

LIGNE NOUVELLE
PARIS <> NORMANDIE
GRAND PROJET FERROVIAIRE

Étude d'aménagement du territoire

Rapport D2 : Enjeux d'aménagement
et de développement : échelle intermédiaire
et agglomérations

Débat public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012



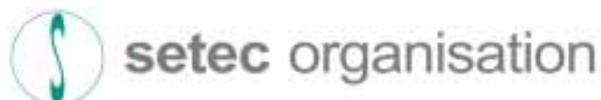


ligne nouvelle Paris - Normandie Etudes Aménagement du territoire

RAPPORT D2

ENJEUX D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT : ECHELLE INTERMEDIAIRE ET AGGLOMERATIONS

Septembre 2011



REVISIONS

Date	Nature de l'évolution	Rédaction	Approbation
29 avril	1 ^{ère} version plan détaillé avec 4 agglomérations décrites	BV	
25 mai	2 ^{ème} version complète	BV-BD -JFH	
20 juillet	Nouvelle version suite aux remarques MOA	BV-CA	
07 septembre	Nouvelle version suite aux remarques MOA	CA	BV
12 Septembre	Intégration remarques co-financeurs	BV	

SOMMAIRE

INTRODUCTION	6
PARTIE I L'AIRE URBAINE CENTRALE – DE LA DÉFENSE AU MANTOIS	8
1. RAPPELS	8
2. L'OUEST FRANCILIEN ET LA SEINE-AVAL EN ÎLE-DE-FRANCE	9
3. SEINE-AVAL	12
A. Périmètre d'étude	12
B. Un territoire de frange interne	13
C. Des dynamiques démographiques comparables à la basse vallée de la Seine	14
D. Une attractivité résidentielle réaffirmée	15
E. Des dynamiques économiques plus hésitantes	16
F. De nombreux projets urbains et des infrastructures métropolitaines	17
4. LA DÉFENSE	19
A. Périmètres	19
B. Un des principaux pôles métropolitains	21
C. Un quartier d'affaires : de la finance à l'industrie	22
D. Une nouvelle phase de développement qui suppose une meilleure accessibilité	22
5. CONCLUSIONS ET PREMIERS ENJEUX	25
PARTIE II LA BASSE VALLÉE DE LA SEINE	26
1. PÉRIMÈTRE ET JUSTIFICATION DU DÉCOUPAGE	26
2. LE HAVRE	27
A. Un port en pleine mutation... et en croissance	27
B. Un tissu industriel important ...et qui résiste	29
C. Une situation urbaine plus contrastée	30
D. Les projets et perspectives d'évolution	32
E. Les effets potentiels de la ligne nouvelle Paris Normandie	35
3. ROUEN-ELBEUF	35
A. La question des périmètres	36
B. Une agglomération portuaire et industrielle	38
C. Une cité universitaire	40
D. Des dynamiques démographiques faibles	40
E. Les projets et perspectives d'évolution	43
F. Enjeux	45
G. Les effets possibles de la ligne nouvelle Paris Normandie	46
4. LOUVIERS – VAL-DE-REUIL	46
A. Une ville nouvelle pas comme les autres, un espace urbain atypique	46
B. Un enjeu démographique fort	48
C. Un fort pôle d'emploi, essentiellement industriel	49
D. Une situation géographique privilégiée, mais un positionnement stratégique non encore acquis	50
E. De nombreux projets et stratégies de développement en cours :	51
F. Les effets possibles de la ligne nouvelle Paris Normandie	52
5. LA BASSE VALLÉE DE LA SEINE : QUELQUES CONCLUSIONS	53
PARTIE III L'AXE EVREUX – CAEN - CHERBOURG	58
1. L'AGGLOMÉRATION D'EVREUX	58

A.	Un dynamisme démographique réel, mais aujourd'hui questionné	58
B.	Un pôle d'emploi fort dans l'Eure, soumis à des influences extérieures grandissantes	60
C.	Un potentiel de développement à articuler à différentes échelles	63
D.	D'autres projets en cours	67
E.	Conclusion : les enjeux d'Evreux en lien avec la Ligne nouvelle Paris Normandie	67
2.	L'AGGLOMÉRATION CAENNAISE	68
A.	Un développement démographique important depuis les années 1960, qui se diffuse désormais sur la plaine caennaise	68
B.	Une agglomération industrielle en forte évolution	70
C.	Une ville universitaire en plein développement	72
D.	Une capitale régionale	74
E.	Les enjeux de développement	76
F.	Les effets possibles de la ligne nouvelle Paris Normandie	79
3.	LISIEUX-CÔTE-FLEURIE	82
A.	Une situation démographique contrastée	82
B.	Lisieux, une tradition industrielle et agro-industrielle en milieu rural	84
C.	Lisieux, porte d'entrée du Pays d'Auge, la Côte Fleurie, destination touristique prisée : une ressource économique majeure	85
D.	Enjeux et liens possibles avec la ligne nouvelle Paris-Normandie	89
4.	CHERBOURG	90
A.	Une situation périphérique...et stratégique	90
B.	Une Cité portuaire et industrielle	91
C.	Une agglomération qui connaît une relative déprise démographique	93
D.	Les projets en cours	93
E.	Les effets potentiels de la ligne nouvelle Paris Normandie	94
5.	QUELQUES CONCLUSIONS SUR L'AXE EVREUX – CAEN – CHERBOURG	94
PARTIE IV CONCLUSIONS GÉNÉRALES		96
ANNEXE 1 : LISTE DES ILLUSTRATIONS		99
ANNEXE 2 : ATLAS CARTOGRAPHIQUE DU TERRITOIRE D'ETUDE		103
1.	LE MANTOIS	103
2.	LOUVIERS – VAL DE REUIL	110
3.	ROUEN – ELBEUF	117
4.	LE HAVRE	124
5.	EVREUX	131
6.	LISIEUX	138
7.	CAEN	145
8.	CHERBOURG – OCTEVILLE	152

OBJET DU RAPPORT

L'objectif de ce rapport est de présenter les grands enjeux des territoires concernés par le projet de ligne nouvelle Paris Normandie (LNPN) et de donner des premiers éclairages sur les effets potentiels du projet en termes d'aménagement, de développement et de structuration territoriale.

De façon synthétique, le territoire sur lequel s'inscrit la ligne nouvelle Paris Normandie a un fonctionnement à plusieurs échelles qu'il s'agit de correctement appréhender :

- Ces territoires s'inscrivent dans le Bassin parisien qui est la région d'influence économique de Paris. Dans ce cadre, il est nécessaire de positionner le territoire au sein de ce vaste ensemble pour appréhender correctement les problématiques de développement, notamment économiques.
- Au sein du Bassin parisien se superposent différents systèmes ou structures urbaines. C'est au niveau de ces différents systèmes que s'organisent les mobilités quotidiennes et les polarisations. La recomposition profonde de l'offre ferroviaire en Normandie induite par la ligne nouvelle Paris Normandie va modifier ces systèmes et aura des conséquences importantes sur l'aménagement de ces différents systèmes et sur leur place relative au sein du Bassin parisien.
- Enfin, la ligne nouvelle, au niveau des gares, peut avoir un effet plus local, portant sur des développements urbains liés à une accessibilité accrue.

Le dossier « Aménagement du territoire » versé au Débat Public vise à décrire les enjeux des territoires à ces trois échelles. Pour ce faire, il est organisé en deux rapports :

- Le rapport intitulé « diagnostic général » décrit le territoire d'étude dans son ensemble en revenant sur son positionnement au sein de l'espace national puis au sein du Bassin parisien
- Le présent rapport décrit les 8 agglomérations principales du territoire d'étude en le replaçant notamment au sein du Bassin parisien. Pour ce faire, les agglomérations sont regroupées au sein de territoires présentant des dynamiques ou des problématiques communes. Ce travail est justifié par le fonctionnement multi-scalaire du Bassin parisien (présenté et détaillé dans ses conséquences dans le rapport 1) qui nécessite de traiter l'ensemble des échelles territoriales pour appréhender correctement les effets possibles de la LNPN sur le développement des territoires.

INTRODUCTION

Les analyses menées dans le rapport D1 ont notamment démontré :

- L'importance de l'aire centrale urbaine parisienne et sa polarisation par le cœur d'agglomération (territoires à l'intérieur de l'A86) et par des pôles de seconde couronne. Au sein de cette aire, les territoires les plus externes sont en voie de restructuration et de densification avec l'émergence et la hiérarchisation de pôles locaux. Cette problématique de franges internes concerne le territoire de Seine-Aval.
- La croissance de franges externes, au contact de l'aire urbaine centrale, structurées autour de pôles d'emplois importants qui sont en cours d'intégration métropolitaine. Ces problématiques concernent notamment les territoires de Vernon et d'Evreux.
- La basse vallée de la Seine, qui se structure autour du Havre et de Rouen, est un territoire qui est déjà intégré dans un fonctionnement métropolitain, les principales agglomérations jouant un rôle de relais de l'aire urbaine centrale.
- La Basse-Normandie qui reste un territoire de périphérie du Bassin parisien quant à son fonctionnement, avec l'agglomération de Caen polarisant fortement les territoires alentours.

Le présent rapport s'attachera à analyser les conséquences possibles en termes d'aménagement de la ligne nouvelle Paris Normandie au travers de trois territoires :

1. L'aire urbaine centrale

La ligne nouvelle Paris Normandie peut avoir des conséquences pour l'organisation de l'agglomération parisienne proprement dite. Les analyses s'attacheront ici à analyser les territoires proches de la vallée de la Seine, de La Défense jusqu'au Mantois, dans un ouest francilien en pleine reconfiguration territoriale. Des logiques très différenciées sont à l'œuvre, entre une première couronne dense et attractive et une deuxième couronne (qui connaît des dynamiques relativement proches de l'Axe Seine) qui recherche un nouveau positionnement dans l'agglomération parisienne.

2. La basse vallée de la Seine

La vallée de la Seine a historiquement constitué l'un des espaces privilégiés de diffusion des dynamiques parisiennes. Les politiques de décentralisation industrielle menées à partir des années 1950 lui ont donné un certain nombre de ses caractéristiques actuelles. C'est un espace intégré à la métropole et qui cherche un nouveau modèle de développement.

3. L'axe Evreux – Caen- Cherbourg

Pour des raisons de lisibilité, et pour reprendre en partie le tracé de la ligne nouvelle, nous avons traité différents espaces ayant des problématiques différentes le long de cet axe. Ils ont en commun de connaître un développement important et d'être dans des dynamiques « vertueuses » combinant croissance économique, croissance démographique et structuration spatiale. Ils ont également en commun une moindre intégration aux phénomènes de métropolisation, qui se traduit par une forte polarisation des agglomérations sur leurs territoires attenants et une liaison directe avec Paris.

Le rapport 1 a détaillé les aspects économiques liés au Bassin parisien en articulant analyse économique et analyse spatiale. Dans le même ordre d'idée, il est nécessaire que le présent rapport complète les analyses territoriales en revenant sur les enjeux en termes de développement économique, concernant le territoire mais également le Bassin parisien dans son ensemble :

1. **Le développement d'une offre portuaire intégrée et de rang européen** : le développement des ports normands passe par une meilleure intégration mais également par le développement de capacité de traitement des conteneurs et une intégration dans les réseaux européens.
2. **Le développement d'une offre touristique coordonnée** : le territoire d'étude dispose d'un patrimoine, naturel et historique, remarquable. Une meilleure desserte depuis Paris pourrait permettre le développement de l'activité touristique en intégrant ces territoires aux offres des tour-opérateurs.
3. **Les filières à développer** : de façon plus générale, la ligne nouvelle Paris Normandie est avant tout un levier pour un développement global de la Normandie. Ce développement passe par le développement ou l'intensification de partenariats et de mise en réseau sur lesquels nous reviendrons.
4. **La relation avec le tertiaire parisien** : Le territoire d'étude se caractérise notamment par l'importance de son tissu industriel, conséquence des politiques d'aménagement des années 50. La ligne nouvelle est l'occasion, à travers de nouvelles relations avec le cœur de l'agglomération parisienne, de développer un nouveau tissu économique et notamment de développer une offre tertiaire qui est relativement peu développée aujourd'hui.



Figure 1 : les territoires intermédiaires

PARTIE I L'AIRE URBAINE CENTRALE – DE LA DEFENSE AU MANTOIS

1. RAPPELS

Paris est une des premières métropoles mondiales au regard de son importance économique et de son rayonnement international. Ce rang est permis par sa connexion aux principaux réseaux mondiaux et par son intégration dans l'économie mondiale. Parallèlement, le fonctionnement de Paris se déploie sur un territoire de plus en plus vaste, avec des interactions de plus en plus complexes.

Le rapport 1 a notamment rappelé que le Bassin parisien était la région économique de Paris au sein de laquelle s'organisait un certain nombre de filières économiques. De nombreux éléments indiquent que cet espace ne s'organise plus suivant un modèle monocentrique – où Paris concentrerait les activités de conception – mais selon un modèle polycentrique, notamment dans le sud et l'Ouest du Bassin parisien.

Le Bassin parisien est par ailleurs une superposition de systèmes urbains. L'Ile-de-France correspond approximativement à la région urbaine de Paris, i.e. au territoire au sein duquel s'organisent les mobilités quotidiennes¹. L'Ile-de-France joue un rôle prééminent dans le Bassin parisien, du fait de son poids démographique (11,7 millions d'habitants, autant que les huit autres régions du Bassin parisien réunies) et économique (30% du PIB national, 50% des emplois supérieurs métropolitains de la France). De plus, elle joue un rôle important et particulier dans les migrations résidentielles². Si l'Ile-de-France attire de façon importante les jeunes actifs et les cadres, elle perd globalement des habitants au profit des autres régions françaises, et notamment des régions normandes.

Comme l'ont démontré les travaux de Frédéric Gilli ainsi que ceux de Sandrine Berroir, Nadine Cattan et Thérèse Saint-Julien³, l'Ile-de-France voit sa structure urbaine se modifier de façon conséquente :

- La centralité principale n'est plus Paris mais l'ensemble des territoires à l'intérieur de l'A86 dont les caractéristiques (en termes de polarisation) tendent à converger fortement.
- Ce cœur d'agglomération fonctionne avec des polarités plus ou moins spécialisées en son sein. Ainsi l'ensemble QCA (Quartier Central des Affaires, autour de la gare Saint Lazare) – La Défense constitue aujourd'hui la polarité tertiaire majeure de l'agglomération parisienne.
- Le cœur d'agglomération polarise une majeure partie de l'agglomération. Cependant, les villes nouvelles jouent également un rôle polarisateur important sur les territoires de 2^{ème} couronne.

¹ L'Ile-de-France correspond à la majeure partie de l'aire urbaine de Paris.

² Rapport 1 « enjeux globaux d'aménagement et de développement », p.11 et pp.45-47

³ Citons notamment : F. Gilli *Déplacements domicile-travail et organisation du Bassin parisien*, L'espace géographique, 2001, pp.165-178 et S. Berroir, N. Cattan, Th. Saint Julien, *La contribution des villes nouvelles au polycentrisme francilien*, rapport de recherche pour le ministère de l'équipement, 2005.

- Les territoires périphériques de l'Île-de-France (franges internes) sont en voie de restructuration et de densification. Des polarités locales s'affirment et se hiérarchisent au sein de ces espaces et polarisent ces espaces périphériques.

La ligne nouvelle Paris Normandie aura des impacts sur le développement et la structuration de ce territoire pour plusieurs raisons :

- Elle permettra une amélioration de la desserte des territoires franciliens. La ligne nouvelle Paris Normandie, associée au le prolongement du RER E, permettra une desserte plus importante des territoires traversés et une meilleure connexion entre des territoires de 2^{ème} et 3^{ème} couronnes (franges internes) et le cœur de l'agglomération.
- La possible construction de deux gares nouvelles (l'une en cœur d'agglomération, l'autre en Seine-Aval) pourrait permettre le renforcement ou l'émergence de nouvelles polarités.

Au-delà d'une présentation rapide de l'ensemble du territoire concerné en Île-de-France, la réflexion se centrera sur la Seine-Aval et sur La Défense

2. L'OUEST FRANCILIEN ET LA SEINE-AVAL EN ÎLE-DE-FRANCE

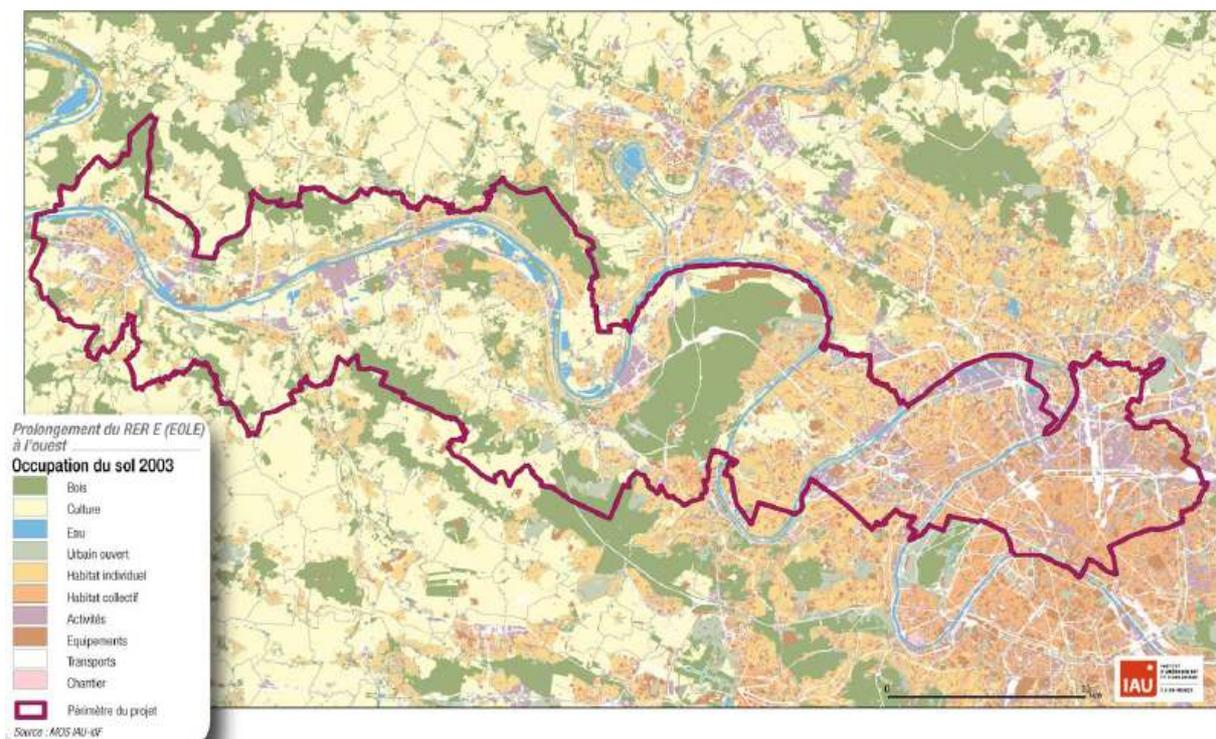


Figure 2 : Occupation du sol sur le territoire d'étude en 2004 –IAU Ile-de-France

Le territoire d'étude⁴ accueille environ 640 000 habitants en 2007. Il a connu une hausse de population entre 1999 et 2007 d'environ 6%. Ces dynamiques démographiques concernent surtout des communes de 1^{ère} couronne (Courbevoie, Carrière), les pôles urbains de 2^{ème}

⁴ Le secteur d'étude pris ici correspond au secteur d'étude « zone d'étude » de l'étude menée par l'IAU sur le prolongement à l'Ouest du RER E en y soustrayant les communes de Seine Saint Denis (Saint Denis, Aubervilliers, Saint Ouen, Le Pré Saint Gervais, Pantin) et les 10^{ème}, 18^{ème} et 19^{ème} arrondissements de Paris.

couronne perdant quant à eux de la population. Le secteur accueille environ 400 000 emplois en 2007 dont 147 000 sur le quartier de La Défense. La croissance de l'emploi a été relativement soutenue sur le secteur (environ 10% entre 1999 et 2007).

