

Prospective de la mobilité en Baie de Seine à l'horizon 2025

4 scénarios exploratoires



Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir



Direction Régionale de l'Équipement de Haute-Normandie
Décembre 2008

Photo CETE Normandie Centre

Edito

Le corridor Baie de Seine - Île-de-France est l'un des tous premiers territoires concernés par les enjeux du Grenelle de l'Environnement. Ce territoire de 12 millions d'habitants est riche d'un patrimoine environnemental et économique exceptionnel. C'est également la porte d'entrée maritime et fluviale de Paris, et donc l'un des supports importants de la compétitivité nationale.

La hausse du prix du carburant, la nécessité de diminuer nos émissions de gaz à effet de serre, la pression citoyenne face à ces questions clé, vont sans aucun doute modifier nos habitudes de déplacements et changeront, sur le long terme, la localisation des populations, des emplois et des activités humaines.

La Direction Régionale de l'Équipement de Haute-Normandie a lancé une démarche concertée afin de mettre en lumière différents futurs possibles face à l'évolution des mobilités.

C'est sur ce vaste territoire, qui s'étend de la Baie de Seine (Caen, Le Havre, Rouen, Evreux) à Paris, qu'a été menée l'étude prospective de la mobilité des personnes et des marchandises à l'horizon 2025.

Les quatre scénarios ici proposés sont le fruit de deux ateliers de travail qui ont réuni de nombreux acteurs publics au printemps 2008.

A but essentiellement pédagogique, visant à refléter le plus justement possible les problématiques liées à la mobilité et ses enjeux économiques, sociaux, environnementaux, comportementaux et technologiques, ces scénarios ne prétendent pas faire une analyse complète du système de transport.

Ils auront cependant atteint leur but s'ils amènent les acteurs publics à considérer d'une façon nouvelle l'évolution de notre mobilité et ses très nombreuses implications sur l'avenir de ce territoire.

Que toutes les personnes qui ont participé activement à la démarche en soient ici remerciées.

Frédéric LECHÉLON

Directeur régional de l'Équipement de Haute-Normandie

Les images présentées dans ce document ne sont pas factuelles, elles ne sont que l'illustration de possibles futurs.

Sommaire

• Liste des participants aux ateliers «Prospective de la mobilité» (23 Avril et 29 Mai 2008 au CIFP de Rouen)	4
• Partie 1 Synthèse des scénarios	5
Scénario 1 - Une politique environnementale volontariste	6
Scénario 2 - La croissance des transports comme moteur de la relance	8
Scénario 3 - Le début de l'après- pétrole	10
Scénario 4 - La confiance dans l'innovation et le progrès technologique	12
• Partie 2 Détails des scénarios	15
Scénario 1 - Une politique environnementale volontariste	16
- Evolutions à l'échelle européenne et nationale	16
- Evolutions des territoires et des transports en Baie de Seine	17
Scénario 2 - La croissance des transports comme moteur de la relance	20
- Evolutions à l'échelle européenne et nationale	20
- Evolutions des territoires et des transports en Baie de Seine	21
Scénario 3 - Le début de l'après-pétrole	24
- Evolutions à l'échelle européenne et nationale	24
- Evolutions des territoires et des transports en Baie de Seine	25
Scénario 4 - La confiance dans l'innovation et le progrès technologique	28
- Evolutions à l'échelle européenne et nationale	28
- Evolutions des territoires et des transports en Baie de Seine	29

Prospective et mobilité

Liste des participants

23 Avril et 29 Mai 2008 - CIFP de Rouen

Atelier MÉTROPOLITAIN : 23 organismes

Agglomération du Beauvaisis
 Agglomération de Rouen
 Agence d'Urbanisme de Caen-Métropole
 Agence d'Urbanisme de la Région Havraise
 AUDAS
 CCI de Rouen
 CCI du Havre
 CETE Normandie Centre
 Communauté d'Agglo de Caen-la-Mer
 Communauté d'Agglo Seine-Eure
 Communauté de communes Caux - Vallée-de-Seine
 Conseil Général de l'Eure
 Conseil Régional de Haute-Normandie
 DDE de l'Eure
 DDEA des Yvelines
 Direction Générale des Routes
 DRE Haute-Normandie
 DRE Ile-de-France
 EPAMSA
 Réseau Ferré de France
 Réseau Ferré de France – Direction Ile-de-France
 SNCF – Direction régionale Haute-Normandie
 Syndicat Mixte Caen Métropole

Atelier RURAL - PÉRIURBAIN : 20 organismes

Agence d'Urbanisme de Caen-Métropole
 Agence d'Urbanisme de la Région Havraise
 CCI de Rouen
 CETE Normandie Centre
 Communauté d'Agglomération d'Evreux
 Communauté d'Agglo Seine-Eure
 Communauté de communes Caux - Vallée-de-Seine
 Conseil Général de l'Eure
 Conseil Général du Val-d'Oise
 DDE de l'Eure
 DDE de l'Oise
 DDEA des Yvelines
 DRE Basse-Normandie
 DRE Haute-Normandie
 Syndicat Mixte SCoT Rouen Elbeuf
 SNCF – Direction régionale Haute-Normandie
 SYDAR (Roumois)
 SMI de Port-Jérôme
 Syndicat Mixte Caen-Métropole

Atelier FRET : 33 organismes

ADEME
 Agglomération du Beauvaisis
 Agglomération de Rouen
 Agence d'Urbanisme de Caen-Métropole
 CCI de l'Oise
 CCI de Rouen
 CCI du Havre
 CETE Normandie Centre
 CODAH
 Communauté d'Agglomération d'Evreux
 Conseil Économique et Social Régional Haute-Normandie
 Conseil Général de l'Eure
 Conseil Général de l'Oise
 Conseil Général de Seine-Maritime
 Conseil Régional Basse-Normandie
 Conseil Régional Haute-Normandie
 CRCI de Haute-Normandie
 DDE de l'Oise
 DRE Basse-Normandie
 DRE Haute-Normandie
 DRE Ile-de-France
 DRE Picardie
 Logistique Seine-Normandie
 Port Autonome de Paris
 Port Autonome de Rouen
 Port Autonome du Havre
 RAIL LINK EUROPE
 Réseau Ferré de France
 SCoT Nord Pays d'Auge
 SMI de Port-Jérôme
 SNCF
 Syndicat Mixte SCoT Rouen-Elbeuf
 Voies Navigables de France

Atelier LITTORAL - TOURISME : 12 organismes

Agence d'Urbanisme de Caen-Métropole
 Agence d'Urbanisme de la Région Havraise
 CCI de Rouen
 CETE Normandie Centre
 Conseil Économique et Social Régional Haute-Normandie
 Conseil Général de l'Eure
 Conseil Régional Haute-Normandie
 Direction Régionale du Tourisme de Haute-Normandie
 DRE Basse-Normandie
 DRE Haute-Normandie
 SCoT Nord Pays d'Auge
 SMI de Port-Jérôme

Partie 1

Synthèse des scénarios

Une histoire de l'Europe et de la baie de Seine entre 2008 et 2025

Scénario 1

Une politique environnementale volontariste 8

Scénario 2

La croissance des transports comme moteur de la relance 10

Scénario 3

Le début de l'après-pétrole 12

Scénario 4

La confiance dans l'innovation et le progrès technologique 14

Scénario 1

Une politique environnementale volontariste

La mondialisation de l'économie s'est poursuivie et a été accompagnée par une ère de prospérité économique, notamment aux niveaux européen et national. L'Union Européenne s'est dotée d'une gouvernance politique et écologique forte, avec comme fer de lance une politique volontariste de lutte contre le réchauffement climatique avec un objectif de réduction par 4, d'ici 2050, des émissions des GES à l'échelle européenne.

Actions menées par les acteurs publics

Une politique très volontariste de développement d'une offre de transport alternative à la route est lancée. Dans le même temps, les pouvoirs publics pénalisent les transports routiers (fret et voyageurs) avec l'instauration de mesures coercitives telles que les péages urbains, la tarification différenciée, la limitation des vitesses et la contribution climat-énergie.

Evolutions des territoires et des transports

Les marchandises ...

La Baie de Seine s'est dotée d'un grand schéma logistique multimodal (Masterplan) : investissements massifs pour la modernisation des places portuaires maritimes, développement de la desserte ferroviaire des Ports, développement de l'offre fluviale.

