic fluvial (toutes natures de marchandises confondues) quant à lui demeure assez stable. Le trafic chargé-déchargés a connu une légère croissance en 2011 avec un flux total de marchandises d'environ 5,6 Mt.

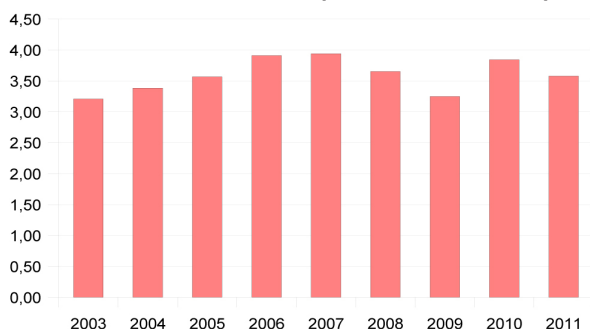
Le trafic fluvial céréalière représente environ un tiers du trafic fluvial chargé-déchargés du GPMR, soit environ 1,9 Mt, et continue sa progression (+ 14 % en 2011).

## Le port de Caen-Ouistreham

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

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Évolution de l'utilisation du mode routier	+ 5,47 %	+ 5,46 %	+ 9,57 %	+ 0,82 %	- 7,30 %	- 11,12 %	+ 18,37 %	- 6,88 %

Evolution du mode routier (en millions de tonnes)



L'utilisation du mode routier pour l'ensemble des trafics du port de Caen-Ouistreham retombe en 2011 à un niveau inférieur à celui de 2008 (- 7,3 %) malgré une forte progression en 2010 (+ 18,37 %).

La nette reprise du transport de marchandises par mode routier amorcée en 2010 sur le port de Caen-Ouistreham ne s'est pas poursuivie en 2011, mais le trafic demeure supérieur à celui 2009 avec 3,58 millions de tonnes de marchandises.

### Mode ferroviaire

#### **Aménagement d'itinéraires alternatifs pour le fret ferroviaire permettant le contournement de l'Île-de-France**

Concernant la ligne Le Havre – Amiens – Metz, le barreau Motteville – Buchy a été mis en service le 31 mars 2008. Cette voie unique de 36 km réutilisant une ligne existante, a été entièrement réaménagée et électrifiée. Elle permet ainsi aux circulations de trains venant ou allant au Havre de transiter vers le nord de la France, en contournant Rouen et l'Île-de-France par le nord.

#### **Aménagements des dessertes terminales des ports**

La mise en site propre des voies ferrées du port de Rouen, financée au titre du CPER 2000-2006, est achevée, tant en ce qui concerne la rive droite que la rive gauche. 13 km de voies auront été ainsi traités entre 2002 et 2008 afin d'élever la vitesse des trains de 6 à 30 km/h et de raccourcir les délais de mise à disposition des wagons.

La remise à niveau de la desserte terminale de Honfleur ne fait l'objet d'aucune programmation.

La réalisation du programme d'aménagement de la desserte ferroviaire de Port 2000 au Havre, défini en 1999 a été conduite à son terme avec la mise en service de l'ouvrage de raccordement direct de la Brèque le 15/12/2010, qui permet d'éviter le passage des trains à travers le site du triage de Soquence.

D'un coût de 92 M€, il a été financé au titre du CPER 2000-2006.

Il comprend deux tranches :

- la tranche 1 (aménagement de l'itinéraire Pont VI-Pont Rouge et création d'installations de réception des trains sur le faisceau de la plaine alluviale) est en service depuis le 15/12/2008 ;
- la tranche 2 (création du shunt ferroviaire de la Brèque) mise en service en décembre 2010.

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

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

Plusieurs aménagements sont ainsi prévus :

- redécoupage du bloc en traversée de Rouen (études en cours, travaux prévus mi-2013, mise en service prévue en 2014) ;
- aiguille de Vernon (mise en service intervenue en décembre 2011) ;
- gare de Mantes : travaux prévus (études en cours) sur plan de voies ;
- aménagement d'un terminus péri-urbain à Yvetôt afin de dégager les voies principales de circulation (études en cours de finalisation, début des travaux 1er semestre 2013, mise en service prévue mi-2014).

### Mode fluvial

#### **Amélioration de l'axe fluvial constitué par la Seine, y compris les installations de transbordement**

Les performances d'un axe de communication fluvial reposent sur la fiabilité et l'efficacité des écluses et barrages. Les écluses permettent le franchissement des dénivelés et les barrages permettent de maintenir le tirant d'eau en période d'étiage et de limiter la vitesse d'écoulement du fleuve en période de crues.

Sur le périmètre de la DTA, les seuls ouvrages sont les 2 écluses de Tancarville. Elles participent aujourd'hui à la desserte fluviale du port du Havre en reliant la Seine au canal de Tancarville. En raison de la marée limitant le fonctionnement et de la vétusté des ouvrages, deux types de travaux sont prévus : des travaux de fiabilisation des ouvrages (les portes, les vannes, réfection du génie civil de l'ancienne écluse, confortement des berges soumises à une forte érosion), qui ont été réalisés, mais également des travaux visant à améliorer la capacité des écluses (centralisation des commandes abandonnée au profit d'un renforcement des équipes pendant la période d'affluence). Le coût de l'ensemble de ses opérations s'élève à 8,268 M€ sur les deux CPER.

L'objectif global est de rendre attractif le transport fluvial par une fiabilisation de l'itinéraire garantissant aux transporteurs un temps de parcours maîtrisé.

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

Ces projets concernent l'interface transport maritime / transport fluvial.

Un terminal fluvial, situé quai de l'Europe, a été mis en service en 2006 et est relié aux terminaux de port 2000 par un service de brouettage ferroviaire dont la mise en place a coûté 19 millions €.

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

Enfin, un projet de chantier multimodal (fluvial, ferroviaire et routier), implanté au bord du grand canal, au pied du pont de Normandie, a été défini par le GPMH. Il permettrait d'évacuer ou d'acheminer, via des navettes ferroviaires dédiées, les conteneurs depuis/vers les terminaux de port 2000. D'un coût de 140 M€ , son financement sera assuré par le CPER 2007-2013, l'Engagement national pour le fret ferroviaire (ENFF) et le plan de relance portuaire. L'enquête publique a été réalisée en 2011. Les conventions de financement ont été signées en décembre 2011. Les travaux, sous la maîtrise d'ouvrage du GPMH (terrassements) et d'un groupement (LH2T) rassemblant PROJENOR (chef de file, filiale du Crédit Agricole ) et les opérateurs intéressés (Naviland Cargo, Novatrans, CMA-CGM, Logiseine, RSC...), ont débuté en février 2012 pour le périmètre GPMH et en juin 2012 pour le périmètre LH2T. La mise en service d'une 1ère tranche, d'une capacité de 200.000 UTI soit 300.000 EVP, est attendue pour septembre 2014.

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

Saisie en novembre 2008, la commission nationale du débat public (CNDP) a prescrit le 3 décembre la tenue d'un débat public. Celui-ci s'est tenu de septembre 2009 à février 2010 et a donné lieu à 14 réunions publiques. L'enquête publique aurait dû être lancée en 2010 si la direction du port n'avait pas annoncé fin janvier 2010, à l'issue du débat public, sa volonté de différer la réalisation de cet ouvrage. L'élaboration du projet se poursuit par un programme d'études d'approfondissement proposé à la mi-2010 par le maître d'ouvrage. Les études, réalisées en 2011 sur 2 options retenues suite au débat (option A : tracé longeant la réserve naturelle ; option B : tracé court) sont quasiment terminées. La décision du conseil de surveillance sur le choix de l'option est reportée en 2013.

## **Équipements portuaires**

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

Ce projet a considérablement évolué, d'une part à cause du projet de terminal trimodal au pied du pont de Normandie et d'autre part avec le transfert fin 2008 au Grand Port Maritime du Havre du réseau ferré portuaire. D'important travaux d'amélioration et de modernisation du réseau ferré portuaire du Havre sont prévus au CPER 2007-2013 à hauteur de 20 millions d'euros. Les études (diagnostic et définition du programme d'action ) ont été réalisées. Un nouveau poste d'aiguillage commandant les accès à port 2000 et son faisceau de soutien est en cours d'aménagement. Il en est attendu une capacité accrue ainsi qu'une information fiable et en temps réel favorisant l'implantation de nouveaux opérateurs ferroviaires.

Dans un contexte de transfert des voies et des quais à l'autorité portuaire, les priorités portent sur la modernisation et la sécurisation du réseau ferré portuaire local pour tenir compte notamment de son transfert au GPMH (200 km) en application de l'ordonnance du 2 août 2005. Une enveloppe de 20 M€ est réservée en faveur de cette opération sur le CPER 2007-2013. Un diagnostic du réseau transféré et un schéma directeur d'évolution ont été établis par le GPMH. Par ailleurs, conformément aux possibilités ouvertes par la loi n°2009-1503 du 8 décembre 2009, dite loi ARAF, un opérateur ferroviaire de proximité a été mis en place le 1er mai 2011 sous la maîtrise de Naviland Rail Service, filiale du groupe SNCF-Géodis, en reprenant les ¾ des 200 personnes qui opéraient sous statut cheminots, les dessertes terminales de collecte et de livraisons de wagons au travers de la ZIP du Havre et sur la zone de Gravenchon.

L'objectif est d'améliorer la compétitivité du dernier maillon de la desserte ferroviaire en développant notamment la mutualisation des dessertes terminales, tant des trafics portuaires que des trafics d'origine industrielle.

## **Mode routier**

### ***Amélioration de la desserte terminale des ports***

#### Boulevard maritime de Rouen

Longue de 6,5 km, cette artère constitue la voie de desserte principale des installations portuaires situées en rive gauche. Elle joue également le rôle de pénétrante urbaine pour l'accès à l'agglomération. Elle supporte un trafic de 6 000 véhicules /jour dont 15% de PL. Les travaux, sous maîtrise d'ouvrage du GPMR, prévoient d'aménager l'axe à 2x1 voie avec création d'un terre-plein central, réaménagement et sécurisation des carrefours et intégration environnementale.

Le projet a été phasé en 2 tranches :

2,8 km (entre carrefour Malétra et carrefour du Gord à Rouen): réalisé entre 2004 et 2006,

3,75 km (entre carrefour du Gord et Boulevard des Docks à Petit-Couronne): Entreprise mi-2009, l'opération s'est achevée à la mi- 2011. Le financement a été principalement assuré par l'Etat au travers du plan de relance (4,5M€) et le GPMR(2,7M€). Le solde a été apporté par la Communauté d'agglomération et le Département (0,9M€ chacun).

Sources : GPM du Havre ; GPM de Rouen ; DREAL HN et BN

## **« DTA Estuaire Seine »**

**Dispositif de suivi – évaluation** - Actualisation 2011

DREAL Haute-Normandie



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

L'activité de pêche demeure plus importante en Basse-Normandie qu'en Haute-Normandie. Chacune des deux régions dispose maintenant d'un outil de recensement et de suivi de l'évolution des zones humides.

### Évolution des captures

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

Halles à marées	Espèces	2008	2009	2010	2011
<b>Dieppe</b>					
	Coquille saint-jacques	1 248	991	1 212	1 837
	Bar	25	59	72	74
	Sole	36	36	115	78
<b>Fécamp</b>					
	Coquille saint-jacques	738	436	62	434
	Bar	8	19	1	12
	Sole	227	220	41	178
<b>Grandcamp</b>					
	Coquille saint-jacques	952	862	1 083	972
	Bar	67	74	48	43
	Sole	51	33	42	28
<b>Port en Bessin</b>					
	Coquille saint-jacques	1 368	822	1 184	1 835
	Bar	204	174	112	113
	Sole	86	71	104	108

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

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

Régions	2008	2009	2010	2011
Haute-Normandie	3 756	3 698	3 172	5 570
Basse-Normandie	25 124	21 317	25 186	24 934

Malgré la forte progression (+ 75 %) des ventes globales de pêches fraîches haut-normandes, les quantités vendues demeurent inférieures à celles de Basse-Normandie.

La hausse des ventes de coquilles saint-jacques s'est poursuivie en 2011, sauf pour Grandcamp, avec des ventes de coquilles toujours plus élevées en Basse qu'en Haute-Normandie.

Les ventes les plus faibles, sur l'ensemble des halles à marée, concernent en 2011 : la sole (136 tonnes) pour la Basse-Normandie et le bar (86 tonnes) pour la Haute-Normandie.

### Directive cadre sur l'eau

#### État de la masse d'eau HT03 (Seine-1 2008–2010)

Le point « seine-1 », situé à l'aval de l'estuaire de la Seine, est suivi depuis 2008 et succède au point « carosse » qui n'était pas positionné dans la masse d'eau HT03. Les résultats acquis à « Seine-1 » permettent donc d'étudier l'évolution sur la période 2008–2010.

