

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

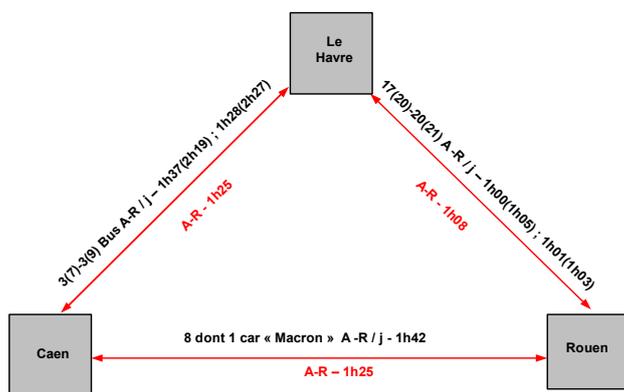
Q8

L'offre ferroviaire entre les trois agglomérations normandes ainsi qu'entre chacune d'elles et Paris n'a pas connu d'évolutions notables en 2015. Une offre libéralisée d'autocars émerge pour les relations Paris – Normandie et vient compléter l'offre ferroviaire historique.

En matière d'emploi, la part des emplois « stratégiques » des cadres métropolitains est équilibrée entre Rouen et Caen. Elle est moins importante au Havre, ville où les emplois liés au tissu portuaire et industriel sont plus nombreux et où la proportion de cadres est moins importante, au bénéfice de l'emploi ouvrier.

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 2015 (jour de référence : 1^{er} décembre 2015)



Légende :
Services ferroviaires et temps moyens
Meilleur temps de trajet VL (source mappy)

Les valeurs fournies entre parenthèses comprennent les services dits « de cabotage », offrant un temps de parcours particulièrement dissuasif, ou proposant des horaires de départ et d'arrivée les rendant inappropriés par rapport au service express leur succédant dans la grille horaire.

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

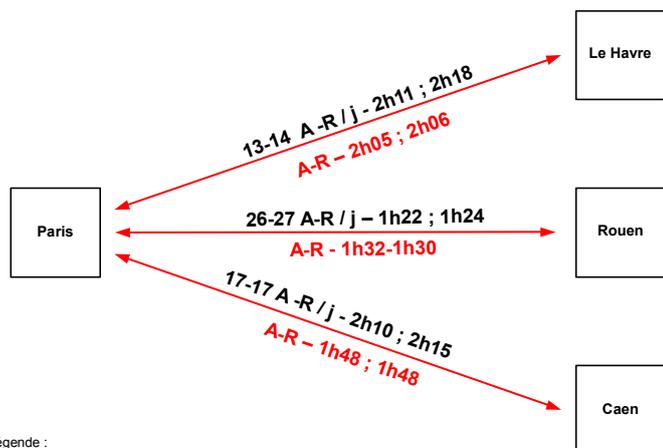
Liaisons	Distances	2015	
		Nombre de trains	Temps moyen des trajets
Nancy – Metz	55 km	45	0h43
Metz – Nancy	55 km		0h41
Strasbourg – Mulhouse	116 km	36 ⁽¹⁾	0h52
Mulhouse – Strasbourg	116 km		0h55
Orléans – Tours	116 km	20 ⁽²⁾	1h21
Tours – Orléans	116 km		1h19
Le Mans – Nantes	186 km	27 ⁽³⁾	1h22
Nantes – Le Mans	186 km	24 ⁽⁴⁾	1h25

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.

(1) : dont 2 cars « Macron »
(2) : dont 1 car « Macron »
(3) : dont 1 car « Macron »
(4) : dont 4 cars « Macron »

Suite à la promulgation de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, une offre de cars dit « cars Macron » s'est développée sur le territoire national. Cette offre est constituée au 1^{er} décembre 2015 de services affrétés par les sociétés OUIBUS, FLIXBUS et ISILINE. La liaison Rouen-Caen est concernée par l'apparition d'une ligne d'autocars ISILINE (1 A/R quotidien). Les temps de parcours de ces autocars sont sensiblement supérieurs aux temps de parcours ferroviaires express, ce qui impacte directement les temps moyens des trajets.

