

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

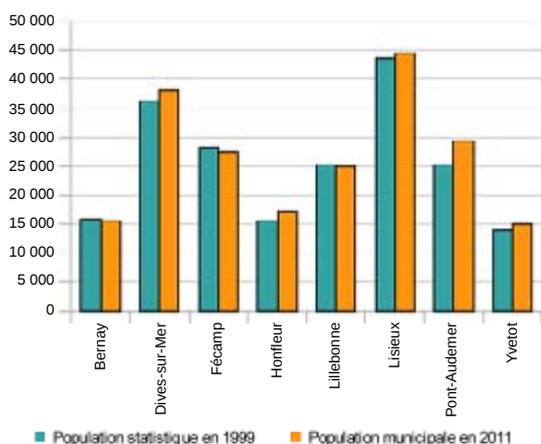


L'évolution démographique des villes moyennes est contrastée, entre des aires urbaines telle que Yvetot qui bénéficie d'un solde migratoire et naturel positif, d'autres, comme Bernay ou ces deux facteurs sont négatifs et des villes comme Lillebonne ou le solde naturel, pourtant important, ne compense pas un solde migratoire fortement négatif.

Contrasté aussi la part des emplois publics dans l'emploi total pour ces villes moyennes, avec des écarts par rapport à la moyenne du territoire de la DTA de 10 % en positif ou négatif. La desserte de ces villes moyennes est globalement à la baisse (sauf par exemple les lignes Rouen-Yvetot et Caen-Deauville). Les temps de trajets s'allongent pour plusieurs destinations en raison de la création de nouvelles dessertes.

Évolution de la démographie dans les agglomérations moyennes

Population dans les agglomérations moyennes



Évolution démographique au sein des agglomérations moyennes entre 1999 et 2011

Aire urbaine	Évolution en % entre 1999-2011	Solde naturel	Solde migratoire apparent
Fécamp	-3,30 %	768	-1 703
Dives-sur-Mer	4,78 %	-512	2 252
Lillebonne	-1,51 %	1 307	-1 688
Yvetot	7,54 %	122	938
Bernay	-2,55 %	-87	-317
Pont-Audemer	16,29 %	535	3 563
Honfleur	9,97 %	749	811
Lisieux	1,85 %	1 632	-824

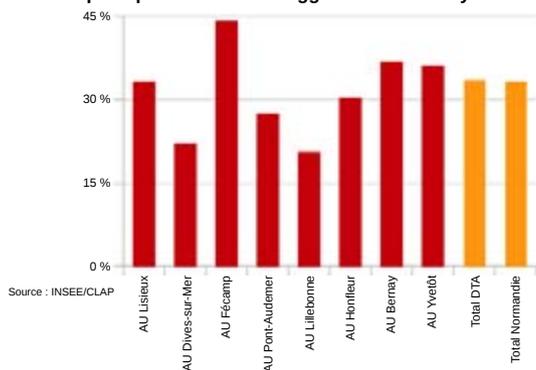
Source : INSEE-recensement-2011

Trois aires urbaines (Dives-sur-Mer, Yvetot et Pont-Audemer) voient leurs populations augmenter d'environ 5 à 16 % sur la période 1999-2011. 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.

Évolution de l'emploi dans les agglomérations moyennes

Part des emplois publics dans les agglomérations moyennes en 2011

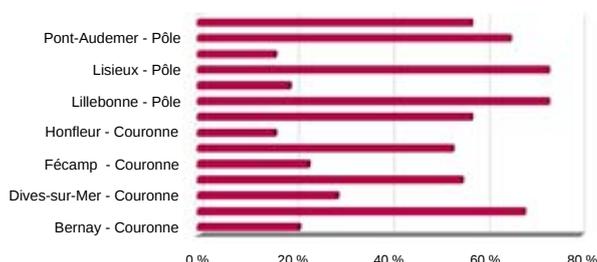


Source : INSEE/CLAP

Les sept aires urbaines moyennes au sein de la DTA rassemblent un peu plus de 23 000 emplois publics, soit 12 % des emplois publics au sein de la DTA.