La masse d'eau HT03 représente la partie aval de l'estuaire de la Seine. Aussi les stocks hivernaux en nutriments sont importants (101  $\mu\text{M}^*$  DIN<sup>\*\*</sup> ; 1,8  $\mu\text{M}$  DIP<sup>\*\*</sup> ; 39  $\mu\text{M}$  Si<sup>\*\*</sup>), mais la biomasse phytoplanktonique reste modérée (moy. 4,7  $\mu\text{g}\cdot\text{L}^{-1}$ , max. 15,5  $\mu\text{g}\cdot\text{L}^{-1}$ ) et n'épuise pas ce stock de nutriments qui est régulièrement rechargé par les apports fluviaux que signalent les dessalures. La flore observée à ce point est caractéristique des eaux estuariennes, bien que peu de dinoflagellés y soient observés. La diatomée du genre Chaetoceros y reste prédominante en 2010, présentant 3 blooms supérieurs à 100 000 cellules par litre. Deux autres groupes d'espèces ont par ailleurs dépassé le seuil des 100 000 cellules par litre en mai.

A partir du rapport du Réseau Hydrologique Littoral Normand pour le suivi de l'année 2010 (dernières données disponibles)

\*  $\text{mmol}\cdot\text{L}^{-1}$

\*\* DIN (Dissolved Inorganic Nitrogen) représentant l'azote (N) ; DIP (Dissolved Inorganic Phosphorus) représentant le phosphore (P) ; Si : Silice

### Évolution des zones humides dans les espaces naturels majeurs

#### En Basse-Normandie

La DREAL de Basse-Normandie possède une cartographie régionale des territoires humides. Cette cartographie n'a pas de valeur réglementaire, il s'agit d'un outil de connaissance et d'alerte opérationnel pour la préservation des milieux et l'application de la police de l'eau. Elle est accessible sur le site internet de la DREAL Basse-Normandie :

(<http://carmen.application.developpement-durable.gouv.fr/8/zh.map>).

## En Haute-Normandie (état zéro)

La cartographie des zones humides sur l'ensemble du territoire de la région Haute-Normandie, a été réalisée selon les critères du code de l'environnement (botaniques et pédologiques).

Un espace est considéré comme zone humide au sens de l'article L 211-1 du code de l'environnement, dès qu'il présente au moins un des critères suivants, précisés par l'arrêté préfectoral du 1er octobre 2009 :

- Ses sols correspondent à un ou plusieurs types pédologiques parmi ceux mentionnés dans la liste figurant dans l'annexe 1 de l'arrêté préfectoral du 1er octobre 2009 ;
- Sa végétation, si elle existe, est caractérisée : soit par des espèces indicatrices de zones humides, identifiées selon la méthode et la liste d'espèces figurant à l'annexe 2.1 du même arrêté (nomenclature de la flore vasculaire de France) ; soit par des habitats (communautés végétales), caractéristiques des zones humides, identifiés selon la méthode et la liste correspondante figurant à l'annexe 2.2.

En l'absence de végétation hygrophile, la morphologie des sols suffit à définir une zone humide.

Certaines structures comme par exemple le SAGE du Cailly et le Grand port maritime du Havre ont effectué le recensement des zones humides sur leur territoire avec leurs fonds propres. L'inventaire a été réalisé à l'échelle de la Haute-Normandie à l'initiative de la DREAL. Pour ce faire, elle a fait appel à différentes compétences : le Conservatoire des sites naturels de Haute-Normandie, des bureaux d'études, le Conservatoire botanique national de Bailleul et le Parc naturel régional des Boucles de la Seine Normande. Il a été financé en partie par la DREAL HN et par l'Agence de l'eau Seine-Normandie. Il aura fallu 4 ans pour réaliser ce travail considérable.

L'objectif initial de cet inventaire est d'identifier les secteurs humides par rapport à ceux qui ne le sont pas. A ce stade l'aspect qualitatif n'est pas pris en compte. Il s'agit pour l'instant d'un outil d'aide à la décision pour les acteurs locaux et les services de police de l'eau des DDTM.

Il est prévu de réaliser un double suivi : un de vigilance, pour repérer les destructions, et une simple mise à jour tous les 10-15 ans, ce pas de temps tenant compte de la mémoire conservée par les sols.

Du recensement actuel découleront deux autres inventaires :

- tout d'abord celui des ZHIEP (zone humide d'intérêt environnementale particulier) qui doit être réalisé à l'initiative des territoires et validé par arrêté préfectoral. Il concerne les aspects faune, flore et aménité (paysage, chasse...) ;
- puis celui des ZHSGE (zones humides stratégiques pour la gestion de l'eau) qui jouent un rôle direct sur la réserve en eau. Une ZHSGE doit obligatoirement être décidée dans le cadre d'un SAGE.

On peut signaler également en terme de suivi :

- L'existence d'un observatoire des zones humides (DROZHERA) sur le territoire du Parc naturel régional des Boucles de la Seine Normande. Dans ce cadre, 11 transects ont été mis en place afin de réaliser un suivi qualitatif et quantitatif des groupements des prairies humides de la Vallée de la Seine. Deux suivis à 5 ans d'intervalle ont déjà été réalisés. L'évolution globale et par transect a été analysée entre les deux campagnes. Si les prairies se maintiennent face aux cultures, leur qualité a tendance à régresser par eutrophisation. Le Parc doit mettre en place bientôt de nouveaux indicateurs de suivi de la qualité des milieux naturels.
- Des indicateurs « oiseaux » sont en cours de définition avec l'Observatoire de l'avifaune sur le territoire de la Zone de Protection Spéciale (ZPS) de l'estuaire et des marais de la basse Seine. Jusqu'ici, il y avait eu un suivi large qui aboutit à une synthèse devant permettre de déterminer des indicateurs « oiseaux ». Ces indicateurs devraient être opérationnels à partir de 2013.

Sources : DREAL HN et BN ; FranceAgrimer ; Ifremer

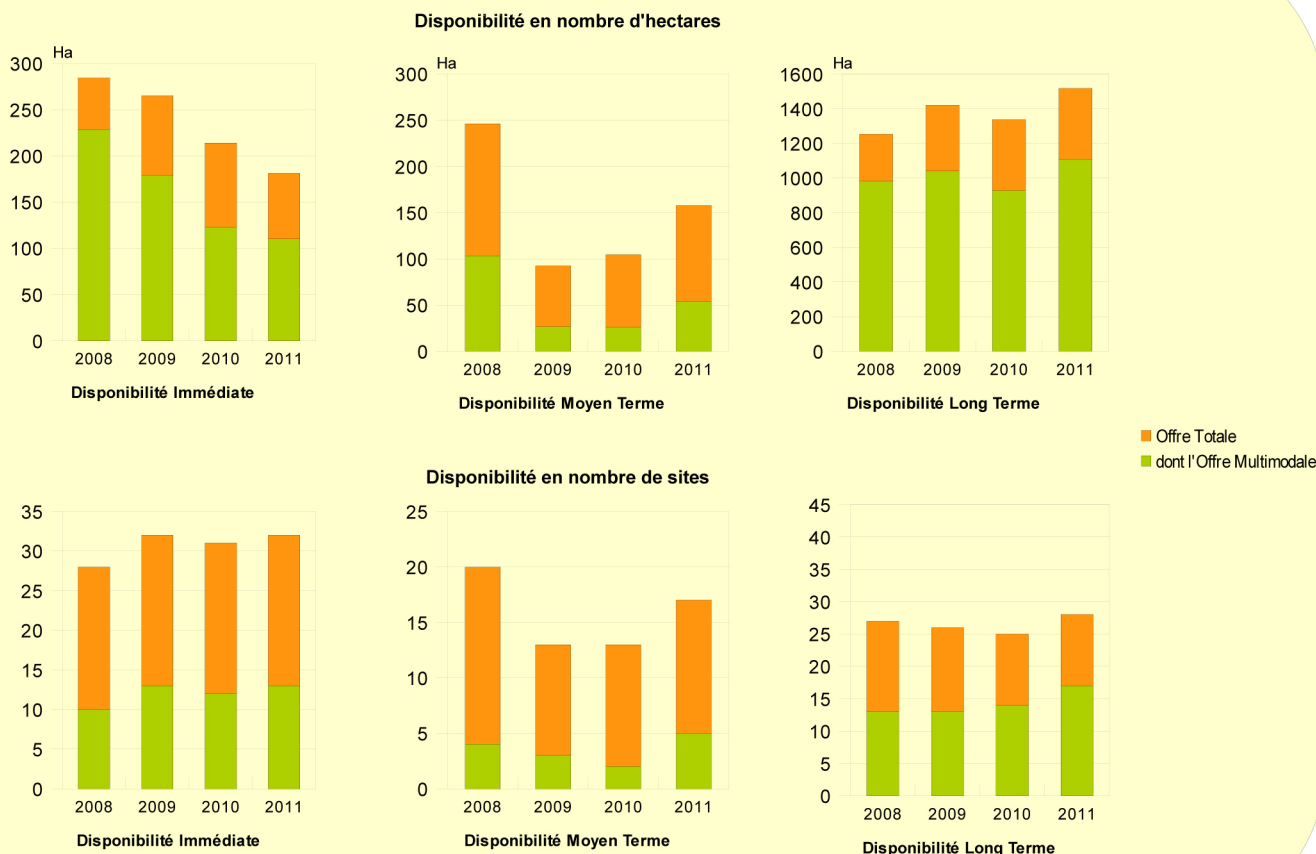


# Quels sont les impacts économiques, sociaux, environnementaux du développement des activités logistiques sur le territoire de la DTA ?

Si l'offre foncière immédiate à vocation logistique connaît une stagnation, voire une réduction en surface, la disponibilité à moyen et long terme est en augmentation. La majorité des sept sites à vocation logistique identifiés par la DTA a fait l'objet d'études mais aucun n'a encore été aménagé.

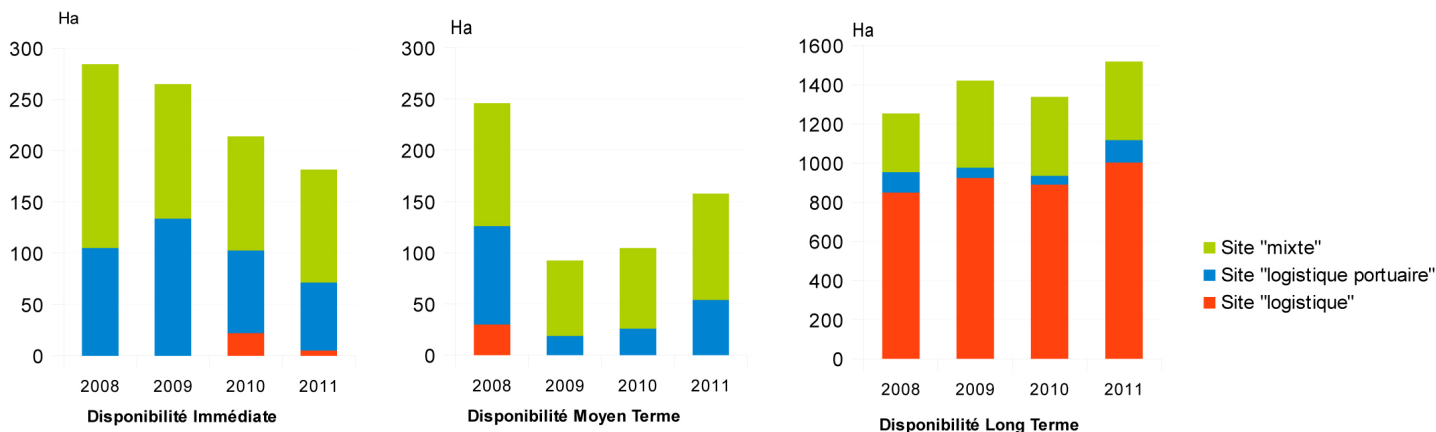
## L'offre foncière susceptible d'accueillir des activités logistiques en Haute-Normandie

Evolution de la disponibilité foncière en Haute-Normandie

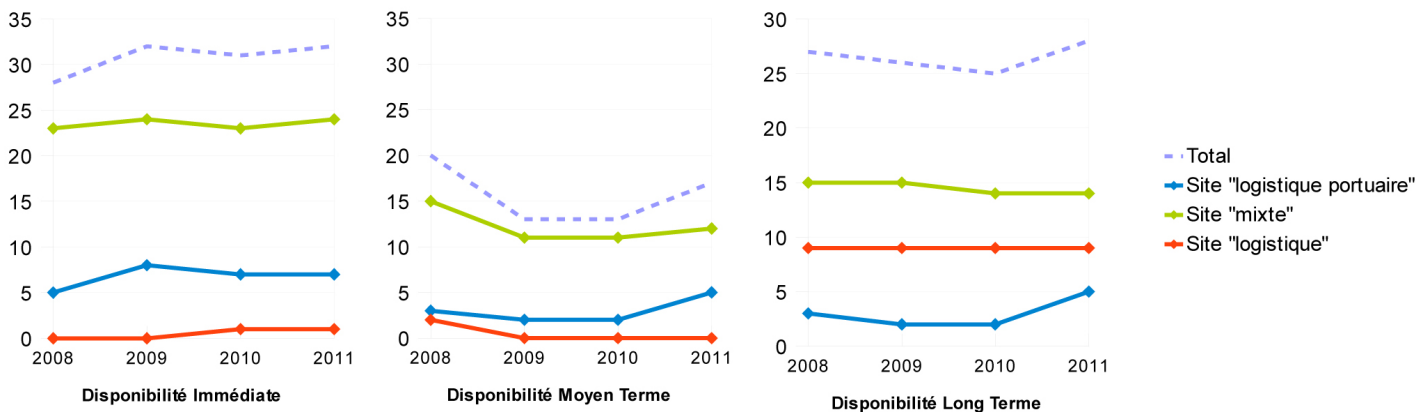


NB : Ces calculs ne prennent pas en compte les capacités de reconversion des zones d'activités ou industrielles.