Le secteur d'étude regroupe l'ensemble des différentes structures urbaines composant l'Île-de-France :

- Le cœur d'agglomération comprenant des pôles de rang métropolitain (le Quartier Central des Affaires autour de Saint Lazare et La Défense sont les principaux pôles d'emplois du secteur concerné par la LNPN). Ces territoires sont caractérisés par une densité urbaine et un taux d'emploi importants. Par ailleurs, ces territoires concentrent les activités de direction (sièges sociaux), de finance et également les emplois métropolitains supérieurs.
- Les franges du cœur d'agglomération (boucle de Montesson notamment) comprennent des secteurs relativement denses mais avec un taux d'emploi sensiblement inférieur et une vocation résidentielle affirmée.
- Les franges internes, territoires de 2ème et 3ème couronne, caractérisées ici par une vocation résidentielle qui tend à se développer (taux d'emploi à 0,67) avec trois pôles locaux : Mantes, Poissy et les Mureaux. Au point de vue économique, ce territoire reste caractérisé par son histoire industrielle et par l'importance de l'activité automobile. Il faut également rappeler la proximité de la ville de Cergy-Pontoise, qui continue sa croissance avec des activités économiques diversifiées mais dont la capacité de polarisation ne se développe qu'en rive droite de la Seine.

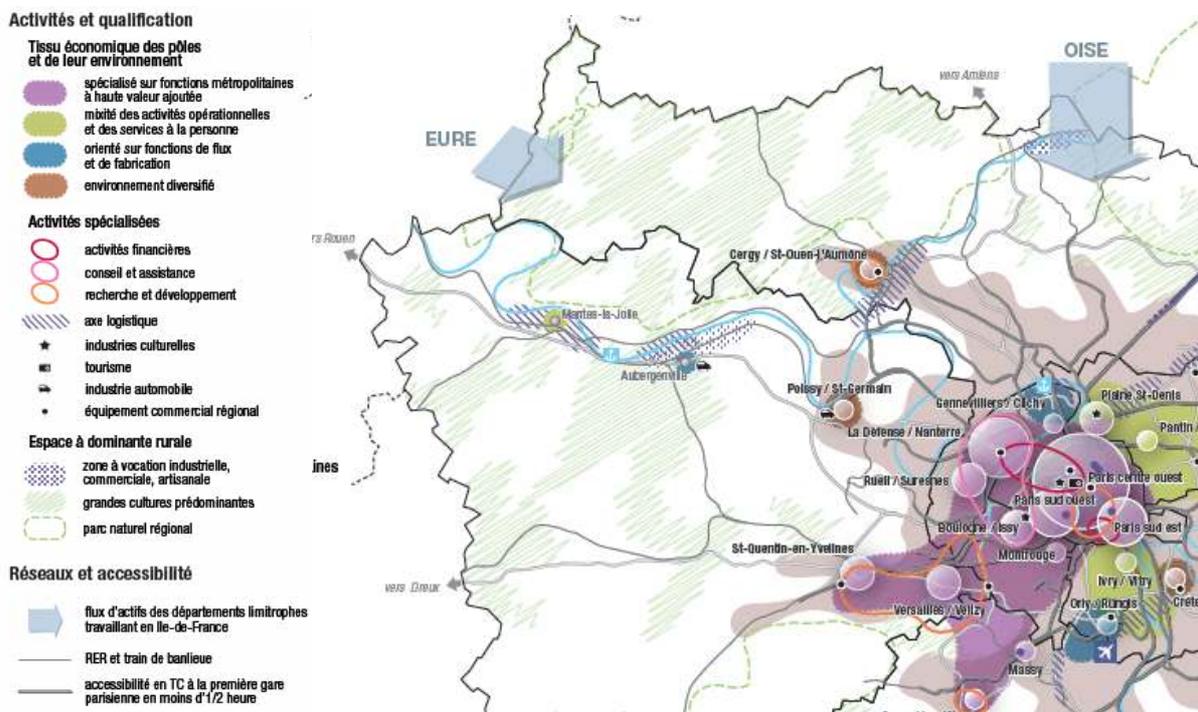


Figure 3 : Spécialisations économique dans l'Ouest francilien – IAU Île-de-France – tendances et dynamiques économiques en Ile -de-France synthèse cartographique

Le territoire d'étude est ainsi composé de secteurs ayant des positionnements et des dynamiques relativement différents.

Les territoires situés en cœur d'agglomération ont connu des dynamiques économiques et démographiques fortes entre 1997 et 2007, tandis que les franges internes, ici la Seine-Aval, connaissait une dynamique démographique bien plus forte que les dynamiques économiques.

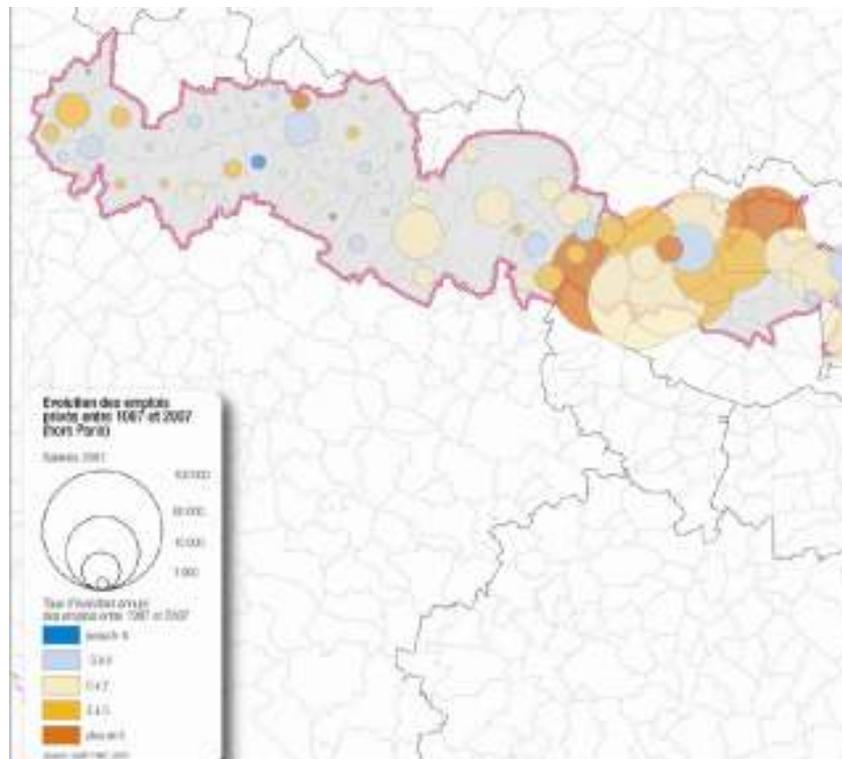


Figure 4 : évolution de l'emploi entre 1997 et 2007 - IAU Ile de France - dossier du débat public prolongement ouest RER E

Le cœur d'agglomération concentre les activités tertiaires supérieures (sièges sociaux, activités de conseil, etc..) tout en présentant un tissu économique diversifié⁵. Les activités tertiaires se diffusent au sein du cœur d'agglomération, soit à proximité du pôle principal QCA-La Défense (Rueil-Malmaison par exemple), soit sur des polarités secondaires (Plaine Saint-Denis qui concentre actuellement 1 500 000 m², soit la moitié de la surface de La Défense). Le cœur d'agglomération représente ainsi un marché de l'emploi très dynamique car positionné sur des activités en pleine croissance.

Seine-Aval connaît des dynamiques plus contrastées. Depuis une dizaine d'années, ce territoire vit un regain d'attractivité résidentielle et un développement important de l'offre de logements, principalement dans les centralités urbaines déjà constituées. En termes économique, le positionnement de Seine-Aval sur des activités de fabrication (principalement automobile et aéronautique) explique la fragilité de ce territoire et sa faible attractivité sur l'emploi.

⁵ La Défense, au contraire de la City à Londres n'est pas spécialisée sur les activités financières mais accueille de nombreux sièges sociaux d'entreprises industrielles. Sur la diversité du tissu économique du cœur d'agglomération voir le rapport 1 « enjeux globaux d'aménagement », pp 37-43

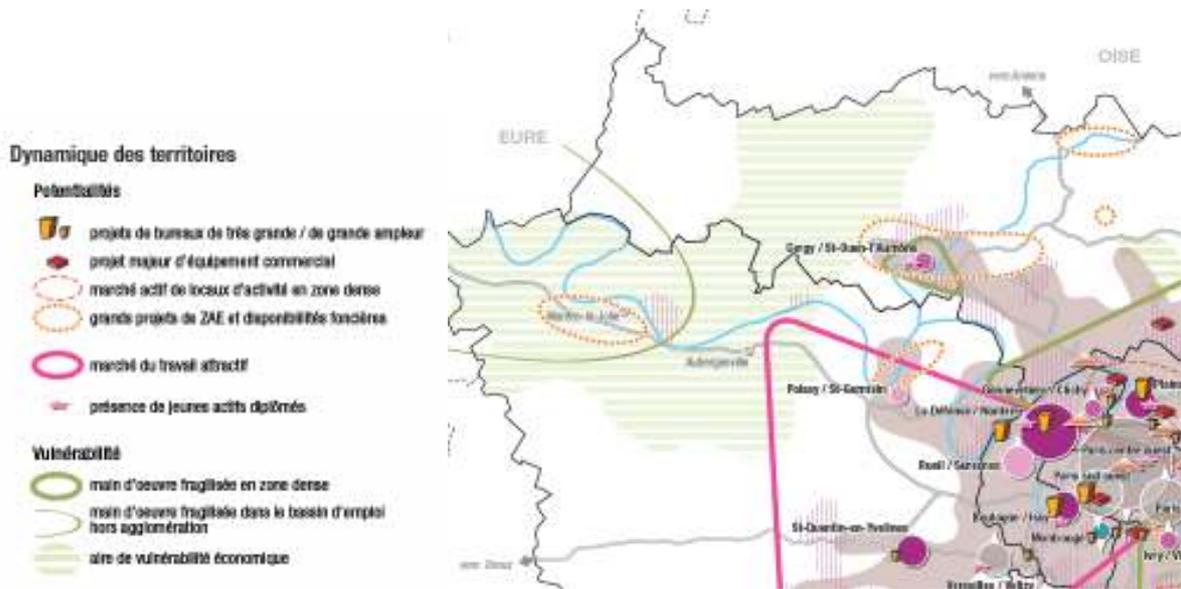


Figure 5 : Dynamiques économiques dans l'Ouest francilien – IAU Ile-de-France – tendances et dynamiques économiques en Ile-de-France synthèse cartographique

3. SEINE-AVAL

A. Périmètre d'étude

Le focus sera celui du périmètre de l'Opération d'Intérêt National Seine-Aval (2007) car il représente une échelle pertinente pour l'action publique (avec l'EPA Mantes Seine-Aval) et pour la réflexion collective (avec l'Agence d'Urbanisme Seine-Aval).

Périmètre OIN Seine Aval

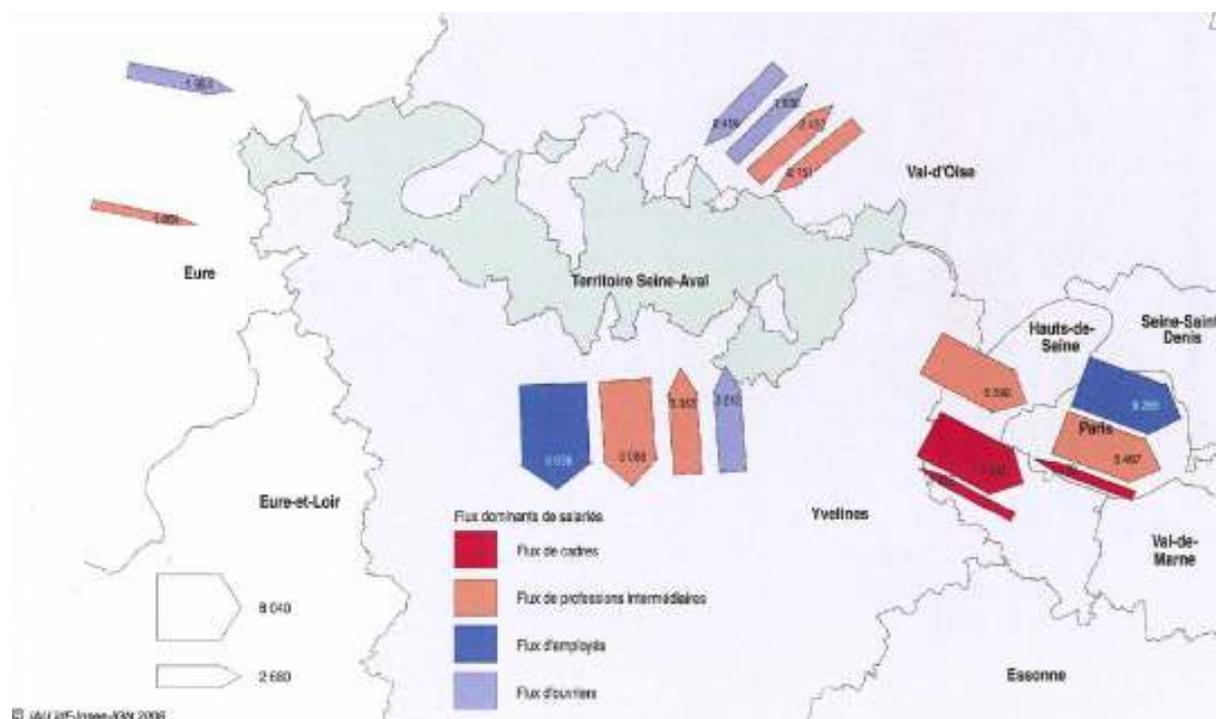


Figure 6 : Périmètre de l'Opération d'Intérêt National Seine-Aval – AUDAS 2010

B. Un territoire de frange interne

Le territoire de Seine-Aval est un bon exemple des franges internes, décrites dans le rapport sur les enjeux globaux d'aménagement et de développement⁶. Ces franges sont des espaces appartenant à l'aire urbaine centrale et qui ne polarisent aucun autre espace du Bassin parisien. Ces espaces sont en cours de restructuration et de densification avec l'apparition et la hiérarchisation de pôles locaux.

L'analyse des déplacements domicile-travail fait apparaître que le territoire de Seine-Aval est polarisé pour partie par Paris et le cœur d'agglomération, et pour partie par les pôles majeurs des Yvelines (Saint-Quentin, Versailles) et qu'il a des relations très faibles avec les territoires extérieurs à l'Île-de-France.



Les principaux enjeux de ce territoire sont ainsi le développement et le confortement des polarités existantes ainsi que son positionnement économique, à l'échelle de l'Île-de-France mais également du Bassin parisien. L'analyse révèle ainsi des caractéristiques assez proches de ceux de la basse vallée de la Seine, pour un secteur dont le centre urbain principal, Mantes, se trouve à la même distance de Paris que de Rouen.

⁶ Pp49-51

C. Des dynamiques démographiques comparables à la basse vallée de la Seine



Figure 8 : taux annuel d'évolution de la population – AUDAS 2010

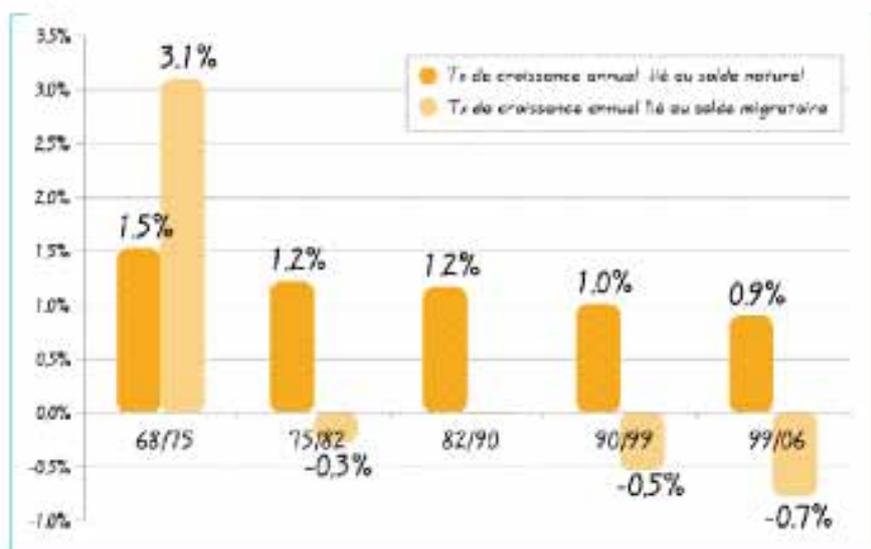


Figure 9 : soldes migratoires et soldes naturels – AUDAS 2010

Seine-Aval compte 380 000 habitants en 2007. Sa population se caractérise par sa jeunesse (les moins de 20 ans représentent 29% de la population en Seine-Aval contre 25% en Île-de-France) et par de grands ménages (taille moyenne des ménages 2,6 contre 2,3 en Île-de-France).

En termes de dynamiques démographiques, ce territoire présente de fortes similarités avec la basse vallée de la Seine (voir partie II du présent rapport). Il a connu des dynamiques extrêmement fortes dans les années 60 qui se sont progressivement dégradées du fait des soldes migratoires (le taux annuel de variation migratoire étant passé de 3,1% entre 68 et 75 à -0,7% entre 1999 et 2006). Sur cette dernière période, sa population a augmenté mais

dans des proportions moindres qu'au niveau régional (taux annuel de 0,2% sur Seine-Aval et de 0,7% pour la région Île-de-France).

D. Une attractivité résidentielle réaffirmée

Après deux décennies de baisse continue de la production de logements, Seine-Aval, voit, depuis 2005, sa production fortement augmenter en passant de 1029 logements par an au début de la décennie à plus de 2500 pour l'année 2007.

