

Renforcer les dynamiques de développement des différentes parties du territoire

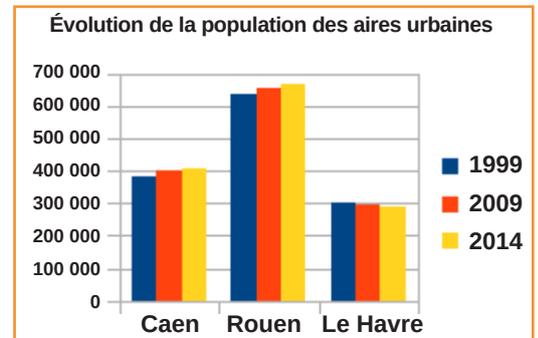
Après la fusion des anciennes régions Haute et Basse Normandie en 2016, le renforcement de la dynamique de développement du territoire de la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) est devenu un enjeu clé pour le développement de la Normandie. Entre 2006 et 2015, le trio des grandes agglomérations 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 d'Agglomération Havraise sont les 3 plus importants centres urbains de la région, rassemblant près de 40 % de la population et plus de 50 % des « Cadres et professions intellectuelles supérieures »* de Normandie. Les populations des pôles secondaires prévus par la DTA sont globalement stables, et 9 d'entre eux ont été classés en « aires urbaines », statut créé par l'INSEE en 2010, reconnaissance de leur importance au niveau local.

**(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.)*

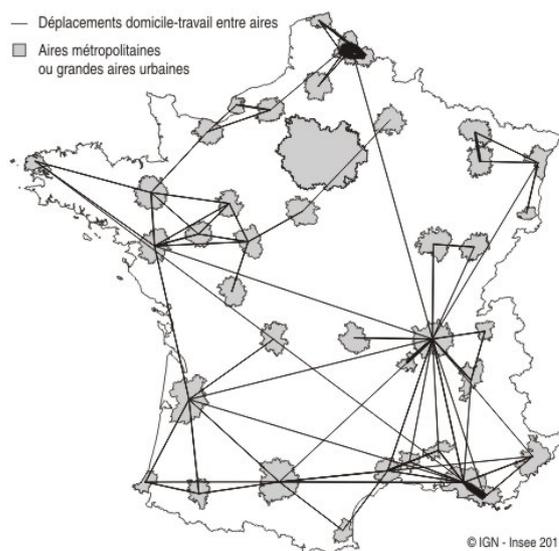
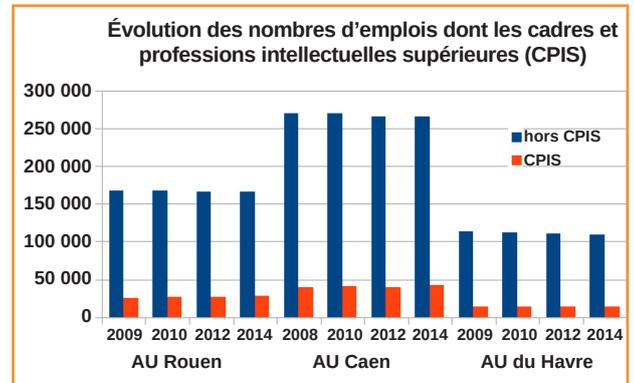
Objectif de la DTA : renforcer les fonctions métropolitaines dans les trois grandes agglomérations

Evolution des populations et des emplois

En termes d'évolution, les agglomérations de Caen et Rouen voient leur population augmenter entre 2006 et 2015, alors que celle du Havre diminue sensiblement. Sur la même période, les emplois ont très légèrement diminué dans les 3 agglomérations mais cette baisse est à relativiser au vu d'un contexte général difficile. On peut noter que les parts des « Cadres et professions intellectuelles supérieures » (CPIS) ont augmenté.



Part des CPIS des 3 aires urbaines en Normandie	2010	2012	2014
	52,20 %	50,70 %	52,90 %



Les déplacements au sein du pôle Caen – Rouen – le Havre

Entre 2009 et 2013 ces agglomérations ont mis en œuvre des politiques d'aménagement, de renouvellement urbain et de transport, concrétisées par l'adoption de Plans de Déplacements Urbains, la mise en service d'une ligne de tramway au Havre et l'augmentation des capacités du tramway rouennais.