Répartition de l'offre foncière en Haute-Normandie par vocation en nombre d'hectares



### Vocation des sites dédiés à la logistique en Haute-Normandie en nombre de sites



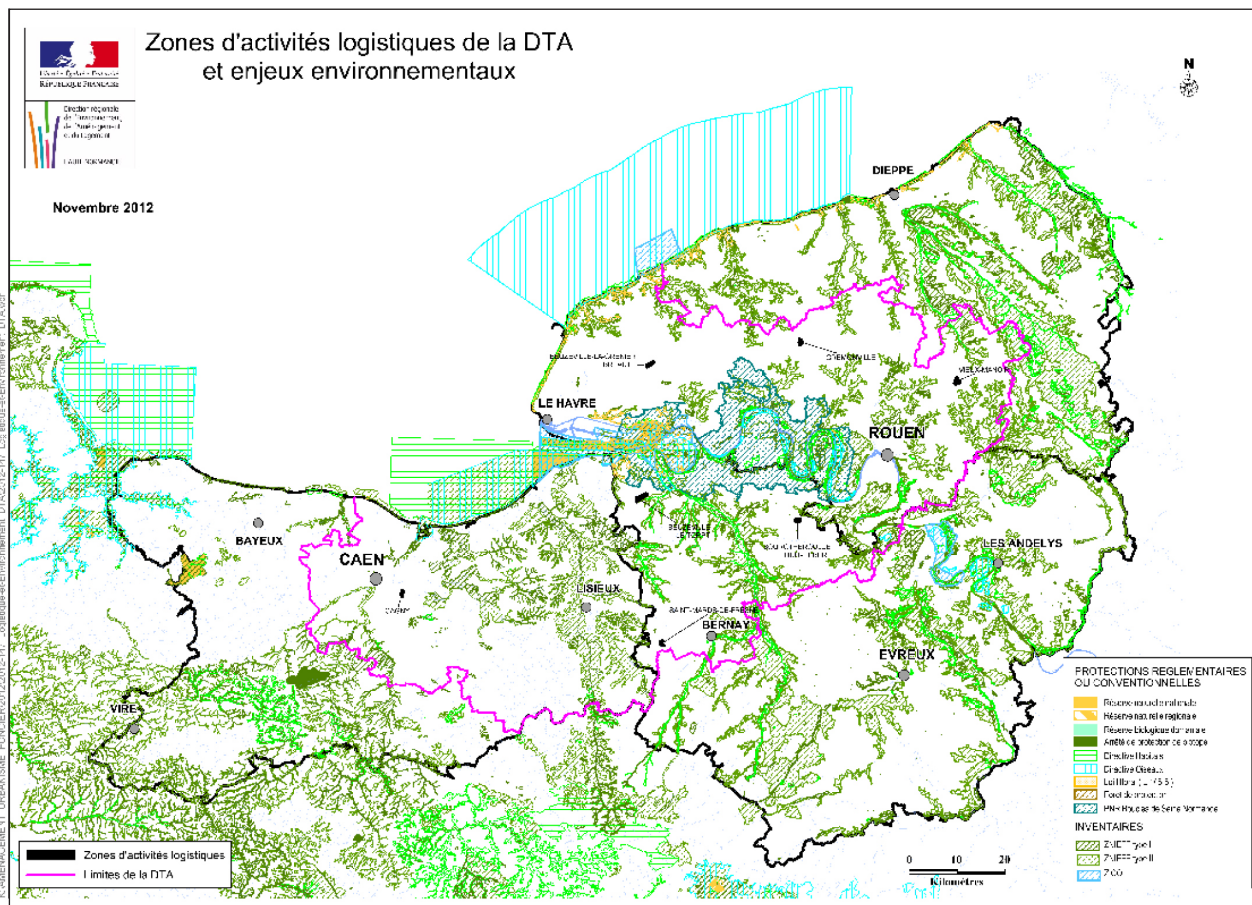
La capacité foncière disponible immédiatement en Haute-Normandie pour les sites dédiés à la logistique poursuit sa baisse (181,4 ha) en 2011. Toutefois, le nombre de sites demeure à peu près stable (32). La surface disponible moyenne est d'environ 5,7 ha. Au niveau de la qualification des sites, on comptabilise 7 zones « logistiques portuaires » (d'une capacité d'accueil de 66,3 ha), 1 zone « logistique » (de 5 ha) et 24 zones logistiques « mixtes » (de 110,1 ha). On note en 2011 une évolution dans la structure de l'offre avec l'émergence d'une offre plus spécialisée dans la logistique, même si l'offre mixte reste importante. 60,7 % de l'offre mobilisable est localisée sur des zones d'activités dites mixtes. Ils s'agit de parcs généralistes dédiés à l'accueil de différents types d'activités (logistiques, tertiaires, industrielles...). Cette offre répartie sur 24 sites est le témoin de l'essaimage de l'offre logistique sur de petites surfaces (la moyenne des terrains disponible est de 4,6 ha).

La capacité foncière disponible à moyen terme en Haute-Normandie continue de croître (157 ha) en 2011 ainsi que le nombre de sites (17). La surface disponible moyenne est d'environ 9 ha. 66 % de l'offre mobilisable se situe sur des zones d'activités dites mixtes (12 sites pour une capacité d'accueil de 103,6 ha) le reste concerne des zones « logistiques portuaires » (5 sites pour une capacité d'accueil de 54 ha).

La disponibilité foncière de long terme (1 517 ha) et le nombre de sites (28), en diminution depuis 2008, connaissent une légère progression en 2011. La surface disponible moyenne est d'environ 51,2 ha. Les offres dites « logistiques » (9 sites pour une capacité d'accueil de 1002 ha) et « mixte » (14 sites pour une capacité d'accueil de 400,6 ha) constituent l'essentiel de l'offre foncière de long terme avec respectivement 66 % et 26,4 %.

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

L'ensemble des sites stratégiques repérés et identifiés dans la DTA pour accueillir des activités logistiques se trouvent en dehors des périmètres de protections réglementaires ou conventionnelles.



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

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

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

### **- au sud-est de l'agglomération de Caen sur l'A13 ou sur le périphérique : site de Cagny (90 ha)**

Les élus Basse-Normandie, de Caen-Métropole et Sud Pays d'Auge sollicitaient une modification de la DTA pour que soit localisé à Mézidon-Canon le secteur identifié par la DTA à proximité du boulevard périphérique de Caen pour le développement de la logistique. Le SCoT de Caen-Métropole a finalement identifié ce secteur comme prévu par la DTA, sur les communes de Cormelles-le-Royal et Grentheville. Le SCoT Sud Pays d'Auge n'a pas maintenu son ambition de localiser ce secteur d'accueil logistique sur Mézidon. Les deux SCoT se sont ainsi mis en compatibilité avec la DTA.

Pour le SCOT de Caen-Métropole la réalisation de l'A88 et du contournement autoroutier Sud de Caen prévus par la DTA (p84-85) participeront à la mise en œuvre de ce site logistique.

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

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

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

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

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

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

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

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

Cette étude est composée de 2 phases :

- Dans la première phase de l'étude, le cabinet Samarcande doit déterminer l'opportunité de réaliser une Zone d'Activités bimodale en s'appuyant sur la connaissance locale et globale du marché des activités visées. Cette phase bénéficie d'importantes synergies avec l'étude sur Port-Jérôme,
- Dans la deuxième phase c'est le cabinet Arcadis qui doit évaluer la faisabilité technique et environnementale d'une zone d'activités multimodale à forte vocation logistique.

Le 3<sup>ème</sup> COPIL en date du 13 février 2012 a permis de valider les opportunités et faisabilités techniques. Une approche par phase, partagée entre développement économique et logistique, est préconisée en parallèle à la reconnaissance de ce site dans un projet de territoire plus vaste.

Cette étude est financée pour 30% par la région, 50% par le FNADT et le solde par Caux Vallée de Seine (montant estimé ~ 200 k€).

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

Aucune étude n'a été réalisée par manque de moyens de la Communauté de Communes. Par ailleurs, la SAPN propriétaire d'une grande partie des terrains devra être consultée pour l'éventuelle création d'une zone logistique.

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

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

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

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

Aucune étude de faisabilité n'a été faite car il existe déjà une activité logistique. En effet, la société THT logistique exploite un entrepôt de 30 000 m<sup>2</sup> et n'utilise que la route pour son activité dédiée à la grande distribution alimentaire (Carrefour).

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

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

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

Il semble peu probable de développer une zone logistique multimodale à Saint Mards de Fresne.

Sources : DDTM 14 ; OCA ; DREAL HN et BN

## « DTA Estuaire Seine »

**Dispositif de suivi - évaluation** - Actualisation 2011

DREAL Haute-Normandie



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

**Q5**

Le travail de protection et de mise en valeur du paysage se poursuit dans les deux régions.  
L'installation d'éolienne connaît une évolution maîtrisée en Haute-Normandie.  
L'attractivité des paysages normands est confirmée par l'évolution positive du tourisme rural, tout particulièrement en Haute-Normandie

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

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

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

En Haute-Normandie, l'atlas des paysages a été publié en septembre 2011. Un site internet a été mis en place fin décembre 2011 (<http://www.atlaspaysages.hautenormandie.fr/>).

Concernant la procédure de classement de la Boucle de Roumare, le dossier devrait être transmis par le MEDDE au Conseil d'État au cours du 2ème semestre 2012 pour un classement en 2013.

La Boucle du Marais Vernier fait l'objet d'un travail technique (cf. étude du CETE sur la Boucle du Marais Vernier) mais la concertation ne sera engagée qu'une fois la boucle de Roumare classée.

### Les installations d'éoliennes

#### Installation d'éoliennes

	Haute-Normandie							Basse-Normandie						
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Cumul en 2011	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Cumul en 2011
Nombre de ZDE accordées	0	2	1	2	1	3	9	0	0	1	0	0	0	1
Nombre d'éoliennes installées	15	18	22	12	5	5	77	8*	0	8	20	5	0	41
Estimation de l'énergie minimale produite (MWh/an)	60 000	107 250	133 500	73 000	30 000	50 550	454 300	29 400	0	9 800	49 000	86 800	0	175 000

\* Chicheboville / Conteville

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

En Haute Normandie, en 2011, le nombre total de ZDE accordées s'élève à 9 dont 3 situées dans le périmètre de la DTA. Le nombre d'éoliennes installées est de 77 et l'énergie produite par ces éoliennes est estimée à 454 300 Mwh/an.

Depuis 2006, le nombre d'éoliennes installées a rapidement progressé sur le territoire bas-normand (41 au total), mais stagne depuis 2010. Fin 2011, l'ensemble de la Basse-Normandie comportait 10 ZDE autorisées (dont 1 seule située sur le territoire de la DTA : Communauté de Communes d'Evrecy-Orne-Odon). Aucun nouveau dossier de ZDE ou de PC n'a été déposé en 2011 et les projets en instruction ont été refusés (Cf. Communauté de Communes des 3 Rivières, commune d'Ouilly-le-Tesson et commune de Saint-Germain-le-Vasson).

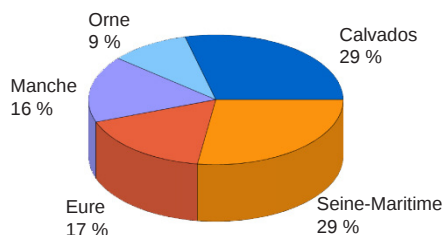
Les contraintes créées par la présence du radar météorologique de Falaise, et le nombre important d'éoliennes déjà présentes dans la plaine de Caen expliquent cet état de fait. L'énergie produite estimée en 2011 est de 175 000 Mwh/an.