La performance de l'offre multimodale renforce la position de la Normandie en tant que première zone logistique du Bassin Parisien. L'intégration dans le grand réseau ferroviaire transeuropéen lui ouvre les portes de l'Allemagne, de l'Italie et de l'Espagne. La mise en service du Canal Seine-Nord Europe lui donne un accès direct à l'Europe du Nord.

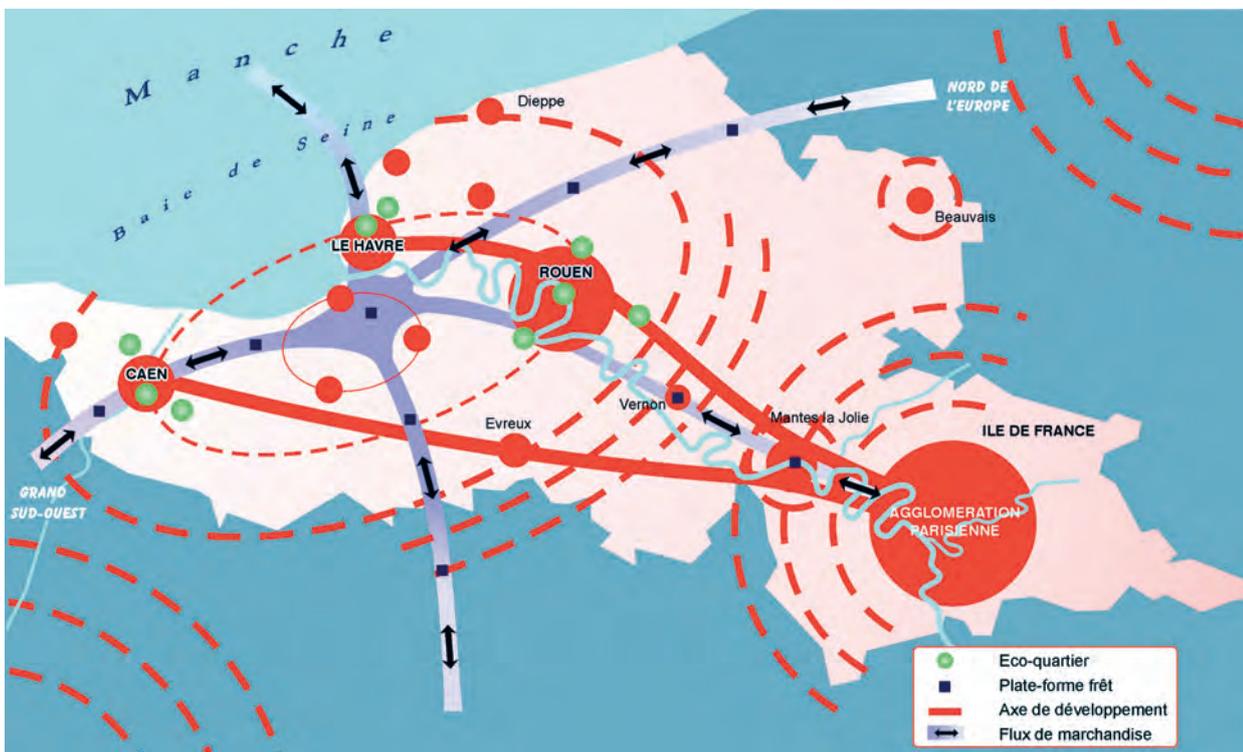
En s'adaptant à la massification continue des transports et à l'exigence de transports plus sûrs et plus propres, les ports du Havre et de Rouen ont considérablement élargi leur hinterland.

... et les hommes

Le réseau métropolitain Caen – Rouen – Le Havre remplit ses promesses de développement économique et résidentiel. L'émergence de ce tripôle contribue à une structuration urbaine de la Normandie autour d'un réseau polycentrique de villes moyennes. L'OIN Seine-Aval est également un succès.

Les « écoquartiers » deviennent emblématiques de cette réconciliation entre l'urbain et la qualité de vie. Mixité fonctionnelle, espaces de respiration et mobilité verte deviennent des réalités urbaines tangibles. Dans cette dynamique, les zones déjà desservies par une alternative à la voiture connaissent un boom immobilier, c'est le cas de la Vallée de la Seine et l'axe allant de Mantes à Caen, le long du chemin de fer ; les autres souffrent de la crise énergétique, qui se transforme rapidement en crises sociale et immobilière.

- La Baie de Seine réussit sa mutation vers une économie de services à haute valeur ajoutée : logistique, recherche et développement.
- Toutefois, la Normandie s'appuie sur ses atouts historiques : filières agro-alimentaires, tourisme et fonctions productives en aval (distribution, usines logistiques...) grâce à la proximité du grand bassin de consommation francilien.
- La qualité de vie en Normandie et son dynamisme économique séduisent les actifs et les seniors.



Mots clés :

- facteur 4
- écoquartiers
- dynamisme
- valeur ajoutée
- intervention publique

Scénario 2

La croissance des transports comme moteur de la relance

L'Union Européenne a connu un repli politique et économique. L'industrie européenne a traversé une crise et a dû faire face à de nombreuses délocalisations vers les autres zones économiques du monde.

Actions menées par les acteurs publics

Les priorités affichées des politiques publiques dans le domaine des transports restent avant tout la libération des freins à la mobilité.

Evolutions des territoires et des transports

Les marchandises ...

Les ports normands ont modernisé les chaînes logistiques routières mais leurs parts de marché s'érodent par rapport aux ports du Nord (Rotterdam, etc.).

La Normandie offre moins de solutions massifiées notamment à cause du retard pris sur les contournements ferroviaires de Île-de-France. La Baie de Seine reste à l'écart des grands réseaux car les opérateurs du secteur logistique préfèrent investir au nord et à l'est de Paris.

... et les hommes

Alors que le tourisme et l'économie résidentielle se développent en milieu rural et en corrélation étroite avec le vieillissement généralisé de la population, l'étalement urbain a grignoté tous les espaces libres à proximité des nœuds routiers et le long des routes secondaires dans l'arrière-pays et le littoral bas-normand. Pour la première fois de son histoire, l'aire urbaine de Paris est sortie de ses limites régionales et englobe, en une vaste conurbation autour de l'autoroute de Normandie, Vernon, Evreux et l'agglomération rouennaise.

Les villes sont asphyxiées, les réseaux de transport sont saturés et les investisseurs sont très prudents. Mais ce modèle, héritier de la « rurbanisation » des années 70 et du « tout voiture » (certains évoquent la « super-rurbanisation ») s'essouffle autant par la fracture territoriale et les inégalités sociales que par une conscience plus aigüe des valeurs environnementales. Continuer à vivre hors des villes est un choix par défaut.

- L'industrie traditionnelle a migré vers d'autres régions du monde. Mais le développement d'un tissu de PME industrielles (biotechnologie, recherche et développement) compense en partie la perte des emplois.
- L'agriculture et l'industrie agroalimentaire sont dynamiques et ont limité la déprise agricole. Cette époque a sonné le glas de la petite exploitation pour augmenter les capacités de production.
- Le vieillissement de la population est plus important et l'étalement urbain se poursuit.



Mots clés :

- étalement urbain
- tout-routier
- asphyxie des villes
- recul économique

Scénario 3

Le début de l'après-pétrole

La baisse irréversible et continue du prix du carburant à la pompe a aggravé la situation énergétique française et européenne. En l'absence d'innovations technologiques majeures dans le domaine des transports, les ménages sont contraints de modifier leurs habitudes et les comportements de la vie quotidienne. Les pouvoirs publics peinent à juguler cette crise.

Actions menées par les acteurs publics

Véritable gestion de crise : les pouvoirs publics tentent de colmater les brèches du système social avec des aides financières. Priorité absolue au développement de l'offre de transports collectifs, mais en attendant, on cherche tout autant à optimiser l'usage de la voiture (autopartage, covoiturage).

Evolutions des territoires et des transports

Les marchandises ...

