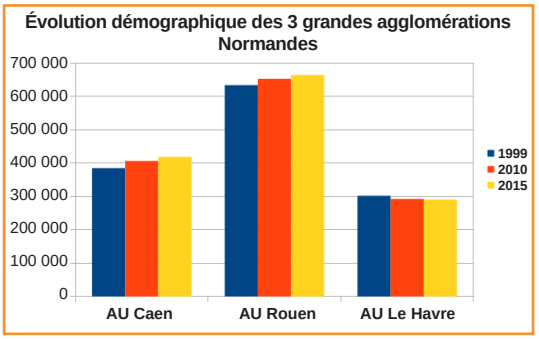
Renforcer les dynamiques de développement des différentes parties du territoire

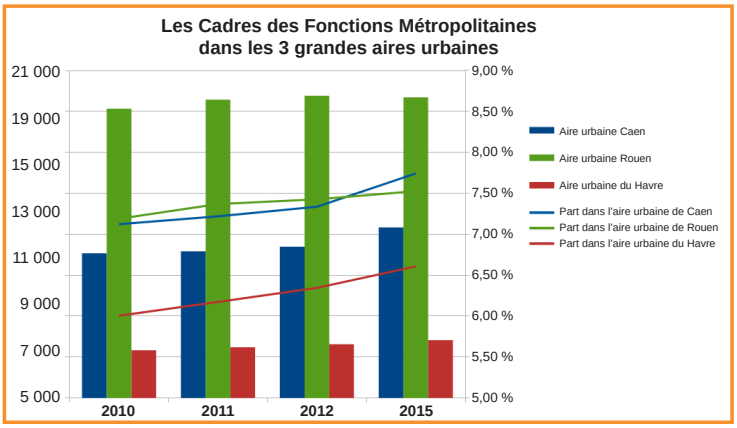
Le triangle d'activité représenté par les grandes agglomérations de Caen, Rouen et Le Havre confirme la place centrale que lui prévoyait la DTA sur ce territoire : la Métropole Rouen Normandie (statut acquis en 2014), la communauté urbaine Caen-la-mer et la Communauté Urbaine Le Havre Seine Métropole (mise en place en 2019) sont les trois piliers urbains majeurs du territoire de la DTA. L'enjeu des mobilités entre ces pôles majeurs et les pôles secondaires au sens de la DTA est d'actualité en 2019. La Région Normandie sera bientôt responsable des lignes des Trains d'Équilibre du Territoire (Intercités) en plus des liaisons TER qu'elle assure déjà, la passation étant prévue au plus tard au 1er janvier 2020. Ce transfert doit s'accompagner de la modernisation de l'ensemble des rames.

Objectif de la DTA : renforcer les fonctions métropolitaines dans les trois grandes agglomérations

Les tendances concernant les populations restent inchangées entre 1999 et 2015, et les aires urbaines de Caen et Rouen voient leur nombre d'habitants augmenter, entre 2010 et 2015, alors qu'il diminue sensiblement au Havre.

Les emplois sur l'aire urbaine de Caen sont stables, voire en légère hausse en 2015, avec un gain de 1,61 % entre 2010 et 2015, alors que la tendance est à la baisse sur les aires urbaines de Rouen et du Havre, avec respectivement des pertes de 2,1 % et 3 %, entre 2010 et 2015.





Les parts des CPIS* dans les aires urbaines sont en très légère mais constante hausse. Leur poids au niveau de la Normandie suit la même tendance, et elles représentent 47 % des CPIS normands en 2015.

Enfin, concernant les Cadres des Fonctions Métropolitaines (CFM), qui renvoient à une notion proche d'emplois « stratégiques » et sont utilisés dans l'approche du rayonnement ou de l'attractivité d'un territoire, les 3 grandes agglomérations confirment leur rôle de pôle normand en rassemblant 53 % des CFM de Normandie sur leur territoire, avec des tendances à la hausse depuis 2010.

**(La notion de « cadres et professions intellectuelles supérieures » définis par l'Insee est une notion proche d'emplois « stratégiques » utilisée dans l'approche du rayonnement ou de l'attractivité d'un territoire ; leur typologie permet également de mettre en lumière les spécificités de ces centres urbains.)*

Objectif de la DTA : ménager l'espace en promouvant les politiques d'aménagement tournées vers le renouvellement urbain

La loi de programmation pour la ville et la cohésion urbaine, votée en février 2014, a créé un nouvel outil de gestion des Quartiers Prioritaires à destination des collectivités : le Contrat de Ville, successeur du Contrat urbain de cohésion social. Ce nouvel outil a vocation à cadrer l'ensemble des actions en lien avec la politique de la ville, facilitant leur coordination et leur mise en cohérence. À ce dispositif s'ajoute le Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU) 2014-2024, défini par la même loi. Ce programme prévoit une aide de l'État ciblées sur certains Quartiers Prioritaires et dont les actions sont inscrites dans le cadre de Contrats de Villes. Cela représente un investissement de 5 milliards d'euros dont la gestion est confiée à l'Agence Nationale du Renouvellement Urbain.