En termes de dessertes interurbaines, les aménagements routiers réalisés en Normandie ont bénéficié aux déplacements entre les 3 agglomérations : achèvement de l'A150 entre Yvetot et Barentin, élargissement de l'A13 entre Pont-l'Évêque et Beuzeville, amélioration des accès aux rocade de

Rouen et Le Havre. Le constat est plus mitigé concernant l'évolution des services de transport en commun entre 2006 et 2015, les temps de trajet entre les trois agglomérations ayant eu plutôt tendance à augmenter et les fréquences à baisser. L'étude de l'INSEE des flux domicile-travail entre les 3 agglomérations confirme leur fonctionnement en réseau, même si les trafics restent limités (en 2011, flux maximum de 1 158 personnes entre Rouen et Le Havre, de 241 entre Rouen et Caen, et de 124 entre Caen et Le Havre).

Objectif 3 : Renforcer les dynamiques de développement

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

Le décret instituant la Métropole Rouen Normandie prévoit qu'elle prenne les compétences de restructuration et de mise en valeur des friches d'intérêt métropolitain dans le but de permettre la mise en œuvre d'une politique locale de reconquête des friches urbaines.

Plus d'une dizaine de projets d'aménagement au sein de l'aire urbaine sont aujourd'hui portés par la ville de Rouen ou la Métropole Rouen Normandie. Une partie de ces projets est notamment suivie par la société d'économie mixte Rouen seine aménagement, créée en 2009.

Parmi les plus importants, on trouve :

- l'écoquartier Flaubert, qui prévoit l'aménagement de 90 ha rive gauche avec une programmation mixte (logements, bureaux et services),
- le quartier Luciline qui accueillera à terme près de 1000 logements ainsi que des bureaux, et dont les premiers logements ont été livrés,
- les aménagements en Seine Sud, où plusieurs ZAC (Zones d'Activités Concertées) commencent leur phase d'aménagement.

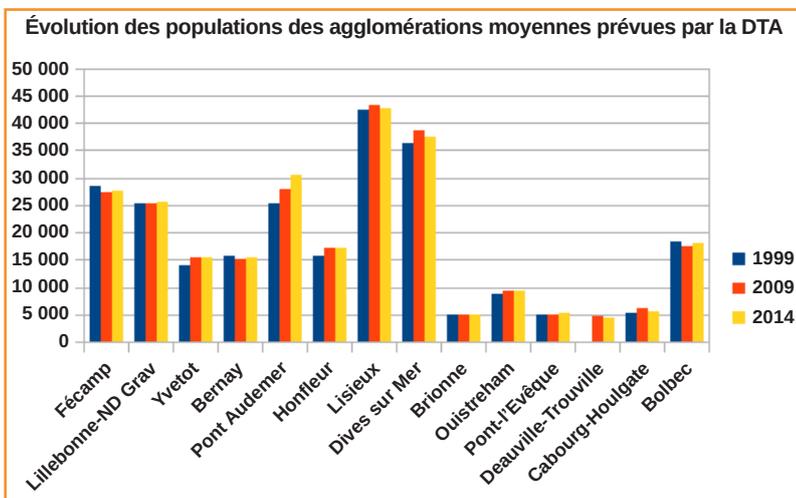
La ville de Caen a mis en place un programme de renouvellement urbain qui vise à renforcer la mixité sociale, construire des logements neufs et diversifiés, aménager des espaces publics de qualité et conforter les services de proximité. En 2013, les premiers logements ont été livrés dans le quartier Clémenceau. Stratégique par sa position de « porte d'entrée » de Caen, il est prévu à terme la création de plus de 1 000 logements/activités neufs sur cet espace. Depuis 2008, Caen met également en œuvre un projet de développement territorial en faveur de la rénovation urbaine sur plusieurs quartiers : Chemin vert, Clémenceau, Grâce de Dieu et le secteur Detolle Haie Vigné.