Fréquence en nombre de trains par jour et temps d'accès moyen entre Paris et les trois villes, en 2015 (jour de référence : 10 décembre 2015)



Légende :
Services ferroviaires et temps moyens
Meilleur temps de trajet VL (source mappy)

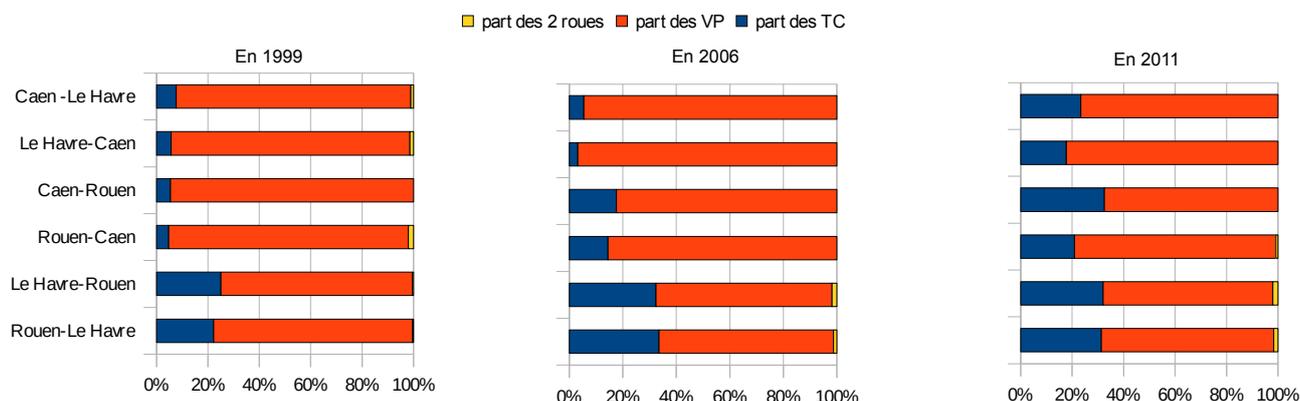
Fréquence en nombre de trains par jour et temps d'accès moyen entre Paris et d'autres agglomérations françaises

Liaisons	Distances	2015	
		Nombre de trains	Temps moyen des trajets
Orléans – Paris	131 km	19 (24)	1h25 (1h30)
Paris – Orléans	131 km	21 (25)	1h15 (1h21)
Amiens – Paris	135 km	29 (31)	1h29 (1h35)
Paris – Amiens	135 km	28 (31)	1h26 (1h37)
Reims – Paris	152 km	16 (21)	1h09 (1h22)
Paris – Reims	152 km		1h06 (1h20)
Le Mans – Paris	208 km	17 (29)	1h00 (1h51)
Paris – Le Mans	208 km	17 (28)	1h03 (1h51)
Tours – Paris	238 km	16 (23)	1h21 (1h58)
Paris – Tours	238 km	17 (24)	1h19 (1h54)
Dijon – Paris	313 km	16 (24)	1h37 (2h30)
Paris – Dijon	313 km	18 (25)	1h39 (2h22)

Les valeurs fournies entre parenthèses comprennent les offres de train plus les cars « Macron ».

Les temps de trajet moyens en train, entre Paris et les 4 grandes villes, ont légèrement augmenté entre 2014 et 2015. Les cars dits « Macron » ont largement étoffé l'offre entre Paris et Rouen / le Havre. Au total, en termes de services, l'augmentation entre 2014 et 2015 s'élève à 67 %. Les nouveaux services routiers font nettement augmenter les temps de parcours moyens, même si l'effet semble en première approche moins marqué que pour d'autres destinations nationales (distances plus importantes, poids relatif de l'offre de cars plus important).