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

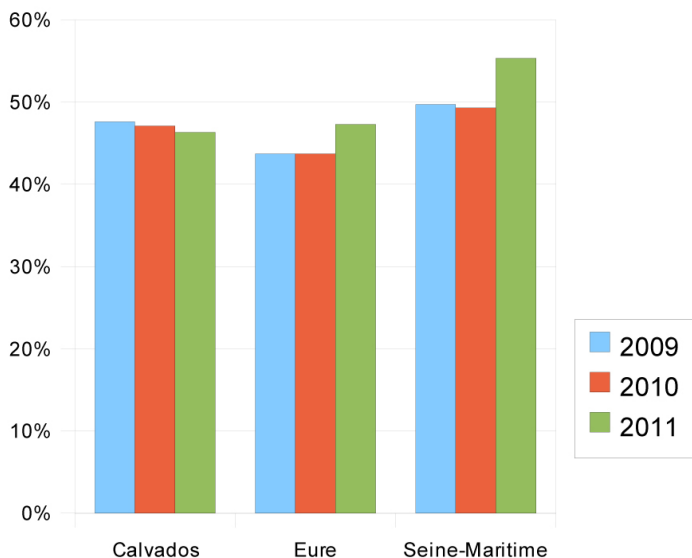
Nombre de nuitées en gîte rural par département et évolution 2009-2011

	2009	2010	2011	Évolution 2010-2011
Calvados	278 461	286 442	295 603	+ 3,2 %
Eure	164 243	168 937	176 210	+ 4,2 %
Seine-Maritime	254 696	270 409	299 482	+ 10,8 %

Répartition des nuitées en gîte rural par département



Evolution du taux d'occupation annuel par département entre 2009 et 2011



En 2011, les gîtes de Haute-Normandie enregistrent une hausse sensible de leur nombre de nuitées (+ 4,2% pour l'Eure et + 10,8% pour la Seine-Maritime) et de leur taux d'occupation (+ 3,6 points pour l'Eure et + 6,1 pour la Seine-Maritime), en grande partie expliquée par la présence d'une nouvelle clientèle professionnelle. A l'inverse, le taux d'occupation connaît un léger repli en Basse-Normandie, avec notamment - 0,7 points pour le Calvados.

Contrairement à la tendance des années précédentes, les ventes de contrats pour des courts séjours (- de 5 jours) reculent en 2011. Les très longs séjours restent rares mais se développent sous l'influence de la clientèle professionnelle.

Les gîtes ruraux accueillent toujours majoritairement des touristes français (81% contre 19% d'étrangers). Cependant la clientèle professionnelle venant de l'étranger apparaît comme le segment le plus dynamique.

Face à la poussée des clientèles est-européennes en séjour dans la région pour des raisons professionnelles, la part des quatre premiers marchés étrangers (Pays-Bas représentant 24% des nuitées étrangères, Belgique : 21%, Allemagne et Royaume-Uni au coude à coude avec 16%) recule de 6 points à 76%.

Sources : DREAL HN et BN ; Centrales de réservation départementales Gîtes de France

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

Q6

L'approbation des premiers PPRT à permis de mettre en place des mesures concrètes de protection des personnes.  
Les communes de l'Eure concernées par la DTA ont presque toutes rempli leurs obligations en matière de DICRIM.

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

Fin 2011 on dénombre au total 18 PPRT pour les trois départements de la Seine-Maritime, de l'Eure et du Calvados, dont 14 situés dans le périmètre de la DTA, qui concernent 47 établissements, dont 43 en zone DTA. Il est à noter que le PPRT de Ouistreham n'est plus comptabilisé puisque son élaboration a été stoppée par arrêté préfectoral du 19 juillet 2011, l'établissement n'étant plus classé seveso « seuil haut » du fait d'une modification des produits stockés.

Actuellement tous les PPRT sont prescrits. En Basse-Normandie, trois nouveaux PPRT ont été prescrits en 2011 :

- Dépôts de Pétrole Côtiers (DPC) de Mondeville, le 21 janvier ;
- EPC-France à Boulon, le 1er février 2011 ;
- Nitro-Bickford à Boulon, le 1er février 2011.

En Basse-Normandie, le PPRT de la société Bianco Tardy Tramier (Honfleur) a été approuvé par arrêté du 5 septembre 2011. En Haute-Normandie, le PPRT de Caudebec-en-Caux a été approuvé par arrêté du 4 juillet 2011. Fin 2011, le nombre de PPRT approuvés s'élève à trois (PPRT de Brionne approuvé en 2010), tous situés sur le territoire de la DTA.

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

Évolution annuelle des surfaces incluses dans les périmètres des PPRT

	2010		2011	
	Total 3 Dpts	Zone DTA	Total 3 Dpts	Zone DTA
Surface approximative concernée par un PPRT approuvé (en Ha)	11	11	91,3	91,3

Estimation au 31/12/2011

Les surfaces estimées en « maîtrise d'urbanisation » pour les PPRT approuvés sont les suivantes :

- Brionne : 11 Ha
- Caudebec en Caux : 5,3 Ha
- Honfleur : 75 Ha

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

Évolution annuelle du nombre de DICRIM par département

Départements	2005			2006			2007			2008			2009			2010			2011		
	14	76	27	14	76	27	14	76	27	14	76	27	14	76	27	14	76	27	14	76	27
Nombre de DICRIM	14	92	86	nd	95	86	27	106	141	58	115	141	79	133	175	nd	138	190	98	148	191
% de DICRIM/au nombre total de communes étant soumises à cette obligation	4,49	24,4	42,8	nd	25,1	42,8	8,6	28,1	70,1	18,6	30,5	70,1	25,3	35,2	87,1	nd	36,6	94,5	13,9	39,4	95

Données cumulées

En Basse-Normandie, la baisse du taux de réalisation des DICRIM s'explique par la prise en compte du risque sismique et un nombre de communes impactées par le risque mouvement de terrain plus important.

En Seine-Maritime, 36 mises à jour de DICRIM ont été réalisées jusqu'en 2011 sur le territoire de la DTA (hors actualisations multiples).

Dans l'Eure, 95 mises à jour ont été réalisées jusqu'en 2011. La commune de La Chapelle Hareng a réalisé un DICRIM en janvier 2010 bien quelle ne soit pas soumise à cette obligation.

Sources : DDTM 14 ; DREAL HN ; Préfecture 14, 76 et 27

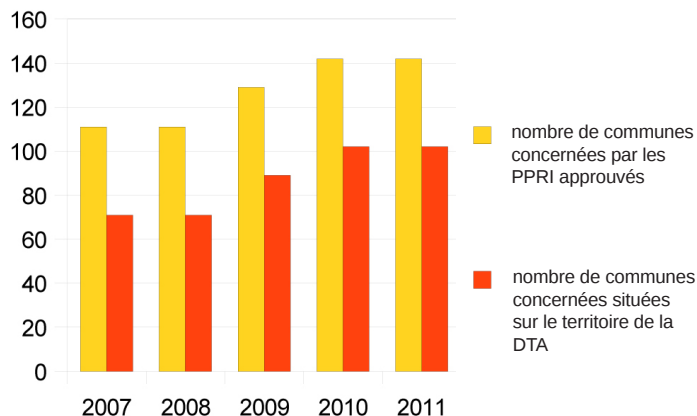
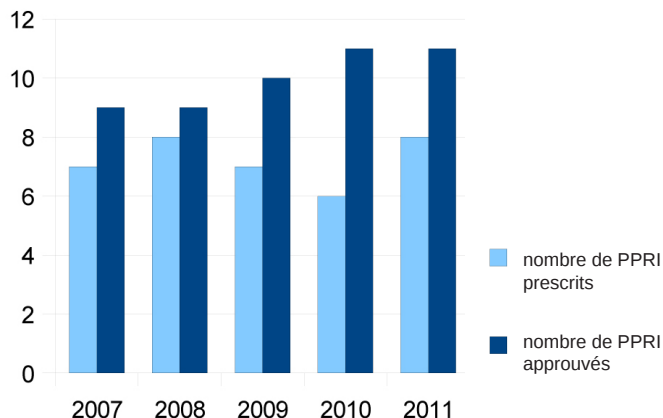
# Comment évolue la prévention des risques naturels ?

Les risques naturels sont particulièrement présents sur le territoire de la DTA et sont pris en compte par les collectivités.

La tempête Xynthia a donné lieu à une prise de conscience des risques particuliers liés au littoral.

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

Evolution du nombre de PPRI sur le territoire de la DTA



	2008	2009	2010	2011
PPRI approuvés	<b>Calvados :</b> Basse Vallée de l'Orne (20 communes)	<b>Seine-Maritime :</b> Vallée de la Seine, Boucle de Rouen (18 communes)	<b>Calvados :</b> Vallée de la Touques Moyenne et de l'Orbiquet (13 communes)	
PPRI prescrits	<b>Seine-Maritime :</b> Cailly / Aubette-Robec (68 communes)			<b>Calvados (PPRI littoraux) :</b> Dives - Orne (8 communes) Bessin (9 communes)

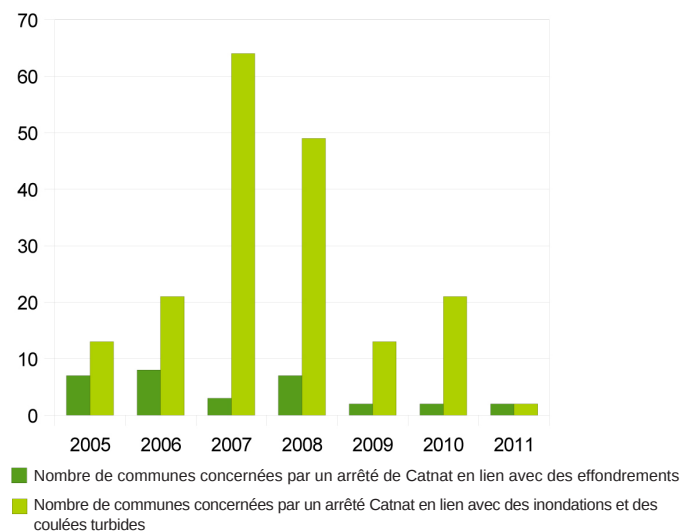
En Haute-Normandie, le PPRI de la Valmont-Ganzeville (13 communes), prescrit le 22 février 2002, a été approuvé le 9 mars 2012. Pour le PPRI de la Lézarde (34 communes), prescrit le 20 décembre 2007, l'enquête publique a eu lieu en fin d'année 2011. Son approbation est attendue pour le second semestre 2012. L'arrêté de prescription relatif au PPRI Saône-Vienne (61 communes), en date du 23 mai 2001, a été complété le 23 septembre 2011 pour y intégrer l'aléa de submersion marine.

En Basse-Normandie, deux PPR Littoraux ont été prescrits le 8 décembre 2011.

En 2011, aucun PPRI n'a été approuvé sur l'ensemble des trois départements.

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

Nombre de communes concernées par un arrêtés de catastrophes naturelles sur le territoire de la DTA (en lien avec des inondations, des effondrements, des coulées turbides)



### Sur le territoire de la DTA, en 2011 :

Deux communes (1 en Seine-Maritime et 1 dans l'Eure) ont été concernées par des arrêtés reconnaissant l'état de catastrophe naturelle en lien avec des inondations et coulées de boue s'étant produites respectivement à Harfleur le 8 septembre 2010 et à Trouville-la-Haule le 18 août 2011.

Une autre commune de Seine-Maritime (La Cerlangue) a également été concernée par un arrêté reconnaissant l'état de catastrophe naturelle pour inondation et coulée de boue du 18 septembre 2011. L'arrêté a été pris le 30 janvier 2012.

Une commune de Seine-Maritime (Les Loges) a été concernée par deux arrêtés de catastrophe naturelle suite à des mouvements de terrain constatés en 2010.