Le Havre - Marie-Agnès Justin (DREAL)

Les agglomérations de Caen, Rouen et Le Havre bénéficient d'aides au titre du NPNRU 2014-2024, dont les études préalables ont débuté en 2016 et 2017 :

- Caen : Renouvellement urbain du Chemin vert
- Métropole Rouen Normandie : Les hauts de Rouen et Grammont (Rouen), Les Arts et Fleurs-Feugrais (Cléon et Saint-Aubin-lès-Elbeuf), La Piscine (Petit-Quevilly), Le Plateau (Canteleu), le Parc du Robec (Darnétal), le centre-ville d'Elbeuf, Saint-Julien (Oissel), le Château Blanc (Saint-Etienne-du-Rouvray)
- Le Havre : Quartier Vallée Béreult, Centre Ancien - Quartiers sud.

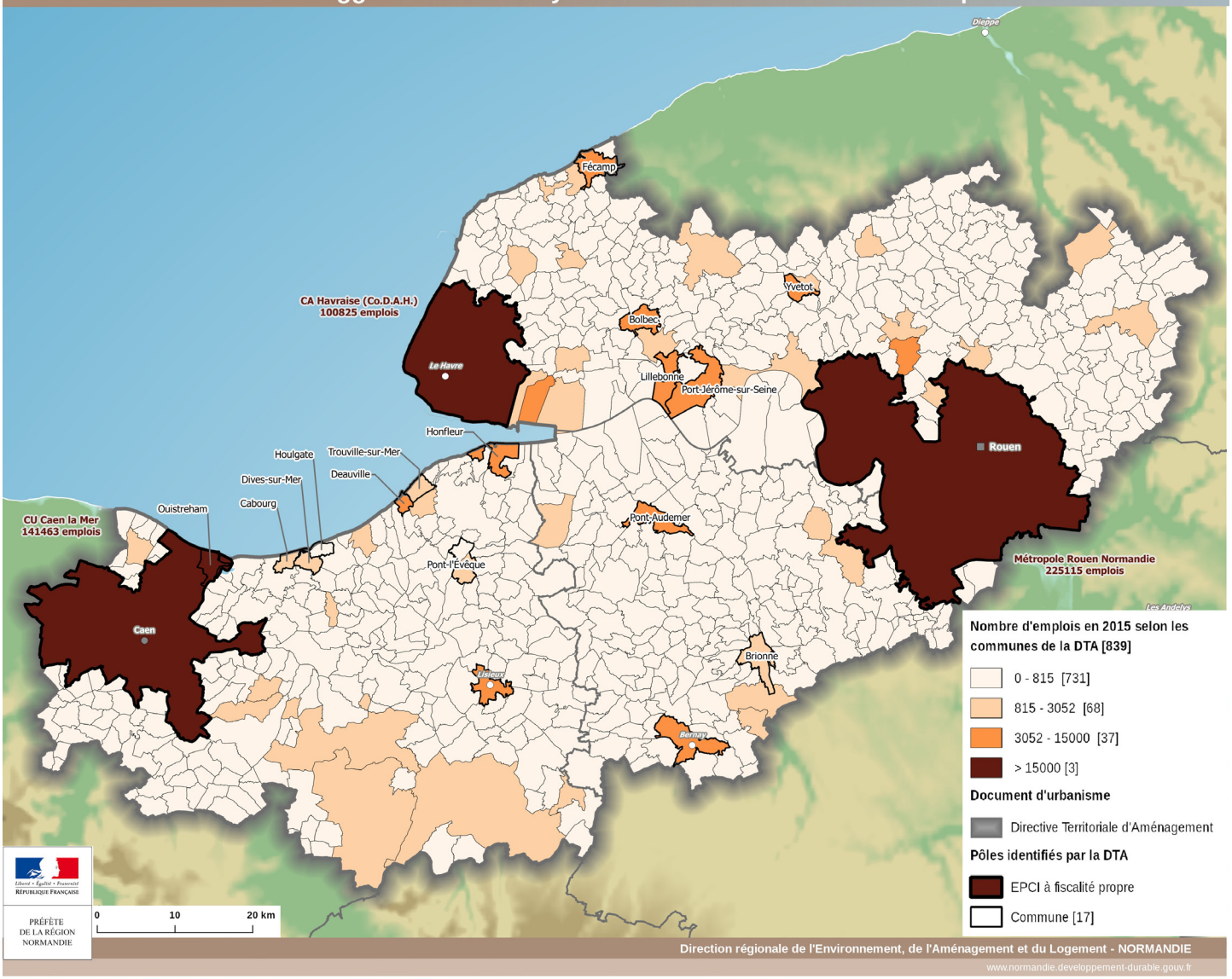
D'autres interventions sont prévues sur les Quartiers Prioritaires hors PNRU (Caen : renouvellement urbain des quartiers de la Grâce-de-Dieu et de la Guérinière, Le Havre : interventions sur les quartiers de Caucriauville/Soquence, Bois de Bléville, Bléville, Mont-Gaillard), et hors Quartiers Prioritaires :