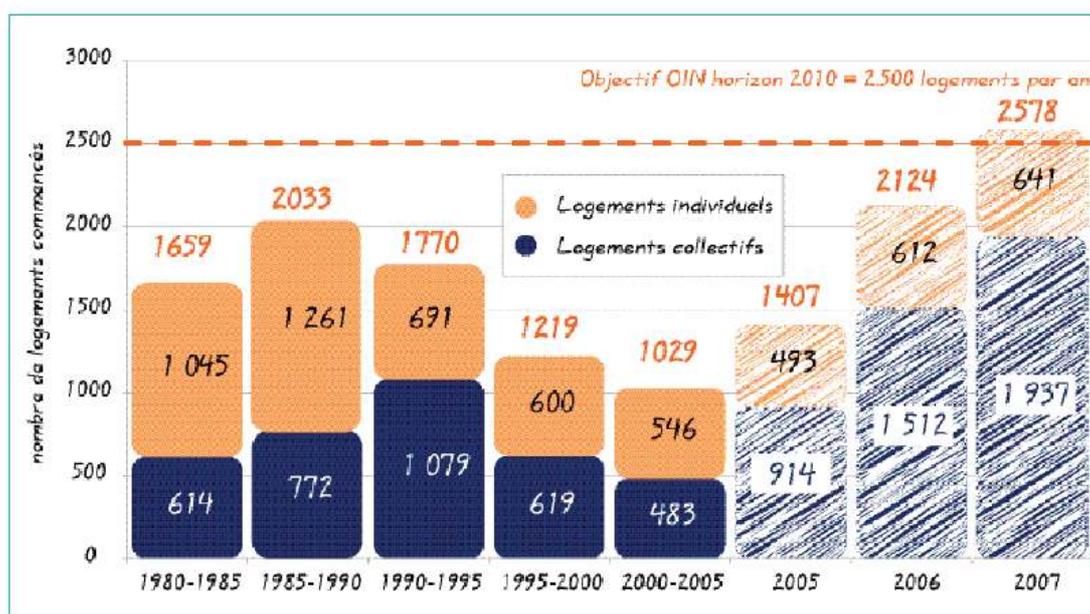


Figure 10 : Niveau de construction annuelle sur Seine-Aval – AUDAS 2010 (Source Sitadel)

Dans un contexte de forte tension immobilière au niveau régional, ce développement important de l'offre sur Seine-Aval témoigne d'un marché attractif, notamment du fait de prix inférieurs à la moyenne régionale et départementale. Ainsi, en 2006, le prix au m² d'un appartement en moyenne était de 2720 € en Seine-Aval et de 4226 € pour la région Île-de-France⁷. Autre signe de l'attractivité de Seine-Aval sur le marché de l'immobilier, les transactions de logements anciens ont également fortement augmenté depuis 10 ans en passant de 1649 transactions en 1998 à 3776 en 2006.

Ces tendances vont, à terme, modifier sensiblement les dynamiques démographiques et notamment les mouvements migratoires.

Cette attractivité résidentielle s'est développée en parallèle d'un renforcement des centralités urbaines existantes. La production de logements, majoritairement tournée vers le logement individuel et les secteurs périurbains dans les années 90, apparaît désormais orientée vers le logement collectif, localisé dans les centres urbains existants. Cette politique de restructuration et de densification des centralités est commune à de nombreux territoires étudiés (Seine-Aval, Rouen, Le Havre, Caen).

⁷ Source : CD-Bien, Chambre des notaires

E. Des dynamiques économiques plus hésitantes

Seine-Aval accueille 90 000 emplois salariés privés en 2006, soit un taux d'emploi de 0,7⁸. Dans une région où le taux d'emploi est de 1, Seine-Aval apparaît donc comme un territoire avec une vocation résidentielle plus importante que sa vocation économique.

Le tissu économique est dominé par des activités liées à la sphère productive (44,4% des emplois) et reste structuré par des activités de fabrication, principalement dans le domaine automobile. Ainsi, en 2007, 34% des emplois relevaient du secteur industriel et les 10 plus gros employeurs de Seine-Aval appartenaient à l'industrie (les usines PSA à Poissy et Renault à Flins employaient 11 200 personnes en 2006).

Ce positionnement sur des activités subissant une forte concurrence internationale connaît de légères inflexions : entre 1999 et 2006, ce sont les services qui se sont le plus fortement développés sur le territoire (+24%) tandis que l'industrie continuait sa décroissance (-10%).

Cette évolution explique que Seine-Aval a connu une progression de l'emploi assez proche de la moyenne régionale (0,9% en Seine-Aval, 1% au niveau de l'Île-de-France).

Cependant, il apparaît que les dynamiques démographiques et les dynamiques économiques restent décalées : depuis 1968, les emplois ont crû deux fois moins vite que les habitants.

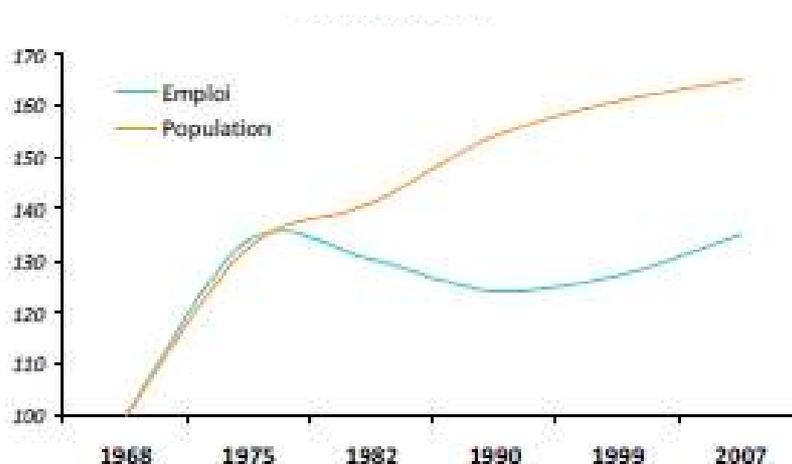


Figure 11 : Croissance comparative des emplois et des habitants -AUDAS

Ceci est d'autant plus préoccupant que Seine-Aval, frange interne de l'Île-de-France, se trouve entourée de territoires ayant des dynamiques soutenues, que ce soit les pôles de 2nde couronne (Cergy-Pontoise) ou les franges externes (particulièrement Evreux).

Il apparaît que la stratégie de développement, portée par l'EPAMSA et partagée avec les collectivités publiques, vise à profiter de la spécificité de Seine-Aval dans l'ouest parisien en tant que « territoire de fabrication » pour développer les éco-industries (traitement et recyclage des déchets, production d'énergie, eau) et pour structurer, en lien avec le développement résidentiel amorcé, une filière d'éco-construction.

Par ailleurs, Seine-Aval se fonde également sur son positionnement dans l'axe Seine pour développer des activités logistiques et fluvio-maritimes.

⁸ Le taux d'emploi est le rapport entre le nombre d'actifs résidents et le nombre d'emploi sur un territoire donné.

De façon plus générale, le développement de Seine-Aval passe dans son inscription dans un territoire plus large que l'Île-de-France⁹. Elle peut jouer un rôle de trait d'union entre la basse vallée de la Seine, dont elle est proche par bien des aspects, et le cœur d'agglomération, principalement La Défense.

F. De nombreux projets urbains et des infrastructures métropolitaines

Les projets d'aménagement, en cours d'élaboration et de réalisation, visent notamment à conforter et développer les centres urbains existants :

- L'opération « Mantes Université », à côté de la gare, permet la constitution d'un quartier dense, mixte comprenant notamment un IUT. Cette opération est une opération phare, révélatrice du redéveloppement du centre de Mantes.



Figure 12 : Mantes Université : un développement du centre de Mantes – EPAMSA

- Dans le plus long terme, le développement d'une centralité forte dans la boucle de Chanteloup qui permettrait de développer les liens entre Cergy Pontoise et la Seine-Aval est un enjeu structurant. Cette opération globale se déroulera en plusieurs phases : une étape à court terme (ZA Centre à Carrières) permettant de redévelopper les centralités existantes, et une étape à moyen terme permettant de développer un pôle économique autour du port de Triel et des éco-activités. Au-delà

⁹ où elle continuera à occuper une position périphérique

- Le port d'Achères : Le développement d'une plate-forme multimodale à la confluence de la Seine et de l'Oise est, pour le port de Paris, un projet majeur à l'échelle du Bassin parisien. Il s'agit d'un projet lié au développement du port du Havre (cette plateforme contribuera à améliorer la capacité de traitement de conteneurs pour que le port du Havre joue un rôle prééminent dans le range nord Ouest), au canal Seine Nord et à l'organisation logistique de l'Île-de-France (décharger le port de Gennevilliers). Les études préalables au débat public vont être engagées très prochainement par le port de Paris avec la ville de Paris et la ville d'Achères.



Figure 14 : Périmètre des études préalables pour le port d'Achères source : Ports de Paris

En conclusion, Seine-Aval est un territoire en forte évolution et à la recherche d'un nouvel équilibre. Les dynamiques urbaines actuelles et son attractivité résidentielle retrouvée devront être confortées par un nouveau positionnement au sein de la vallée de la Seine lui permettant le développement de nouvelles filières.

4. LA DEFENSE

A. Périmètres

La Défense est assurément un des pôles majeurs de l'agglomération parisienne. Avec le Quartier Central des Affaires, délimité par la porte Maillot à l'ouest, l'avenue de Villiers au nord, la pyramide du Louvre à l'est, le pont de l'Alma et la place Victor Hugo au sud (en orangé sur la carte de la figure 15), ils forment un pôle tertiaire d'ampleur européenne. Cependant, pour assurer ce positionnement et le développement de cet ensemble, il est nécessaire d'avoir des politiques fortes, notamment pour assurer une bonne accessibilité à toutes les échelles.

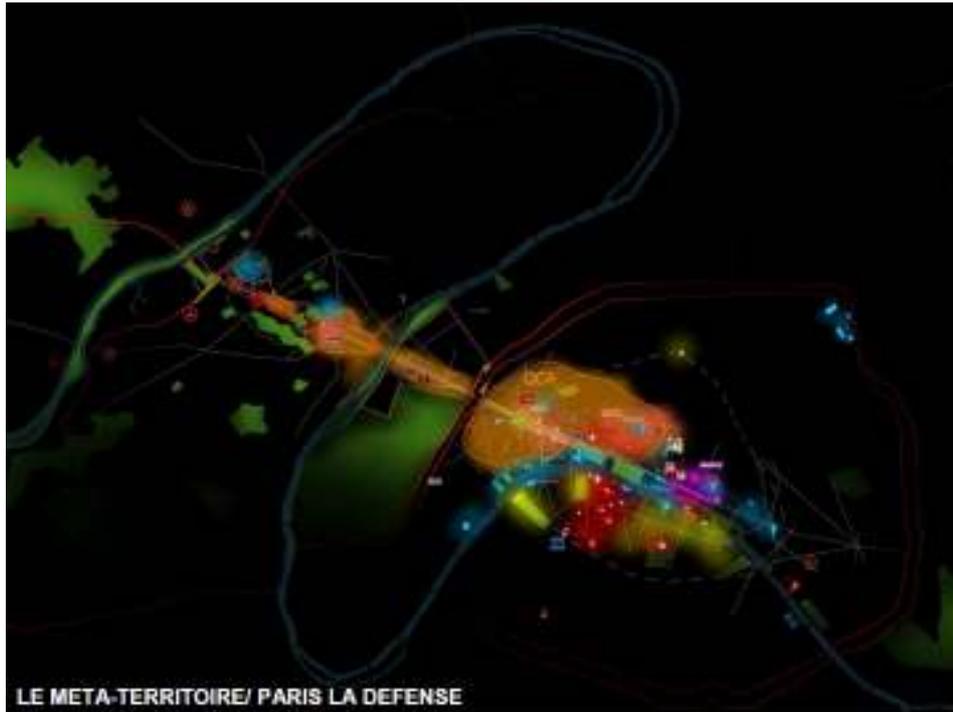


Figure 15 : La Défense - QCA - pôle majeur de l'agglomération Parisienne - rapport stratégique - DREIF 2008

Nous centrons nos analyses sur le périmètre d'intervention de l'EPADESA (Etablissement Public d'Aménagement La Défense Seine Arche), créé en juillet 2010. En effet, la fusion de l'EPAD (Paris La Défense) et de l'EPASA (Seine Arche, les territoires à l'Ouest du Quartier d'Affaires) a pour but de poursuivre et d'accélérer le développement du quartier d'affaires de La Défense tout en l'intégrant dans son environnement urbain pour qu'il constitue un vrai pôle urbain et métropolitain.

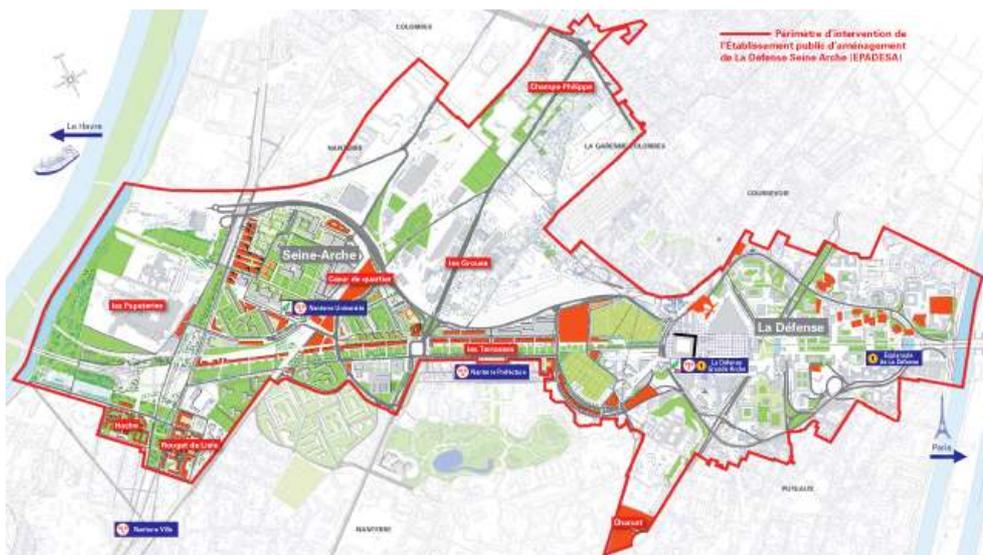


Figure 16 : Périmètre de l'EPADESA source : EPADESA

B. Un des principaux pôles métropolitains

La Défense est un pôle tertiaire majeur, accueillant de nombreux sièges sociaux. Il est également un pôle important pour l'accueil de salons professionnels et un pôle important en termes de formation supérieure, avec la proximité de l'université Paris X, de l'université Paris-Dauphine, du pôle universitaire Léonard de Vinci, et de l'école d'architecture de Nanterre.

La Défense contribue à l'attractivité internationale de Paris par ses équipements structurants: le Centre des Congrès, le CNIT, la Grande Arche notamment, et un pôle d'échange important qui assure son accessibilité métropolitaine.

Le quartier d'affaires de La Défense, avec les six communes voisines dans lequel il s'inscrit, constitue le deuxième pôle d'emploi régional avec environ 360 000 emplois dans la zone d'emploi et plus de 26 000 entreprises. Par ailleurs, malgré une orientation économique très marquée, il est mixte et accueille environ 360 000 habitants (2006).

Ce pôle a connu des dynamiques extrêmement fortes tant en termes démographique qu'économique.

Le pôle de La Défense est ainsi positionné sur des secteurs d'activités dynamiques, et il se trouve également au cœur des deux axes économiques forts de la métropole : l'axe historique sud est-nord ouest qui porte le développement de l'activité tertiaire supérieure et un axe Roissy – Plaine Saint Denis – Saint Quentin Versailles en très fort développement.

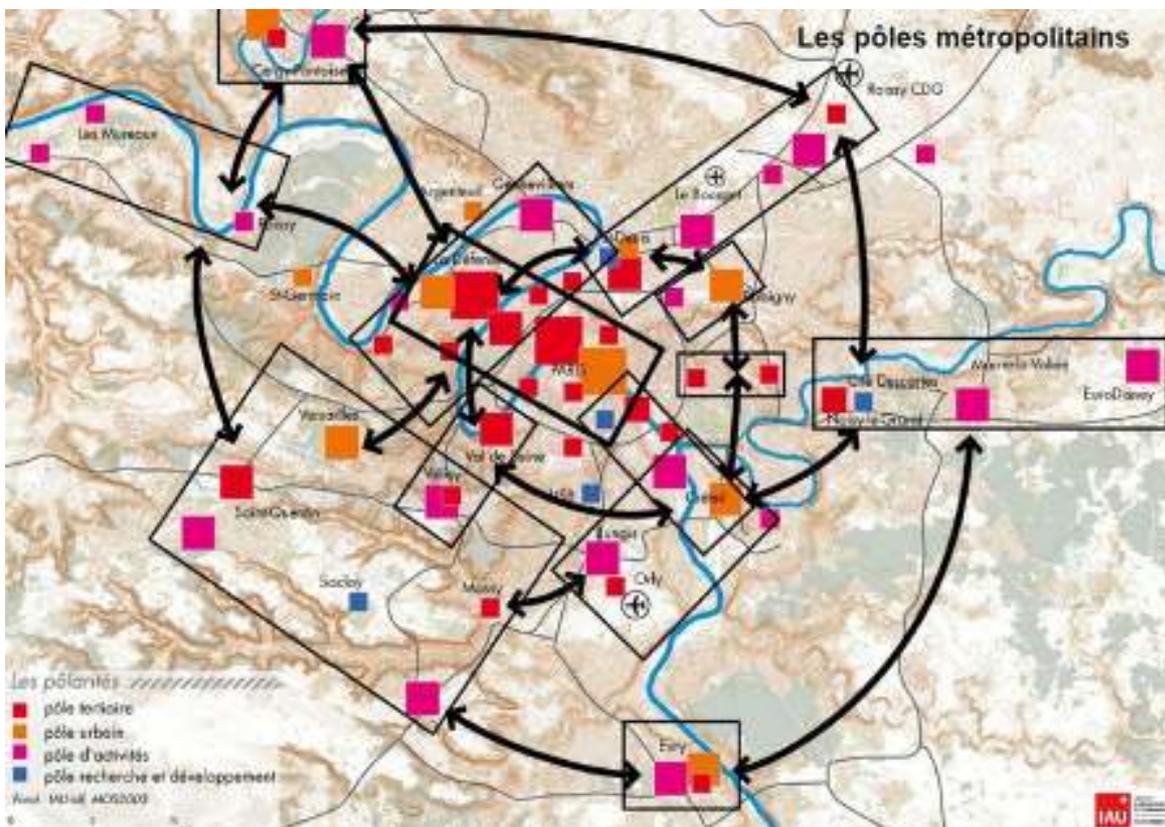


Figure 17 : Pôles et axes métropolitains - IAU Ile de France

C. Un quartier d'affaires : de la finance à l'industrie

La Défense constitue ainsi un site hors norme : depuis les années 1970, environ 90 000 m² de bureaux y ont été produits, soit environ 15% de l'offre totale en Île-de-France (qui est le marché le plus important en volume à l'échelle européenne) sur un marché d'immobilier haut de gamme offrant des possibilités de grandes implantations et de services aux entreprises de haut niveau.

Le pôle de La Défense accueille des entreprises venant de nombreux secteurs d'activités : la finance mais également la construction automobile, la recherche pharmaceutique, le transport et la logistique. De même, la palette des services aux entreprises – qui constitue la majorité de l'activité – est large, de la restauration au conseil. La Défense contribue fortement au rayonnement international de la métropole parisienne.