Autrefois quasi-négligeable, aujourd'hui critique, la maîtrise des coûts du transport est devenu un enjeu majeur de compétitivité économique. Dans cette course à « l'optimodalité », l'efficacité des chaînes logistiques devient un critère prépondérant ; cela se traduit à la fois par la recherche du mode le plus économe en énergie et par l'optimisation de la logistique (meilleur taux de remplissage, moins de retours à vide). Ce nouveau paradigme pour le fret établit un contexte plus favorable aux modes ferroviaires et fluviaux. Pour autant, les opérateurs économiques de la Baie de Seine pâtissent du retard pris par rapport à leurs concurrents d'Europe du Nord, qui avaient anticipé le début de l'après-pétrole et adapté leurs chaînes logistiques à l'optimodalité.

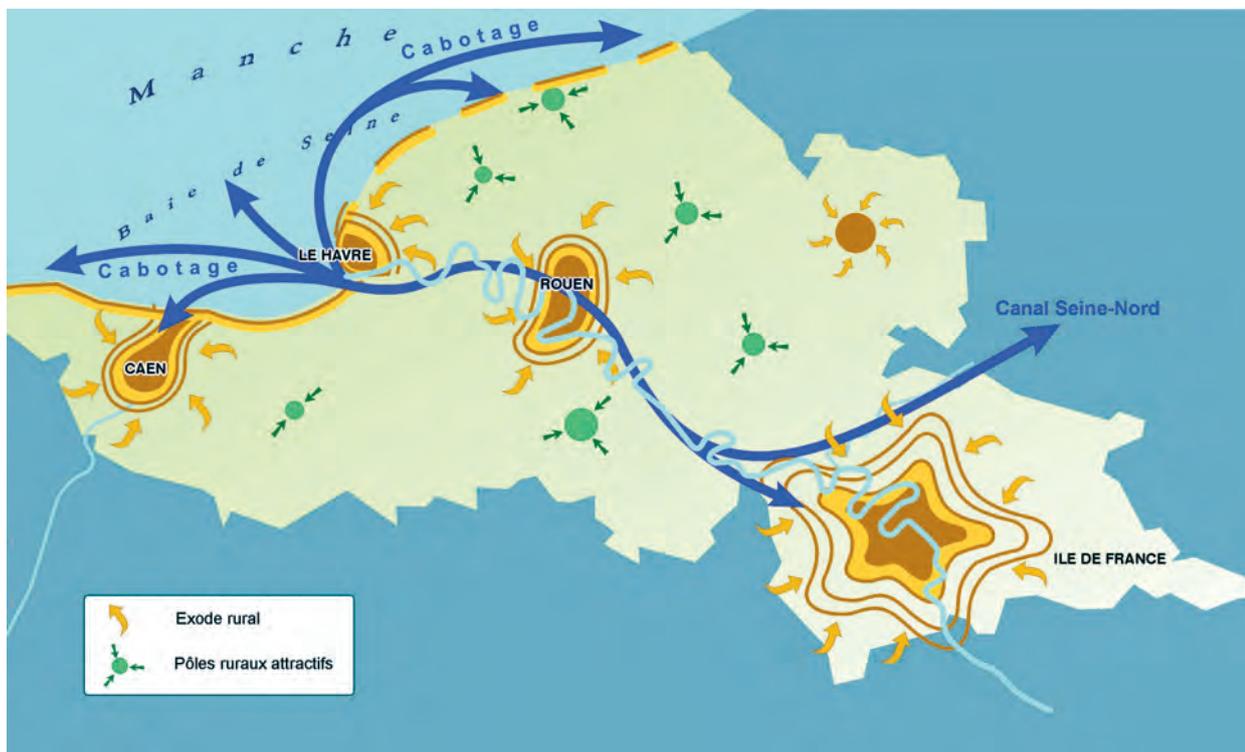
... et les hommes

La facture énergétique a provoqué un véritable choc dans le fonctionnement économique et résidentiel du territoire de la Baie de Seine.

Les phénomènes de rurbanisation s'arrêtent abruptement. Les zones périurbaines perdent régulièrement de la population entre 2015 et 2025 tandis que les campagnes se désertifient. Ces réfugiés « énergétiques » s'abritent comme ils peuvent dans les villes. Mais l'improvisation politique au niveau national face à cette crise d'un nouveau genre, laisse les pôles urbains complètement livrés à eux-mêmes pour gérer cette crise. Les villes se transforment en véritables forteresses urbaines tournées vers elles-mêmes : la pénurie de logement s'accroît face à ce reflux de populations rurales et périurbaines. Les échanges entre les pôles urbains chutent ; l'aire géographique des bassins de vie et d'emploi se rétrécit. Les transports grèvent le budget des ménages. Retourner en ville est un choix contraint.

Dans le même temps, la redécouverte de son « espace vécu » a dopé le tourisme de proximité (centres anciens et littoral de la Manche) en même temps qu'une certaine philosophie de vie basée sur le partage et la débrouille.

- L'industrie a été gravement touchée par la hausse des carburants et de nombreux emplois ont disparu. Ceux qui ont survécu, ont été contraints de se localiser au plus proche des marchés.
- L'économie des services a connu un boom et le monde agricole est resté dynamique en sachant rapidement se réorganiser autour d'importantes villes rurales (Bernay, Yvetot, etc.).
- Ce sont les migrations résidentielles, très importantes durant cette période, qui portent le dynamisme démographique de la Baie de Seine.



Mots clés :

- optimodalité
- développement fluvial
- exode rural

Scénario 4

La confiance dans l'innovation et le progrès technologique

La zone Europe a connu une croissance économique forte sur la période 2010-2025. Cette croissance est tirée par des investissements très forts dans la recherche et l'innovation, créatrice de valeur ajoutée. Une intégration des systèmes de transports est réalisée grâce aux innovations technologiques. Des investissements privés se sont concentrés sur les solutions logistiques les plus innovantes, notamment dans le domaine ferroviaire, mais aussi dans le fluvial et le maritime.

Actions menées par les acteurs publics

Les pouvoirs publics ont fait le pari du progrès technologique pour résoudre les conflits liés à la mobilité. Les entreprises et administrations agissent vers une vraie politique de désynchronisation des activités, notamment grâce au télétravail et aux bureaux virtuels.

Evolutions des territoires et des transports

Les marchandises ...

La logistique est un secteur en forte croissance grâce notamment aux techniques innovantes en matière de transport et de gestion des flux. Les investissements privés se sont multipliés dans ce secteur, mais ce développement est freiné par une pénurie du foncier notamment sur les zones portuaires et sur les accès à la Seine. Les acteurs ont dissocié infrastructure de transport et zone d'éclatement des flux. On assiste donc à l'apparition de nombreux ports urbains.

Les marchandises s'insèrent dans un territoire structuré par des axes de communications physiques et numériques, aux nombreux rameaux capillaires, au plus proche du destinataire final. Le logisticien, vieux terme des années 90, est désormais remplacé par le « fluxier » !

La fluidité et la fiabilité des dessertes terrestres et fluviales constituent un avantage concurrentiel majeur pour les activités industrialo-portuaires de la Baie de Seine par rapport aux ports de la mer du Nord.