La situation de chacun de ces territoires est cependant assez différente. Si quelques-uns ont un taux d'emplois publics oscillant autour de la moyenne de la DTA et des régions (un tiers d'emplois publics), d'autres s'en écartent de manière assez marquée. C'est le cas de Fécamp avec une proportion bien plus élevée (44 %). A l'inverse, Dives-sur-Mer (22 %) ou Lillebonne (21 %) affichent une proportion bien moindre.

Taux d'emploi dans les agglomérations moyennes en 2010



Source : INSEE-recensement

On observe, sur les agglomérations moyennes, un phénomène connu de concentration de l'emploi sur les pôles urbains, les taux variant entre 50 et 80 %. On retrouve cette amplitude sur tous les autres pôles de la DTA, quelle que soit leur taille. On notera l'importance du pôle de Lisieux en nombre (16 025) et taux d'emploi (73 %).

On note une différence très marquée entre les pôles et les couronnes de ces agglomérations moyennes, avec des volumes d'emplois moindres et des taux oscillant autour de 20 %.

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

	2009-2010		2010-2011		Rentrée 2012		2013-2014	
	Tps moyen	Nbre de trajets	Tps moyen	Nbre de trajets	Tps moyen	Nbre de trajets	Tps moyen	Nbre de trajets
Liaisons avec Rouen								
Bernay – Rouen	0h51	7	0h52	6	0h54	6	0h55	7
Rouen – Bernay	0h51	7	0h52	7	0h54	7	1h16	9
Fécamp – Rouen	1h09	12	1h15	11	1h16	10	1h22	11
Rouen – Fécamp	1h13	12	1h13	12	1h13	12	1h25	10
Yvetot – Rouen	0h24	22	0h25	24	0h27	24	0h30	25
Rouen – Yvetot	0h24	24	0h25	24	0h25	24	0h27	25
Barentin – Rouen	0h17	22	0h15	23	0h16	23	0h15	23
Rouen – Barentin	0h15	24	0h14	24	0h14	24	0h14	24
Pont-Audemer – Rouen	1h00	5	1h10	6	1h00	7	1h14	6
Rouen – Pont-Audemer	1h13	6	1h18	10	1h00	7	1h09	7
Brionne – Rouen	0h40	3	0h49	3	0h51	3	0h44	3
Rouen – Brionne	0h39	3	0h41	3	0h43	3	0h41	3
Liaisons avec Caen								
Ouistreham – Caen	0h40	18	0h33	17	0h40	17	0h41	23
Caen – Ouistreham	0h36	19	0h31	19	0h37	19	0h37	19
Cabourg – Caen	0h47	16	0h46	16	0h43	14	0h40	17
Caen – Cabourg	0h40	15	0h39	16	0h40	12	0h37	14
Deauville – Caen	1h22	24	1h24	26	1h23	22	1h26	25
Caen – Deauville	1h23	26	0h56	27	1h22	22	1h22	24
Pont-l'Évêque – Caen	1h04	4	1h04	4	1h07	13	1h12 (1h15)*	4 (15)*
Caen – Pont-l'Évêque	1h01	7	1h04	4	1h03	10	1h13 (1h13)*	4 (16)*
Lisieux – Caen	0h30	23	0h29	26	0h29	26	0h30	26
Caen – Lisieux	0h29	24	0h29	25	0h29	25	0h29	26
Bernay – Caen	0h49	17	0h50	18	0h51	16	0h57	18
Caen – Bernay	0h53	16	0h48	15	0h44	13	0h48	16
Honfleur – Caen	2h11	13	1h57	15	2h06	13	2h00	15
Caen – Honfleur	2h05	9	1h50	13	1h56	10	1h53	13
Liaisons avec Le Havre								
Fécamp – Le Havre	1h14	27	1h17	23	1h14	18	1h20	28
Le Havre – Fécamp	1h08	24	1h15	22	1h07	19	1h16	29
Lillebonne – Le Havre	1h06	18	1h03	21	1h04	19	1h03	20
Le Havre – Lillebonne	0h29	18	1h01	22	1h03	20	1h03	18
Bolbec – Le Havre	0h45	26	0h43	23	0h48	18	0h44 (0h46)**	26 (31)**
Le Havre – Bolbec	0h41	22	0h42	20	0h46	19	0h44 (0h45)**	26 (33)**
Yvetot – Le Havre	0h35	19	0h32	22	0h32	19	0h30	19
Le Havre – Yvetot	0h33	18	0h31	19	0h31	18	0h34	19
Honfleur – Le Havre	0h29	4	0h28	4	0h27	7	0h30	9
Le Havre – Honfleur	0h27	5	0h30	5	0h28	7	0h32	9
Deauville – Le Havre	1h00	4	1h01	4	1h01	4	1h12	7
Le Havre – Deauville	1h01	4	1h02	4	1h04	4	1h11	7
Pont-l'Évêque – Le Havre	1h03	1	1h01	1	1h03	1	1h03	1
Le Havre – Pont-l'Évêque	1h00	2	0h59	2	1h03	2	1h03	2
Pont-Audemer – Le Havre			1h01	2	0h54	2	0h59	2
Le Havre – Pont-Audemer	Seulement la voiture (0h40)		1h00	2	0h56	2	0h54	2