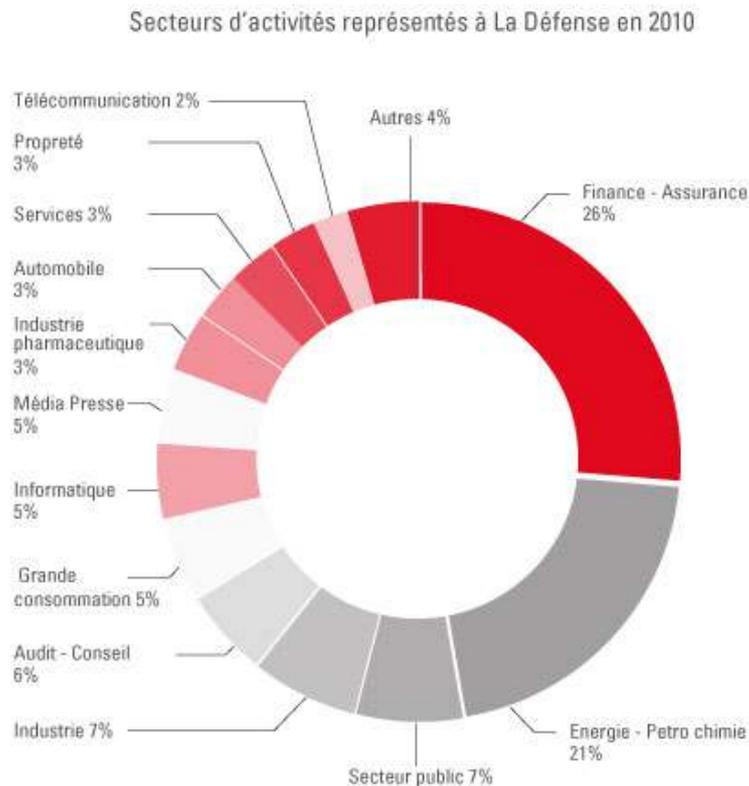


Figure 18 : secteurs d'activité présents à La Défense - source : EPADESA

L'attractivité du site tertiaire est fortement liée à son accessibilité. La mobilité est donc un enjeu essentiel du développement futur du pôle de La Défense. Il est ainsi nécessaire que La Défense dispose d'une excellente accessibilité à toutes les échelles : vers les espaces résidentiels où vivent les salariés, vers les principaux pôles économiques franciliens (Roissy, Saclay..), dont certains ont un rayonnement européen, voire international.

D. Une nouvelle phase de développement qui suppose une meilleure accessibilité

Au début des années 2000, le quartier de La Défense a connu un affaiblissement relatif de son activité. Pour y remédier, l'EPAD a lancé un plan de relance, approuvé en 2007 par l'Etat, prévoyant de porter l'offre de La Défense à 4 millions de m² soit 400 000 m² supplémentaires, et prévoyant notamment :

- La rénovation des tours obsolètes en fonction des nouvelles normes internationales de bureaux.
- La construction de 300 000 m² de bureaux et de 100 000 m² de logements
- La promotion d'une architecture ambitieuse et durable
- Le développement des services nécessaires aux salariés comme aux habitants

En 2008, le ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire confiait à Pascal Lelarge, préfet directeur régional de l'équipement Île-de-France, une mission prospective sur ce secteur qui a conclu à la nécessité, au-delà du plan de relance, d'améliorer l'accessibilité de ce secteur et d'élargir le périmètre pour pouvoir ancrer territorialement ce pôle d'affaires. C'est à la suite de ces réflexions qu'a été décidée la fusion de l'EPAD et de l'EPASA, avec l'objectif de passer d'une dalle concentrant de l'activité tertiaire à un territoire plus équilibré allant d'une rive de Seine à l'autre.

Ce territoire connaît aujourd'hui de nombreux projets de développements :

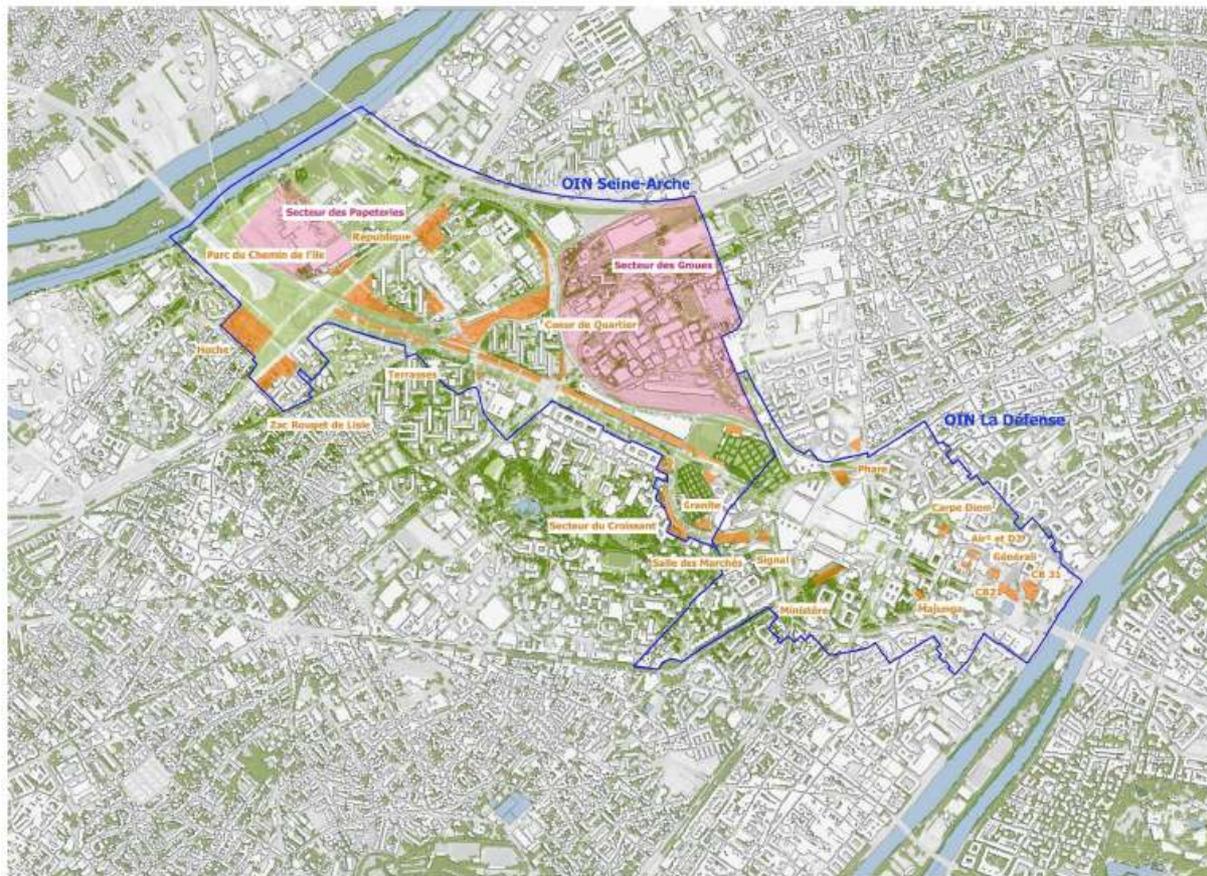


Figure 19 : projets de développement sur le périmètre de l'EPADESA – source : rapport de conclusions de Pascal Lelarge DREIF

Au sein du quartier d'affaires proprement dit (intérieur du boulevard circulaire), les principaux projets, outre la tour First qui vient d'être livrée, concernent trois tours qui sont en construction (Carpe Diem, Majunga, Basalte) et huit tours en projet, au premier rang desquelles la tour Hermitage Plaza.

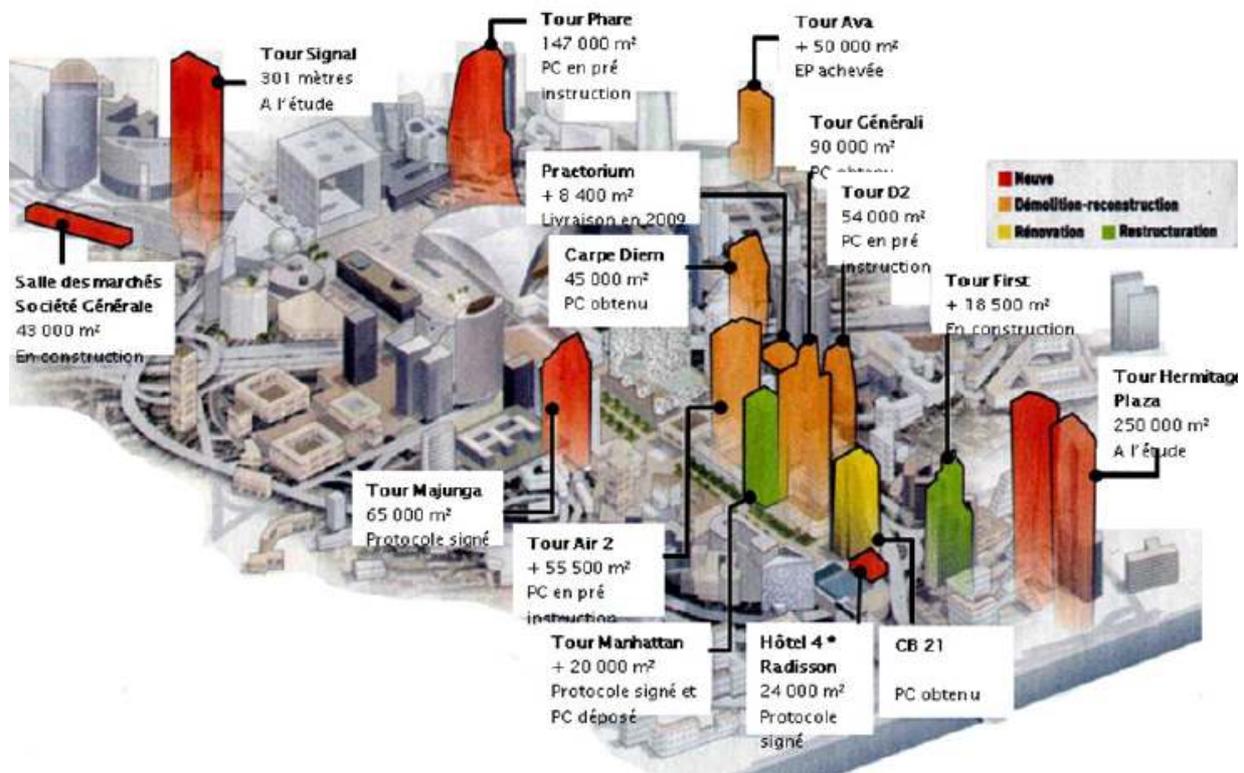


Figure 20 : projets de tours dans le quartier d'affaire en 2009 - source : EPAD

Concernant le territoire de l'ex-EPASA, le principal projet reste la mise en œuvre des Terrasses, afin de relier le quartier de La Défense à l'autre rive de la Seine. Des opérations d'aménagement sont en cours d'élaboration autour de la gare rénovée de Nanterre Université afin de créer une nouvelle centralité urbaine.

Enfin, deux secteurs représentent des opportunités importantes de développement à long terme : le secteur de la Papeterie à Nanterre et le secteur des Groues.

Au-delà de ces opérations de développement urbain et de déploiement de La Défense d'une rive de Seine à l'autre, l'un des enjeux structurants pour le développement de ce pôle reste l'amélioration de sa desserte. Le développement du quartier d'affaires s'est en effet basé sur une bonne desserte métropolitaine (RER, métro, train Transilien) et locale (gare routière, tramway). Aujourd'hui, le renouveau et le redéploiement de La Défense nécessite de conforter l'accessibilité métropolitaine et de développer une forte accessibilité nationale et internationale. Dans ce cadre, l'accès à Roissy et aux réseaux à grande vitesse est un enjeu fort.

Le prolongement d'EOLE à l'ouest et la ligne nouvelle Paris-Normandie permettront une amélioration substantielle de la desserte métropolitaine de La Défense.

Le projet de ligne nouvelle Paris Normandie pose également d'autres enjeux pour La Défense. L'implantation d'une gare dans ce territoire pourrait ainsi permettre le développement d'une nouvelle centralité au sein de ce territoire.

5. CONCLUSIONS ET PREMIERS ENJEUX

Au niveau de l'aire urbaine centrale, nous avons deux territoires très différents, avec d'un côté un pôle métropolitain essentiel pour l'attractivité internationale de l'agglomération, et de l'autre un territoire de seconde couronne qui sort d'une crise urbaine importante et cherche un nouveau mode de développement.

Plusieurs risques ont ainsi pu être identifiés :

- Pour Seine-Aval : le principal risque est celui de devenir un territoire exclusivement résidentiel avec une dépendance accrue aux pôles d'emploi majeurs de la métropole. Plus généralement, la question est de trouver le bon positionnement au sein du Bassin parisien.
- Pour La Défense : le principal risque est de perdre de l'attractivité en tant que quartier d'affaires. La question plus générale est de trouver le bon périmètre dans lequel penser le renouveau de ce pôle tertiaire.

Les projets en cours sur Seine Aval visent à développer de nouvelles activités économiques et des centralités urbaines fortes. Sur la Défense, les projets visent à conforter et développer un pôle urbain et tertiaire majeur, contribuant à l'attractivité internationale de la métropole.

La ligne nouvelle Paris Normandie permettra de replacer le territoire de la Seine-Aval au sein de l'ensemble de la vallée de la Seine. Aujourd'hui, Mantes est davantage un terminus des transports d'Île-de-France qu'une étape le long de la vallée de la Seine. La ligne nouvelle Paris Normandie, en articulation avec EOLE, permettra d'améliorer la position relative de la Seine-Aval au sein de l'Île-de-France et, par là même, de conforter son attractivité résidentielle. Plus fondamentalement, elle va permettre de réinscrire la Seine-Aval dans le territoire plus large de l'axe Seine, ce qui permettra¹⁰, au travers de synergies avec les territoires normands, de développer une offre logistique globale mais également de développer des filières nouvelles (éco-construction). De plus, ce repositionnement du Mantois lui permettrait, en complément avec l'agglomération rouennaise, de jouer un rôle polarisant et structurant sur les franges de l'Île-de-France.

Concernant La Défense, la ligne nouvelle Paris Normandie représente, avec EOLE, une amélioration sensible de son accessibilité métropolitaine. Une gare nouvelle créerait une opportunité de développer une nouvelle centralité concourant à l'émergence d'un pôle élargi.

¹⁰ voir les conclusions de la partie II

PARTIE II LA BASSE VALLEE DE LA SEINE

1. PERIMETRE ET JUSTIFICATION DU DECOUPAGE

La vallée de la Seine a longtemps constitué l'un des territoires d'expansion des dynamiques franciliennes. Elle a notamment été l'un des territoires privilégiés de la politique d'aménagement du territoire des années 1960 visant à décentraliser l'industrie parisienne et à organiser le développement du Bassin parisien. Ainsi, le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne (1965) se conclut sur des cartes détaillant les territoires et infrastructures stratégiques à développer au niveau du Bassin parisien.

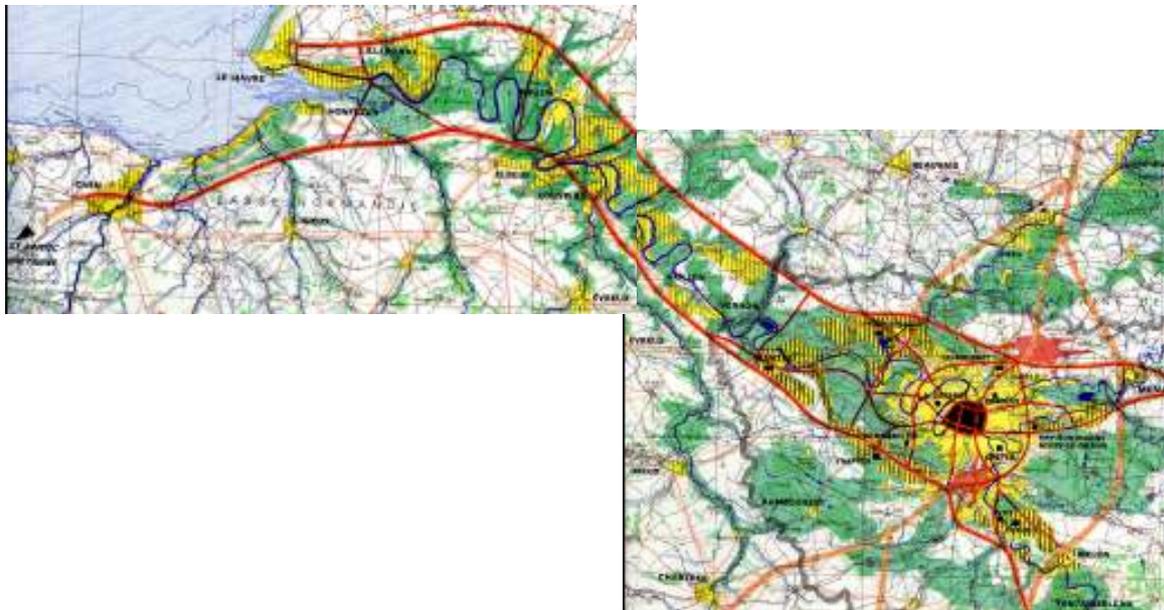


Figure 21 : Cartes des enjeux à l'échelle du Bassin parisien - SDAURP 1965

L'importance de la vallée de la Seine dans cette politique mènera à la Mission Basse Seine en 1968, puis à la création d'un établissement foncier régional et d'une ville nouvelle (Louviers-Val-de-Reuil) en Normandie.

Ce territoire reste structuré par ces politiques d'aménagement dans ses forces comme dans ses faiblesses. Il est un des espaces les plus fortement intégrés à la métropolisation parisienne¹¹ et il est fortement positionné sur certaines filières majeures. Inversement, il connaît aujourd'hui des dynamiques faibles (après avoir connu un très fort développement dans les années 1960 et 70) notamment du fait de son positionnement industriel marqué, sur des activités de production pour lesquelles la concurrence internationale est très forte (automobile, chimie).

Enfin, les études menées dans le cadre du Grand Paris ont rappelé que cet axe, qui a été historiquement l'axe principal d'ouverture de Paris sur le monde, jouait aujourd'hui un rôle moins prépondérant dans l'ouverture de la métropole francilienne que les grands axes

¹¹ Cf rapport sur les enjeux globaux d'aménagement

routiers menant à l'Aire Métropolitaine du Nord-Ouest, qui est l'espace de plus fort dynamisme économique de l'Europe, allant de Londres à Milan en passant par le Benelux, l'Allemagne et la Suisse. Au-delà des différences existant entre les espaces et agglomérations qui le composent, ce territoire est à la recherche d'un nouveau mode de développement, d'un nouveau positionnement.

Enfin, l'analyse de ce territoire n'épuise pas les interactions et relations territoriales existantes et à développer. Il est ainsi important de rappeler l'enjeu de mise en relation de cet espace avec les autres agglomérations et espaces constituant l'estuaire de la Seine, au sens de la DTA.¹²

2. LE HAVRE

Depuis sa fondation au XVI^{ème} siècle par François I^{er} mais surtout depuis le XIX^{ème} siècle, le port du Havre joue un rôle majeur au niveau national.