Quatre autres communes (1 dans l'Eure : Fouqueville et 3 dans le Calvados : Marolles, Saint-Martin-du-Mesnil-Oury et Heuland) ont été concernées par un arrêté reconnaissant l'état de catastrophe naturelle suite à des mouvements de terrain différentiels constatés en 2011 consécutifs à la sécheresse. L'arrêté a été pris le 11 juillet 2012



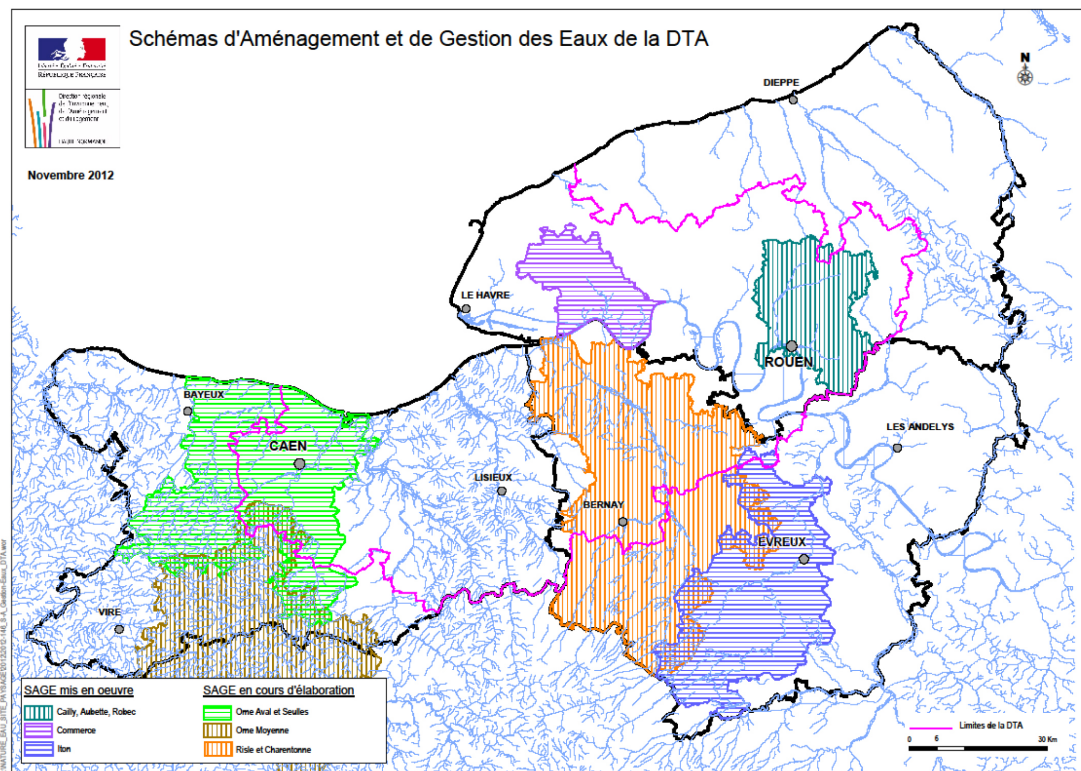
## Prise en compte du risque inondation par les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE)

SAGE engagés dans le périmètre de la DTA	
<b>HAUTE-NORMANDIE</b> <b>SAGE Commerce</b> (35 communes)	Première révision en cours Arrêté d'approbation du 19 février 2004 Décision de mise en révision le 7 mai 2009
<b>SAGE Cailly, Aubette, Robec</b> (49 communes)	Première révision en cours Arrêté d'approbation du 23 décembre 2005 Décision de mise en révision en 2011
<b>SAGE Risle et Charentonne</b> (248 communes)	En cours d'élaboration Validation de l'état des lieux le 08 mars 2006 Validation des tendances et des scénarios le 30 novembre 2007 Validation du choix de la stratégie le 6 avril 2009
<b>SAGE Iton</b> (117 communes)	Mise en œuvre Validation de l'état des lieux le 27 octobre 2005 Validation des tendances et des scénarios le 11 juillet 2007 Validation du choix de la stratégie le 11 décembre 2007 Projet validé par la CLE 12 juillet 2010 L'enquête publique s'est déroulée du 30 mai au 1er juillet 2011 Arrêté d'approbation du 12 mars 2012
<b>BASSE-NORMANDIE (Calvados)</b> <b>SAGE Orne moyenne</b> (135 communes)	En cours d'élaboration Validation de l'état des lieux le 25 mars 2005 Validation des scénarios contrastés et de la stratégie le 9 mars 2010 La rédaction du SAGE a été finalisée en 2010. Le projet de SAGE a été validé par la CLE le 17 février 2011 La consultation des collectivités a débuté le 1er avril 2011 L'enquête publique s'est déroulée du 20 février au 21 mars 2012
<b>SAGE Orne aval et Seulles</b> (191 communes)	En cours d'élaboration Validation de l'état des lieux le 24 mars 2005 Validation des scénarios contrastés et de la stratégie le 11 mars 2010 La rédaction du SAGE a été finalisée en 2010. Le projet de SAGE a été validé par la CLE le 25 février 2011 La consultation des collectivités a débuté le 1er avril 2011 L'enquête publique s'est déroulée du 2 janvier au 15 février 2012

En Haute-Normandie, l'actualisation de l'état des lieux et du diagnostic du Sage du Cailly est en cours de finalisation. La rédaction des tendances et scénarii ainsi que l'évaluation environnementale ont débuté.

En ce qui concerne le SAGE de l'Iton l'enquête publique s'est déroulée du 30 mai au 1er juillet 2011. La délibération finale de la CLE a eu lieu le 5 décembre 2011 et le projet de SAGE a été approuvé le 12 mars 2012.

En Basse-Normandie, les projets de SAGE Orne moyenne et Orne aval-Seulles ont été validés par leur CLE respectivement les 17 et 25 février 2011. Les enquêtes publiques se sont déroulées au premier trimestre 2012.



Sources : DDTM 14 ; DREAL HN et BN ; Gest'eau

### « DTA Estuaire Seine »

Dispositif de suivi - évaluation - Actualisation 2011

DREAL Haute-Normandie



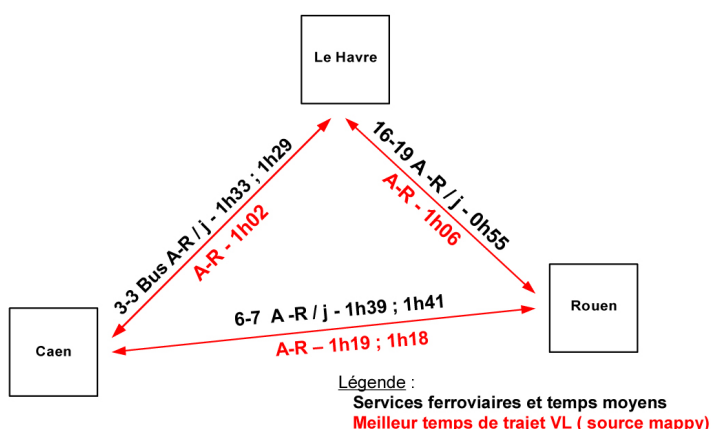
# Comment les trois agglomérations de Caen, Rouen et Le Havre s'inscrivent-elles dans une logique coordonnée de développement de la métropole normande ?

Q8

Les conditions de liaisons par les transports en commun entre les trois grandes agglomérations normandes ou entre ces agglomérations et la capitale évoluent peu. Lorsque les évolutions existent, elles tendent à une légère dégradation du temps de trajet ou sur la fréquence.

## Évolution de l'accessibilité des trois grandes agglomérations normandes

Fréquence en nombre de trains (ou de bus s'il n'y a pas de trains) par jour et temps d'accès moyen entre Le Havre, Caen et Rouen, en 2012 (jour de référence : mardi 11 septembre 2012)



Fréquence en nombre de trains par jour et temps d'accès moyen entre d'autres agglomérations françaises

Liaisons	Distances	2012	
		Nombre de trains	Temps moyen des trajets
Nancy – Metz	55 km	47	0h43
Metz – Nancy	55 km	40	0h41
Strasbourg – Mulhouse	116 km	37	0h52
Mulhouse – Strasbourg	116 km	39	0h55
Orléans – Tours	116 km	24	1h21
Tours – Orléans	116 km	22	1h19
Le Mans – Nantes	186 km	22	1h22
Nantes – Le Mans	186 km	21	1h25

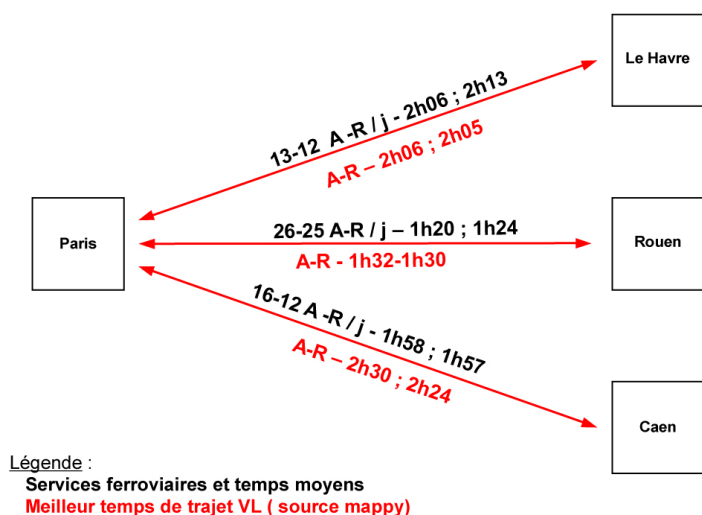
Au niveau des temps de trajets, l'offre entre les agglomérations normandes est sensiblement identique depuis 2011 (une liaison en moins entre Le Havre et Rouen). Les temps de parcours en train se sont allongés de 1 à 2 minutes et ceux en bus ont diminué de 4 minutes du Havre vers Caen et augmenté de 2 minutes dans l'autre sens.

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

La comparaison avec les binômes de villes françaises considérés montre que ces fréquences pourraient être augmentées si les flux tous modes s'avéraient suffisants. L'évolution pour ces villes est différenciée avec de légères hausses et baisses de fréquence et de temps de parcours.

Pour hisser une ligne au niveau européen, dans le cadre duquel un réseau de villes peut bénéficier d'une desserte cadencée, il est communément admis qu'il faut atteindre 1 train à l'heure.

Fréquence en nombre de trains par jour et temps d'accès moyen entre Paris et les trois villes, en 2012 (jour de référence : mardi 11 septembre 2012)



Fréquence en nombre de trains par jour et temps d'accès moyen entre d'autres agglomérations françaises

Liaisons	Distances	2012	
		Nombre de trains	Temps moyen des trajets
Orléans – Paris	131 km	28	0h43
Paris – Orléans	131 km	19	0h41
Amiens – Paris	135 km	23	0h52
Paris – Amiens	135 km	24	0h55
Reims – Paris	152 km	17	1h21
Paris – Reims	152 km	15	1h19
Le Mans – Paris	208 km	22	1h22
Paris – Le Mans	208 km	21	1h25
Tours – Paris	238 km	21	1h21
Paris – Tours	238 km	22	1h19
Dijon – Paris	313 km	13	1h22
Paris – Dijon	313 km	14	1h25

**Pour ce qui est des liaisons avec Paris**, le nombre de trains reste sensiblement identique à 2011 entre les trois villes normandes et Paris. Toutefois, on note une nouvelle petite baisse du nombre de liaisons Caen-Paris dans le sens Province-Paris.

Le temps de parcours entre Caen et Paris a également diminué car les trains supprimés sont sans doute des trains dits « omnibus » c'est à dire s'arrêtant dans beaucoup de gares.

Les trains les plus rapides vers la Seine-Maritime ont vu leurs temps allongés de 1 ou 2 minutes du fait des travaux qui subsistent dans les tunnels aux abords de la gare de Rouen.

Pour les autres villes, les temps ont eu tendance à légèrement augmenter et les fréquences légèrement diminuer.

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

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

## « DTA Estuaire Seine »

**Dispositif de suivi - évaluation** - Actualisation 2011

DREAL Haute-Normandie



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

Le nombre de logements neufs construits dans les zones urbaines est à la hausse, tandis que le nombre de transactions sur les terrains à bâtir est à la baisse, ce qui peut dénoter un report des demandes des zones rurales vers les zones urbaines porté notamment par les évolutions des prix.

La construction de locaux d'activité chute. Rouen est, dans ce domaine, le pôle le plus attractif.

En matière de transports en commun, les trois agglomérations normandes restent en deçà de l'offre d'autres agglomérations françaises de taille comparable.

### Aire urbaine (selon l'INSEE) :

Une aire urbaine ou « grande aire urbaine » est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, 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 ou dans des communes attirées par celui-ci.

### Le zonage en aires urbaines 2010 distingue également :

- les « moyennes aires », ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle (unité urbaine) de 5 000 à 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.
- les « petites aires », ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle (unité urbaine) de 1 500 à 5 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

Les évolutions du classement donnent lieu à des changements d'un bilan à l'autre notamment au niveau des villes moyennes retenues.

### La construction de nouveaux logements en pôle urbain

Évolution du nombre de logements construits pour 1 000 habitants entre 2003 et 2011

	Nombre moyen annuel de logements commencés 2003-2007	Nombre moyen annuel de logements commencés 2004-2008	Nombre moyen annuel de logements commencés 2005-2009	Nombre moyen annuel de logements commencés 2006-2010	Nombre moyen annuel de logements commencés 2007-2011
Aire urbaine de Caen	2 425	2 577	2 600	2 512	2 635
Aire urbaine du Havre	1 289	1 237	1 246	1 145	1 197
Aire urbaine de Rouen	3 160	3 206	3 232	3 262	3 268

Nota bene : les aires urbaines ont été mises à jour en 2010.

Les tendances lourdes de la construction neuve évoluent peu en années glissantes sur 5 ans. La mise à jour des aires urbaines en 2010 explique la forte hausse pour l'aire urbaine de Caen. De façon générale, la tendance est à la hausse.