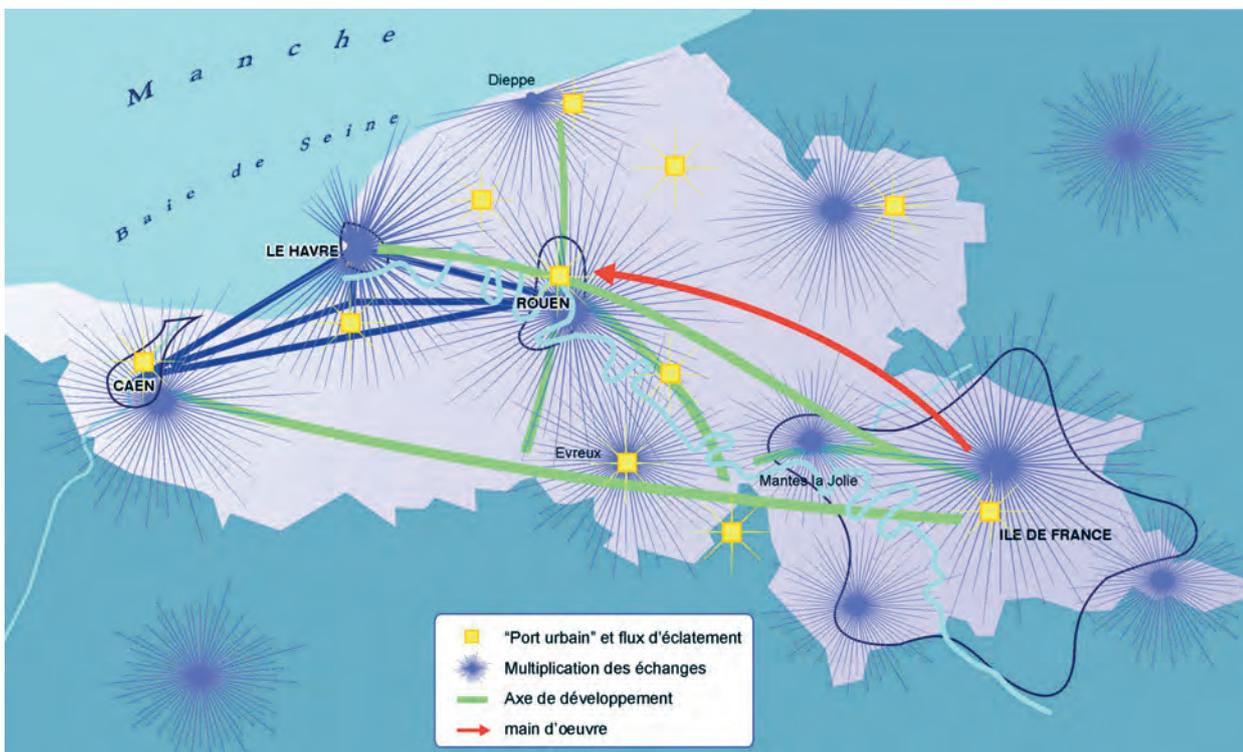
... et les hommes

La libération croissante des freins à la mobilité individuelle lève également les verrous à un développement résidentiel diffusé sur l'ensemble des territoires normands. C'est la revanche des zones rurales.

Les agglomérations normandes ont affirmé leur fonction métropolitaine, débouchant sur la fusion des aires urbaines normandes. Les zones rurales et périurbaines sont multipolarisées, en particulier les franges franciliennes. Certains pôles intermédiaires – comme Deauville, Trouville, Evreux, Dieppe, Bernay, Vernon – ont développé leur autonomie avec des implantations d'entreprises et la ré-injection des revenus des actifs dans le tissu local de commerces.

Les contraintes liées aux distances deviennent insignifiantes : on vit dans un véritable espace-temps où tout semble à proximité raisonnable.

- La recherche de la meilleure valeur ajoutée est le critère majeur de positionnement des industries locales. La Baie de Seine est un grand bassin économique diversifié.
- L'attractivité résidentielle s'est renforcée dans un territoire structuré par des axes de communication physiques et numériques où le tripôle Caen-Rouen-Le Havre s'affirme.
- Les zones rurales sont très dynamiques : on assiste à la revanche des campagnes.



Mots clés :

- innovation
- télétravail
- attractivité
- technologie

Partie 2

Détails des scénarios

Scénario 1

Une politique environnementale volontariste 18

- Evolutions à l'échelle européenne et nationale 18
- Evolutions des territoires et des transports en Baie de Seine 19

Scénario 2

La croissance des transports comme moteur de la relance 22

- Evolutions à l'échelle européenne et nationale 22
- Evolutions des territoires et des transports en Baie de Seine 23

Scénario 3

Le début de l'après-pétrole 26

- Evolutions à l'échelle européenne et nationale 26
- Evolutions des territoires et des transports en Baie de Seine 27

Scénario 4

La confiance dans l'innovation et le progrès technologique 30

- Evolutions à l'échelle européenne et nationale 30
- Evolutions des territoires et des transports en Baie de Seine 31

Scénario 1

Une politique environnementale volontariste

Mots clés :

- facteur 4
- écoquartiers
- dynamisme
- valeur ajoutée
- intervention publique



Photo : Osbern

Évolutions à l'échelle européenne et nationale

Prospérité économique et conscience écologique

La mondialisation de l'économie s'est poursuivie et a été accompagnée par une ère de prospérité, notamment aux niveaux européen et national. Dans ce contexte économique favorable, l'Union Européenne s'est dotée d'une gouvernance politique et écologique forte, avec comme fer de lance une politique volontariste de lutte contre le réchauffement climatique. A cet effet, un dispositif de lutte contre les émissions de GES a été mis en place avec un objectif de réduction par 4, d'ici 2050, à l'échelle européenne. Dans le secteur des transports, l'objectif était de parvenir à un report modal significatif.

Le bâton et la carotte pour « stimuler » les comportements écocitoyens

La politique mise en place s'est déclinée selon deux grands modes d'intervention. D'une part, un volet répressif consistant à décourager l'usage du véhicule individuel et du poids lourd, par différents moyens : moratoire sur les autoroutes, taxe carbone, péage poids lourds, quotas de mobilité, tarification différenciée des péages, limitation de vitesse, taxation des externalités (principe du pollueur-payeur) ; accès limité des poids lourds en zone urbaine...

En contrepartie de ces restrictions à la mobilité routière et de ces pénalités financières, les pouvoirs publics ont lancé un grand programme

d'investissements sur les modes alternatifs, notamment en renouvelant les matériels roulants pour plus de confort et de fiabilité et en améliorant les dessertes en zones urbaines.

Pour le transport de marchandises, cette politique de l'offre s'est traduite par l'achèvement des grands contournements ferroviaires fret nord-est de l'Île-de-France, dont Le Havre – Amiens – Metz, mais aussi de forts investissements sur le corridor Le Havre – Dijon – Lyon – Marseille. La liaison fluviale Seine – Escaut est également réalisée.

Ces investissements ont joué un rôle important dans l'émergence d'une alternative crédible au « tout routier » pour les parcours de longue distance.

Évolutions des territoires et des transports en Baie de Seine

Une reconversion réussie du bassin industriel normand

Dans un contexte économique national et international très porteur, la Baie de Seine a profité de cette vague de développement économique pour investir dans les secteurs dits d'avenir (en 2008) que sont les biotechnologies, les activités de recherche et développement et les industries agroalimentaires.

Pour autant, l'émergence industrielle de l'Europe de l'Est a accéléré les mouvements de délocalisation des grandes implantations des industries traditionnelles normandes, en particulier pour les entreprises de la filière automobile. Cette tendance à la déprise industrielle est cependant nuancée par le maintien en Baie de Seine des fonctions de distribution en prise directe avec le grand bassin de consommation francilien. On observe également une montée en puissance des économies de services et résidentielles, soutenues par le dynamisme démographique entre 2008 et 2025.

Compétitivité de la zone logistique normande

L'émergence du contournement fret évitant l'Île-de-France a renforcé l'attractivité de la Normandie comme grande zone logistique du grand bassin parisien et de l'Est de la France.



Photo : DREIF

Des investissements publics sur les itinéraires transversaux ferroviaires tels que Le Havre – Caen – Tours – Nantes – Bordeaux et l'Espagne ont permis l'élargissement de l'hinterland des Ports normands et des zones logistiques implantées en Baie de Seine vers l'Ouest et le Sud de la France, voire l'Espagne.

Un véritable schéma logistique multimodal de la Baie de Seine est venu donner de la cohérence aux investissements publics, et renforce ainsi la lisibilité stratégique du territoire pour les investisseurs privés.

Redistribution des parts modales pour le fret

La politique française repositionne les Ports normands sur les grandes relations européennes disposant d'alternatives modales performantes. Les opérateurs logistiques optent plus facilement pour une massification des expéditions grâce aux solutions multimodales.

La contribution du transport routier continue néanmoins à croître en tonnages transportés, pour assurer non seulement l'éclatement des grands flux logistiques mais surtout les échanges régionaux et la distribution dans les zones industrielles et urbaines. Les entreprises apportent un grand soin au dernier kilomètre.

Pénurie d'espace pour les zones multimodales et conflits environnementaux

L'efficacité économique et logistique des entreprises de transport multimodal a développé la demande de zones logistiques avec accès au fleuve. Mais la rareté des

emplacements possibles sur la Seine et la pénurie de foncier à proximité, du fait des nombreuses mesures de protection des sites, a conduit à découpler les fonctions de manutention des ports fluviaux et zones de stockage, plus consommatrices d'espace, générant de nouveaux flux routiers entre les plates-formes.



