

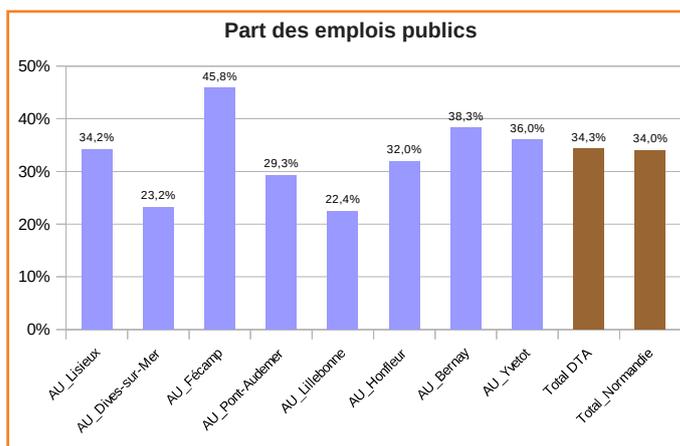
## La structuration et le maillage à partir des métropoles et des agglomérations moyennes sont-ils effectifs ?

Les villes moyennes du périmètre de la DTA observent des évolutions contrastées en matière de démographie et d'emploi. On notera une croissance de plus de 10 % du nombre d'habitants pour les communes de Honfleur et Pont-Audemer. En moyenne, le taux d'emploi dans les pôles centraux de ces villes moyennes est de plus de 55 %. La part des habitants se déplaçant jusqu'à Rouen, Le Havre ou Caen augmente de l'ordre de 10 % entre 2006 et 2011, avec une part accrue de l'usage des transports collectifs dans ces déplacements pendulaires.

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

L'emploi public au sein des agglomérations moyennes en 2013

Aire urbaine	Postes des établissements actifs au 31/12/2013	Postes des établissements actifs dans l'administration publique au 31/12/2013	Part des postes publics
AU Lisieux	15 116	5 177	34,2 %
AU Dives-sur-Mer	13 200	3 062	23,2 %
AU Fécamp	8 382	3 840	45,8 %
AU Pont-Audemer	9 500	2 779	29,3 %
AU Lillebonne	11 805	2 643	22,4 %
AU Honfleur	5 197	1 661	32,0 %
AU Bernay	6 053	2 317	38,3 %
AU Yvetot	7 603	2 735	36,0 %
Total DTA	589 644	202 148	34,3 %
Total Normandie	1 065 511	362 228	34,0 %



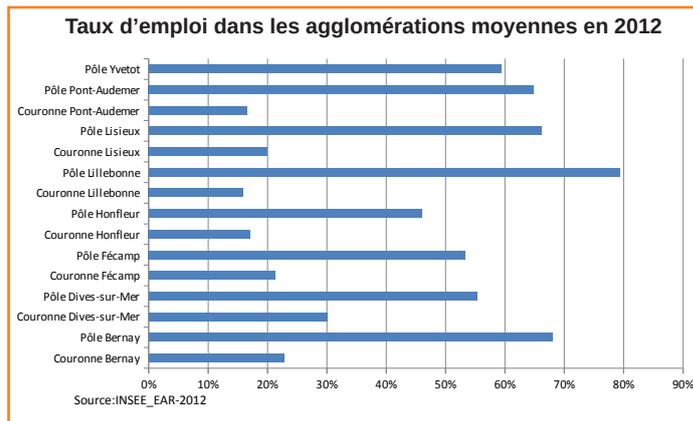
Source : Insee CLAP au 31/12/2013

Si en Normandie, 34 % des postes de travail relèvent de la sphère étendue des administrations publiques (comprenant les administrations publiques, l'enseignement, la santé et l'action sociale), cette proportion est légèrement moindre au sein des 8 agglomérations moyennes de la DTA avec 31,5 % des emplois. Un taux qui varie cependant assez fortement d'un territoire à l'autre, depuis Lillebonne ou Dives-sur-Mer affichant des taux de 22 et 23 %, jusqu'à Fécamp comptant 46 % de postes publics.