### Évolution des coûts du foncier et de l'immobilier

Évolution du prix du terrain à bâtir et nombre de transactions entre 2000 et 2010

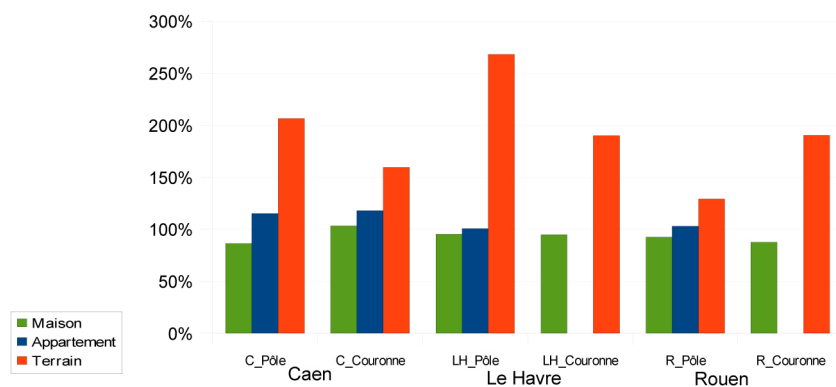
Agglomérations	2000				2010				Évolution 2000-2010			
	Nombre d'actes	Prix* médian (en euro)	Surface médiane (en m <sup>2</sup> )	Prix* médian au m <sup>2</sup> (en euro)	Nombre d'actes	Prix* médian (en euro)	Surface médiane (en m <sup>2</sup> )	Prix* médian au m <sup>2</sup> (en euro)	Nombre d'actes	Prix* médian (en euro)	Surface médiane (en m <sup>2</sup> )	Prix* médian au m <sup>2</sup> (en euro)
Caen – Pôle	55	26 008	729	36	31	85 000	802	112	-44 %	227 %	10 %	214 %
Caen – Couronne	369	26 221	840	36	350	68 488	801	92	-5 %	161 %	-5 %	154 %
Le Havre – Pôle	84	32 014	798	44	24	112	1 262	93	-71 %	250 %	58 %	111 %
Le Havre – Couronne	159	25 916	1 006	25	69	70 000	1 015	65	-57 %	170 %	1 %	165 %
Rouen – Pôle	252	29 728	759	43	119	75 000	834	90	-53 %	152 %	10 %	111 %
Rouen – Couronne	492	20 139	1 136	17	351	58 000	1 183	46	-29 %	188 %	4 %	175 %

\* Prix indiqués TTC

On note une baisse générale de l'activité foncière (nombre d'actes) sur l'ensemble de la période concernée.

En dix ans le Prix des terrains à bâtir a doublé, voir même triplé, et la surface a quant à elle légèrement progressé. L'évolution de la surface médiane de l'agglomération du Havre semble surestimée, le peu d'actes (24) peut expliquer ce phénomène.

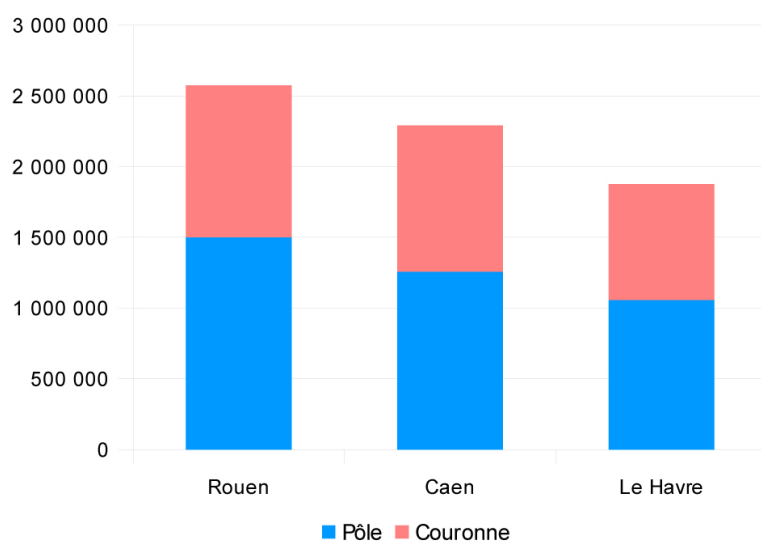
## Évolution du prix moyen entre 2000 et 2010 dans les 3 grandes agglomérations normandes



Le foncier étant la ressource rare dans la chaîne de production du logement, il subit le plus la pression de la demande. Les hausses de prix du foncier sont donc largement supérieures à celle de l'immobilier ancien. Contrairement à Caen ou Le Havre, c'est en couronne que la hausse a été la plus forte pour l'aire urbaine de Rouen. Cela dit, le marché du foncier dans les pôles urbain de Caen et du Havre présente des volumes très faibles.

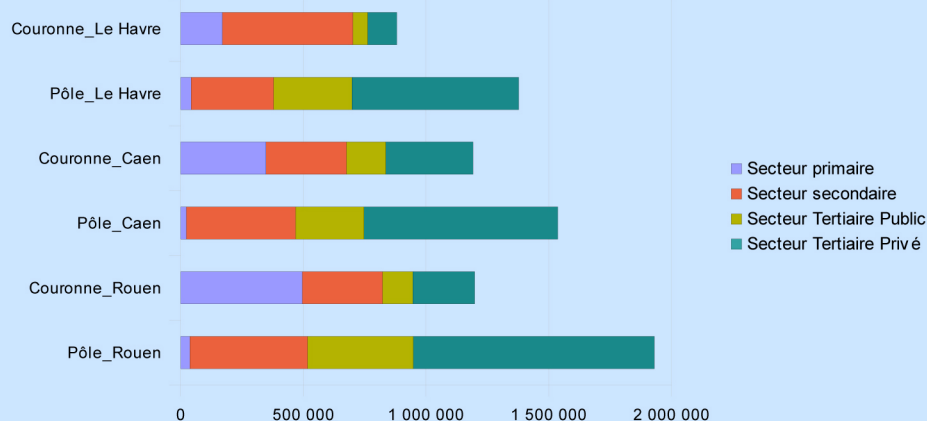
## La construction de bâtiments d'activités par aires urbaines et par secteurs

Surface Hors Oeuvre Nette cumulée 2001-2010 par aires urbaines (en m<sup>2</sup>)

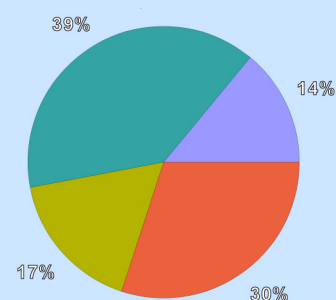


La construction de locaux d'activité présente des volumes en relation avec la taille en population des 3 grandes aires urbaines, la construction se faisant en majorité au sein des pôles. Ce cumul sur 10 ans masque cependant la forte chute des constructions de locaux observés par ailleurs.

Surface Hors Oeuvre Nette cumulée 2001-2010 par aires urbaines ventilée par secteur (en m<sup>2</sup>)



SHON cumulée 2001-2010 avec ventilation par secteur (en m<sup>2</sup>)



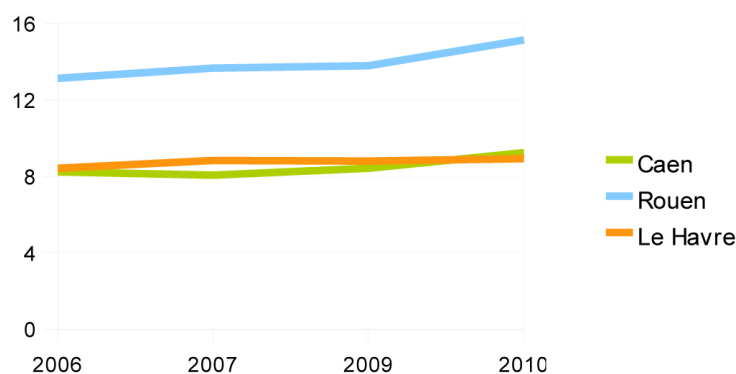
Avec 56% de construction dans le secteur tertiaire (dont 80% localisés au sein des pôles), on retrouve les fonctions métropolitaines des 3 agglomérations, espaces de décision.

Le secteur secondaire est porté par l'industrie sur les agglomérations de Rouen et Caen tandis que Le Havre concentre 55% des constructions d'entrepôts.

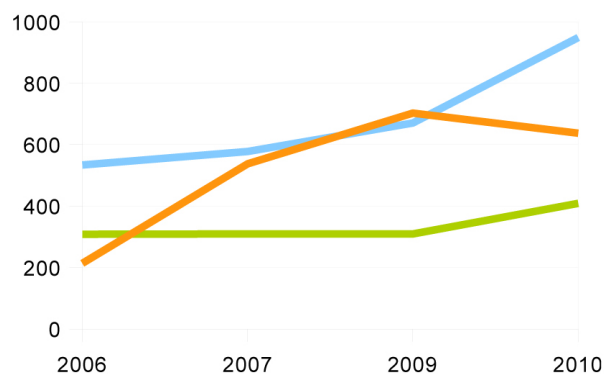
Le secteur primaire est au ¼ le fait des couronnes de Rouen et Caen.

## La couverture en transports en commun (TC) au sein des trois agglomérations

Km parcourus en transports en commun entre 2006 et 2010  
(en millions de kilomètres)



Longueur de lignes de transports en commun entre 2006 et 2010  
(en kilomètres)



Caen a refondu son réseau en 2010 ce qui explique la forte progression des kilomètres de lignes et celle des véhicules-kilomètres.

Rouen a également progressé du fait de l'absorption du réseau d'Elbeuf.

Le Havre a diminué son kilométrage de ligne mais augmenté, légèrement, ses rotations.

Km parcourus en transports en commun entre 2006 et 2010  
(en millions de kilomètres)

Agglomérations	2006	2007	2009	2010
Nantes	22,38	23,35	23,72	23,44
Tours	8,48	8,57	9,23	9,66 <sup>(1)</sup>
Rennes	17,38	17,88	18,13	18,68
Le Havre	8,41	8,82	8,79	8,91
Caen	8,22	8,05	8,42	9,23 <sup>(2)</sup>
Rouen	13,13	13,66	13,78	15,14 <sup>(3)</sup>

(1) hors données du second exploitant

(2) prise en compte des données du second exploitant

(3) prise en compte des données du réseau d'Elbeuf suite à la création de la CREA

Rennes et Nantes ont augmenté leur offre physique mais sans nécessairement augmenter dans les mêmes proportions les fréquences.

Nantes ayant même vu ses kilomètres parcourus diminuer.

Tours a baissé son offre mais augmenté légèrement ses rotations.

Sources : SITADEL ; DREAL HN ; PERVAL ; CERTU

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



L'évolution de la population dans les agglomérations moyennes est essentiellement portée par le solde naturel, à l'exception de Pont-Audemer qui bénéficie d'un solde migratoire très positif.

En matière d'emploi, l'attractivité des pôles urbains est nettement supérieur à celle des couronnes.

La desserte par les transports en commun des agglomérations moyennes depuis les grandes agglomérations est orientée à la baisse.

## Aire urbaine (selon l'INSEE) :

Une aire urbaine ou « grande aire urbaine » est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, 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 ou dans des communes attirées par celui-ci.

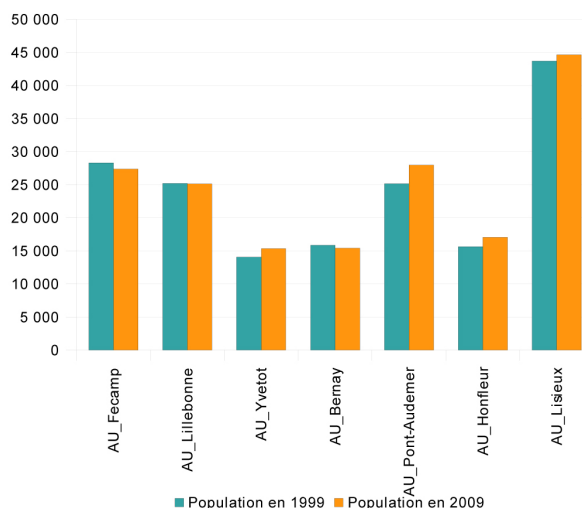
## Le zonage en aires urbaines 2010 distingue également :

- les « moyennes aires », ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle (unité urbaine) de 5 000 à 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.
- les « petites aires », ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle (unité urbaine) de 1 500 à 5 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

Les évolutions du classement donnent lieu à des changements d'un bilan à l'autre notamment au niveau des villes moyennes retenues.