Photo : Urbablog

Ainsi, les politiques d'encouragement des modes alternatifs, en particulier du report vers le fleuve, ont pu parfois se heurter à un autre volet prioritaire de la politique environnementale française, celui de la protection des milieux naturels.

Une modification de la géographie des emplois en Baie de Seine

Les entreprises privilégient l'accessibilité en transports collectifs : des quartiers d'affaires fleurissent autour des gares d'agglomération à Rouen, au Havre, à Caen et à Mantes.

Par ailleurs, les pouvoirs publics ont instauré un système de conditions environnementales pour l'attribution des aides aux entreprises. Ainsi, si une entreprise choisit un éco-parc, elle bénéficie d'une prime à l'installation.

L'accessibilité en transports collectifs redéfinit l'attractivité des territoires

Entraînées par les grandes agglomérations normandes, les villes moyennes desservies par le train ont profité du dynamisme démographique et économique.

Des pôles comme Evreux ou Bernay, bien reliés aux agglomérations normandes et franciliennes, ont accueilli de nouveaux habitants (familles, seniors) attirés par un marché immobilier plus accessible et par une qualité de vie jugée supérieure à celle des zones périurbaines.

Hors de ces pôles urbains bien desservis, les petites villes et les zones rurales de la campagne normande voient régulièrement diminuer leurs nombres d'emplois et d'actifs. Des populations peu mobiles s'installent à la campagne comme par exemple les personnes âgées. Ce clivage inquiète les pouvoirs publics, car les solutions de transport en milieu rural ne donnent pas encore entière satisfaction, et des pans entiers de population rurale souffrent d'un véritable déficit de mobilité.



Photo : Stéphane Martin

Les nouveaux écoquartiers en phase avec la densification des zones résidentielles

Les agglomérations normandes ont investi le champ de l'écoconstruction pour la rénovation urbaine de l'habitat – en particulier des cœurs urbains – mais aussi pour les constructions neuves. Elles ont également été des candidates retenues de l'appel à projets lancé par la DIACT pour la création d'écoquartiers, sur une base de 1500 logements a minima. Ces nouveaux écoquartiers ont poussé dans les zones périurbaines de Caen, Le Havre, Rouen et Mantes (l'Opération d'Intérêt National Seine-Aval), renforçant ainsi un peu plus la prédominance urbaine du territoire.

La montée en puissance du tripôle comme structure du développement normand

En termes d'organisation spatiale, la Baie de Seine se caractérise en 2025 par l'affirmation du réseau métropolitain Caen – Rouen – Le Havre faisant poids à l'échelle européenne. Cela s'est matérialisé par une redynamisation des cœurs urbains (reconquête des bords de Seine), une reconcentration des emplois vers les cœurs de ces aires urbaines et un développement des échanges entre ces 3 pôles.

Le développement d'un réseau de villes moyennes autour de ce tripôle, bien reliées par des transports collectifs cadencés (TER et bus express), et l'émergence du Mantois comme plaque tournante des échanges entre la Normandie et l'Île de France, ont renforcé la cohérence et la lisibilité de ce véritable « système urbain », dense et bien organisé.

Ce paysage urbain s'est structuré autour de deux axes de développement résidentiel : un grand espace « Seine Vallée »

allant du Havre à Paris ; et un axe Caen – Evreux – Paris, qui s'est appuyé sur la ligne de chemin de fer.

On assiste à l'émergence d'un nouveau « pôle de centralité » autour du Pays d'Auge et des villes moyennes du nord ouest de l'Eure, qui se retrouvent au cœur du système métropolitain et à la croisée des corridors de fret.

Inégalités face à la mobilité

Les contraintes face à la mobilité ne sont pas ressenties de la même manière par tous les ménages.

D'une part, des nouveaux arrivants attirés par le dynamisme économique des agglomérations se sont installés et sont restés, séduits par la qualité de vie et la proximité des emplois qualifiés, des services et des loisirs.

D'autre part, les populations locales, « repoussées » aux franges périurbaines et dans les zones rurales, se retrouvent bloquées ; elles perdraient trop à revendre leur bien immobilier pour revenir habiter en ville.

Ceci a pour conséquence de mettre en danger la pérennité des mesures contraignantes. Celles-ci ont d'abord été acceptées par la population, grâce en particulier au succès des accords européens, qui ont réussi à atténuer sur le long terme les effets de la hausse du prix des carburants sur les ménages et les professionnels. Mais la grogne se fait ressentir et le challenge des décideurs publics de 2025 est de trouver des solutions socialement acceptables au cas par cas.



Photo : DREIF

Un poids croissant mais pas significatif, des valeurs environnementales et éthiques au sein de la population

Une mutation certaine des consciences et des comportements individuels, avec une importance essentielle des aspects environnementaux dans les comportements des voyageurs, s'est opérée dans les deux dernières décennies. Le caractère "propre" ou "écologique" constitue un critère réel dans les arbitrages entre modes.

D'une mobilité débridée à une mobilité raisonnée

Toutefois, les individus privilégient toujours des comportements de consommation aux actes citoyens dans leurs arbitrages. Ce ne sont pas les mutations des comportements mais bien les politiques restrictives qui ont accéléré l'usage des transports collectifs. Les contraintes sur l'utilisation du véhicule individuel ont progressivement bousculé les comportements, habitués à « prendre la voiture sans se poser de question ». Peu à peu, les habitants ont cherché à réduire les distances en privilégiant les commerces de proximité et les ventes à distance. Le réflexe n'est plus de se « déplacer à tout prix » mais bien d'explorer les alternatives possibles à tout déplacement : généralisation des téléprocédures, enseignement à distance, services en ligne (banque, assurance, etc.). De nouvelles formes d'urbanisme densifié, avec la recherche d'une mixité fonctionnelle très poussée (résidentiel – loisirs – services – tertiaire) diminuent les besoins de déplacements motorisés et facilitent le développement des circulations douces. Mais ces styles de vie bénéficient surtout aux ménages à revenus élevés, qui ont peu à peu occupé les centres urbains. Les populations de revenus plus modestes sont confinées dans les franges urbaines et éloignées des cœurs d'agglomérations.



Photo : MEDAD - laurent mignaux



Photo : MEDAD - Jcépoulet

Scénario 2

La croissance des transports comme moteur de la relance

Mots clés :

- étalement urbain
- tout-routier
- asphyxie des villes
- recul économique



Photo : Tijani159

Évolutions à l'échelle européenne et nationale

La France et l'Europe en perte de vitesse dans le jeu économique mondial



Photo : Freefoto



Photo : ireman75

L'Union Européenne a connu un repli politique et économique. Sous l'effet de la concurrence internationale, l'Union n'a pas su rester unie et solidaire face aux autres blocs.

Chacun des principaux Etats membres entendait mettre en œuvre sa propre stratégie.

L'industrie européenne a traversé une crise et a dû faire face à de nombreuses délocalisations vers les autres zones économiques du monde.

Dans ce contexte de récession, les priorités affichées des politiques publiques dans le domaine des transports ont été avant tout l'encouragement de la mobilité, la fluidification des trafics par la réduction des congestions et la maîtrise des répercussions de la hausse du prix du pétrole sur les ménages français. Les systèmes de transport en France sont considérés comme des éléments majeurs de la compétitivité économique.



Photo : Xavier Hôpe

Évolutions des territoires et des transports en Baie de Seine

Crise industrielle, mais agriculture dynamique

Dans un contexte économique défavorable, les fonctions productives des industries traditionnelles ont continué à être délocalisées dans des pays à main d'œuvre « bon marché » (Asie, Europe de l'Est, Amérique du Sud).

Cependant, un tissu de PME industrielles s'est maintenu et développé, dans des secteurs comme l'énergie (profitant du pôle de transit que représente la Baie de Seine) mais aussi dans les biotechnologies et les activités de Recherche et développement. Ce tissu d'entreprises a compensé, sur certains territoires, la perte des emplois des grands établissements industriels.

Les activités agricoles – portées en revanche, par une demande mondiale soutenue – ont mieux résisté que les autres secteurs de la Baie de Seine.