- Caen : Secteur Clémenceau, Plateau nord, Secteur Detolle-Haie-Vigné, Zac Folie-Couvrechef
- Métropole Rouen Normandie : Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat de Renouvellement Urbain (OPAH-RU) d'Elbeuf-sur-Seine 2018-2023, Cœur de Métropole, quartier Flaubert, Projet Saint-Sever Nouvelle Gare
- Le Havre : quartier d'Aplemont, entrée de ville du Havre, Centre ancien, projet urbain de Grand Quai.

Objectif de la DTA : conforter l'armature des agglomérations moyennes

Les 14 agglomérations moyennes identifiées par la DTA jouent effectivement un rôle de pôle résidentiel et économique sur le territoire. Sur le plan démographique, ces villes se distinguent significativement et forment la majorité des territoires les plus peuplés du périmètre DTA, avec quelques communes dont certaines issues de fusions de communes (Rives-en-Seine, Terres-de-Caux en Seine-Maritime, Mézidon-vallée-d'Auge, Saint-pierre-en-Auge et Livarot-Pays-d'Auge dans le Calvados). Sur la période 1999-2015, les populations sont globalement stables, voire en légère baisse, excepté pour Yvetot, Honfleur, Pont-Audemer et, dans une moindre mesure, Pont-l'Evêque.

Polarisation autour des agglomérations moyennes du territoire de la DTA - Emplois 2015

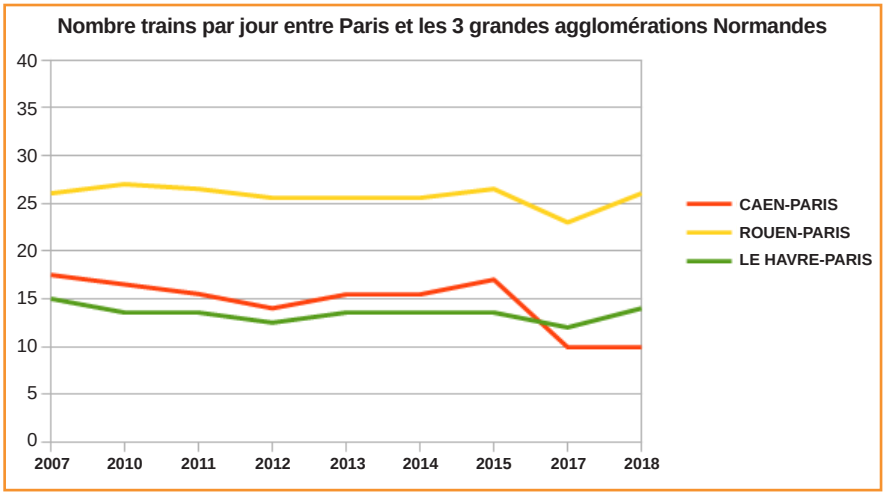


La situation est plus contrastée en ce qui concerne les emplois : les agglomérations identifiées par la DTA se partage les positions dominantes avec des communes en plus grand nombre, dont certains grands centres d'emplois (Sandouville, Port-Jérôme, Barentin). Les tendances entre 2010 et 2015 sont semblables à celles des populations : globalement stables voire en légère baisse, excepté pour Yvetot et Pont-Audemer.

Objectif de la DTA : améliorer les échanges et les déplacements de personnes

Liaisons entre les territoires de la DTA et les territoires environnants dont l'Île-de-France

Il y a toujours peu d'évolutions concernant l'offre de train entre les 3 grandes agglomérations et Paris en 2018, excepté une baisse notable du nombre de trajets journaliers sur l'itinéraire Caen-Paris. Le délestage de la ligne Paris-Le Havre, grâce au nouvel itinéraire fret Serqueux – Gisors est prévu pour 2020. Les temps de trajets sont légèrement réduits, tendance à prendre avec précaution, car le protocole d'acquisition des informations est modifié en 2018 (dorénavant source https://data.sncf.com).