Répartition modale des flux domicile-travail entre Rouen, Caen et Le Havre



Nombre de migrants des flux domicile-travail entre Rouen, Caen et le Havre

Agglomérations	1999	2006	2011
Rouen-Le Havre	687	870	1158
Le Havre-Rouen	894	845	1101
Rouen-Caen	121	123	241
Caen-Rouen	153	166	166
Le Havre-Caen	71	70	90
Caen-Le Havre	101	106	124

Le changement de méthode du recensement de l'INSEE entre 1999 et 2006 rend la comparaison délicate bien qu'il semble que le « multi-modes » ait été inclus dans les transports en commun (TC). Entre 1999 et 2006, la principale différence se trouve dans le nombre de migrants entre Rouen et Le Havre avec une augmentation de plus de 25 %. Entre 2006 et 2011, les flux domicile/travail entre Rouen et le Havre ont connu une légère baisse. Un recul de 3 points de la part modale TC s'est opérée, au profit de la voiture particulière. Le nombre de navettes entre Rouen et Caen a globalement cru, mais l'équilibre s'est déplacé : 40 % d'augmentation dans le sens Rouen – Caen, 20 % de baisse dans l'autre sens. Les relations domicile-travail entre Le Havre et Caen sont stables en volume. En revanche, la part modale des TC a nettement augmenté en 5 ans (environ 15 % d'augmentation).

L'emploi dans les trois grandes agglomérations normandes

NB : la notion d'agglomération employée ici correspond aux AU (aires urbaines) et non pas aux unités urbaines qui sont le zonage Insee normalement utilisé pour le concept d'agglomération.

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.

Si les trois grandes agglomérations, au sens d'aire urbaine, concentrent 43 % des emplois en Normandie, cette proportion monte à 53 % pour les cadres.

On note une concentration particulièrement marquée sur les agglomérations de Rouen et de Caen, où les cadres représentent environ 15 % des emplois (contre moins de 12 % en région), et une structure d'emplois portée par ces deux anciennes capitales de région, sièges de nombreux services administratifs, contrairement au Havre, plus marqué par des emplois liés au tissu portuaire et industriel, et où la proportion de cadres est moins importante au bénéfice de l'emploi ouvrier.

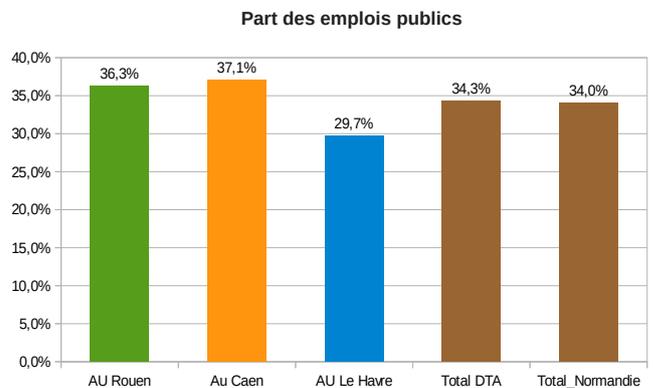
Part des cadres dans les trois grandes agglomérations (aires urbaines)

	Total des emplois	Cadres, Professions intellectuelles supérieures	% de Cadres Professions intellectuelles supérieures
Aire Urbaine de Caen	168 824	26 009	15,40%
Aire Urbaine du Havre	120 189	15 033	12,50%
Aire Urbaine de Rouen	266 109	39 420	14,80%
Normandie	1 294 627	151 418	11,70%
Total DTA	679 811	92 048	13,50%

Source: INSEE-EAR 2012

	Postes des Établissements actifs	Postes des Ets actifs administration publique
Aire Urbaine de Rouen	237 379	86 138
Aire Urbaine de Caen	146 933	54 529
Aire Urbaine du Havre	104 415	31 018
Total Normandie	589 644	202 148
Total DTA	1 065 511	362 228