L'emploi sein des agglomérations moyennes en 2012

Territoires	Emplois au lieu de travail	Population active	Taux d'emploi
Couronne Bernay	687	3 017	23 %
Pôle Bernay	6 773	9 967	68 %
Couronne Dives-sur-Mer	592	1 966	30 %
Pôle Dives-sur-Mer	16 823	30 430	55 %
Couronne Fécamp	1 076	5 050	21 %
Pôle Fécamp	9 281	17 403	53 %
Couronne Honfleur	64	376	17 %
Pôle Honfleur	6 258	13 597	46 %
Couronne Lillebonne	644	4 041	16 %
Pôle Lillebonne	12 753	16 065	79 %
Couronne Lisieux	2 365	11 811	20 %
Pôle Lisieux	16 203	24 512	66 %
Couronne Pont-Audemer	1 011	6 111	17 %
Pôle Pont-Audemer	11 479	17 704	65 %
Pôle Yvetot	7 549	12 710	59 %

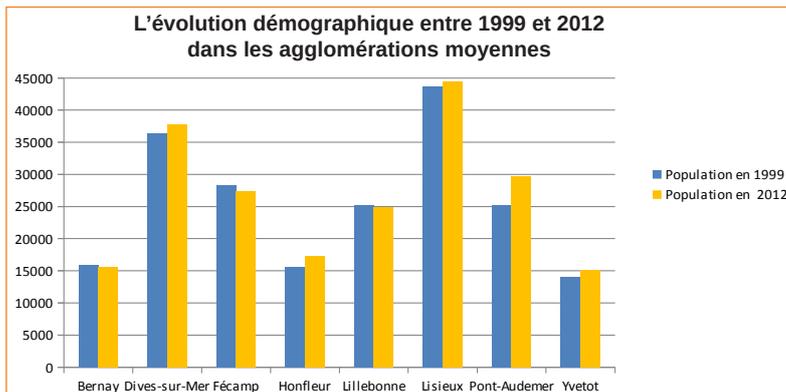
Source : Insee \_EAR-2012



Le taux d'emploi utilisé ici rapporte le nombre d'emplois du territoire à la population active du même territoire. Il est un indicateur reflétant la capacité de ces agglomérations à proposer des emplois et à retenir ses actifs voir même à en attirer. Les taux d'emploi sont donc beaucoup plus élevés dans les pôles des aires urbaines que dans leurs couronnes, mais reste en deçà des valeurs observées sur les plus grandes aires urbaines.

C'est le pôle urbain de Lillebonne qui affiche le plus fort taux, en progression de plusieurs points depuis 2012, ainsi pour 100 actifs résident dans ce pôle, on compte 80 emplois proposés, à l'inverse sur Honfleur pour 100 actifs résidents, on ne dénombre que 46 emplois proposés sur le territoire même. Ce taux est en diminution par rapport aux données de 2012. Les évolutions sont à mettre en lien avec celles du nombre d'emplois mais aussi du nombre d'habitants de ces territoires.

## Évolution de la démographie dans les agglomérations moyennes



Source : Insee \_RGP

Deux agglomérations (Honfleur et Pont-Audemer) ont connu de fortes croissances de population entre 1999 et 2012 (respectivement 11 et 18 %), ce sont les seuls ayant eu des soldes naturels et migratoires positifs.

Dans une moindre mesure, Yvetot est dans la même situation avec une progression de 7 %.

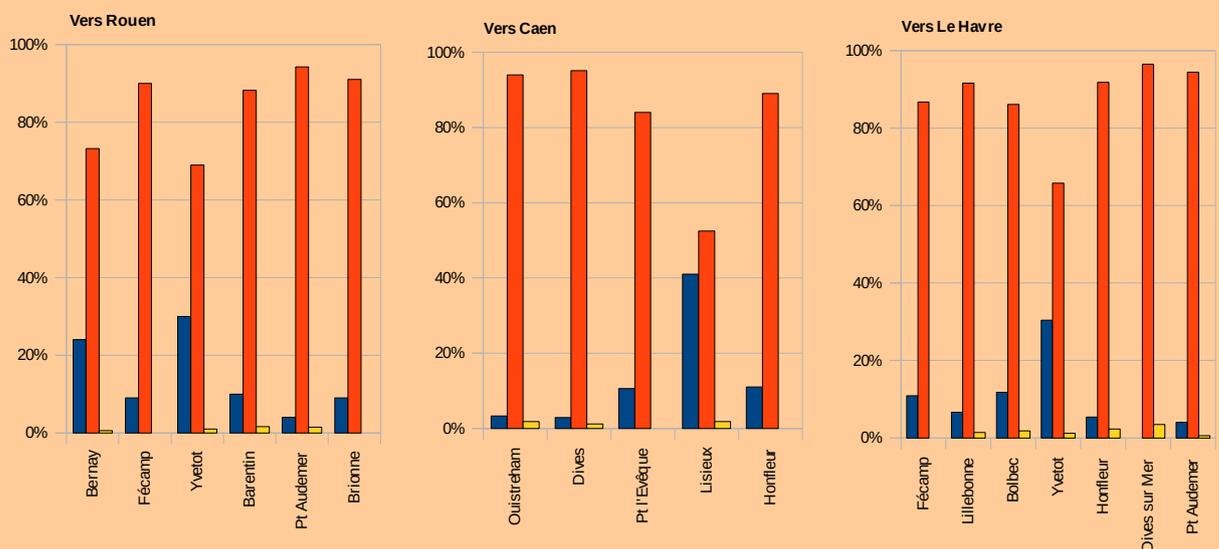
### Évolution démographique au sein des agglomérations moyennes entre 1999 et 2009