Son importance stratégique explique les destructions durant la seconde guerre mondiale ainsi que les investissements réalisés dès lors avec le développement de la zone industrialo-portuaire.

Au-delà des enjeux urbains propres au Havre, l'un des enjeux majeurs est le développement du port qui passe par le développement de relations plus fortes avec son hinterland.



Figure 22 : Vue aérienne du port et de la ville du Havre

A. Un port en pleine mutation... et en croissance

Le port du Havre est le 2^{ème} port français et le 6^{ème} port européen en termes de volumes totaux. Il est surtout le 1^{er} port français et le 9^{ème} port européen pour les trafics conteneurisés avec 2257 EVP en 2009¹³.

Le redéveloppement du port du Havre dans l'après-guerre s'est axé sur le vrac et le transport de pétrole. Le port du Havre a ainsi souffert à partir des années 90 lorsque les ports du Range Nord, principalement Rotterdam et Anvers, ont accueilli l'essentiel du trafic conteneurisé en pleine expansion.

¹² Cf. principalement la page 63 de la DTA.

¹³ Données : DTML. EVP = équivalent vingt pieds.

Le repositionnement du port du Havre sur les trafics conteneurisés a été permis grâce à une politique coordonnée et des investissements importants (un milliard d'euros), dans le cadre de Port 2000. Le développement de nouvelles zones portuaires dédiées aux conteneurs a permis de porter la capacité de traitement du port à 2 millions d'EVP.

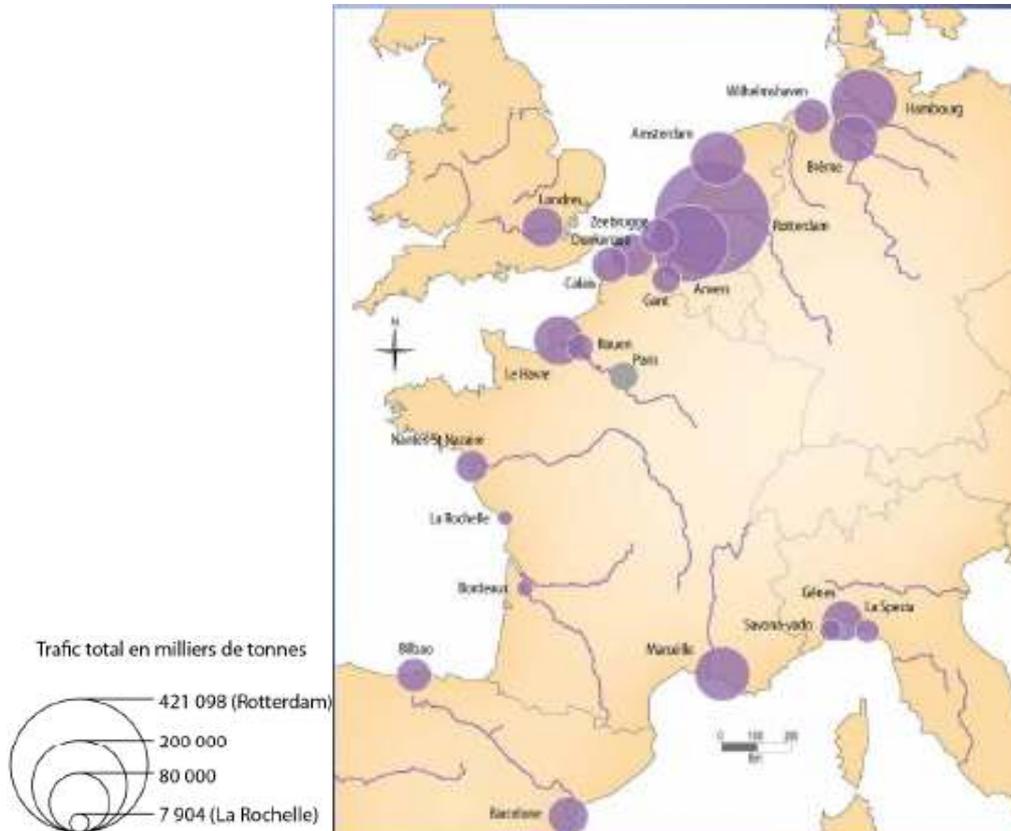


Figure 23 : Trafic des principaux ports européens - source : SIG CRCI Normandie - IGN

Cette politique a permis de replacer Le Havre dans le Range Nord et explique la dynamique actuelle du Port (la croissance, au niveau mondial, du trafic conteneurisé a été de 10% par an entre 2000 et 2007, soit un rythme impliquant un doublement des flux tous les dix ans¹⁴). Cette évolution vers les trafics conteneurisés se poursuit, notamment au travers du contrat de projet Etat-Région, avec le développement de nouveaux terminaux à conteneurs, le prolongement du grand canal, ainsi que le développement de nouveaux équipements ferroviaires (embranchement, triage) pour améliorer les capacités de traitement des conteneurs.

Projet de prolongement du grand canal



Figure 24 : plan de la zone Industriale-portuaire

¹⁴ dans le cas d'une augmentation de 10% linéaire, base 2000

Le port a une importance première dans l'économie havraise. En 2006, les activités portuaires stricto sensu employaient 16 370 personnes. Ce secteur est de plus extrêmement dynamique avec une croissance de +1,9% par an entre 1999 et 2006, contre 0,6% pour l'emploi total sur Le Havre.

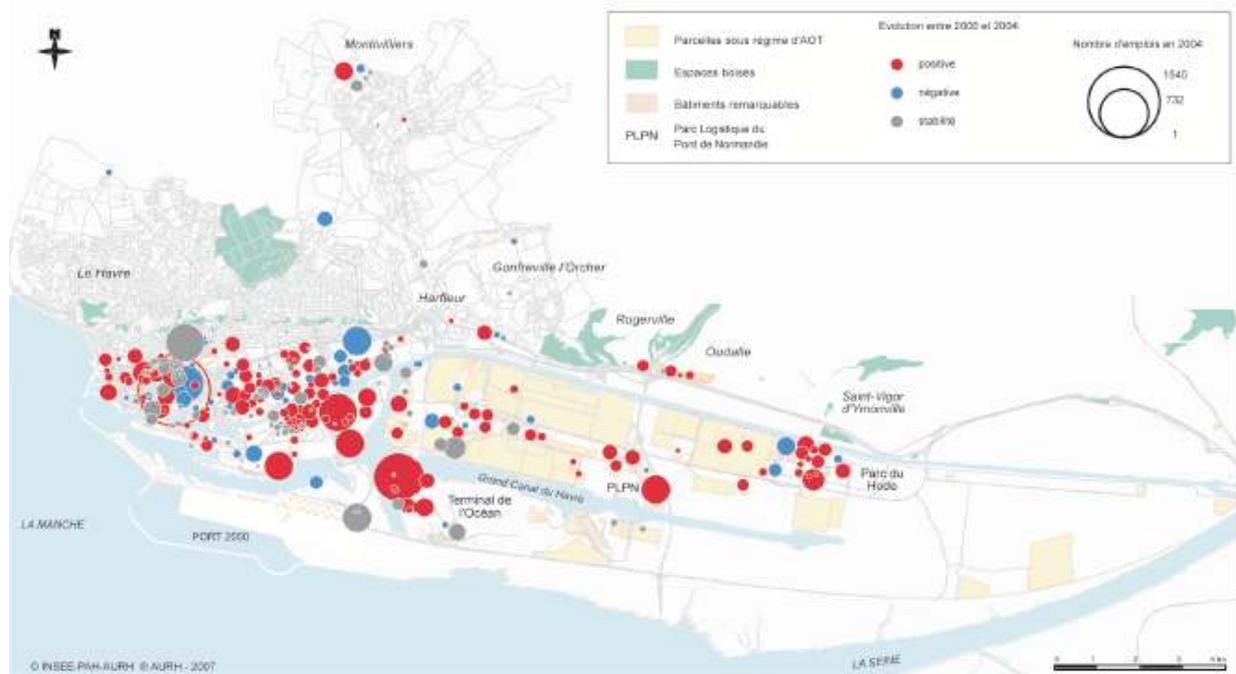


Figure 25 : Evolution des emplois 2000-2004 - source : SCOT du Havre

Enfin, le repositionnement du port sur l'activité conteneurs a entraîné le développement de services (assurances, organisation des flux logistiques, organisation des flux d'informations administratives et commerciales..) qui a participé significativement à la tertiarisation de l'économie havraise. Cette évolution, couplée à la complexité croissante des opérations de transbordement, groupage/dégroupage, explique que les activités portuaires et maritimes emploient plus de cadres et d'ouvriers spécialisés que le reste de la zone d'emploi du Havre.

B. Un tissu industriel important ...et qui résiste

Le Havre ne se résume cependant pas à son port. Le tissu économique de la ville, comme l'ensemble de la basse vallée de Seine, a été structuré par les politiques d'aménagement des années 1960. Il est ainsi encore caractérisé par un tissu industriel important, concentré sur quelques secteurs souvent liés au port : énergie, chimie, automobile, mécanique et bâtiment.

Comme cela a été vu dans le rapport sur les enjeux globaux en termes d'aménagements, Le Havre apparaît comme l'une des polarités émergentes du Bassin parisien, notamment sur la filière portuaire, mais également sur les filières automobiles et chimiques. Même au niveau national, cette caractéristique est perceptible ; la zone d'emploi du Havre concentrant 2,3% des emplois de l'industrie automobile et 6% dans le domaine de la chimie organique.

Conséquence de ce positionnement sur des filières marquées par la concentration économique, l'industrie havraise est caractérisée par l'importance des très grands établissements (52% des salariés travaillent dans des établissements de plus de 500 salariés) avec principalement :

- Renault, sur le site de Sandouville,
- Total pour le raffinage,
- Total Petrochemical, Chevron Oronite, Goodyear, Lubrizol pour la pétrochimie
- Eramet, Lyondell-Millennium pour la chimie minérale,
- EDF pour la production d'électricité

Ces grands établissements drainent l'activité d'un tissu local de PMI tournées vers les activités de maintenance industrielle ou de mécanique (équipementiers liés au groupe Renault sur le Parc Industriel et Fournisseurs par exemple), ainsi que des bureaux d'études. Cela explique également la tertiarisation croissante de l'économie havraise.

Le Havre apparaît ainsi comme une agglomération à l'économie forte et dynamique. La zone d'emploi du Havre comptait 143 730 emplois en 2006 et avait connu une évolution annuelle de 4,6% entre 1999 et 2006. Elle est dominée par l'activité maritime et portuaire, de par l'importance directe du port et de par l'activité industrielle qu'elle a attirée. Elle connaît actuellement une tertiarisation, notamment liée à l'activité conteneurs et à la concentration de son tissu industriel.

C. Une situation urbaine plus contrastée

Le Havre connaît une situation démographique et urbaine préoccupante. L'agglomération connaît ainsi un déclin démographique continu depuis 1975 avec une population de 246 196 habitants en 2006 contre 268 063 en 1975. Malgré des politiques volontaristes, le déclin démographique a continué durant les années 2000 avec un taux annuel d'évolution de la population de - 0,28%.

L'agglomération havraise, comme Rouen et l'ensemble de la basse vallée de la Seine, connaît un solde naturel important mais qui diminue de façon continue et qui ne peut compenser un solde migratoire qui se dégrade.

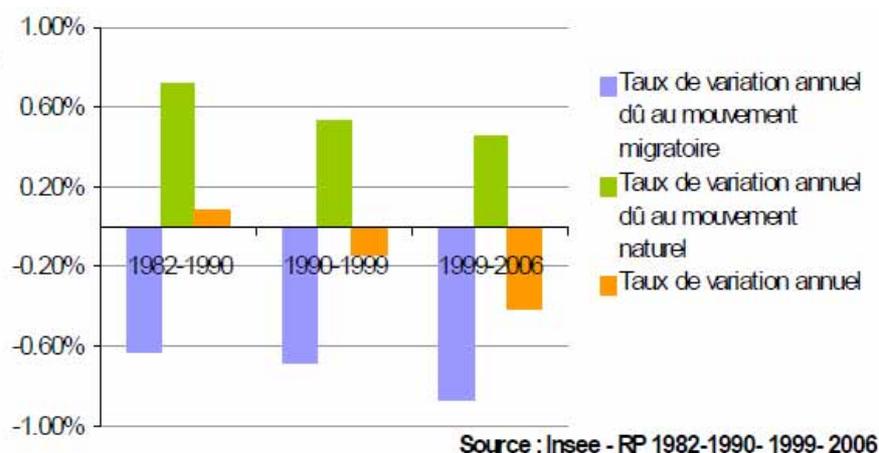


Figure 26 : Taux de variation de la population - source : maison de l'emploi du Pays du Havre

L'agglomération havraise apparaît donc comme peu attractive. Depuis 1975, les départs ont excédé chaque année les arrivées de 1 600 à 1 800 personnes par an. L'agglomération

n'arrive pas à retenir les jeunes actifs (qui poursuivent leurs études hors de l'agglomération) et les jeunes familles (couple de trentenaires avec enfants).

L'agglomération du Havre, et plus généralement les territoires de l'estuaire de la Seine, connaissent également un mouvement de périurbanisation relativement ancien, mais qui se prolonge et se diffuse sur des territoires de plus en plus étendus. L'analyse des évolutions démographiques par commune fait ressortir une crise ancienne des communes centrales, principalement du Havre et une croissance des communes de 1^{ère} et de 2^{ème} couronne.

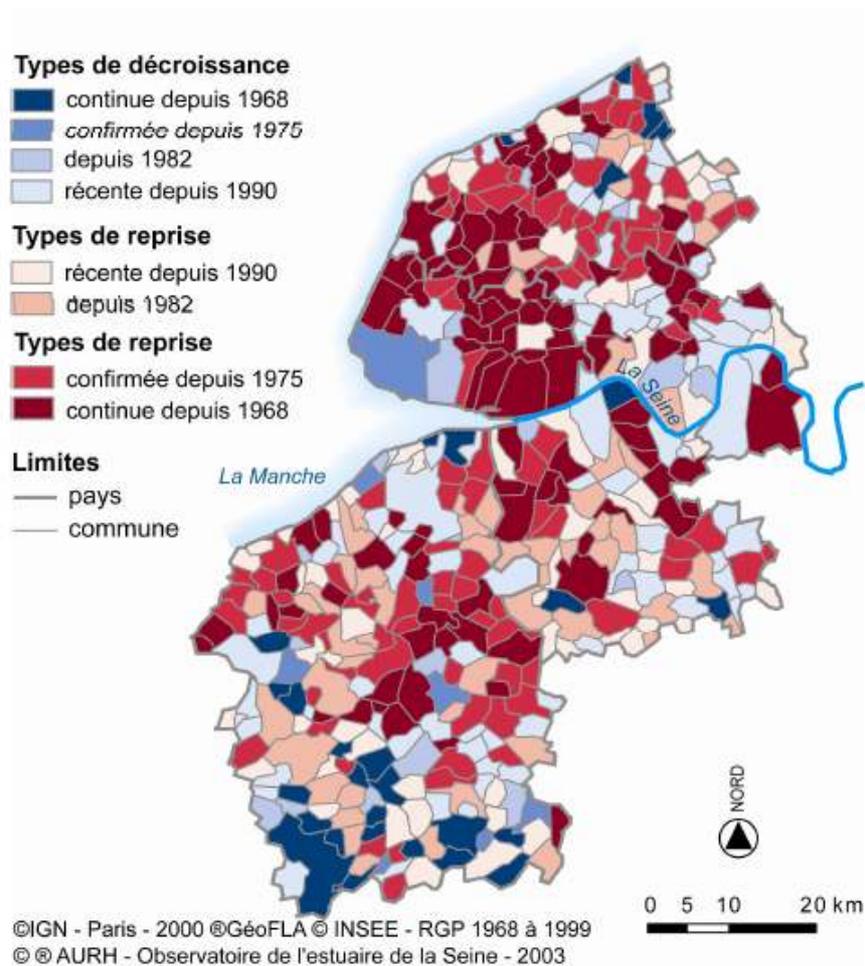


Figure 27 : Evolution démographique - source : SCOT du Havre

La population de l'agglomération havraise est encore jeune (27,3% de la population a moins de 20 ans contre 24,6% à l'échelle de la France) même si l'on constate un accroissement de la part des plus de 40 ans dans la population havraise.

Le Havre se caractérise, encore plus fortement que Rouen, par une proportion importante d'ouvriers, notamment d'ouvriers qualifiés, et par une faible proportion de cadres. Globalement le niveau de formation de la population est sensiblement moins important qu'au niveau régional et national.

Enfin, Le Havre concentre des populations fragiles et en situation de précarité. Environ 20% des dossiers du RMI sur la région haute Normandie étaient enregistrés sur les 8 communes du contrat de ville du Havre. De plus, il apparaît que cette précarité est en forte hausse depuis le début des années 2000 avec des progressions de +27% pour l'AAH (Allocation Adulte Handicapé) et +14,3% pour l'API (Allocation Parent Isolé) entre 2000 et 2003.

D. Les projets et perspectives d'évolution

L'un des enjeux majeurs concerne l'évolution du système portuaire dont Le Havre constitue une pièce maîtresse. Au regard des évolutions constatées sur les principaux ports de la Range Nord Ouest, les évolutions doivent se développer dans trois directions :

- La poursuite du développement de l'activité conteneurs et des outils de transbordement à l'intérieur de la zone industrialo-portuaire (développement vers l'est)
- Le développement d'un rapprochement avec les différents ports de Seine (effectif depuis la création en 2009 du conseil de coordination interportuaire de la Seine) et avec les ports normands (Caen Ouistreham et Cherbourg, regroupés au sein de Ports Normands Associés) pour proposer une offre globale, visible auprès des acteurs internationaux et le développement de la palette des services et solutions logistiques proposés. Il s'agit ainsi de structurer la façade maritime pour constituer une entrée majeure du Range Nord Ouest.