Source: INSEE-CLAP au 31/12/2013

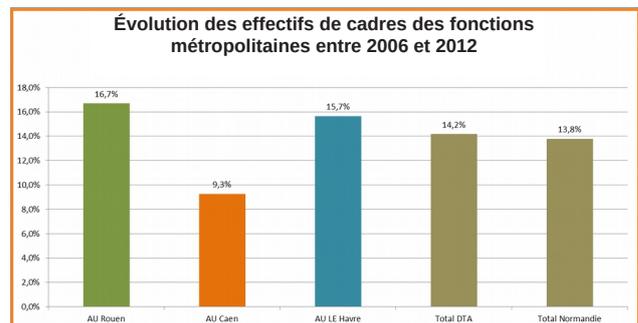
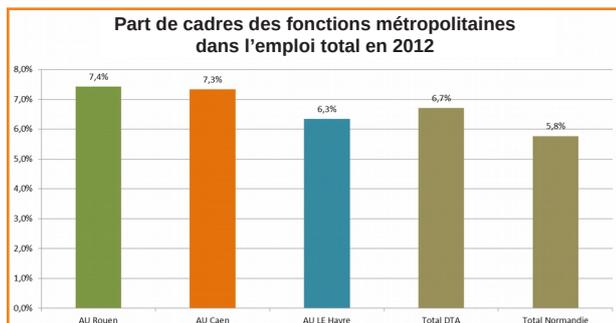


En Normandie un tiers des postes de travail relève de la sphère étendue des administrations publiques (une conception large qui comprend les administrations publiques, l'enseignement, la santé et l'action sociale). Cette proportion est encore plus élevée dans les deux agglomérations des anciennes capitales de région qui bénéficient de l'implantation d'importants services administratifs (36 % à Rouen et 37 % à Caen), contrairement au Havre plus marqué par une structure productive qui affiche moins de 30 % d'emplois publics.

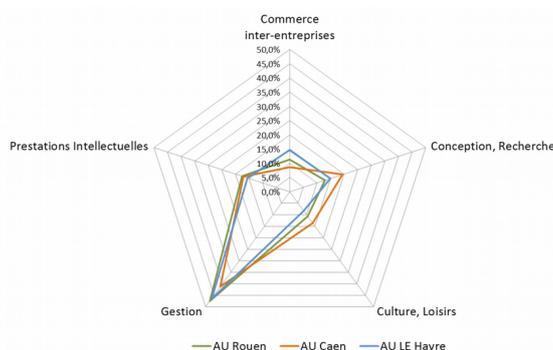
L'emploi métropolitain dans les trois grandes agglomérations en 2012

	Commerce inter-entreprises	Conception, Recherche	Culture, Loisirs	Gestion	Prestations Intellectuelles	Total CFM 2012	Emploi total 2012	Part des CFM dans l'emploi total en 2012	Evolution des CFM 2006/2012
Aire urbaine de Rouen	2 223	2 564	2 126	9 391	3 460	19 764	266 109	7,4%	16,7%
Aire urbaine de Caen	1 065	2 414	1 688	5 101	2 119	12 386	168 824	7,3%	9,3%
Aire urbaine du Havre	1 117	1 145	642	3 543	1 179	7 626	120 189	6,3%	15,7%
Total DTA	4 938	6 917	5 220	20 852	7 690	45 616	679 811	6,7%	14,2%
Total Normandie	8 046	11 868	8 900	33 670	12 203	74 687	1 294 627	5,8%	13,8%

Source Insee-Recensement 2012 (& 2006-évolution)



Typologie des cadres des fonctions métropolitaines en 2012



Le libellé « Cadres des Fonctions Métropolitaines » renvoie à une notion proche d'emploi « stratégiques », utilisée dans l'approche du rayonnement ou de l'attractivité d'un territoire. Ils représentent 7,4 % des emplois sur l'agglomération de Rouen et 7,3 % sur celle de Caen, contre 6,3 % au Havre, plus marqué par sa structure productive. Une spécificité qui se retrouve dans la typologie d'emploi, le Havre étant plus positionné sur le commerce inter-entreprises, tandis que Caen est plus spécialisé sur les activités de conception-recherche ou de culture et loisir, Rouen se positionnant un peu plus sur les prestations intellectuelles (comme Caen) ou la gestion (comme Le Havre).

La part des cadres des fonctions métropolitaines dans l'emploi total a fortement augmenté entre 2006 et 2012, mais bien plus sur Rouen et Le Havre (respectivement 16 et 17 %) que sur Caen (9 %).

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

« DTA Estuaire Seine »

Dispositif de suivi - évaluation - Actualisation 2015

DREAL Normandie