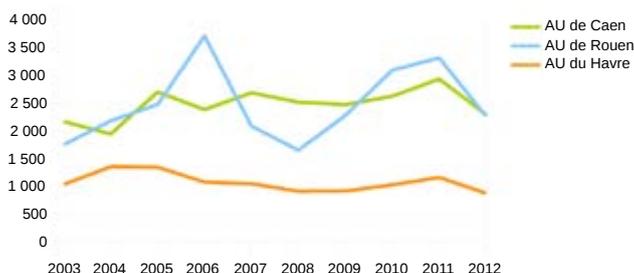


# Les formes de développement urbain des aires urbaines sont-elles économes d'espaces et respectueuses des équilibres environnementaux ?

La construction de nouveaux logements dans les aires urbaines de Caen, de Rouen et du Havre s'est maintenue jusqu'en 2011, et est depuis en diminution, conformément à une dynamique observée au niveau national. En dix ans, les prix moyens du foncier ont augmenté de 50 à 150 %. Les pôles des aires urbaines concentrent les constructions du secteur tertiaire, en cohérence avec les fonctions métropolitaines des trois agglomérations. Ces agglomérations ont fait croître, petit à petit, leur offre de transport en commun, le nombre de km parcourus augmente chaque année depuis 2009.

## La construction de nouveaux logements

Évolution du nombre de logements construits entre 2003 et 2012

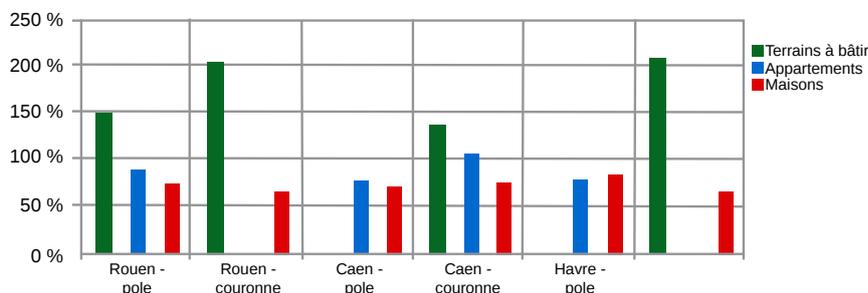


Aire Urbaine (AU) : une aire urbaine ou « grande aire urbaine » est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente, ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans les communes attirées par celui-ci. (INSEE)

D'une façon générale, la tendance est plutôt au maintien de l'activité de la construction neuve dans les aires urbaines de Caen et du Havre. Dans l'aire urbaine de Rouen, la construction neuve a rebondi après les années 2007 et 2008. Pour l'ensemble des aires urbaines, la construction neuve baisse en 2012, conformément à une diminution observée au niveau national.

## Évolution des coûts du foncier et l'immobilier

Évolution 2002 - 2012 des prix médians foncier dans les grandes aires

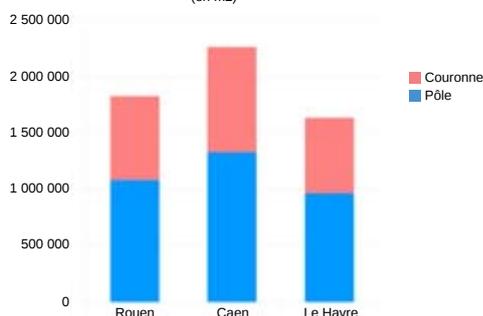


Le foncier étant la ressource rare dans la chaîne de production du logement, il subit le plus la pression de la demande. Les prix au m<sup>2</sup> du terrain à bâtir ont augmenté de 150 % à un peu plus de 200 % en 10 ans, les plus fortes augmentations des prix des terrains concernant les couronnes de Rouen et de Caen. En termes de prix au m<sup>2</sup>, la hiérarchie des territoires demeure la même. D'une manière générale, le prix des maisons et des appartements continue d'augmenter, le fait marquant est la continuité de la baisse du nombre de transactions.

Il n'est pas possible d'observer le prix des appartements sur les couronnes de Rouen et du Havre car le nombre de transactions est trop faible, de même pour les terrains dans les pôles du Havre et de Caen. On ne note cependant pas de changement significatif sur le prix des appartements.