Au Havre, d'importants aménagements ont été réalisés à l'interface du port et de la ville, faisant appel à de nombreux partenaires (Anru, Unesco, GPMH) qui s'inscrivent dans une dynamique de renouvellement urbain déjà bien engagée depuis 2009. La valorisation de friches industrielles et l'immense chantier d'aménagement des quartiers Sud se poursuit. La mise en service du premier tramway de l'agglomération en 2012 est également une grande étape dans la politique d'aménagement de l'agglomération.

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

Évolution des populations

Les agglomérations moyennes prévues par la DTA observent des évolutions contrastées en matière de démographie et d'emploi. Alors que les populations des autres agglomérations stagnent, voire décroissent lentement sur la période 1999-2014, les aires urbaines d'Yvetot, et Honfleur et la commune de Pont-l'Évêque voient leurs populations augmenter d'environ 10 %, et la population de l'aire urbaine de Pont-Audemer augmente même de 20 %. 8 des 14 agglomérations moyennes visées par la DTA sont classées en grande aire urbaine au sens de l'INSEE (Bernay, Brionne, Dives-sur-mer, Fécamp, Honfleur, Lillebonne, Lisieux, Pont-Audemer et Yvetot).



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 %

Rôle de pôles urbains secondaires

Le taux d'emploi, qui rapporte le nombre d'emplois du territoire à sa population active, reflète la capacité d'une agglomération à proposer des emplois et à retenir ses actifs, voire à en attirer. Les taux d'emploi beaucoup plus élevés dans les agglomérations moyennes que dans leurs couronnes indiquent donc que les 8 agglomérations proposées par la DTA et classées en aires urbaines jouent effectivement le rôle de pôles urbains.

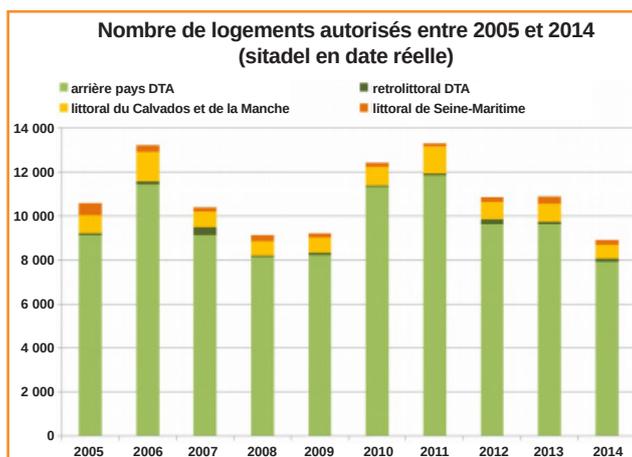
Les transports en commun au sein des 3 grandes agglomérations

Les réseaux de transports en commun dans les 3 grandes agglomérations se sont considérablement développés entre 2007 et 2015 et ont vu la taille de leur réseau doubler sur cette période. En sus des orientations de la DTA, ce développement a été favorisé par la réglementation issue des lois LOTI de 1982 puis LAURE de 1996 et inscrite dans le code des transports qui impose l'obligation d'« établissement d'un plan de déplacements urbains [...] dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants ». Les PDU de Le Havre, Caen et Rouen ont ainsi été adoptés respectivement en mars 2013, novembre 2013 et décembre 2014. La loi MAPTAM de 2014 a confirmé les compétences de la Métropole Rouen Normandie en matière de transport, lui conférant notamment la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité.