Pour les liaisons entre Rouen et Bernay : le temps de parcours moyen passe de 0h54 à 1h16 entre 2012 et 2013, en raison de l'intégration dans cette moyenne de deux dessertes supplémentaires moyennant 1 à 2 correspondances via Mantes-la-Jolie et éventuellement Évreux. Les dessertes habituelles demeurent.

Les liaisons entre Rouen et Fécamp se sont dégradées entre 2009 et 2013 : 3 services en moins sur une journée et des temps de parcours ayant augmenté en moyenne d'environ 10 minutes.

Les liaisons entre Yvetot et Rouen se sont renforcées légèrement en termes de fréquence (+4 services tous sens confondus), mais les temps de parcours se sont allongés, notamment dans le sens Yvetot – Rouen (+ 6 minutes en moyenne).

L'offre entre Barentin et Rouen est constante en termes de nombre de trains. Les vitesses commerciales se sont très légèrement améliorées depuis 2009.

L'offre de bus région entre Rouen et Pont-Audemer demeure de même qualité.

Les services entre Rouen et Brionne demeurent à 3 aller-retours quotidiens. Les temps de parcours se sont légèrement dégradés.

Il semble que le renseignement de l'indicateur, les années passées, n'ait pas pris en compte les liaisons ferroviaires entre Caen et Pont-l'Évêque, qui s'opèrent via une correspondance à Lisieux. Dans les cellules signalées par une astérisque, les chiffres mis entre parenthèses correspondent aux données obtenues en cumulant l'offre Bus Vert et l'offre SNCF, alors que les chiffres hors parenthèses correspondent à la seule offre Bus Vert, homogène avec les années précédentes.

Le temps moyen des liaisons entre Caen et Honfleur résulte de 3 dessertes expresses et de 10 dessertes de cabotage, dont certaines dénuées d'intérêt pour ces trajets au vu de la proximité des horaires d'arrivée des services express. Il n'est en général pas aisé de tirer de conclusions sur les fluctuations de vitesse commerciale sur de telles dessertes, celle-ci dépendant grandement du nombre d'arrêts desservis par les services de cabotage.

Les liaisons entre Bolbec et le Havre sont assurées par une ligne de cars départementaux et par le train : les usagers peuvent transiter par la gare de Bolbec-Nointot (hors agglomération – desserte faible) ou utiliser la navette du Conseil Général de Seine-Maritime reliant le centre-ville de Bolbec à la gare de Bréauté-Beuzeville. Cette navette permet d'accroître d'environ 6 services l'offre entre Bolbec et le Havre et de desservir directement le centre-ville de Bolbec. Cette offre, existant depuis janvier 2007 et n'ayant pas été comptabilisée dans les évaluations antérieures à cette année, nous proposons de faire apparaître les évaluations de temps de parcours avec et sans navette (données signalées par **), pour permettre la comparaison avec les années antérieures et tenir compte de cette offre à l'avenir.

Les liaisons entre le Havre et Deauville ont presque doublé en quelques années, tout en conservant la même vitesse commerciale : elles passent de 4 à 7 services. Les 3 services supplémentaires s'opèrent par des correspondances entre deux lignes « Bus Verts ». Ces liaisons sont donc très tributaires de la ponctualité des véhicules.

Sources : INSEE ; Mappy ; DREAL HN