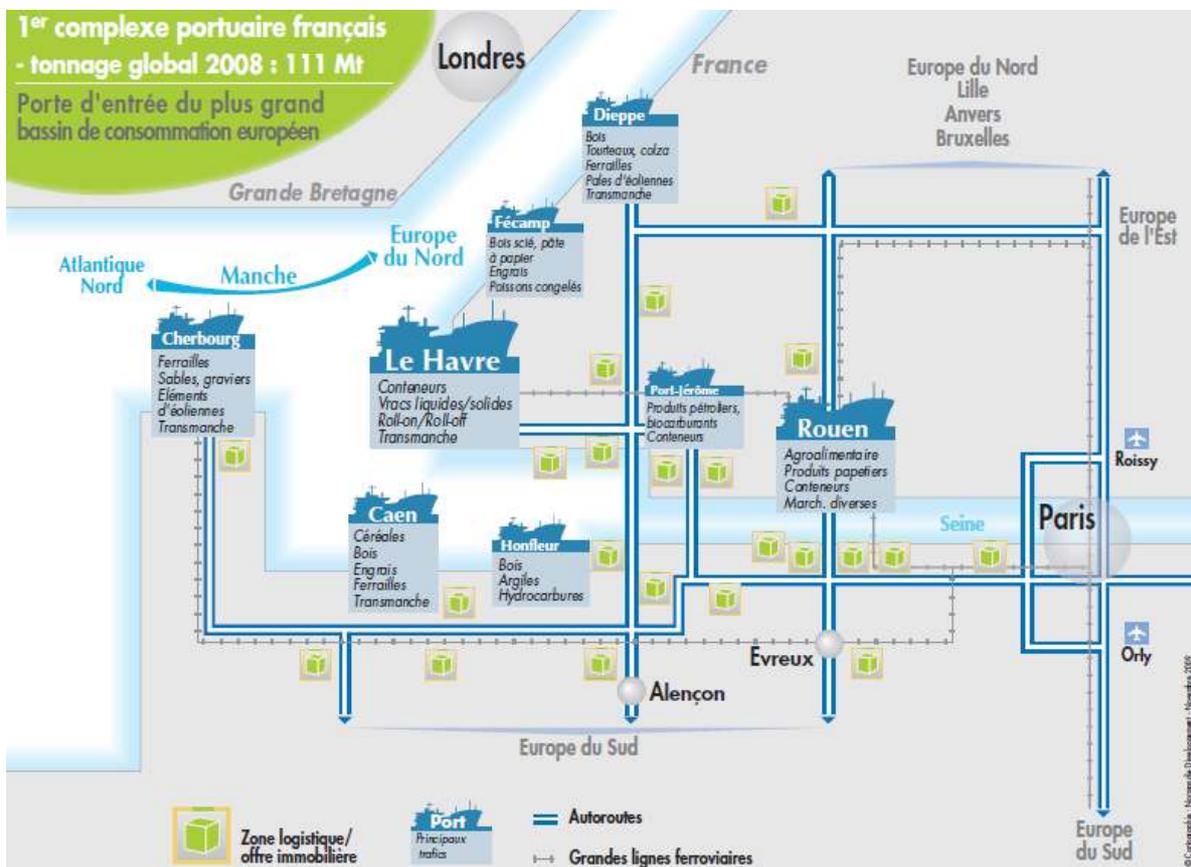


Figure 28 : Les différents ports Normands - source : Normandie développement

- Le développement de l'arrière-pays de cette façade maritime, qui ne profite pas pleinement aujourd'hui de sa position stratégique à l'entrée du Range Nord (60% des conteneurs importés en France transitent par l'Europe du Nord, 50% des trafics de ou vers l'Île-de-France, passent par le port d'Anvers contre 25% par le port du Havre). La façade maritime pourrait devenir une réelle porte d'entrée (Gateway) à l'échelle d'une métropole mondiale et à l'échelle européenne. Pour ce faire, il est nécessaire de développer une organisation logistique complète afin d'accroître les capacités de gestion et de transformation des flux. Concrètement, il s'agit notamment de

développer un réseau de plates-formes multimodales, support d'une mise en réseau des grands acteurs logistiques, comme cela a été fait à Anvers ; mais également de l'intégrer dans les grands réseaux de transport européens, notamment ferroviaires.

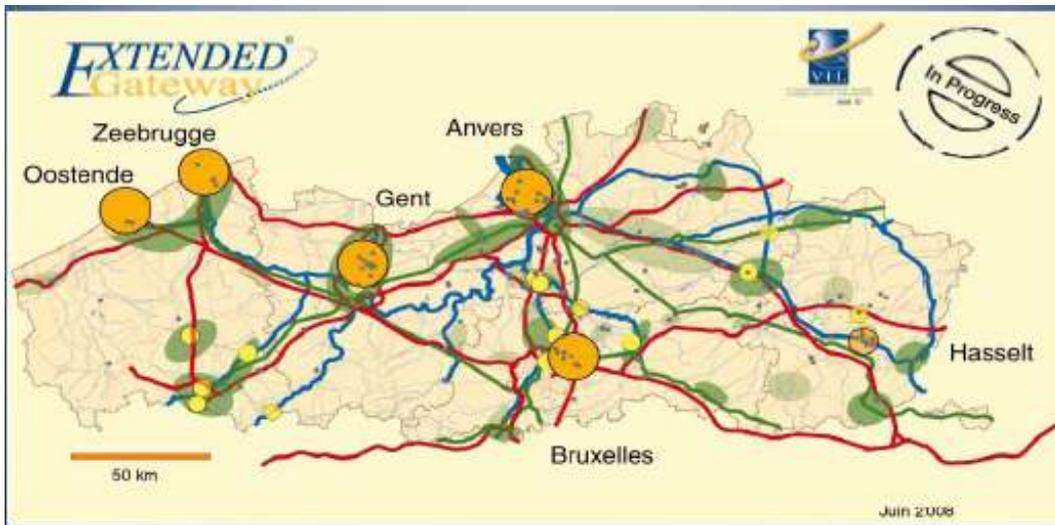


Figure 29 : Le Gateway d'Anvers : 5 plates-formes principales, 15 plates-formes multimodales et les espaces de développement prioritaire

Ce dernier point avait été mis en avant par la DTA Estuaire de la Seine¹⁵ et fait actuellement l'objet de réflexions portées par les collectivités publiques concernées par le projet de ligne nouvelle Paris Normandie, et présentées lors du colloque « Axe Seine » à Rouen, le 23 mai 2011. L'organisation de ce « Seine Gateway » s'organiserait autour de plusieurs projets de plates-formes multimodales d'envergure dont le port d'Achères et la plate-forme de Mézidon-Canon à proximité de Caen.

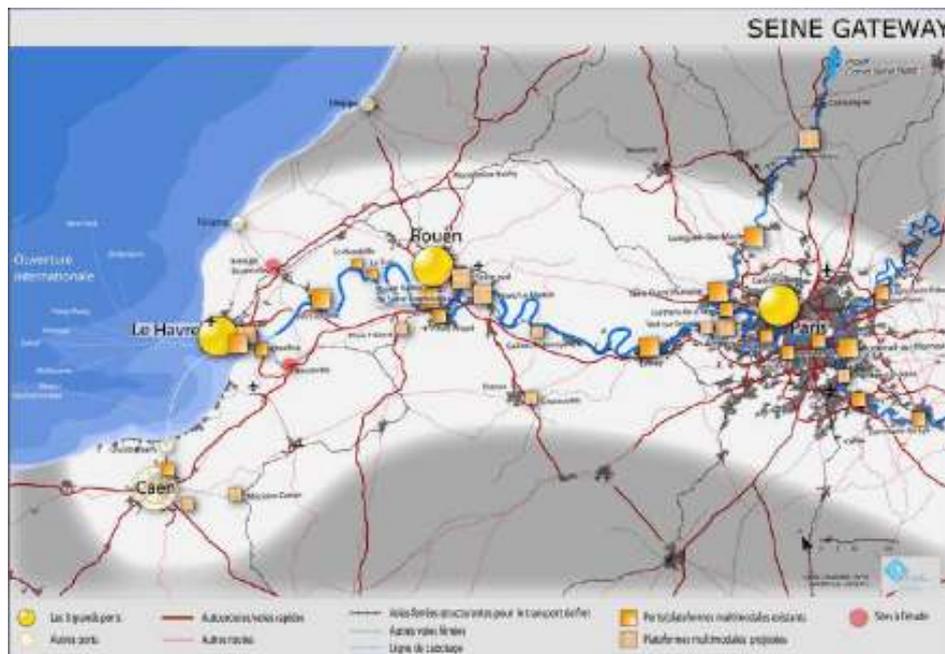


Figure 30 : Illustration du concept de Seine Gateway - source : AURH

¹⁵ Page 58 de la DTA « Intensifier les activités logistiques sur les deux rives de la Seine [...] comme la région d'Anvers et Gand »

Un enjeu plus local concerne le renforcement du centre urbain du Havre, qui comprend des quartiers valorisés (opération de reconstruction d'Auguste Perret) mais également des quartiers connaissant des dynamiques extrêmement préoccupantes. Les politiques urbaines menées sur Le Havre visent ainsi à enrayer ces processus, à construire une centralité attractive et à ré-articuler la ville et son port :

- Le Havre a été choisi pour bénéficier du Programme National de Rénovation des Quartiers Anciens Dégradés (PNRQAD¹⁶). Il s'agit principalement de lutter contre la déréliction qui frappe les quartiers autour de la gare : recyclage immobilier pour remettre en état les immeubles les plus dégradés, actions sur l'espace public, etc.
- Une OPAH est également en cours sur le nord du centre ville.

En parallèle de ces projets centraux, l'agglomération développe une offre de transports en commun afin de structurer l'ensemble de l'agglomération avec la création de deux lignes de tramway.

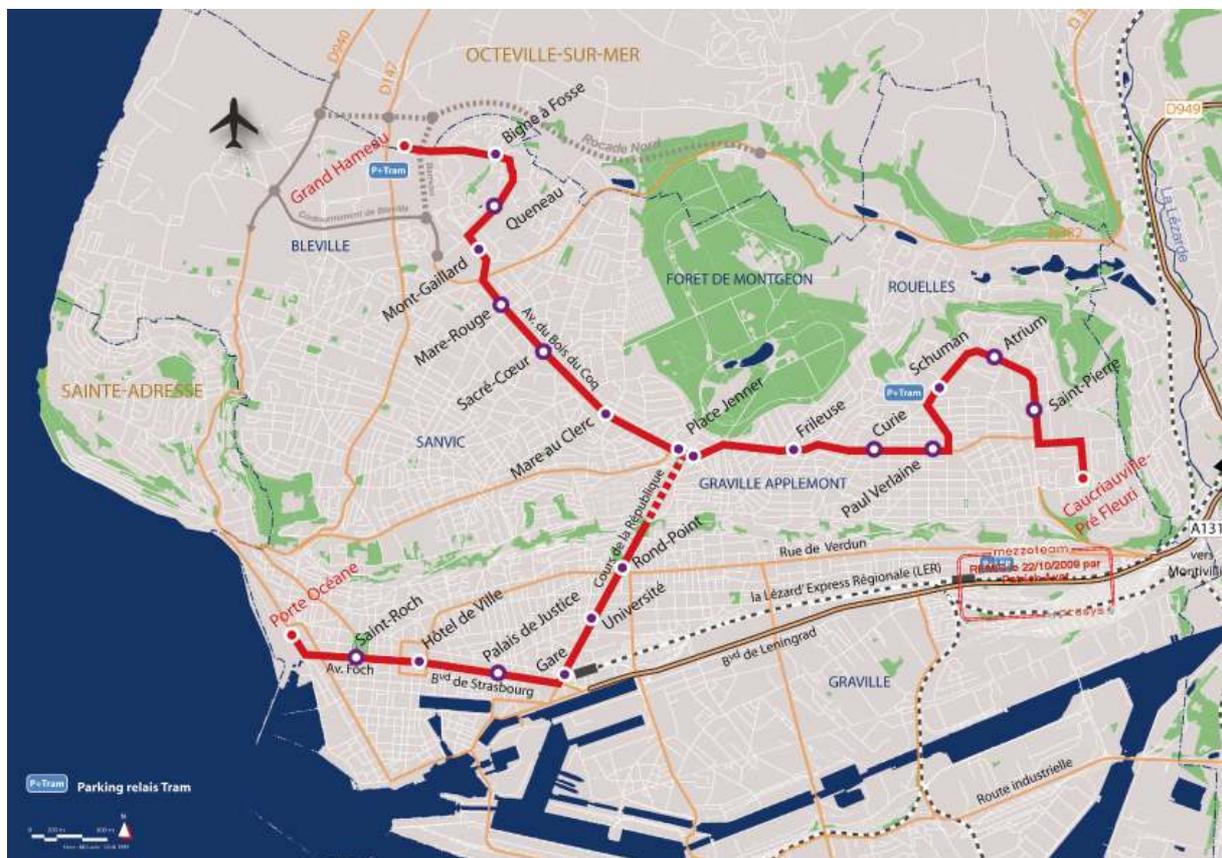


Figure 31 : Plan des deux lignes de tramway – source : CODAH

¹⁶ Instauré par la loi du 25 mars 2009 de mobilisation pour le logement et de lutte contre l'exclusion, le programme national de requalification des quartiers anciens dégradés (PNRQAD) porte sur les quartiers anciens dégradés présentant des caractéristiques d'une concentration élevée d'habitat indigne avec une situation économique et sociale des habitants particulièrement difficile et les quartiers anciens dégradés dans lesquels il est constaté une vacance élevée malgré un marché immobilier tendu. Pour une description plus précise, [http://www.secteurpublic.fr/public/article/le-programme-national-de-requalification-des-quartiers-anciens-degrades-\(pnrqad\).html?id=18305&C5](http://www.secteurpublic.fr/public/article/le-programme-national-de-requalification-des-quartiers-anciens-degrades-(pnrqad).html?id=18305&C5)

E. Les effets potentiels de la ligne nouvelle Paris Normandie

La ligne nouvelle Paris Normandie va améliorer les capacités ferroviaires entre Le Havre et Paris. Elle pourrait permettre une augmentation des sillons dédiés au fret et constituerait l'un des outils pour le développement du Gateway Seine. En articulation avec les travaux menés par le Grand Port Maritime du Havre pour développer – à l'est de la Zone industrialo-Portuaire - l'intermodalité eau-fer, le Gateway Seine pourrait permettre de développer une offre fret reliant les différentes plates-formes multimodales le long de la Seine.

Par ailleurs, la ligne nouvelle Paris-Normandie rapprocherait Le Havre de Rouen. Ce rapprochement pourrait permettre d'approfondir des collaborations engagées, notamment dans le domaine universitaire et de la recherche. Ceci permettrait au Havre de développer son système universitaire et de recherche.

Enfin, l'amélioration des relations avec Paris pourrait produire des effets à plusieurs échelles :

- Conforter Le Havre comme destination d'un tourisme urbain. En complément à son inscription au Patrimoine Mondial de l'Humanité, la mise à une heure et quart de Paris serait un plus appréciable pour développer des offres touristiques adaptées (week-end, courte durée)
- Développer des activités tertiaires liées au port. Sur certains domaines spécifiques (assurance notamment), la facilité d'accès au pôle de La Défense sera un argument non négligeable.

L'ensemble des conséquences que nous venons d'évoquer, articulées avec les politiques urbaines ambitieuses menées actuellement par les collectivités, auront des effets également sur les dynamiques démographiques du Havre :

- Le développement de l'offre universitaire, en articulation avec Rouen, est un atout pour améliorer l'attractivité du Havre vis-à-vis des jeunes actifs.
- Le développement de l'emploi et l'élargissement des qualifications demandées est également un atout pour une agglomération qui cherche à retenir ses jeunes familles.

3. ROUEN-ELBEUF

Rouen est une des principales agglomérations françaises et, au sein du Bassin parisien, elle est la 1^{ère} aire urbaine après Paris. Ville portuaire, capitale régionale bien intégrée à la métropolisation francilienne, l'agglomération dispose de nombreux atouts, mais également de certaines faiblesses : une commune centre représentant un poids faible au sein de l'agglomération, un tissu économique dominé par l'industrie et des dynamiques de croissance relativement atones. Après des décennies de forte croissance et des politiques d'aménagement qui ont organisé son développement¹⁷, Rouen cherche – à l'instar de la basse vallée de la Seine – un nouveau modèle de développement qui tire pleinement profit de sa position et de ses atouts.

¹⁷ Rappelons notamment que Rouen, au même titre que Lille ou Lyon, était considérée comme une agglomération dont la croissance nécessitait la construction d'une ville nouvelle, Louviers-Val de Reuil.

A. La question des périmètres

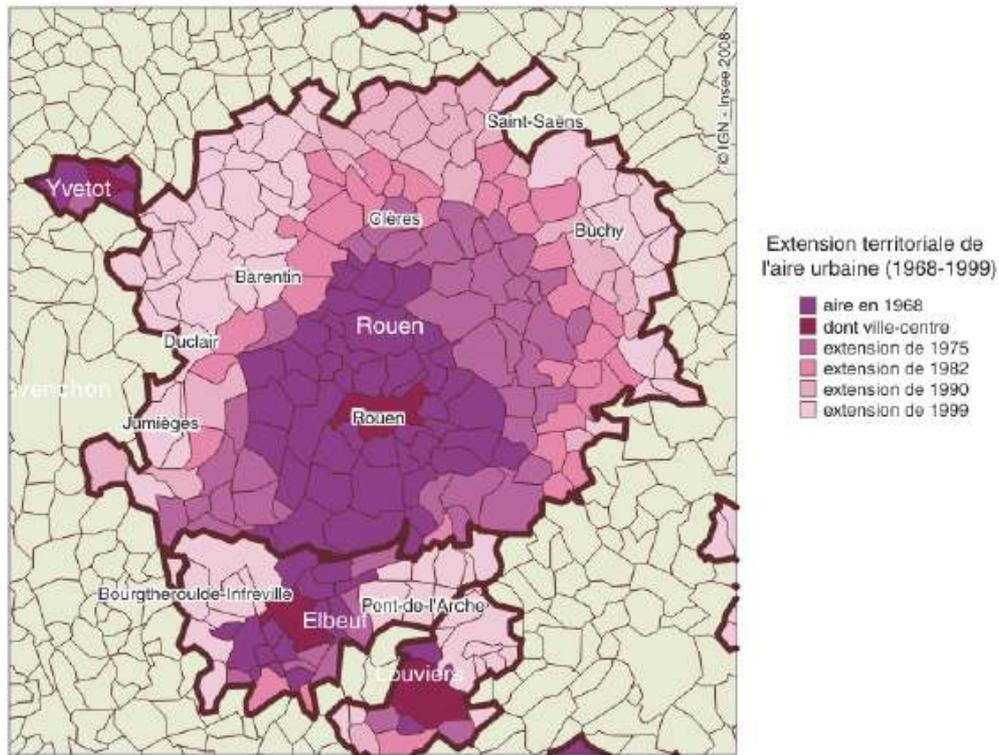


Figure 32 : Extension des aires urbaines de Rouen et d'Elbeuf 1968-1999 - source : INSEE

Le développement de l'agglomération rouennaise s'est fait notamment par une extension très importante de son aire urbaine (i.e. de son espace de fonctionnement quotidien). Cela a amené à ce que le fonctionnement de Rouen et celui d'Elbeuf deviennent interdépendants. C'est pourquoi nous considérerons ici deux échelles : celle de l'Aire d'Influence Rouen Elbeuf (AIRE)¹⁸ et celle de la Communauté d'agglomération Rouen Elbeuf Austreberthe (CREA) qui correspond à la partie centrale de ce système urbain.