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

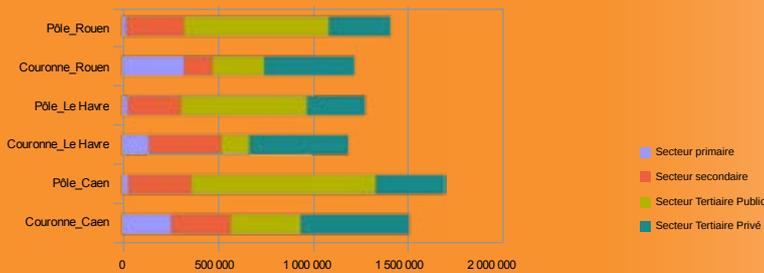
Surface Hors Oeuvre Nette cumulée 2003-2012 par aires urbaines (en m<sup>2</sup>)



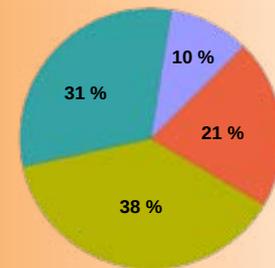
La construction de locaux d'activité dans les 3 grandes aires urbaines se fait en majorité au sein des pôles urbains.

Ce cumul sur 10 ans masque cependant la forte chute des constructions de locaux observés depuis 2010.

Surface Hors Oeuvres Nette cumulée 2003-2012 par aires urbaines ventilée par secteur



Surface Hors Oeuvres Nette cumulée 2003-2012 avec ventilation par secteur (en m²)



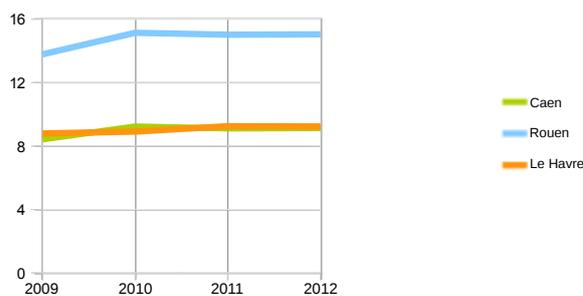
**Surface Hors Oeuvre Nette** : somme des surfaces de plancher de chaque niveau de la construction moins les surfaces non aménageables (combles, terrasses ...), remplacée depuis 2012 par la surface de plancher dans le code de l'urbanisme. (INSEE)

La tendance générale en matière de construction de bâtiments d'activité, au cours de la période 2003-2012, demeure inchangée :

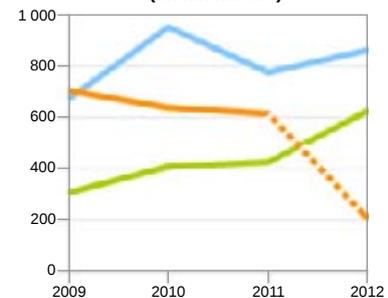
- Avec 69 % de construction dans le secteur tertiaire (essentiellement localisés au sein des pôles), on retrouve les fonctions métropolitaines des 3 agglomérations, espaces de décision.
- Le secteur secondaire est porté par tous les territoires mais dans une moindre mesure par la couronne de Rouen.
- Le secteur primaire est au ¼ le fait des couronnes de Rouen et de Caen.

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

Km parcourus en transports en commun (en millions de kilomètres)



Longueur de lignes de transports en commun (en kilomètres)



Km parcourus en transports en commun entre 2009 et 2012 (en millions de kilomètres)

Agglomérations	2009	2010	2011	2012
Nantes	23,72	23,44	24,02	24,72
Tours	9,23	9,66 <sup>(1)</sup>	9,51	9,48
Rennes	18,13	18,68	19,41	19,83
Le Havre	8,79	8,91	9,25	9,23
Caen	8,42	9,23 <sup>(2)</sup>	9,11	9,13
Rouen	13,78	15,14 <sup>(3)</sup>	15,02	15,04

(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

A l'instar de ce que l'on observe au niveau national, le nombre de kilomètres parcourus sur les trois réseaux normands est globalement à la hausse entre 2009 et 2012 : + 5 % pour le Havre, + 8 % pour Caen et + 9 % pour Rouen.

Dans le même temps, les longueurs de lignes ont fluctué, en raison de restructurations de réseaux. La donnée 2012 concernant le réseau havrais, relevée dans le recueil annuel du CERTU, doit toutefois être prise avec précaution, car aucun élément de contexte ne permet d'expliquer une chute des deux tiers de la longueur des lignes, d'autant plus que le nombre de kilomètres parcourus en TC sur l'agglomération demeure stable entre 2011 et 2012.

Il est important de noter la mise en service de la première ligne de tramway du Havre en décembre 2012.

Sources : SITADEL ; DREAL HN ; PERVAL ; CERTU

## « DTA Estuaire Seine »

Dispositif de suivi - évaluation - Bilan quinquennal 2014

DREAL Haute-Normandie