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

Population dans les agglomérations moyennes entre 1999 et 2009



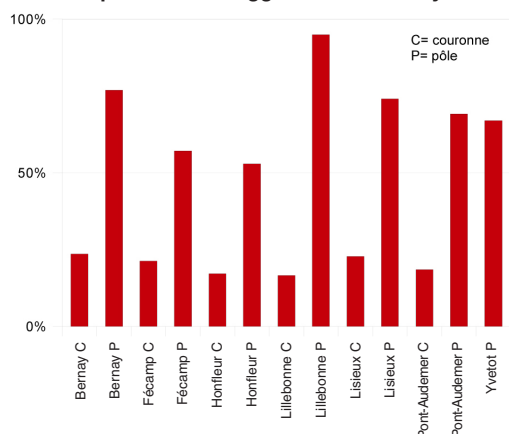
Évolution démographique au sein des agglomérations moyennes entre 1999 et 2009

	Évolution en % 1999-2009	Solde naturel	Solde migratoire apparent
AU_Fécamp	- 3,31 %	687	- 1 623
AU_Lillebonne	- 0,34 %	1 143	- 1 229
AU_Yvetot	9,12 %	101	1 180
AU_Bernay	- 2,64 %	0	- 385
AU_Pont-Audemer	11,18 %	385	2 428
AU_Honfleur	8,90 %	719	675
AU_Lisieux	2,20 %	1 419	- 458

Trois aires urbaines (Yvetot, Pont Audemer et Honfleur) voient leurs populations augmenter d'environ 10% sur la période 1999-2009. Une croissance portée par un solde migratoire positif.

Les trois autres aires urbaines de Fécamp, Lillebonne et Bernay connaissent une légère baisse de population, le déficit migratoire venant contrecarrer la croissance naturelle. A l'inverse de Lisieux qui maintient une légère hausse de sa population par un excédent naturel très supérieur au déficit migratoire.

## Taux d'emploi dans les agglomérations moyennes en 2009



On observe sur les agglomérations moyennes un phénomène connu de concentration de l'emploi sur les pôles urbains, les taux variant entre 50 et 100%, une amplitude que l'on retrouve sur tous les autres pôles de la DTA quelle que soit leur taille. On notera l'importance du pôle de Lillebonne en nombre et taux d'emploi.

La différence est marquée avec les couronnes des ces agglomérations moyennes, des volumes d'emplois moindres et des taux oscillant autour de 20%, bien en dessous des couronnes des plus grands pôles qui affichent des taux entre 30 et 50%.

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

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

	Entre 2009 - 2010		Entre 2010 - 2011		Retournée 2012	
	Temps moyen en train ou bus	Nombre de trajets	Temps moyen en train ou bus	Nombre de trajets	Temps moyen en train ou bus	Nombre de trajets
<b>Liaison avec Rouen</b>						
Bernay - Rouen	0h51	7	0h52	6	0h54	6
Rouen - Bernay	0h51	7	0h52	7	0h54	7
Fécamp - Rouen	1h09	12	1h15	11	1h16	10
Rouen - Fécamp	1h13	12	1h13	12	1h13	12
Yvetot - Rouen	0h24	22	0h25	24	0h27	24
Rouen - Yvetot	0h24	24	0h25	24	0h25	24
Barentin - Rouen	0h17	22	0h15	23	0h16	23
Rouen - Barentin	0h15	24	0h14	24	0h14	24
Pont-Audemer - Rouen	1h00	5	1h10	6	1h00	7
Rouen - Pont-Audemer	1h13	6	1h18	10	1h00	7
Brionne - Rouen	0h40	3	0h49	3	0h51	3
Rouen - Brionne	0h39	3	0h41	3	0h43	3
<b>Liaison avec Caen</b>						
Ouistreham - Caen	0h40	18	0h33	17	0h40	17
Caen - Ouistreham	0h36	19	0h31	19	0h37	19
Cabourg - Caen	0h47	16	0h46	16	0h43	14
Caen - Cabourg	0h40	15	0h39	16	0h40	12
Deauville - Caen	1h22	24	1h24	26	1h23	22
Caen - Deauville	1h23	26	0h56	27	1h22	22
Pont-l'Évêque - Caen	1h04	4	1h04	4	1h07	13
Caen - Pont-l'Évêque	1h01	7	1h04	4	1h03	10
Lisieux - Caen	0h30	23	0h29	26	0h29	26
Caen - Lisieux	0h29	24	0h29	25	0h29	25
Bernay - Caen	0h49	17	0h50	18	0h51	16
Caen - Bernay	0h53	16	0h48	15	0h44	13
Honfleur - Caen	2h11	13	1h57	15	2h06	13
Caen - Honfleur	2h05	9	1h50	13	1h56	10
<b>Liaison avec Le Havre</b>						
Fécamp - Le Havre	1h14	27	1h17	23	1h14	18
Le Havre - Fécamp	1h08	24	1h15	22	1h07	19
Lillebonne - Le Havre	1h06	18	1h03	21	1h04	19
Le Havre - Lillebonne	0h29	18	1h01	22	1h03	20
Bolbec - Le Havre	0h45	26	0h43	23	0h48	18
Le Havre - Bolbec	0h41	22	0h42	20	0h46	19
Yvetot - Le Havre	0h35	19	0h32	22	0h32	19
Le Havre - Yvetot	0h33	18	0h31	19	0h31	18
Honfleur - Le Havre	0h29	4	0h28	4	0h27	7
Le Havre - Honfleur	0h27	5	0h30	5	0h28	7
Deauville - Le Havre	1h00	4	1h01	4	1h01	4
Le Havre - Deauville	1h01	4	1h02	4	1h04	4
Pont-l'Évêque - Le Havre	1h03	1	1h01	1	1h03	1
Le Havre - Pont-l'Évêque	1h00	2	0h59	2	1h03	2
Pont-Audemer - Le Havre	Seulement la voiture (0h40)		1h01	2	0h54	2
Le Havre - Pont-Audemer			1h00	2	0h56	2

Globalement les dessertes sont plutôt en baisse, avec toutefois une stagnation pour celles avec Rouen.

Il est à noter une baisse des liaisons Rouen vers Pont-Audemer. Cela s'explique par la reprise de toutes les dessertes par la Région à la place du Conseil Général 27.

Pour Caen, la liaison avec Pont-l'Évêque est en nette augmentation du fait de la prise en compte des trains ayant une correspondance à Lisieux. Ces trains n'étaient pas comptabilisés lors des précédentes mises à jour. Mais globalement les fréquences des dessertes avec Caen sont en baisse notamment pour les bus.

Les dessertes avec Le Havre sont d'une manière générale en baisse sauf pour Honfleur, en légère progression.

Sources : INSEE ; Mappy ; DREAL HN

### « DTA Estuaire Seine »

Dispositif de suivi - évaluation - Actualisation 2011

DREAL Haute-Normandie



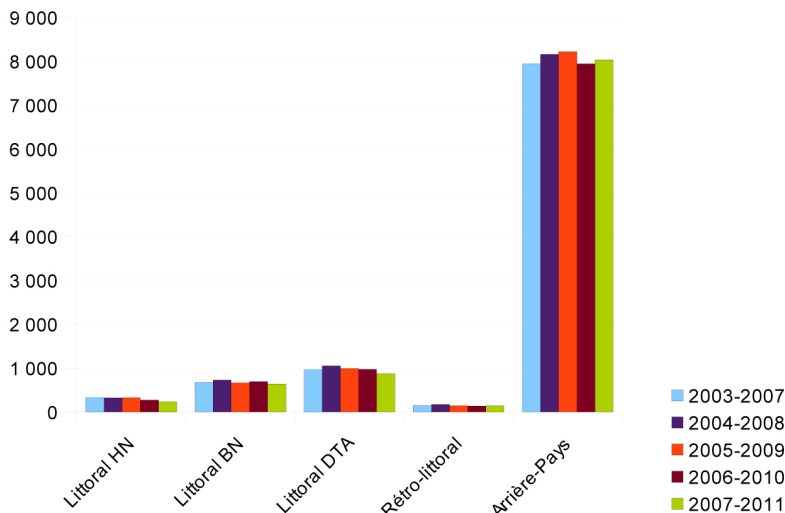


# Les secteurs littoraux sont-ils préservés et valorisés et donnent-ils lieu à un développement durable du rétro-littoral ?

Les logements neufs et les logements sociaux sont à environ 90 % dans l'arrière pays.  
 Le taux de logements vacants a fortement augmenté sur le rétro-littoral.  
 Le littoral bas-normand confirme son caractère touristique de par son attractivité pour les résidents secondaires.  
 Le Conservatoire du littoral a poursuivi ses acquisitions sur l'estuaire haut-normand et possédait en 2011 près de 1780 ha.  
 Deux nouveaux SCoT intégrant les espaces remarquables du littoral ont été approuvés.  
 L'offre de transports en commun sur le littoral et le rétro-littoral est en nette progression.

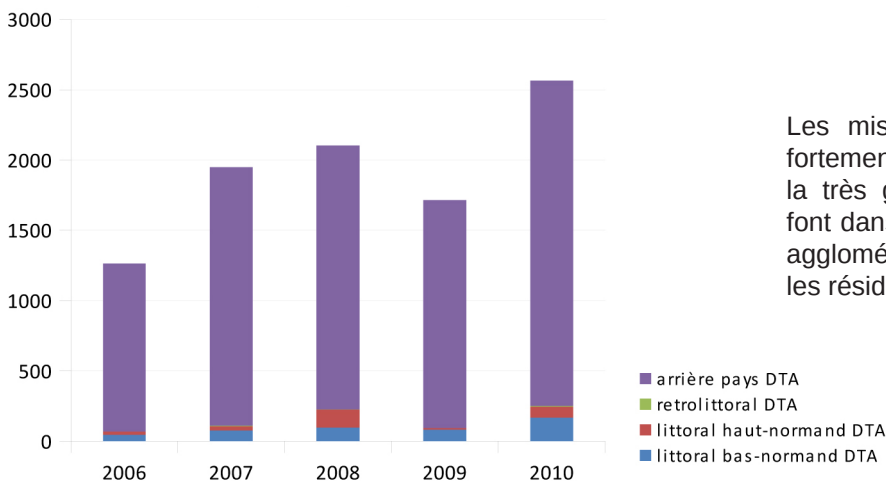
## L'évolution de l'habitat sur le littoral Normand

Moyenne logements entre 2003 et 2011



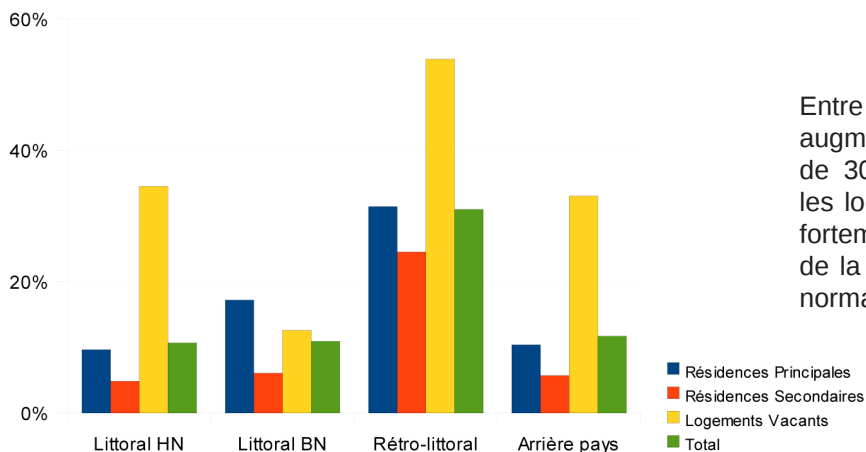
Sur les 9000 logements construits chaque année dans le périmètre de la DTA, environ 10% se font sur le littoral et 1% sur le rétro-littoral, une partition qui n'évolue pas dans le temps.

Mise en location de logements sociaux entre 2003 et 2010 (en nombre)



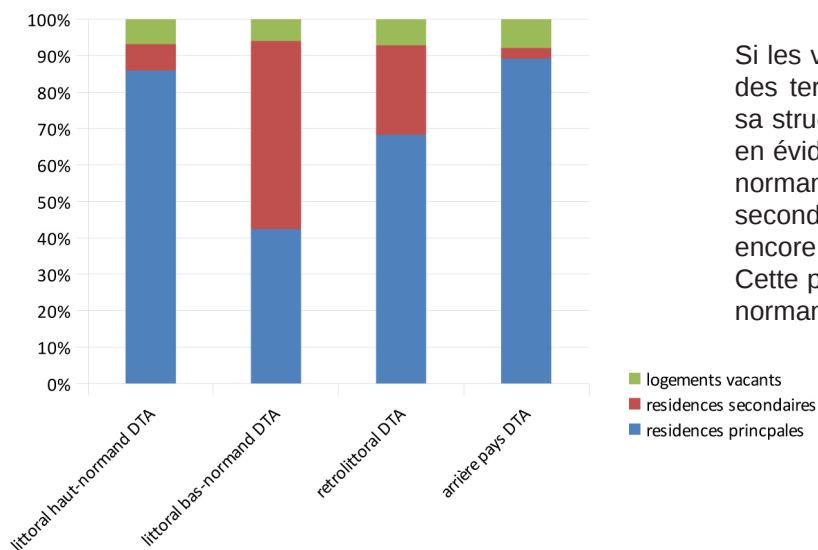
Les mises en location de logements sociaux ont fortement augmenté ces dernières années, cependant la très grande majorité (92%) de ces logements se font dans l'arrière pays, notamment dans les grandes agglomérations. Une proportion en adéquation avec les résidences principales à 91% dans l'arrière pays.