La Région Normandie sera bientôt responsable des lignes des Trains d'Équilibre du Territoire (Intercités) en plus des liaisons TER qu'elle assure, la passation étant prévue au plus tard au 1er janvier 2020. Ce transfert doit s'accompagner de la modernisation de l'ensemble des rames.

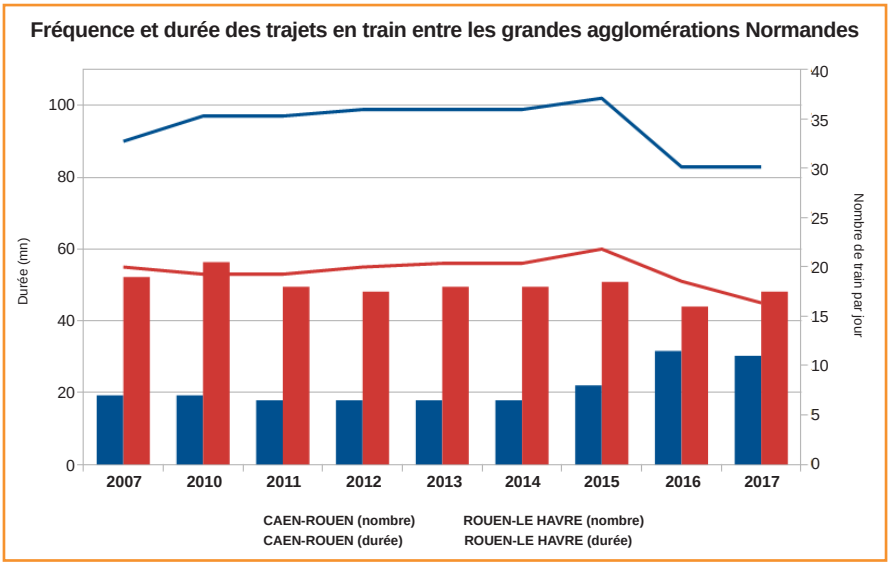
Concernant les transports collectifs routiers, la loi de MAPTAM de 2014 et la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, du 6 août 2015, ont permis la mise en place d'offres importantes en Services Librement Organisés (SLO), qui semblent se stabiliser. Les habitants peuvent profiter d'un nombre de départs hebdomadaires conséquent depuis les pôles normands : en 2017, ils sont au nombre de 53 depuis Caen, 59 depuis Le Havre et 128 depuis Rouen.

Liaisons au sein du territoire de la DTA, en particulier entre les 3 agglomérations de Rouen, Caen et Le Havre

La Région Normandie, autorité organisatrice des transports routiers interurbains depuis 2017, progresse dans l'élaboration de sa nouvelle offre de service, qui n'est pas encore arrêtée.

En observant les nombres de trains disponibles à l'achat, on peut noter que leur nombre a sensiblement augmenté entre Caen et Rouen en 2016 – 2017, s'accompagnant d'une baisse de temps de trajet.

En 2017, l'offre en cars des SLO est de 22 départs hebdomadaires pour la liaison Rouen – Caen et 21 pour celle Rouen – Le Havre.