Ce dynamisme économique de l'agriculture et par voie de conséquence, des industries agro-alimentaires, a ralenti la déprise des terres agricoles. Les petites exploitations, fragiles et subventionnées, au lieu de céder à la pression foncière liée à l'urbanisation, sont rachetées par d'autres exploitations pour augmenter les capacités de production.

Les ports du Havre et Rouen perdent des parts de marché

Le transport maritime en 2025 se caractérise par une augmentation sensible de la taille des navires portes conteneurs et une hausse du trafic maritime liée entre autres aux forts besoins d'importation de marchandises et de matières premières, en provenance notamment de Chine.

Malgré leurs efforts, notamment le développement des relations fluviales avec Paris et la création de nouvelles zones multimodales, les Ports Normands ne peuvent concurrencer les Ports du Nord qui disposent de relations ferroviaires et fluviales abouties : la ligne de la Betuwe, débouché ferroviaire de Rotterdam vers l'Allemagne, est réalisée depuis 2007, alors que le Havre n'a pas pu bénéficier à temps de la programmation d'un accès ferroviaire fret vers l'Est.

La congestion routière et la faiblesse des solutions logistiques massifiées amènent les opérateurs leaders mondiaux du marché à préférer investir au nord ou à l'est de Paris au lieu d'exploiter le potentiel logistique de la Baie de Seine. Ainsi, les parts de marché des ports normands s'érodent, accroissant la déprise économique en Baie de Seine.



Photo : DRIF

Economie résidentielle et développement du tourisme

Du fait de la déprise industrielle, l'économie de la Baie de Seine en 2025 est devenue à dominante résidentielle et touristique.

Elle tire une partie importante de ses richesses, des services à la population et d'une activité touristique en fort développement (pas seulement saisonnière).

En effet, la récession économique impacte plus fortement la Baie de Seine que d'autres territoires comme l'Île-de-France, moins dépendants des investissements étrangers. Elle a contribué à rendre la Baie de Seine de plus en plus attractive pour les résidences secondaires. Le développement d'un tourisme de proximité orienté vers le patrimoine culturel, ainsi qu'une forte vague d'immigration venue du Nord de l'Europe, majoritairement des seniors, marquent les récents développements de la Normandie en 2025.



Photo : MEDAD - laurent mignaux



Photo : MEDAD - laurent mignaux

L'étalement urbain se poursuit

Les stratégies résidentielles des ménages ne se sont pas modifiées et ces derniers ont continué à privilégier l'attractivité du foncier et du pavillon à l'accessibilité en transports en commun.



Photo : madéhyjay

Par conséquent, les phénomènes d'étalement urbain se sont poursuivis, en particulier à proximité des nœuds routiers (échangeurs d'autoroutes) et le long des routes secondaires de rabattement. Les grandes zones commerciales en périphérie de grandes villes continuent de prospérer.

Une congestion croissante du réseau routier, catalyseur de l'asphyxie des villes

L'étalement urbain a accentué les problèmes de congestion aux heures de pointe, notamment au niveau des entrées d'agglomérations normandes.

Cette aggravation de la congestion est un facteur bloquant du développement des agglomérations normandes ; asphyxiées, celles-ci attirent moins.

Après une période d'extension, les aires urbaines de Rouen, du Havre et de Caen, se stabilisent peu à peu en 2025, conséquences de la saturation des réseaux routiers et signes manifestes d'essoufflement du modèle de développement urbain normand des dernières années.

Emergence d'une conurbation autour des échangeurs de l'A13

La déprise économique a eu pour conséquence de freiner significativement le développement des échanges entre les 3 agglomérations normandes.

Moins touché par la crise, le bassin d'emploi francilien a progressivement attiré les actifs des communes de la Vallée de la Seine, jusqu'à englober complètement sous son influence l'agglomération rouennaise et les franges comme Vernon et Evreux.

Ces franges franciliennes au foncier attractif (relativement à l'Île-de-France) sont devenues les symboles de la rurbanité francilienne.



Photo : Jean christophe

Une urbanisation progressive du littoral et de l'arrière pays

La périurbanisation des agglomérations Caennaises et Havraises a absorbé une partie de l'arrière pays littoral – Ouistreham, Nord Pays d'Auge, zone littorale du Havre à Fécamp – alors que les résidences de tourisme se concentrent sur la bande littorale et que les repreneurs de résidences secondaires, majoritairement parisiens et nord-européens, ont grignoté peu à peu les arrière pays littoraux.

Faute de pouvoir attirer de nouveaux actifs pour pallier les nombreux départs, notamment les jeunes, les Seniors représentent en 2025 plus de 40% de la population totale de la Baie de Seine.



Photo : Heloise

Une influence croissante mais pas décisive des valeurs environnementales dans les comportements

Les aspects environnementaux occupent en 2025 une place plus importante qu'il y a vingt ans dans le système de valeurs des individus pour leurs achats et leurs déplacements, mais ils sont encore loin d'infléchir les comportements.

Les critères de qualité de service (rapidité, desserte) et les critères de coût (baisse du pouvoir d'achat) demeurent cependant prédominants dans le choix final du consommateur.

On n'observe pas une « rupture des comportements » prônée à l'époque pour faire face aux défis du changement climatique.

Celle-ci reste d'actualité mais a été, selon certains observateurs, retardée par les récentes décennies de morosité économique qu'a connue l'Europe.



Photo : MEDAO - Laurent Mignaux

Scénario 3

Le début de l'après-pétrole

Mots clés :

- optimodalité
- développement fluvial
- exode rural



Photo : MEDAD - Laurent Mignaux

Évolutions à l'échelle européenne et nationale

Une hausse brutale et irréversible du prix de l'énergie

L'envolée soutenue et brutale du prix des hydrocarbures sur la période 2008-2025, combinée à l'absence de progrès (ou diffusion) majeur sur l'émergence d'énergies alternatives, a aggravé la situation énergétique française et européenne.

Cette crise énergétique a touché de plein fouet les ménages et les entreprises, tous forcés de modifier leurs habitudes et comportements de vie quotidienne, notamment pour les transports.

L'entrée dans l'ère du pétrole cher s'est traduite par des restructurations économiques de grande ampleur pour les industries françaises et par une inflation marquée des produits de consommation.

Ce contexte économique difficile a rogné les marges de manœuvre financières dont pouvaient disposer les pouvoirs publics. La politique d'investissement s'est concentrée sur les équipements permettant d'encourager les services de transport multimodal, poussant la planification routière à se recentrer sur un nombre très limité d'objectifs.

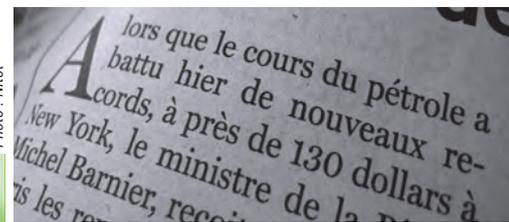


Photo : Nitot



Photo : MEDAD - Laurent Mignaux

Évolutions des territoires et des transports en Baie de Seine

Certaines unités de production se relocalisent pour se rapprocher des marchés

La fin de l'énergie bon marché a eu un effet sur la répartition géographique de certaines productions, comme les filières agro-industrielles ou encore les dernières fonctions productives nécessitant une réactivité très forte aux évolutions du marché (conditionnement, assemblage, post-production). On voit se réactiver des réseaux de sous-traitance et de services autour des principales entreprises.

Un contexte favorable au développement des modes alternatifs à la route

En 2008, aux prémices de la crise pétrolière, on constatait déjà que certaines entreprises anticipaient en rationalisant leur logistique : schémas plus économes en transport (massification, meilleur taux de remplissage des camions et moindres rotations, basculements plus fréquents sur des modes alternatifs), coopération entre acteurs (complémentarité des modes)...

Dans un contexte de crise pétrolière confirmée, les chaînes logistiques ont continué à être réorganisées pour maîtriser les coûts ; cela s'est traduit à la fois par la recherche du mode le plus économe en énergie et par l'optimisation de la logistique (meilleur taux de remplissage, moins de retour à vide). Dans cette course à « l'optimodalité », l'efficacité des chaînes logistiques est devenue un critère prépondérant.

Cette nouvelle donne a favorisé le développement de nouvelles relations longue-distance par le mode ferroviaire et le cabotage maritime.

