

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

Inscrit dans la LOTI du 30 décembre 1982, puis la loi LAURE de 1996, 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 » a été reprise à l'article L1214-3 du code des transports dans le code des transports. Les PDU de Caen, Rouen et Le Havre ont ainsi été adoptés respectivement en novembre 2013, décembre 2014 et mars 2013. Ces plans-programmes permettent à ces agglomérations de prendre en compte les nouveaux enjeux des politiques de déplacement dans les aires urbaines, dont l'équilibre durable entre besoins en matière de mobilité, d'une part, et la protection de l'environnement d'autre part, le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, la diminution du trafic automobile et le développement des transports collectifs.

La loi MAPAM (modernisation de l'action publique territoriale et l'affirmation des métropoles) du 27 janvier 2014, qui définit le statut des métropoles de droit commun confirme leurs compétences en matière de transport. Elle prévoit que celles-ci reçoivent la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité, de gestionnaire de voirie, de signalisation, de parcs et aires de stationnement, ainsi qu'en matière d'espaces publics dédiés à tous modes de déplacement urbain et leurs ouvrages accessoires, de participation à la gouvernance et à l'aménagement des gares, et enfin d'infrastructures de charge pour les véhicules électriques. Cela est confirmé en région pour la Métropole Rouen Normandie créée par le décret n°2014-1604 du 23 décembre 2014.

Dans les faits, depuis 2009, les avancées les plus marquantes en termes d'amélioration des échanges et déplacements concernent en premier lieu Le Havre avec la mise en service le 12 décembre 2012 à 12h12 de la première ligne de tramway de l'agglomération. Dans le même temps, le tramway de Rouen a bénéficié d'aménagements (stations, centre de maintenance et confortement du Pont Jeanne d'Arc) afin d'accueillir des rames à capacité de transport de voyageurs plus importante. Ces aménagements doivent permettre de faire face à des situations récurrentes de saturation.

Enfin, l'achèvement des travaux de l'autoroute entre Barentin et Yvetot constitue, à l'échelle de la DTA, un projet structurant qui rapproche cette dernière ville de la métropole rouennaise et crée un deuxième itinéraire entre Rouen et Le Havre. Ce nouvel itinéraire permettra surtout de fluidifier le trafic poids lourd, allégeant le trafic sur l'itinéraire Le Havre-Rouen par l'A 131.

Évolution de l'état d'avancement du Plan Vélo entre 2009 et 2013
(longueurs cumulées en km)

	2009	2010	2011	2012	2013
Réalisé	188	191,4	193,8	316	335
En travaux	0	3	1	9	5
Études de tracé réalisées	134	130	129	164	153
Non démarré	378	376	375	232	231

Entre les villes normandes, les transports en commun routiers se maintiennent et les fréquences de passage des bus se renforcent sur certains itinéraires pour les scolaires ou les passagers.

Les modes de déplacement doux se développent également. 147 km de pistes cyclables ont été mises en service sur les parties littorales et rétro-littorales haute et bas normandes.

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

De même qu'en 2009, tous les territoires enregistrent une croissance du nombre de logements construits. On constate néanmoins que les dernières évolutions entre 2008 et 2012 montrent que l'arrière-pays est de loin le territoire le plus concerné par les constructions récentes.

Sur l'ensemble des logements construits dans le périmètre de la DTA, 10 % se font sur le littoral et environ 1 % sur le rétro-littoral. Parmi les logements existants et depuis 2007, la part des logements vacants augmente de 15 à 45 % sur la période 2008-2012, mais de manière plus marquée dans l'arrière-pays (45 %). Les zones littorales haut-normandes sont plus touchées que leurs voisines bas-normandes par ce phénomène. Plus attractive, la moitié des logements des côtes bas normandes sont, en 2013, des résidences secondaires.

En parallèle, la protection des zones littorales par acquisition foncière du conservatoire du littoral se poursuit avec 278 ha acquis entre 2009 et 2013. En 2013, la surface totale détenue par le Conservatoire du Littoral sur l'estuaire de la Seine atteint ainsi près de 2000 ha.

Suivi évaluation de la DTA

Objectif 3

Renforcer les dynamiques de développement des différentes parties du territoire

Dans un contexte de fusion des régions Haute-Normandie et Basse-Normandie, le renforcement de la dynamique de développement du territoire de la DTA devient un enjeu clé pour le développement de la future Normandie. Caen, le Havre et Rouen sont les trois grandes aires urbaines normandes, elles rassemblent 80 % des « cadres des fonctions métropolitaines », dont la typologie illustre les spécificités de chacune. 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. Ces trois pôles urbains sont entourés d'un tissu de villes moyennes plus ou moins dynamiques, dont les conditions d'accessibilité ont peu évolué en termes de desserte des grandes aires urbaines et d'amélioration des infrastructures.