¹⁸ La construction et justification de ce périmètre est détaillée dans l'étude suivante : *L'aire d'Influence du Pôle Rouen Elbeuf, Eléments de diagnostic territorial*, étude menée par la direction régionale Haute Normandie de l'INSEE, en partenariat avec la communauté d'agglomération rouennaise, janvier 2010

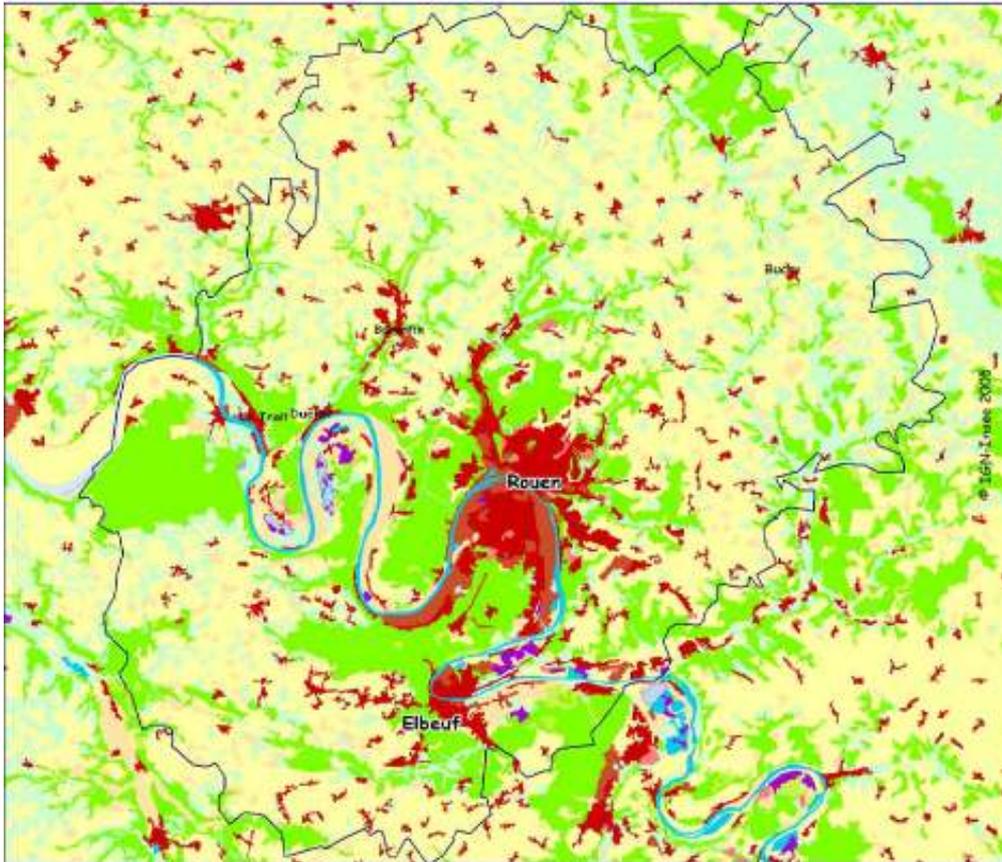


Figure 33 : périmètre de l'AIRE - source : INSEE



Figure 34 : les 71 communes de la CREA - source : CREA

B. Une agglomération portuaire et industrielle

L'agglomération rouennaise est caractérisée par l'importance de son tissu industriel, conséquence des politiques d'aménagement menées dans les années 1950 et 60 mais également par l'importance de son port. Celui-ci bénéficie d'une situation privilégiée en tant que port d'estuaire, à 6 heures de la mer et à un peu plus d'une heure de Paris par voie fluviale.

Avec 22 millions de tonnes traitées, essentiellement sur du vrac, le port est important à l'échelle européenne ; il est ainsi le 1^{er} port européen pour l'exportation de céréales, le 1^{er} port français pour l'agro-industrie et le 2^{ème} port français pour les produits pétroliers raffinés.



Figure 35 : Localisation des différents terminaux du Port de Rouen ; source : CCI Rouen

La coordination avec les ports du Havre et de Paris et la création d'un axe de transport Seine ouvrent à ce port de nouvelles possibilités de développement. Cependant, son implantation en cœur d'agglomération, mais surtout la structure du réseau routier (la desserte des principaux terminaux passant par le centre-ville) sont aujourd'hui des freins. Dans ce cadre, l'amélioration de la desserte ferroviaire ainsi que le projet de Contournement Est de Rouen sont des éléments structurants pour le développement du port, au même titre que la coordination interportuaire.

L'activité portuaire explique aussi, via l'importation de denrées agricoles, l'importance de l'agroalimentaire dans l'agglomération (présence de Ferrero France, Segafredo Zanetti...)

Elle a également un rôle moteur dans le positionnement de l'agglomération rouennaise sur les activités de transport et de logistique. Cette filière, avec 22 000 emplois, représente 11% de l'emploi salarié de la zone. Ce secteur connaît des dynamiques fortes et des projets ambitieux (parc Seine Sud : 200 hectares consacrés à la logistique avec une plate-forme multimodale eau-fer-route)

L'agglomération connaît une certaine tertiarisation de son économie, avec notamment le développement de la filière NTIC. Cette évolution reste cependant relativement modeste comparée aux autres grandes agglomérations françaises (la croissance des services a été de 11% sur Rouen entre 1999 et 2006 contre 19% pour la moyenne des 20 plus grandes agglomérations françaises) du fait de deux évolutions fortes :

- La désindustrialisation et le caractère moins concentré de l'industrie à Rouen (par rapport au Havre par exemple) explique le développement modéré des services aux entreprises.
- Les faibles dynamiques démographiques expliquent la hausse modérée des services à la population.

L'AIRE connaît ainsi des dynamiques relativement faibles concernant l'emploi. L'emploi y a progressé de 7% entre 1975 et 2006 contre une hausse moyenne de 45% pour les 18 principales aires urbaines françaises.

Malgré ces faiblesses, Rouen, en tant que capitale régionale, accueille des administrations et des équipements publics qui participent à son attractivité, et à sa capacité de polarisation à l'échelle du Bassin parisien.

Rouen est donc marquée par un développement économique relativement faible au regard des autres agglomérations françaises qui signifie l'érosion du modèle de développement hérité des années 1960 et fondé notamment sur l'industrie²⁰. Des évolutions, statistiquement encore faibles, indiquent des pistes : développement de l'activité portuaire et logistique, dans le cadre de la vallée de la Seine, développement de nouvelles filières (éco construction, NTIC).

C. Une cité universitaire

Rouen est également un pôle universitaire important. Son université accueille 23 000 étudiants dont 15 600 en licence, 5 700 en master et 2 700 en doctorat. Elle comprend également 59 unités de recherches. Rouen accueille également des écoles d'ingénieurs (INSA, ESIGELEC) et une école de commerce.

Il est à noter que l'université de Rouen attire moins les étudiants du Bassin parisien que ceux des autres régions françaises. Enfin, malgré les difficultés de mise en œuvre d'un Pôle de recherche et d'enseignement supérieur (PRES) normand, les analyses de coopération entre universités et centres de recherche du Bassin parisien démontrent que les trois universités normandes forment une ébauche de réseau tout à fait originale.²¹

D. Des dynamiques démographiques faibles

L'Aire d'Influence de Rouen-Elbeuf a connu une croissance conséquente de ses habitants (+10 000 entre 1999 et 2007) mais qui reste faible comparativement aux autres agglomérations françaises : parmi les 18 principales aires urbaines françaises, elle connaît l'une des trois plus faibles croissances de la population (avec Limoges et Amiens).

²⁰ Voir rapport D1. Pp 36-40

²¹ Voir principalement, S. Berroir, N. Cattan, Th. Saint Julien *Partenariats scientifiques et mises en réseaux du Bassin parisien*, rapport pour la DREIF, 2007 qui analyse notamment les dépôts de brevets et les co habilitation sur les Masters. Et M. Baron, C. Le Neindre, C. Zanin *Mettre en carte les universités du Bassin parisien*, Mappemonde, 2008 p.16

Les mécanismes à l'œuvre sont comparables à ceux constatés sur Le Havre avec une stabilité du solde naturel sur les vingt dernières années (alors qu'il a fortement augmenté sur l'ensemble des aires urbaines françaises) et un solde migratoire fortement négatif.

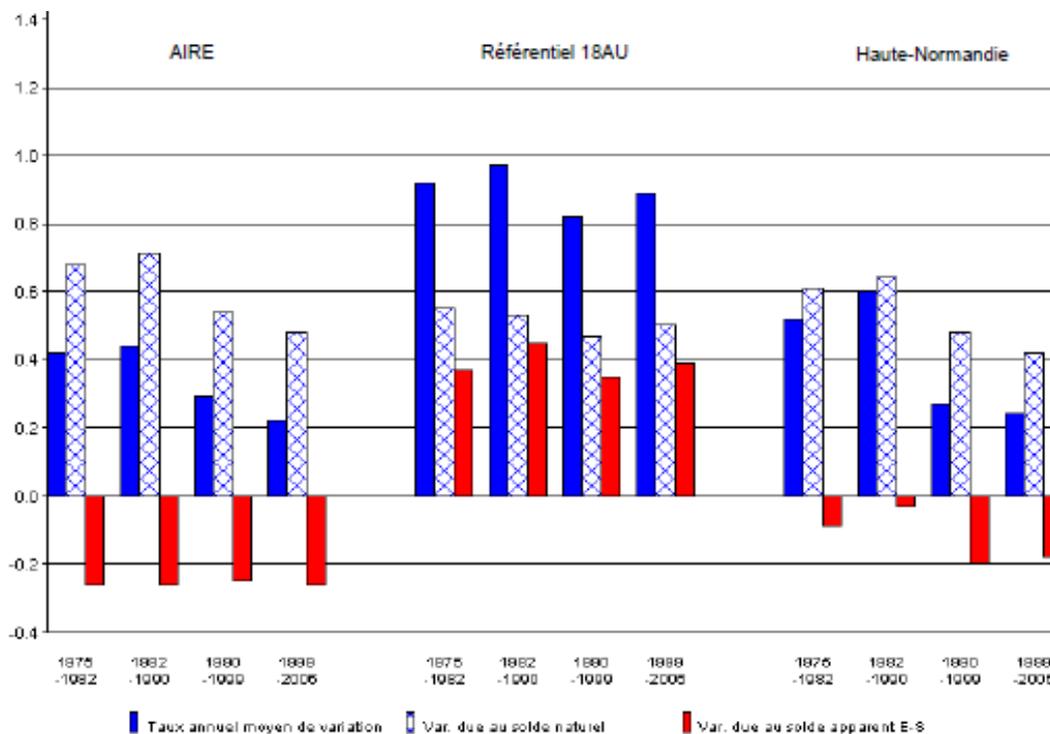


Figure 37 : Taux d'évolution annuel de la population sur l'AIRE et les 18 principales aires urbaines françaises depuis 1968 (source : INSEE)

Le manque d'attractivité de l'AIRE n'est pas général mais se concentre, contrairement à la majorité des grandes agglomérations françaises, sur les jeunes actifs (étudiants) et sur les familles constituées (actifs de plus de 35 ans).

L'agglomération proprement dite, la CREA, a connu quant à elle une stagnation de la population (+460 habitants entre 1999 et 2007), ce qui confirme un modèle de faible croissance démographique articulée à une forte dispersion spatiale. Cependant, il est à noter que la ville centre gagne des habitants sur la dernière période intercensitaire, signe possible d'une re-concentration des dynamiques urbaines.

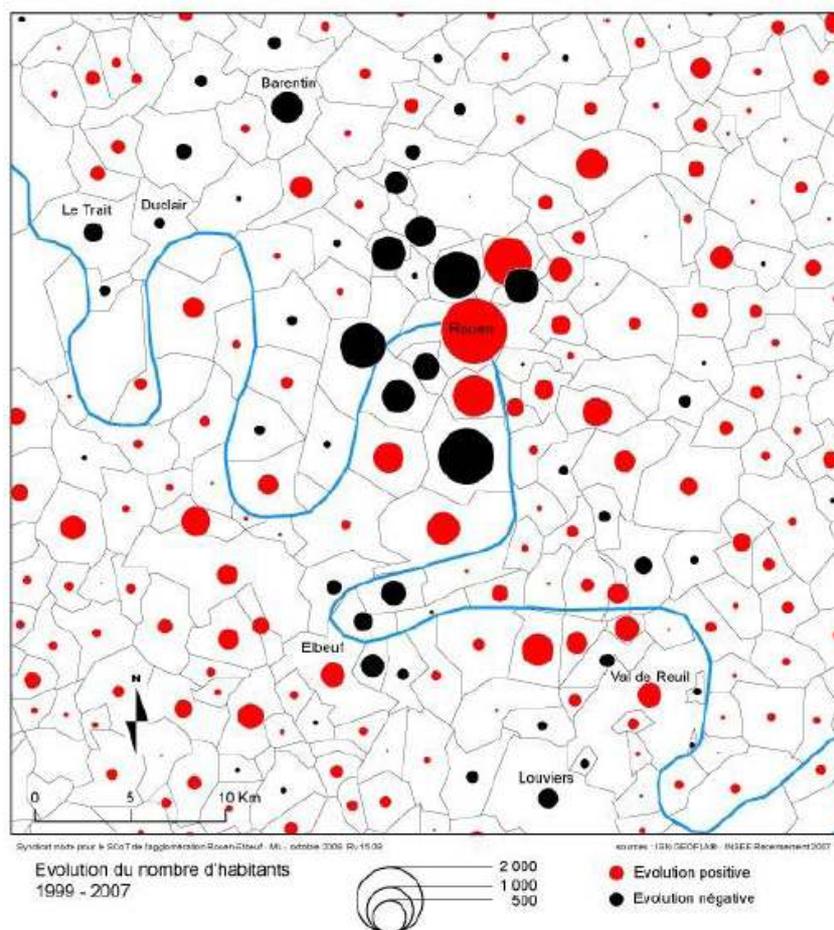


Figure 38 : Evolution de la population 1998 - 2008 source : SCOT Rouen - Elbeuf

L'agglomération rouennaise connaît donc des dynamiques modérées mais très nettement inférieures aux dynamiques constatées sur les agglomérations françaises de taille comparable. Il apparaît notamment que cet état de fait est lié à la faible attractivité de l'agglomération sur les jeunes actifs et les familles constituées.

La population de l'AIRE reste ouvrière (1^{er} rang pour les 18 principales agglomérations françaises), avec une proportion assez faible de cadres et d'étudiants.

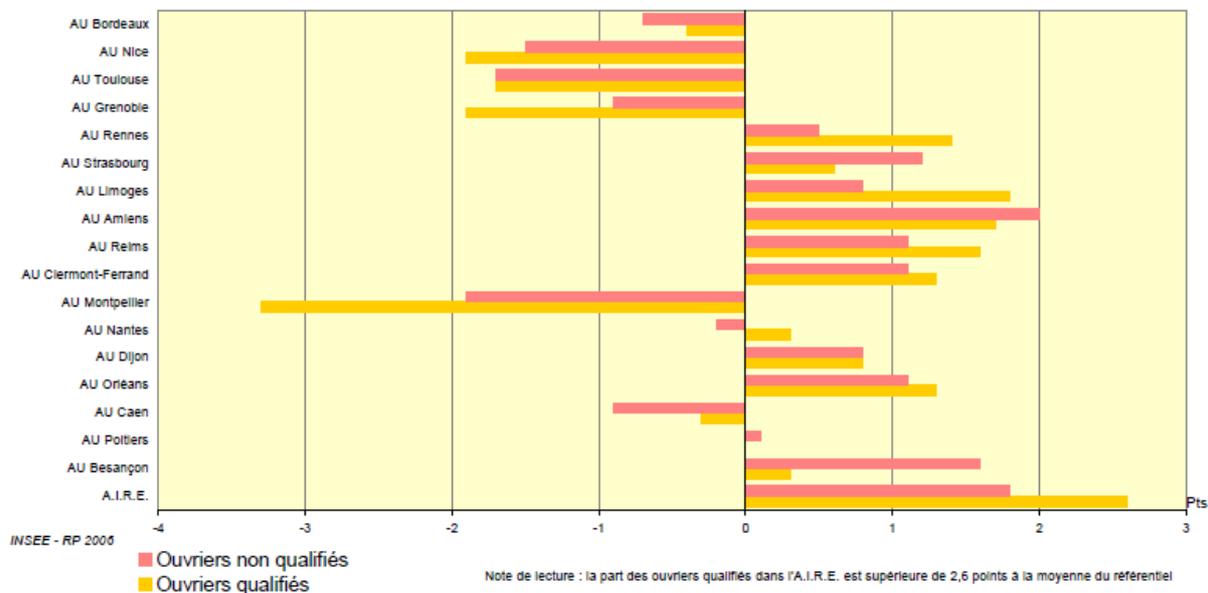


Figure 39 : écart à la moyenne concernant la proportion d'ouvriers dans la population active source : INSEE

E. Les projets et perspectives d'évolution

- 1 Rouen Seine Ouest - Rive Sud - 2 Luciline - Rives de Seine - 3 Carré Pasteur - 4 Docks 76
 5 Espace des Marégraphes - 6 Parc paysager Rive Sud - 7 Tallandier - 8 Halte de Plaisance et d'hivernage
 9 Le Pavillon - 10 Palais des sports - 11 Le 106 (SMac)

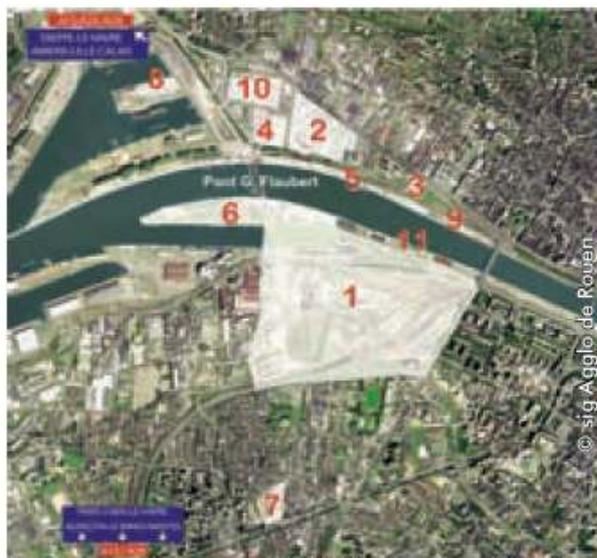


Figure 40 : Les différentes opérations d'aménagement de Rouen Seine Ouest

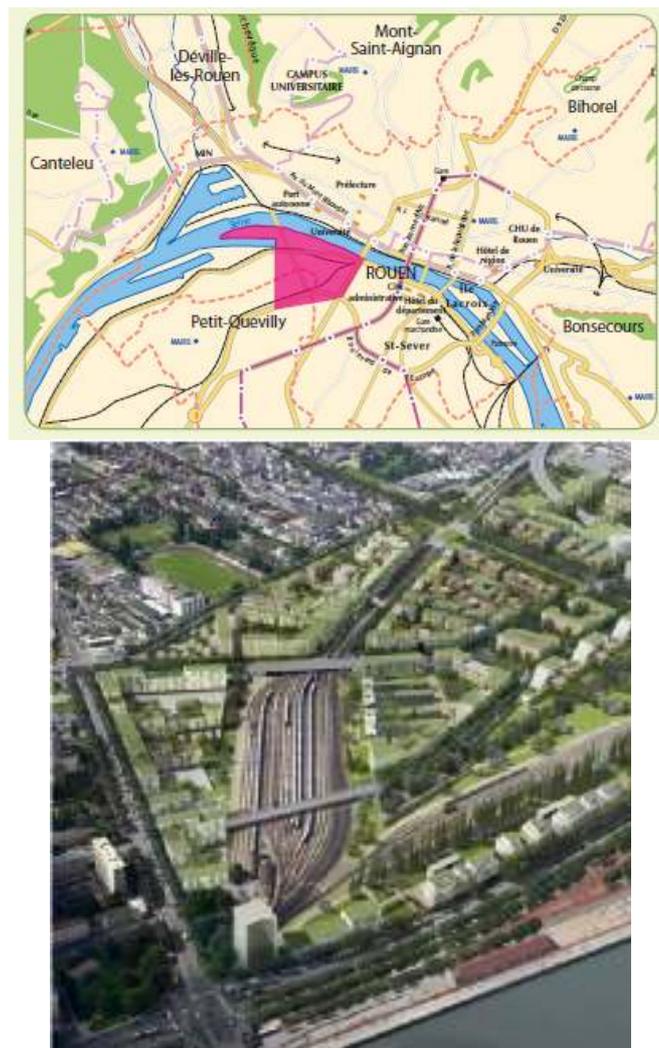
La communauté d'agglomération porte une politique d'aménagement urbain très ambitieuse pour développer et élargir le centre d'agglomération, de part et d'autre de la Seine : Rouen Seine Ouest, qui concerne plus de 800 hectares au total ;

En rive gauche, il s'agit de poursuivre les opérations de renouvellement déjà entamées avec de nouveaux équipements structurants (le 106), de nouveaux quartiers d'habitat et une offre

tertiaire et commerciale (Dock 76) qui constitueront un nouveau quartier prolongeant le centre existant. Cette transformation d'anciens docks s'appuie également sur des réseaux de transports en commun en site TEOR.