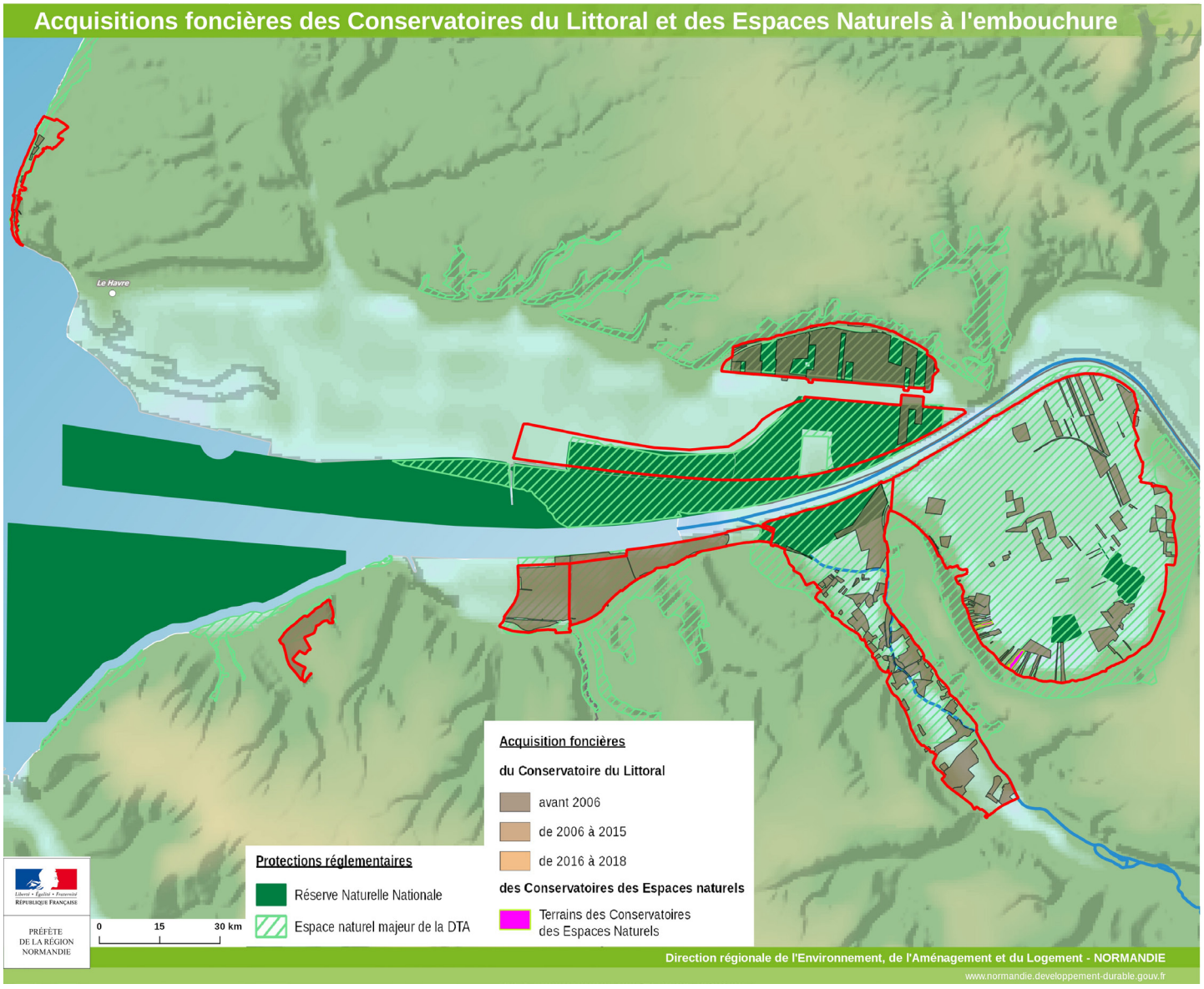


Objectif de la DTA : organiser le développement et ménager l'espace dans les secteurs littoraux et proches du littoral

L'artificialisation rapide des sols, observée en Normandie, affecte également le territoire de la DTA, qui abrite des milieux naturels d'enjeu national et international, dont ses espaces littoraux. Une analyse menée d'après les données communautaires partagées Corine Land Cover montre que sur les presque 10 000 ha qui ont été artificialisés à l'intérieur du périmètre de la DTA, entre 2006 et 2018, 1/5 étaient situés sur les communes littorales, qui représentent pourtant moins d'1/10 du territoire DTA. Les communes littorales sont donc deux fois plus touchées par l'artificialisation. Une attention particulière doit donc être portée à la protection des espaces naturels du littoral, menacés notamment par le développement des activités touristiques.

Sur l'estuaire de la Seine, l'ensemble des espaces naturels font l'objet de protections réglementaires et/ou contractuelles : espaces remarquables du littoral, présence des Réserves Naturelles Nationales de l'Estuaire de la Seine et du Marais Vernier, sites inscrits de la rive gauche de l'embouchure de la Seine, zones Natura 2000, labellisation RAMSAR. Ce cortège est complété par des acquisitions foncières directes du Conservatoire du Littoral et du Conservatoire des Espaces Naturels Normandie Seine. Ces acquisitions et les espaces en réserves naturelles apportent une protection très forte à une grande partie des espaces naturels à enjeu identifiés par la DTA. Le Conservatoire du Littoral intervient également sur le reste du littoral de la DTA au travers de différentes stratégies adaptées aux contextes locaux : Pays de Caux, Pays d'Auge, Estuaire de l'Orne.

Acquisitions foncières des Conservatoires du Littoral et des Espaces Naturels à l'embouchure



Sources : SITADEL ; CdL ; SNCF ; ONDE ; INSEE ; DREAL Normandie