Renforcer les fonctions métropolitaines dans les trois grandes agglomérations

Une recomposition du paysage institutionnel normand en marche

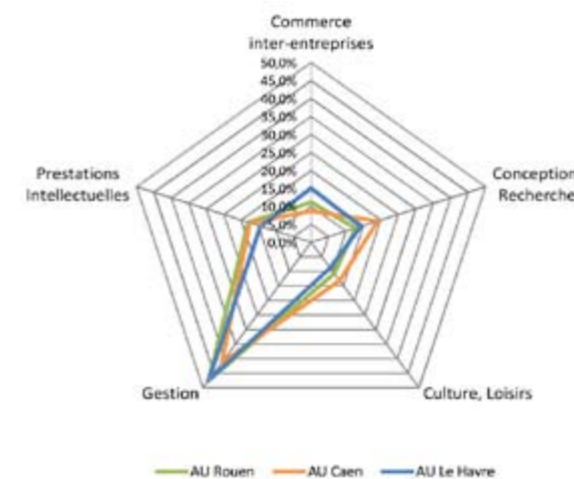
Avec le passage fin 2014 de la communauté d'agglomération Rouen Elbeuf Austreberthe au statut de métropole, sous la dénomination « Métropole Rouen Normandie », la fonction transport ainsi que l'ensemble des fonctions métropolitaines pourra être renforcé par les compétences nouvelles exercées (dont la mise en valeur du potentiel environnemental et touristique des espaces naturels ; la définition et mise en œuvre d'une politique écologique urbaine, de préservation et de valorisation des espaces ruraux, forestiers et des paysages sur le territoire).

En termes de desserte, alors que la fusion des régions Haute-Normandie et Basse-Normandie se prépare, le constat sur l'évolution depuis 2009, des services de transport entre les trois pôles de Caen, Le Havre et Rouen est mitigé. Les temps de trajet entre les trois agglomérations, de 1h à 1h20, ont tendance à augmenter entre Rouen et Caen. Les fréquences de transports sont également légèrement à la baisse.

Afin de permettre un développement métropolitain équilibré, l'État et les collectivités territoriales doivent ainsi veiller à minima au maintien de ces dessertes et à leur amélioration.

Les « cadres des fonctions métropolitaines » (CFM) 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.

Au sein des trois aires urbaines de la DTA, la part des cadres des fonctions métropolitaines dans les emplois totaux a progressé différemment selon les territoires normands entre 2006 et 2011. Rouen et Le Havre ont fortement progressé (respectivement + 15,6 % et 13,4 %) alors que la croissance de ces emplois à été plus modérée sur Caen (+ 7,3 %). En 2011, la part des CFM dans les emplois totaux s'élève ainsi à 6,2 % pour Le Havre et 7,4 % pour Rouen en 2011.



Ces proportions sont inférieures à celle d'autres grandes aires urbaines françaises comme Rennes, Lille, Bordeaux, Montpellier ou Grenoble qui se trouvent dans une fourchette de 9 à 13 %. Cet écart s'explique en partie par la proximité de Paris.

Par ailleurs, la typologie des fonctions métropolitaines des trois aires urbaines présente une certaine spécialisation par territoire. Les emplois liés à la conception-recherche ou la culture-loisirs sont plus représentés à Caen, comparativement aux deux autres aires urbaines, alors que ceux du commerce inter-entreprises sont plus représentés au Havre. Rouen est positionné de manière intermédiaire sur les prestations intellectuelles (comme Caen) ou la gestion (comme Le Havre).

« DTA Estuaire Seine »

Dispositif de suivi - évaluation - Bilan quinquennal 2014

DREAL Haute-Normandie



Objectif 3 : Renforcer les dynamiques de développement des différentes parties du territoire

Ménager l'espace en promouvant des politiques d'aménagement tournées vers le renouvellement urbain

De nombreux projets mis en œuvre au sein des trois grands pôles, avec une compétence renforcée pour la Métropole Rouen Normandie

Le décret instituant la Métropole Rouen Normandie prévoit que la compétence de restructuration et mise en valeur des friches d'intérêt métropolitain soit prise. Ceci doit permettre, à partir de 2015, de mettre en œuvre 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), dont l'étude d'impact est en cours d'examen par les services instructeurs ;
- le quartier Luciline qui accueillera à terme près de 1 000 logements ainsi que des bureaux, et dont la construction a débuté ;
- les aménagements en Seine Sud, ou 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 360 logements neufs d'ici 2017 sur cet espace. Depuis 2008, Caen met également en œuvre un projet de développement territorial en faveur de la rénovation urbaine du quartier du Chemin vert, avec une restructuration des espaces publics, la création de nouveaux services et la réhabilitation de 300 logements dont la livraison est prévue pour 2015. Dans le cadre du programme de renouvellement urbain, 5 autres quartiers doivent bénéficier d'une enveloppe globale de 180 millions d'euros dans ce sens, d'ici à 2018.