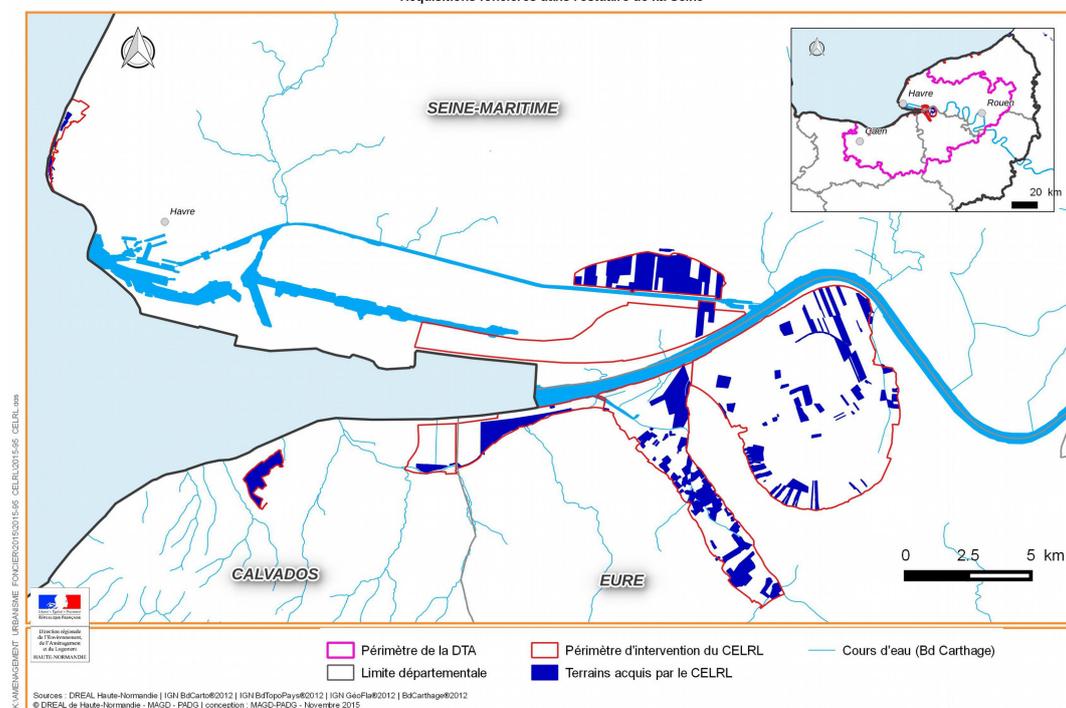
En 2012, l'agglomération du Havre met en service sa première ligne de tramway, et la ville de Rouen installe de nouvelles rames de tramway de plus grande capacité après avoir terminé les aménagements de la station Saint-Sever, des terminus Boulingrin et Technopôle, et du pont Jeanne-d'Arc.

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

Le suivi de l'élaboration des documents d'urbanisme a permis de vérifier que les espaces identifiés en matière de protection du littoral (espaces remarquables) ainsi que les principes de coupures d'urbanisation prévus par la DTA (uniquement dans le Calvados) sont globalement bien repris dans les SCOT existants (SCOT Nord-Pays-d'Auge, SCOT de Caen-métropole, SCOT du Havre Pointe de Caux Estuaire, SCOT des Hautes-Falaises, SCOT Caux-Vallée de Seine). Une attention doit toutefois être maintenue pour les territoires ne disposant pas encore de SCOT dans la vallée de la Risle. De façon générale, certaines applications de la loi littoral posent question, comme la définition des « Espaces proches du littoral » pour lesquels les SCOT laissent parfois aux PLU le soin d'établir leurs modalités d'application. Les espaces littoraux du SCOT Nord pays d'Auge subissent les effets de la pression foncière de la région.



Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres
Acquisitions foncières dans l'estuaire de la Seine



Le suivi des autorisations de construire sur le littoral et l'arrière littoral des départements la Seine-Maritime, du Calvados et de la Manche montrent que si celles-ci ont sensiblement fluctué entre 2006 et 2014, la part des logements concernant le littoral est quant à elle restée stable et à un niveau considérablement plus faible que les constructions dans l'arrière-pays, confirmant ainsi l'efficacité de l'application des réglementations relatives à la protection du littoral.

En parallèle, le conservatoire du littoral poursuit sa politique foncière sur les zones littorales, avec environ 600 ha acquis entre 2006 et 2015, portant à un total de presque 2000 ha les surfaces des espaces littoraux et estuariens sous sa protection.

Sources : SITADEL ; CELRL ; SNCF ; Bus Verts ; INSEE ; DREAL Normandie

« DTA Estuaire Seine »

Dispositif de suivi - évaluation - Février 2018 - Données 2017

DREAL Normandie