	Evolution en % 1999-2012	Solde naturel 1999 à 2012	Solde migratoire apparent 1999 à 2012
<b>Bernay</b>	-1,84%	-71	-221
<b>Dives-sur-Mer</b>	3,84%	-666	2064
<b>Fécamp</b>	-3,19%	808	-1712
<b>Honfleur</b>	10,79%	800	887
<b>Lillebonne</b>	-1,01%	1426	-1680
<b>Lisieux</b>	1,56%	1725	-1044
<b>Pont-Audemer</b>	18,26%	637	3955
<b>Yvetot</b>	7,23%	102	914

Source : Insee RGP 2012

Lisieux ou Dives-sur-Mer connaissent de faibles croissances portées par le solde naturel ou migratoire, quand les trois autres agglomérations voient leur population baisser du fait de départs de milliers d'habitants, plus ou moins compensés par le solde naturel.

### Répartition modale des flux domicile-travail entre les agglomérations moyennes et les trois grandes agglomérations en 2011



*Méthodologie : les unités urbaines ayant été redéfinies dans leurs contours en 2010 par l'INSEE, les tableaux millésimés 2006 ont été modifiés pour tenir compte de ces nouveaux périmètres, afin de pouvoir réaliser des comparaisons avec les tableaux millésimés 2011.*

*Les UU1999 Dives / Cabourg et Deauville/Trouville sont incluses dans l'UU2010 Dives sur Mer. En raison d'effectifs statistiques faibles, l'INSEE recommande la plus grande prudence sur les exploitations, préconisant des analyses par regroupements.*

Entre 2006 et 2011, les flux entre Rouen et les villes moyennes qu'elle polarise se sont globalement accrus de l'ordre de 10 %. La part modale des transports collectifs (TC) a nettement augmenté dans ces navettes quotidiennes.

Dans le même temps, les relations entre Caen et les villes moyennes alentours se sont également renforcées (dans une moindre mesure toutefois). A l'image de Caen – Lisieux (+50 % environ de navetteurs en train), une tendance globale à la hausse de l'usage des Transports Collectifs semble se détacher.

Entre 2006 et 2011, les flux entre le Havre et les villes moyennes qu'elle polarise se sont globalement accrus de l'ordre de 20 %. Pour ces liaisons, le constat d'une forte augmentation de l'usage des transports collectifs pour les déplacements domicile-travail se fait jour.

Fréquence en nombre de trains ou bus par jour et temps d'accès moyen entre 2009 et 2015