Le Canal Seine Nord Europe a quant à lui induit le développement de nouvelles zones d'activité logistiques, faisant croître le trafic fluvial en Baie de Seine.



Photo : MEDAD - Laurent Mignaux

Pour autant, les opérateurs économiques de la Baie de Seine ont pâti du retard pris par rapport à leurs concurrents d'Europe du Nord, qui avaient anticipé le début de l'après-pétrole et adapté leurs chaînes logistiques à l'optimodalité.



Photo : rungis international

Les stratégies résidentielles des ménages bouleversées par le choc énergétique

La facture énergétique a provoqué un véritable choc dans le fonctionnement économique et résidentiel du territoire de la Baie de Seine. Outre le coût exorbitant des carburants, c'est surtout le caractère durable de la hausse qui a poussé la population à modifier profondément ses comportements vis-à-vis de l'usage du véhicule individuel et de la localisation de l'habitat.

La flambée des prix des carburants a radicalement chamboulé les logiques résidentielles des ménages, faisant passer l'accessibilité par les transports devant les contraintes financières dans les critères de choix de l'habitat.

Ce retournement de situation a été marquant pour les zones mal desservies par les transports collectifs, qui ont été rapidement isolées.

Les stratégies résidentielles des ménages bouleversés par le choc énergétique

La facture énergétique a provoqué un véritable choc dans le fonctionnement économique et résidentiel du territoire de la Baie de Seine. Outre le coût exorbitant des carburants, c'est surtout le caractère durable de la hausse qui a poussé la population à modifier profondément ses comportements vis-à-vis de l'usage du véhicule individuel et de la localisation de l'habitat.

La flambée des prix des carburants a radicalement chamboulé les logiques résidentielles des ménages, faisant passer l'accessibilité par les transports devant les contraintes financières dans les critères de choix de l'habitat.

Ce retournement de situation a été marquant pour les zones mal desservies par les transports collectifs, qui ont été rapidement isolées.

Désertification rurale et explosion urbaine

Dans ce contexte, les agglomérations, seules capables de proposer une mixité fonctionnelle à grande échelle et des transports alternatifs au véhicule individuel, ont accueilli de nouveaux résidents, alors que les zones périurbaines ont perdu régulièrement sur la période 2015-2025.

Les emplois sont restés très majoritairement concentrés dans les cœurs des agglomérations, en raison de leur bonne accessibilité en transports collectifs et de leur dynamisme démographique.



Photo : MEDAD - Laurent mignaux

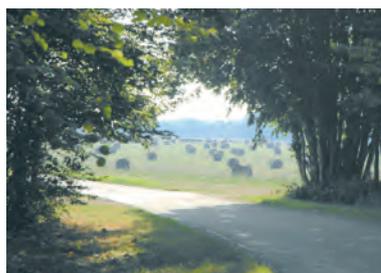


Photo : François kun

Des campagnes vertes, symboles du retour au local

Les industries traditionnelles de la Vallée de la Seine ont été gravement touchées par la crise énergétique, avec une destruction massive de l'emploi industriel. En particulier, le parc automobile baisse globalement – peu de renouvellement du parc – et les industries automobiles, traditionnellement ancrées en Baie de Seine, sont les premières à en souffrir.

Cette tertiarisation brutale de l'économie normande a pu faciliter le redéploiement des activités économiques vers les zones desservies par les transports collectifs. « Il est en effet plus facile de déplacer un bureau ou un commerce qu'une usine... »

Pour autant, ce n'est pas la mort économique des territoires ruraux : on assiste au retour d'une agriculture française dynamique, conquérante et rentable. Ce renouveau est stimulé par une demande mondiale croissante.

Un renouveau symbolique car peu à peu, le choc énergétique a révélé une conscience écologique embryonnaire, puis florissante : pour preuve, l'avènement d'un vrai marché pour les circuits courts alimentaires, consacre le retour à la paysannerie normande.

Cette tertiarisation de l'économie et le maintien d'une agriculture dynamique ont permis à certains pôles intermédiaires de se consolider et polariser les espaces ruraux alentours.

Une adaptation de l'offre touristique aux contraintes des transports et qui se recentre sur les « clients » de la Baie de Seine

Avec la flambée des prix des destinations lointaines, se développe un tourisme de proximité.

Du fait de la densification de l'habitat autour des centres urbains, ce tourisme de proximité s'est centré sur la redécouverte du patrimoine urbain (tourisme urbain) et/ou sur la pratique de modes doux (randonnée, vélo, etc.) à partir de points accessibles par les transports en commun.

D'une façon générale, l'aire de mobilité s'est restreinte, et a conduit les habitants du territoire à « redécouvrir leur espace vécu ».

De plus, les comportements « touristiques » se sont adaptés à la nouvelle structure de coûts : pour réduire la part du transport dans le coût global des vacances, certains ont rallongé leur durée de séjour.

Le littoral bas-normand : tourisme haut de gamme et résidences secondaires



Photo : MEDAD - Laurent mignaux

L'évolution des territoires littoraux sur cette période dépend de l'existence ou non d'une desserte ferroviaire, et des niveaux de revenus des résidents. Ainsi, des zones littorales comme Fécamp, Etretat, ont vu leur fréquentation baisser tandis que Deauville et le nord Pays d'Auge, plutôt fréquentés par des Parisiens aisés, souffrent assez peu de cette situation.

Pétrole cher et système D

La mobilité au XXI^{ème} siècle devient progressivement l'apanage des plus aisés. Par leur coût, les transports sont devenus un vrai marqueur social, visible et discriminant.

D'un côté, le luxe du véhicule individuel, de l'autre des populations qui font ce qu'elles peuvent, et ce depuis 2012.

En réaction à cette crise, les comportements du type auto-partage, covoiturage sont devenus courants. Un développement spontané dans un premier temps, puis encouragé à grands renforts de campagnes de sensibilisation par les pouvoirs publics, consacre ces pratiques économes en énergie.



Photo : MEDAD - laurent mignaux



Photo : MEDAD - laurent mignaux

Scénario 4

La confiance dans l'innovation et le progrès technologique

Mots clés :

- innovation
- télétravail
- attractivité
- technologie



Photo : MEDAD - Laurent mignaux

Évolutions à l'échelle européenne et nationale

Une croissance européenne forte, basée sur l'innovation



Photo : jahnvil

La zone Europe a connu une croissance économique forte sur la période 2010-2025.

Cette croissance a largement reposé sur une activité de Recherche et d'Innovation florissante, créatrice de valeur ajoutée.

Dans le domaine des transports, les progrès faits dans la maîtrise et l'application des technologies innovantes (matériels roulants, gestion informatique, moteurs propres) sont considérables. Ils ont été catalysés par le rôle moteur de l'Europe qui a poussé la normalisation des systèmes.

Des investissements privés se sont concentrés sur les solutions logistiques les plus innovantes, permettant à la France de jouer à armes égales avec ses voisins européens, notamment dans le domaine ferroviaire, mais aussi dans le fluvial et le maritime.

Dans le même temps, les pouvoirs publics ont mis ouvertement sur le pari d'une révolution technologique à la hauteur du défi climatique et des besoins croissants de la population mondiale.



Photo : MEDAD - Laurent mignaux

Évolutions des territoires et des transports en Baie de Seine

La Baie de Seine : un grand bassin économique diversifié

Dans un contexte économique très favorable tiré par l'innovation technologique, les industries locales ont repositionné leurs productions vers des segments à forte valeur ajoutée : pôle de compétitivité mécanique, biotechnologies, énergie, recherche et développement. Ce dynamisme industriel a nourri le développement de services aux entreprises dans les grandes agglomérations normandes.

L'industrie automobile s'en sort bien, et bénéficie en Baie de Seine d'un nouveau souffle qui rayonne sur toute le territoire, notamment dans les bassins d'emploi du Havre, de Rouen, de Mantes-Poissy et de Caen. Cette réussite est celle du pôle de compétitivité Movéo, qui depuis le milieu des années 2000 contribue à mettre la Baie de Seine à la pointe de l'innovation automobile.

Cette bonne santé économique a renforcé l'attractivité résidentielle de la Baie de Seine, notamment pour les emplois métropolitains supérieurs, attirés par la qualité de vie proposée par la Normandie (comparée à l'Île-de-France).