Évolution du parc de logements par types entre 1999 et 2011



Entre 1999 et 2009 le parc total de logement a augmenté de 10% sur le littoral et l'arrière pays mais de 30% dans le rétro littoral. Sur ce territoire tous les logements quelque soit le mode d'occupation ont fortement augmenté. On notera une forte hausse de la vacance des logements sauf sur le littoral bas-normand.

### Répartition du parc de logements par type en 2011



Si les volumes de logements sont proportionnels à la taille des territoires et les densités des populations y résidant, sa structure par mode d'occupation permet de bien mettre en évidence les zones touristiques. Ainsi sur le littoral bas-normand plus d'un logement sur deux est une résidence secondaire, même le rétro littoral bas-normand reste encore composé à un quart de résidence secondaire. Cette proportion n'étant plus que de 7% sur le littoral haut-normand.

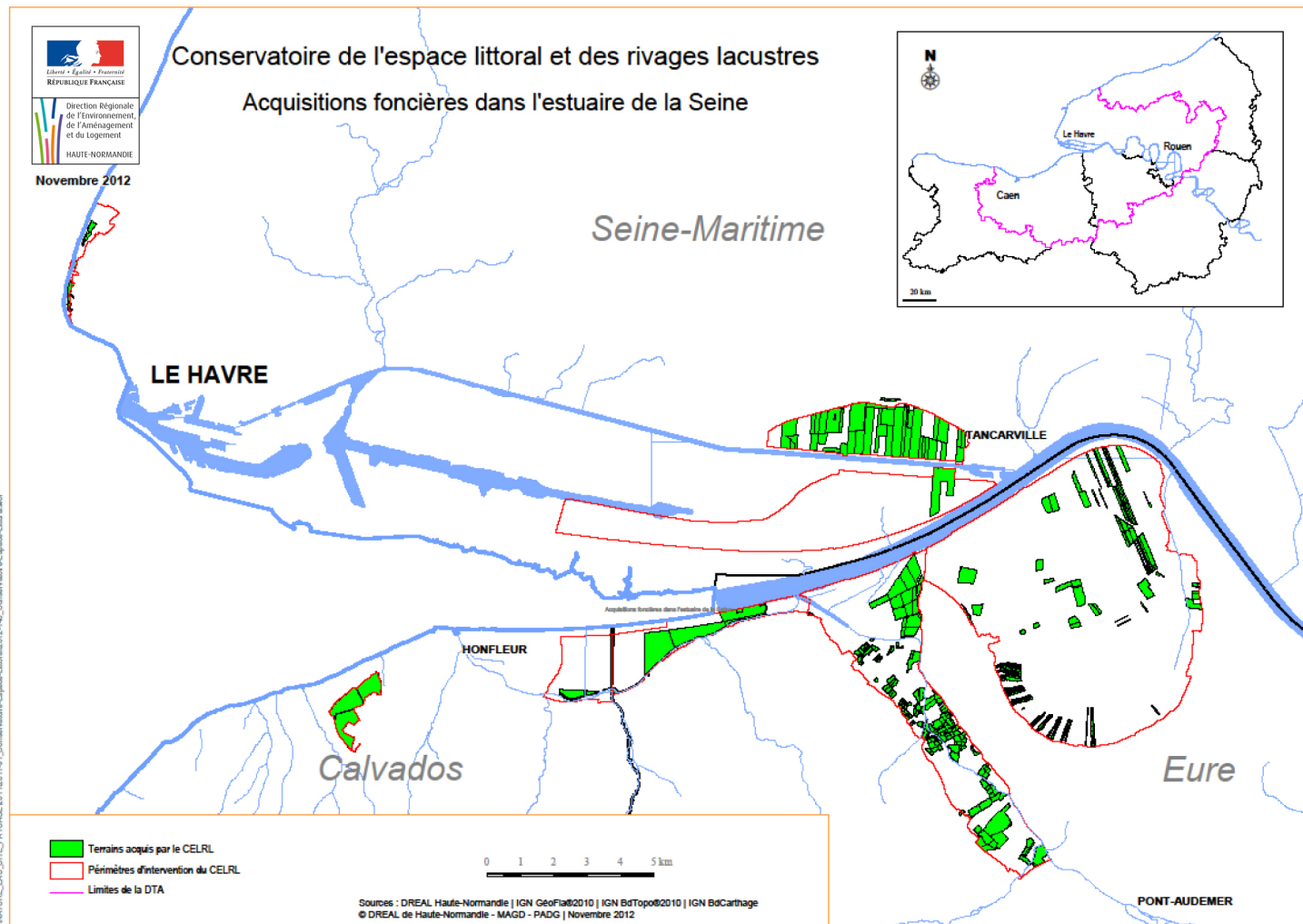
## L'action publique pour la préservation du littoral

### Acquisitions foncières du Conservatoire du Littoral dans l'estuaire de la Seine depuis 2007

Année	Haute-Normandie				
	2007	2008	2009	2010	2011
Surface acquise en Ha	132,91	90,59	57,76	35,05	107,17
Surface acquise cumulée en Ha	1 483,69	1 574,28	1 632,04	1 667,09	1 774,26

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

Le total des surfaces foncières acquises par le CELRL fin 2011 est d'environ 1 774,26 ha.



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

### Dans les SCOT

Le SCOT du Pays des Hautes-Falaises a élaboré son PADD et a intégré les modalités d'application de la loi littoral. Celui de la Basse-Risle est en début de procédure.

Le SCOT du Havre Pointe de Caux Estuaire, a été approuvé le 13 février 2012, après avoir fait l'objet d'une annulation fin 2010. Les évolutions qui y ont été apportées complètent le document initial, tout en restant compatibles avec les modalités définies par la DTA concernant les espaces proches du rivage.

Le SCOT de Caen-Métropole a été approuvé le 20 octobre 2011. Le Document d'Orientations Générales (DOG) n'est pas plus précis sur les espaces remarquables, il se contente de reprendre les espaces identifiés par la DTA et de renvoyer aux dispositions du code de l'urbanisme.

### Dans les POS, PLU et cartes communales

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

En Seine-Maritime, la révision des documents d'urbanisme des communes littorales est moins avancée. Globalement, les dispositions applicables au littoral sont insuffisamment prises en compte et il faudra attendre le passage au PLU dans la plupart des communes pour qu'elles le soient. Néanmoins, les Espaces remarquables du Littoral sont relativement bien intégrés dans les documents d'urbanisme car l'étude dite Lerond a servi de guide bien avant l'approbation de la DTA.

### Prise en compte des coupures d'urbanisation

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

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

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

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

### Déplacements domicile - travail du littoral vers le rétro-littoral

Les déplacements domicile – travail générés par la Côte Fleurie (245 déplacements au total) et le Pays de Honfleur vers le rétro-littoral (224 déplacements) sont peu nombreux, et les destinations sont réparties sur l'ensemble du rétro-littoral.

### Déplacements domicile - travail du rétro-littoral vers le littoral

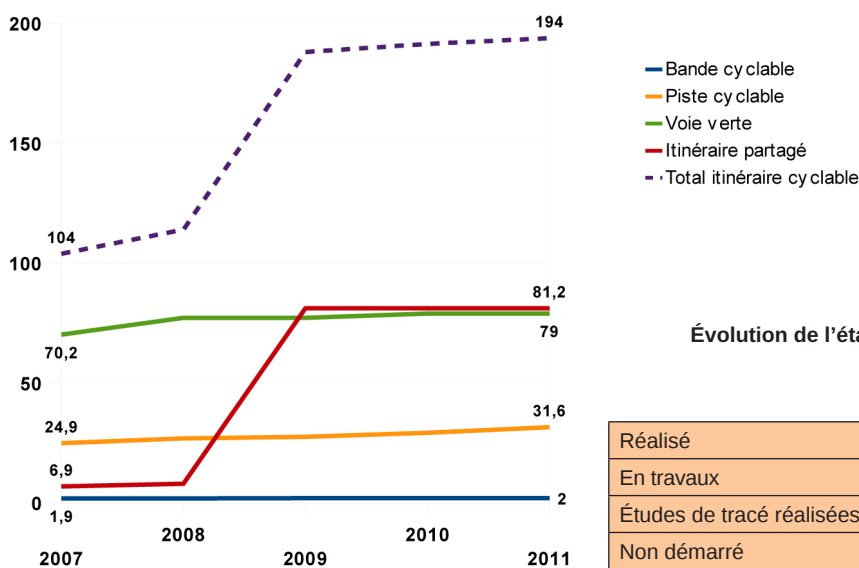
Pour le rétro-littoral de la côte Fleurie, la grande majorité des déplacements (610) a pour destination la commune de Deauville qui est le pôle touristique important et le pôle urbain prépondérant le plus proche.

	2 roues	Véhicule Personnel	Transport en Commun	Total
Rétro-littoral de la Côte Fleurie	0	0	953	953
Rétro-littoral sur le Pays de Pont l'Evêque	0	0	227	227
Rétro-littoral sur le Pays de Dozulé	0	0	23	23
Rétro-littoral sur le Pays de Honfleur	0	0	695	695

Les résultats sont extraits de la base de données INSEE 2008, sur les déplacements domicile – travail. Il est indiqué pour chaque secteur le nombre de personnes faisant un type de trajet. Tous les résultats inférieurs à dix n'ont pas été pris en compte car l'échantillon n'est pas jugé représentatif.

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

Évolution du linéaire réalisé d'itinéraires cyclables entre 2007 et 2011  
(longueurs cumulées en Km)



Évolution de l'état d'avancement du Plan Vélo entre 2007 et 2011  
(longueurs cumulées en Km)

	2007	2008	2009	2010	2011
Réalisé	104	114	188	191,4	193,8
En travaux	9	49	0	3	1
Études de tracé réalisées	130	108	134	130	129
Non démarré	457	429	378	376	376

### Développement de l'offre en matière d'itinéraires cyclables

Le linéaire total d'itinéraire vélo n'a que peu augmenté au cours des années 2010-2011. Ce constat s'explique par des actions ciblées sur des itinéraires en site propre (type voies vertes) plus complexes et plus long à mettre en œuvre pour des raisons de concertations et de procédures technico-réglementaires.

Des projets d'ampleur, tel que la voie verte de la Suisse Normande, l'itinéraire du littoral du Bessin ou des sections de véloroutes, sont aujourd'hui démarrés ou bien sur le point de l'être et seront rendus visibles au public à partir de 2012.

### Développement de l'offre en matière de transports en commun

L'année 2010 a été une année particulière pour les bus départementaux en raison des nombreux jours d'intempéries qui ont fait chuter le nombre de kilomètres parcourus par rapport à 2009.

D'une façon générale l'offre en matière de transport en commun est en nette progression avec, sur l'ensemble des lignes desservies, un nombre de kilomètres parcourus en 2011 supérieur à celui de 2009.

Offre de transport scolaire

	2009*	2010*	2011*
<b>Ligne 1</b> (Caen-Ouistreham)	55 310	55 217	56 357
<b>Ligne 20</b> (Caen-Le Havre via Cabourg, Tourgéville)	263 006	247 632	260 751
<b>Ligne 51</b> (Lisieux-Deauville)	82 914	81 734	89 417
<b>Ligne 46</b> (Parcours interne à Ouistreham)	91 772	88 775	89 881
<b>Ligne 51</b> (Parcours interne à Trouville sur Mer)	82 914	81 734	-
<b>Ligne 54</b> (Parcours interne à Trouville sur Mer)	55 792	54 386	57 785

\* En nombre de kilomètres parcourus annuellement pour chaque ligne

Offre de transport de passagers

	2009*	2010*	2011*
<b>Ligne 1</b> (Caen-Ouistreham)	436 882	421 941	438 059
<b>Ligne 20</b> (Caen-Le Havre via Cabourg, Tourgéville)	812 514	802 667	833 502
<b>Ligne 21</b> (Tourgéville-Deauville via Saint-Arnoult)	73 437	47 540	510 034
<b>Ligne 39</b> (Honfleur-Le Havre)	151 038	166 941	170 471
<b>Ligne 50</b> (Lisieux-Le Havre via Pont l'Evêque et Honfleur)	290 992	283 692	301 550

\* En nombre de kilomètres parcourus annuellement pour chaque ligne

Sources: DREAL HN et BN ; DDTM 14 ; PERVAL ; SITADEL ; FILOCOM 2011 ; CELRL ; Kéolys

## « DTA Estuaire Seine »

Dispositif de suivi - évaluation - Actualisation 2011

DREAL Haute-Normandie