	2009 - 2010		2010 - 2011		Retournée 2012		2013-2014		2014-2015	
	Tps moyen	Nbre de trajets	Tps moyen	Nbre de trajets	Tps moyen	Nbre de trajets	Tps moyen	Nbre de trajets	Tps moyen	Nbre de trajets
<b>Liaisons avec Rouen</b>										
Bernay - Rouen	0h51	7	0h52	6	0h54	6	0h55	7	0h53	7
Rouen - Bernay	0h51	7	0h52	7	0h54	7	0h52	7	0h51	7
Fécamp - Rouen	1h09	12	1h15	11	1h16	10	1h22	11	1h35	11
Rouen - Fécamp	1h13	12	1h13	12	1h13	12	1h25	10	1h39	9
Yvetot - Rouen	0h24	22	0h25	24	0h27	24	0h30	25	0h33	34
Rouen - Yvetot	0h24	24	0h25	24	0h25	24	0h27	25	0h32	35
Barentin - Rouen	0h17	22	0h15	23	0h16	23	0h15	23	0h20	26
Rouen - Barentin	0h15	24	0h14	24	0h14	24	0h14	24	0h18	24
Pont-Audemer - Rouen	1h00	5	1h10	6	1h00	7	1h14	6	1h12	5
Rouen - Pont-Audemer	1h13	6	1h18	10	1h00	7	1h09	7	1h09	7
Brionne - Rouen	0h40	3	0h49	3	0h51	3	0h44	3	0h40	3
Rouen - Brionne	0h39	3	0h41	3	0h43	3	0h41	3	0h39	3
<b>Liaisons avec Caen</b>										
Oulstreham - Caen	0h40	18	0h33	17	0h40	17	0h41	23	0h40	23
Caen - Oulstreham	0h36	19	0h31	19	0h37	19	0h37	19	0h37	19
Cabourg - Caen	0h47	16	0h46	16	0h43	14	0h40	17	0h40	17
Caen - Cabourg	0h40	15	0h39	16	0h40	12	0h37	14	0h37	14
Deauville - Caen	1h22	24	1h24	26	1h23	22	1h26	25	1h26	25
Caen - Deauville	1h23	26	0h56	27	1h22	22	1h22	24	1h23	24
Pont-l'Évêque - Caen	1h04	4	1h04	4	1h07	13	1h15	15	1h09	15
Caen - Pont-l'Évêque	1h01	7	1h04	4	1h03	10	1h13	16	1h10	16
Lisieux - Caen	0h30	23	0h29	26	0h29	26	0h30	26	0h29	26
Caen - Lisieux	0h29	24	0h29	25	0h29	25	0h29	26	0h29	25
Bernay - Caen	0h49	17	0h50	18	0h51	16	0h57	18	0h50	18
Caen - Bernay	0h53	16	0h48	15	0h44	13	0h48	16	0h48	18
Honfleur - Caen	2h11	13	1h57	15	2h06	13	2h00	15	1h52	12
Caen - Honfleur	2h05	9	1h50	13	1h56	10	1h53	13	1h53	12
<b>Liaisons avec Le Havre</b>										
Fécamp - Le Havre	1h14	27	1h17	23	1h14	18	1h20	28	1h24	28
Le Havre - Fécamp	1h08	24	1h15	22	1h07	19	1h16	29	1h16	26
Lillebonne - Le Havre	1h06	18	1h03	21	1h04	19	1h03	20	1h05	21
Le Havre - Lillebonne	0h29	18	1h01	22	1h03	20	1h03	18	1h05	22
Bolbec - Le Havre	0h45	26	0h43	23	0h48	18	0h44	26	0h44	26
Le Havre - Bolbec	0h41	22	0h42	20	0h46	19	0h44	26	0h44	26
Yvetot - Le Havre	0h35	19	0h32	22	0h32	19	0h30	19	0h33	19
Le Havre - Yvetot	0h33	18	0h31	19	0h31	18	0h34	19	0h33	19
Honfleur - Le Havre	0h29	4	0h28	4	0h27	7	0h30	9	0h30	9
Le Havre - Honfleur	0h27	5	0h30	5	0h28	7	0h32	9	0h31	10
Deauville - Le Havre	1h00	4	1h01	4	1h01	4	1h12	7	1h13	8
Le Havre - Deauville	1h01	4	1h02	4	1h04	4	1h11	7	1h11	8
Pont-l'Évêque - Le Havre	1h03	1	1h01	1	1h03	1	1h03	1	1h03	1
Le Havre - Pont-l'Évêque	1h00	2	0h59	2	1h03	2	1h03	2	1h03	2
Pont-Audemer - Le Havre	Seulement la voiture (0h40)		1h01	2	0h54	2	0h59	2	0h59	2
Le Havre - Pont-Audemer			1h00	2	0h56	2	0h54	2	0h54	2

On note une amélioration des temps de parcours routiers pour les liaisons Rouen – Fécamp et Rouen – Yvetot depuis la mise en service de la section Barentin-Yvetot de l'A150. Les liaisons vers Fécamp sont assurées par des cars de substitution en raison de travaux sur la ligne ferroviaire.

Sources : INSEE ; Mappy ; DREAL Normandie

« DTA Estuaire Seine »

Dispositif de suivi - évaluation - Actualisation 2015

DREAL Normandie