La logistique : un secteur en croissance

S'appuyant sur des nouvelles technologies et suite aux investissements massifs dans les techniques de transport innovantes, la France et la Baie de Seine ont su attirer de nouveaux investisseurs dans le secteur logistique.

L'accroissement des échanges internationaux et l'attrait des nouvelles technologies ont ainsi entraîné une croissance de tous les trafics.

Les efforts d'innovation se sont concentrés sur les solutions permettant l'augmentation de capacité des infrastructures, les transbordements et les transferts de conteneurs entre les ports et les zones logistiques multimodales.

Il en a résulté une croissance à deux chiffres du fret ferroviaire, augmentant par le fait même les circulations autour des plates-formes multimodales et globalement l'ensemble des flux d'éclatement. La fluidité et la fiabilité des dessertes terrestres et fluviales Normandes constituent en 2025 un avantage concurrentiel majeur pour les activités industrialo-portuaires de la Baie de Seine par rapport aux ports de la mer du Nord.



Photo : MEDAD - Laurent Mignaux

En bout de chaîne, les innovations technologiques ont aussi concerné la logistique urbaine : véhicules plus propres, optimisation des flux, des chargements, « écoparcs »...

L'e-commerce, le transport messagerie et la livraison à domicile se sont aussi développés fortement, sous l'impulsion d'un segment de marché inattendu : les seniors de 2025 maîtrisent parfaitement Internet et n'hésitent pas à commander les biens de consommation quotidienne sur le web plutôt que de se déplacer.

Pénurie du foncier pour soutenir le développement des activités logistiques

Face à la pénurie du foncier le long du fleuve, il est difficile d'implanter de nouvelles plate-formes de très grande taille.

Face à ce problème, l'accès aux infrastructures de transport (portuaire, fluviale, ferroviaire) et le stockage ont été dissociés. Là où on a trouvé de l'espace disponible, on a créé des zones de stockage. Ailleurs, ont été mis en place des services portuaires, et la chaîne logistique a été organisée : il suffit de 8 à 10 ha pour traiter 250 000 boîtes, à condition d'être accessible par des voies de communication.

Ce schéma a permis de créer de véritables « ports urbains » permettant d'approvisionner les villes.



Photo : MEDAD - Laurent Mignaux

Libération des freins à la mobilité individuelle

Les citoyens ont en 2025 une prise de conscience accrue des problématiques environnementales et ont consenti des efforts importants pour l'écologie.

Toutefois, les modes de vie ont évolué moins vite que les mentalités et la voiture est toujours de loin le mode de transport préféré des Français.

C'est un mode de déplacement qui a même vu son usage augmenter par une diffusion plus large de pratiques telles que l'auto-partage, le covoiturage, la location à l'heure/journée, etc.

Dans le même temps, on remarque que le taux d'utilisation des véhicules s'est nettement amélioré grâce à ces pratiques.

Le mouvement de libération de la mobilité individuelle a encouragé la poursuite des tendances actuelles de la périurbanisation et des choix d'implantations des entreprises sur des critères de foncier bon marché et de bonne accessibilité routière. Alors que l'habitat a continué à se diffuser, les emplois continuent eux à se concentrer dans les agglomérations – même s'ils sont de plus en plus localisés en 1^{ère} ou 2^{ème} couronnes périurbaines – ce qui accentue les problèmes de congestion aux entrées des agglomérations.

Cependant, les habitants de la Baie de Seine en 2025 ne sont pas tous égaux face à la mobilité individuelle.

Tout d'abord, l'accès au véhicule propre reste l'apanage des ménages les plus aisés, et très vite ce sont les plus pauvres qui souffrent des mesures visant à accélérer le renouvellement complet du parc automobile.



Photo : allie caulfield

Ensuite, l'accès à la technologie de l'information n'est pas la même pour tous, et même si l'accès à internet est largement démocratisé, il est de plus en plus difficile d'assumer pour les ménages ou les personnes privées de « connaissances numériques » de rester au contact de la société. Une nouvelle catégorie d'exclus émerge, composée en grande partie de seniors qui n'ont pas su prendre le virage numérique.

La revanche des zones rurales

Largement désenclavées par un maillage routier dense et bien reliées aux pôles métropolitains, les campagnes ont attiré de nombreux habitants en quête d'espace.

Ainsi, certains pôles intermédiaires – comme Deauville – Trouville, Evreux, Dieppe, Bernay, Vernon – ont affirmé leur 'autonomie' avec des implantations d'entreprises et la ré-injection des revenus des actifs dans le tissu local de commerces.

Dans le même temps, les agglomérations ont affirmé leur fonction métropolitaine, ce qui a débouché sur la fusion des aires urbaines normandes, avec des zones rurales et périurbaines multi-polarisées, en particulier les franges franciliennes.

Un territoire structuré par ses grands axes de communication physique et numérique

Le tripôle Caen-Rouen-Le Havre a affirmé son leadership économique, alors que la population n'aura jamais été aussi répartie sur le territoire selon quatre axes : un axe Est – Ouest : Caen – Evreux – Paris ; un axe Nord – Sud : Dieppe – Rouen – Evreux ; un axe littoral : Fécamp – Le Havre – Honfleur – Caen ; et l'axe séquanien du Havre à Mantes.

Les espaces intermédiaires du système métropolitain ont profité de l'irrigation par ces grands axes, entraînant une attractivité du Pays d'Auge, de Bernay et des franges franciliennes.



Photo : allie caulfield

Les contraintes liées aux distances sont devenues de plus en plus faibles : on vit dans un nouvel espace-temps, où tout est devenu à proximité physique ou numérique raisonnable.

Un poids croissant des TIC dans l'usage des transports collectifs

L'essor des TIC et des technologies dans le domaine des transports (véhicules adaptés, transports collectifs souples et rapides) a permis de maintenir voire d'encourager la mobilité des voyageurs.

Par exemple, en 2025, grâce au développement généralisé et à l'accès pour tous à l'Internet, il est possible de faire une requête d'itinéraire tous modes, d'un point à un autre. L'itinéraire le moins cher par les transports en commun est calculé, même si celui-ci emprunte plusieurs réseaux. La généralisation de la billettique inter-opérable permet d'acheter son trajet sur un seul titre de transport, ce qui facilite la vie des voyageurs. L'information en temps réel est largement plus efficace qu'en 2000, et contribue à donner une image « hi-tech » donc attractive des transports en commun.

Les technologies de l'information et de la communication ont ainsi joué un rôle dans la mutation des comportements vers une mobilité plus durable, car elles ont permis à la population à la fois de trouver des alternatives aux déplacements (télétravail, visioconférence) et de fluidifier les déplacements collectifs avec une meilleure information des voyageurs.

Une politique routière résolument technologique

Les projets d'investissements sur de nouvelles autoroutes ont été remplacés par des programmes d'optimisation des routes existantes, visant à fluidifier les trafics.

Parmi les solutions pour limiter les problèmes de congestion, on a retenu l'augmentation de l'offre d'infrastructures en certains points comme autour des grandes agglomérations, l'optimisation de la gestion des voiries existantes par le biais de l'affectation dynamique des voies, et l'étalement des périodes de pointe par la désynchronisation des activités (normalisation des dimanches et jours fériés, etc.).

Les entreprises et administrations ont notamment fait le pari d'une vraie politique de désynchronisation des activités, grâce au télétravail et aux bureaux virtuels.

Cette évolution qui avait jusque là été refusée, est d'abord mise en pratique par volonté d'évitement des horaires de pointe, puis est devenue socialement admise en raison de l'évidence des problèmes de congestion.



Ce document a été réalisé par l'Atelier Régional Transports Aménagement
et Information Géographique de la DRE Haute-Normandie

avec le concours du bureau d'études PROSCOT et du CETE Normandie Centre

Maquette PAO : Antoine JARDOT - DACT - CETE Normandie Centre - 02 35 68 89 33

Reproduction : CETE Normandie Centre

Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

Direction Régionale de l'Équipement de Haute-Normandie
Cité Administrative - 2, rue Saint-Sever - 76032 Rouen cedex
Tél : 02 35 58 53 27 - Fax : 02 35 58 53 033
courriel : direction.dre-hnormandie@equipement.gouv.fr

www.haute-normandie.equipement.gouv.fr