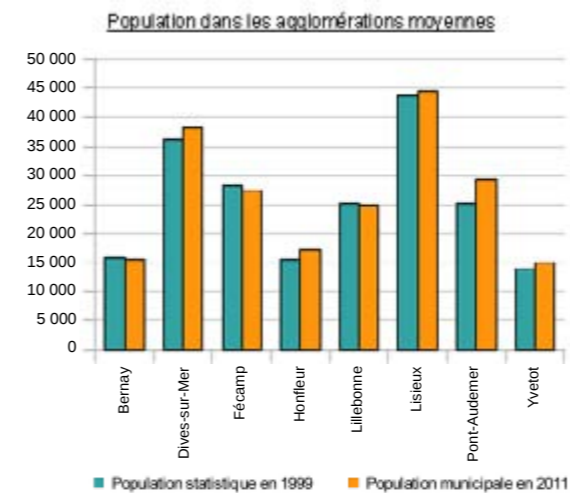
Au Havre, d'importants aménagements ont été réalisés à l'interface du port et de la ville, faisant appel à de nombreux partenaires (Anru, Unesco, GPMH) qui s'inscrivent dans une dynamique de renouvellement urbain déjà bien engagée depuis 2009. La valorisation de friches industrielles et l'immense chantier d'aménagement des quartiers Sud se poursuit. La mise en service du premier tramway de l'agglomération, en 2013, est également une grande étape dans la politique d'aménagement de l'agglomération.

A l'échelle du territoire de la DTA, ces projets ne permettent pas de pallier la diminution des constructions nouvelles de logements et bureaux observée depuis 2011, conséquence de la crise économique.

Au sein des aires urbaines de Caen, Rouen et Le Havre, les prix des terrains ont augmenté presque deux fois plus que les prix du bâti depuis 1999. Cette évolution concourt ainsi en partie à favoriser le renouvellement urbain et de la rénovation de l'existant. Les plus fortes hausses des prix, qui atteignent 200 % en 12 ans, sont observées sur les Couronnes du Havre et de Rouen. Cela peut s'interpréter comme un report de la demande des centres urbains de ces deux pôles vers les couronnes.

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

Le dynamisme des agglomérations moyennes du territoire caennais, constaté en 2009, se confirme sur les 5 années suivantes



Les villes moyennes du territoire de la DTA présentent des évolutions démographiques contrastées.

Les villes moyennes de Basse-Normandie, Dives sur mer, Lisieux et Honfleur présentent un solde naturel positif. En Haute-Normandie, seul Yvetot et Pont-Audemer sont dans cette situation.

Fécamp et Lillebonne présentent un solde migratoire nettement supérieur au solde naturel, quand le solde naturel et le solde migratoire sont négatifs pour la ville moyenne de Bernay.

Ville moyenne la plus dynamique du territoire de la DTA, Pont-Audemer a connu une croissance de sa population de 16 % entre 1999 et 2011. Cette évolution s'explique notamment par son positionnement intermédiaire entre les pôles de Rouen et du Havre, semblable à Yvetot. De la même manière, l'emploi y a nettement progressé entre 2006 et 2011 (+ 9,2 % à Pont-Audemer et + 5,3 % à Yvetot).

Cependant, le lien entre le dynamisme démographique et l'évolution de l'emploi n'est pas pour autant systématique. La ville de Fécamp connaît une croissance de l'emploi (+ 3,6 %), sans que cela n'entraîne de forte hausse de population active (+ 1,5 %) (2006-2011).

	Evolution 2006-2011 de l'emploi
Fécamp	3,6 %
Lillebonne-Notre Dame de Gravenchon	-4,7 %
Yvetot	+ 5,3 %
Bernay	-4,3 %
Pont Audemer	+ 9,2 %
Honfleur	+ 0,3 %
Lisieux	- 4,7 %
Dives sur Mer	+ 5,6 %

Source : Insee, recensements de la population 2006 et 2011, exploitation principale

Dans l'ensemble, l'emploi tertiaire représente la plus grande part des emplois nouveaux mais ne compense pas partout la perte d'emplois industriels, conséquence de la crise de 2008.