En rive gauche, l'éco-quartier Flaubert développe 800 000 m² de SHON pour faire émerger un nouveau quartier mixant habitat, activités et reconquête des berges de Seine. Sa mise en œuvre a démarré par la réhabilitation des berges et se déroulera sur 20 ans.

Cette opération pourra ensuite se prolonger sur le quartier Saint-Sever, à l'Est qui pourrait accueillir un centre tertiaire autour de la nouvelle gare liée au projet de ligne nouvelle Paris Normandie.



**Figure 41 : Localisation de l'opération Flaubert et perspective aérienne du futur quartier -
source : CREA**

Par ailleurs, comme sur les opérations de la rive gauche, la politique menée vise à s'appuyer sur le réseau de transports en commun structurants –TEOR, tramway – pour développer des centralités par densification de la trame existante. Cette articulation entre transport et urbanisme est menée à l'échelle de l'aire urbaine avec des réflexions sur la mise en œuvre d'un tram-train pour structurer la couronne périurbaine de l'agglomération.

On perçoit, pour ces deux dimensions, l'importance du positionnement de l'agglomération au sein de la région économique de Paris et du Bassin parisien.

G. Les effets possibles de la ligne nouvelle Paris Normandie

La ligne nouvelle Paris Normandie va profondément modifier la relation de Rouen à l'aire centrale urbaine sur plusieurs aspects :

- En étant à 40 minutes de La Défense (rappel : le temps moyen pour les déplacements domicile travail est de 45 minutes), l'agglomération rouennaise va de fait rentrer partiellement dans le marché immobilier francilien. Le centre d'agglomération – ou tout au moins les secteurs proches de la gare – va ainsi devenir attractif pour des actifs travaillant notamment à La Défense. La ligne nouvelle va ainsi accroître l'attractivité d'une partie de l'agglomération pour l'ensemble des actifs. Dans ce cadre, la ligne nouvelle peut constituer le support d'une accélération des dynamiques démographiques rouennaises.
- Les relations directes avec les principaux pôles tertiaires parisiens (La Défense, le Quartier Central des Affaires) sont une occasion de développer une offre immobilière tertiaire sur des niches restant à identifier. Cette offre pourrait se développer à proximité de la nouvelle gare, comme l'opération initiée au Mans avec l'arrivée du TGV.

La ligne nouvelle Paris Normandie va également permettre des relations facilitées avec Le Havre et avec Seine-Aval. En permettant une offre fret consolidée, elle sera un support au développement du port de Rouen mais également à l'activité logistique sur l'agglomération rouennaise.

De façon plus générale, la ligne nouvelle Paris Normandie va permettre de positionner Rouen comme le nœud central du système ferroviaire normand et va lui permettre ainsi de conforter sa position à l'échelle du Bassin parisien en renforçant ses liens, notamment universitaires et entre laboratoires de recherche, avec les autres métropoles normandes. Ce développement de synergies est essentiel au développement de chacune des agglomérations, en améliorant leur visibilité à l'échelle nationale, et constitue une condition d'un re-développement industriel (l'université et la recherche en Normandie étant notamment spécialisées sur les procédés industriels).

4. LOUVIERS – VAL-DE-REUIL

A. Une ville nouvelle pas comme les autres, un espace urbain atypique

Situé au nord du département de l'Eure, sur l'Axe Seine, à proximité immédiate de l'agglomération Rouen-Elbeuf, le pôle de Louviers Val-de-Reuil présente l'originalité d'être un pôle « double », articulé autour des deux centralités principales que sont Louviers, pôle urbain « ancien » et historique, et Val-de-Reuil, une des neuf villes nouvelles de la loi du 10 juillet 1970 (avec une conception urbanistique et des méthodes propres, fortement inspirées des théories de l'atelier de Montrouge).

Il est aujourd'hui porté administrativement par la Communauté d'Agglomération Seine-Eure (CASE), qui comprend 29 communes au nord du département de l'Eure, et s'outille d'un SCOT, sur un périmètre légèrement plus étendu de 34 communes.

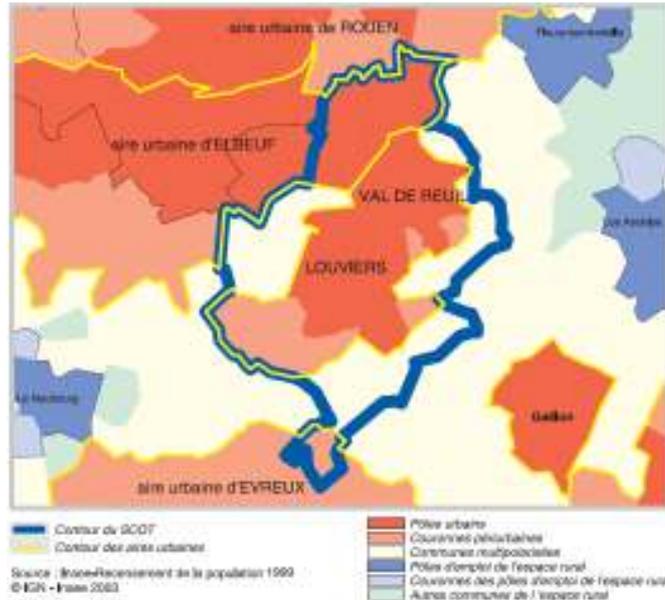


Figure 43 : périmètre du SCOT Seine-Eure - source : INSEE portrait de territoire

Sa situation géographique le place au cœur d'un système de confluences de vallées : Seine, Eure, Iton et Andelle organisent la géographie contrastée entre espaces de vallées (support de l'essentiel du développement urbain), espaces de coteaux, pour certains investis d'extensions urbaines, et plateaux, pour partie occupés par des forêts. Cet espace de confluence est renforcé, nous le verrons, par une convergence de réseaux de transports.

Au sein de cet espace contrasté, l'agglomération présente une structure urbaine multipolaire qui prend appui sur le dipôle Louviers-Val-de-Reuil (auquel nous joignons Le Vaudreuil en continuité urbaine avec Val-de-Reuil), avec comme pôle secondaire Pont-de-l'Arche.

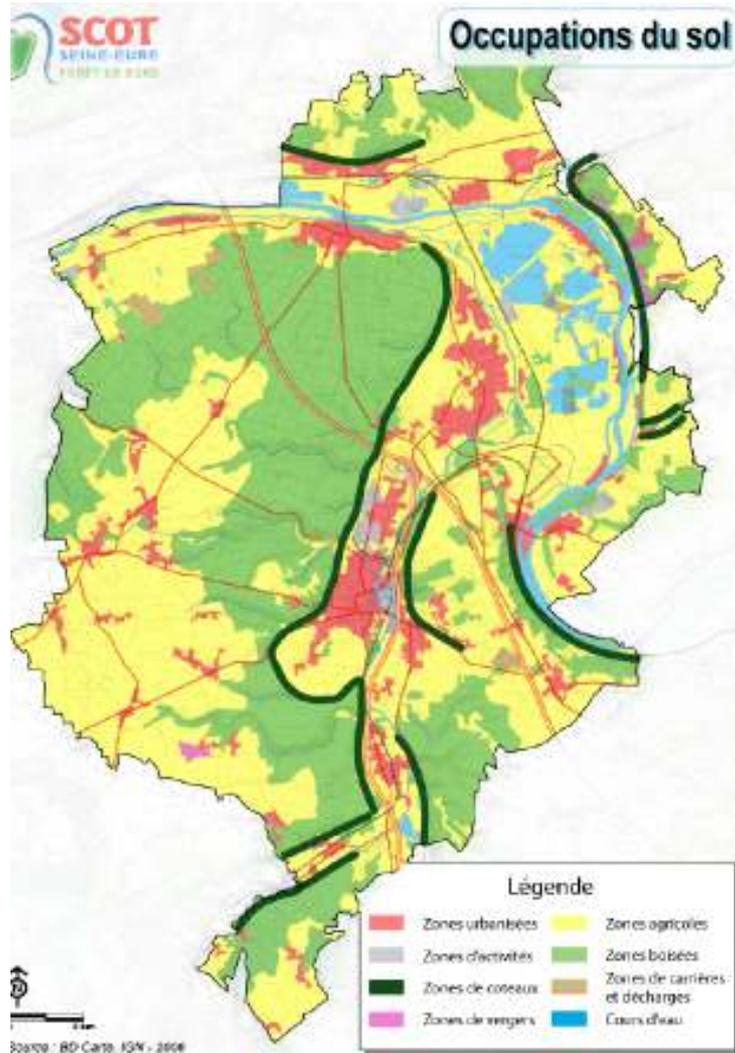


Figure 44 : Occupation du sol en 2008 sur le périmètre du SCOT - source : SCOT Seine - Eure

B. Un enjeu démographique fort

Le pôle Louviers-Val-de-Reuil a vécu, jusqu'au milieu des années 1990, un développement démographique porté essentiellement par la croissance de la ville nouvelle (+13 000 habitants entre 1975 et 1999) et des phénomènes de périurbanisation. Toutefois, les ambitions initiales qui étaient de structurer « une vraie ville moyenne » pour sortir de sa dépendance à l'égard de Rouen n'ont pas été tenues. La dynamique démographique est d'ailleurs aujourd'hui particulièrement atone, avec une stabilisation de Val-de-Reuil autour de 13 500 habitants et une décroissance nette de Louviers (19 000 habitants en 1982, 18 120 en 2007). La dynamique démographique est aujourd'hui portée par de la périurbanisation dans les communes périphériques.

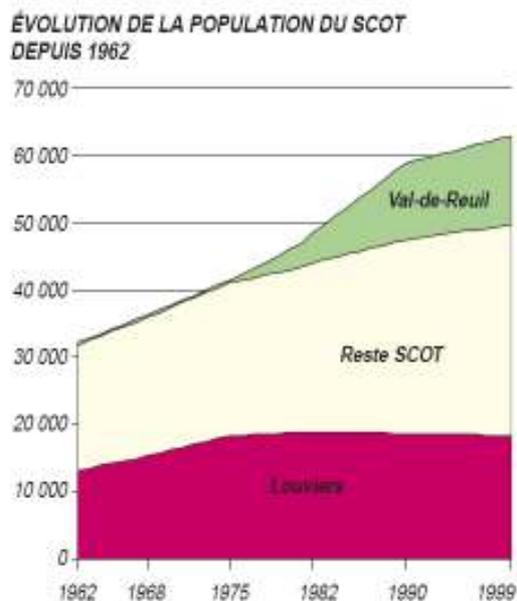


Figure 45 : Evolutions démographiques sur le SCOT entre 1982 et 1999 - source : INSEE portrait de territoire

La croissance initiale de l'agglomération s'était faite sur les bases d'un solde migratoire fort (avec la création de la ville nouvelle) et d'un solde naturel fort induit (la population s'installant étant typiquement une population en âge d'avoir des enfants). L'atonie s'explique aujourd'hui par un solde migratoire très négatif (alors que le solde naturel reste largement positif) : le territoire souffre d'un déficit d'attractivité démographique.

C. Un fort pôle d'emploi, essentiellement industriel

Louviers-Val-de-Reuil est un pôle d'emploi, accueillant plus d'emplois que de population active résidente. De fait, il constitue un espace économique dynamique, fondé sur une densité d'implantations industrielles particulièrement forte.

L'activité économique est dominée par l'industrie, avec la pharmacie comme activité principale mais non exclusive (plasturgie, papeterie, entreposage...). Pour autant, si la structure des emplois privilégiait historiquement des emplois ouvriers relativement peu qualifiés, les évolutions récentes montrent la montée en puissance des emplois qualifiés dans les entreprises du secteur (encadrement, recherche et développement etc. dans les entreprises industrielles, et développement des services aux entreprises), transformant la nature des emplois offerts localement.

raison sociale	activité économique	commune d'implantation	tranche d'effectifs
SANOI PASTEUR	Fabrication de médicaments	Val-de-Reuil	750 - 1000
JANSSEN CILAG	Fabrication de médicaments	Val-de-Reuil	500 - 750
VALOIS PHARM	Fabrication d'emballages en matières plastiques	Le Vaudreuil	500 - 750
CMS FRANCE	Fabrication d'appareils de réception, enregistrement son image	Louviers	500 - 750
MANOIR INDUSTRIES	Fonderie d'acier	Pîtres	250 - 500
SCHNEIDER ELECTRIC INDUSTRIES SA	Fabrication matériel distribution, commande élect. basse tension	Le Vaudreuil	250 - 500
M-REAL	Fabrication de pâte à papier	Alzay	250 - 500
PHILLIPS AND DU PONT OPTICAL	reproduction d'enregistrements sonores	Louviers	250 - 500
COMMUNE DE LOUVIERS	Administration publique générale	Louviers	250 - 500
FRESENIUS KABI FRANCE SA	Fabrication de médicaments	Louviers	250 - 500
ALZOL	Conditionnement à façon	Alzay	250 - 500
INTERMARCHÉ / BASE DE LOUVIERS	Entreposage non frigorifique	Vionvay	250 - 500
PRIZER	Fabrication de médicaments	Val-de-Reuil	250 - 500
COMMUNE DE VAL DE REUIL	Administration publique générale	Val-de-Reuil	250 - 500
TYCO ELECTRONICS FRANCE	Fabrication matériel distribution, commande élect. basse tension	Val-de-Reuil	250 - 500
HOPITAL INTERCOMMUNAL	Activités hospitalières	Louviers	250 - 500

Figure 46 : Principales activités économiques sur le territoire de la CASE en 2003 - source : CASE d'après INSEE

Louviers-Val de Reuil connaît un fort développement économique marqué par une forte dépendance à l'extérieur. Les implantations industrielles ont leur siège à l'extérieur du territoire. De plus, une part importante intervient comme sous-traitant pour de grands donneurs d'ordre également extérieur au territoire.

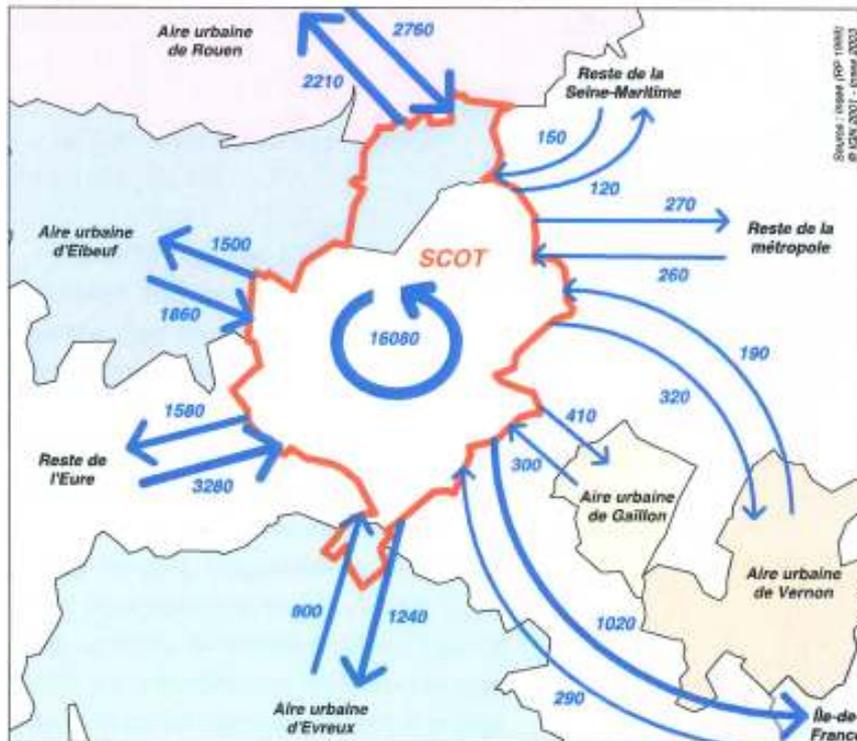
La déconnexion croissante entre les emplois offerts, de plus en plus tertiariés, et le niveau de qualification de la population locale implique une hausse des déplacements domicile-travail extérieurs à l'agglomération (principalement à destination de Rouen-Elbeuf) mais également un taux de chômage relativement élevé au regard du dynamisme économique (21,5% à Val-de-Reuil, 16,7% à Louviers, contre 11% au niveau départemental en 2007.)

D. Une situation géographique privilégiée, mais un positionnement stratégique non encore acquis

Malgré un positionnement géographique privilégié et des axes de transports structurants (Seine, A13, A154, desserte ferroviaire sur l'axe Seine...) lui offrant une ouverture à 360 degrés sur les espaces périphériques, le territoire n'a pas encore conforté sa place au sein des agglomérations et métropoles proches. L'atonie démographique actuelle repose sur un certain nombre de difficultés, dont celle concernant l'image peu lisible, voire négative, de l'agglomération à l'extérieur.

Les échanges avec les espaces périphériques sont nombreux, surtout avec Rouen-Elbeuf qui échangeait en 2003 plus de 8000 migrants alternants dans les deux sens, mais avec une majorité de personnes allant travailler dans l'aire du SCOT.

LES NAVETTES DOMICILE-TRAVAIL DU SCOT AVEC L'EXTÉRIEUR



Note de lecture : 1 240 actifs résidant dans le SCOT travaillent dans l'aire urbaine d'Evreux.

Figure 47 : Les navettes domicile-travail en 2003 - source : INSEE

A contrario, les échanges avec Evreux et l'Île-de-France sont largement dominés par des personnes quittant l'aire du SCOT pour aller travailler à l'extérieur. En 2003, le nombre de personnes allant travailler vers Evreux était supérieur de 50% au nombre de personnes venant d'Evreux pour aller travailler à Louviers-Val de Reuil. Le nombre de personnes travaillant en Ile-de-France était trois fois plus élevé que le nombre de personnes venant d'Île-de-France pour travailler dans l'agglomération Louviers-Val de Reuil.

Si le carrefour routier et autoroutier qui dessert Louviers-Val-de-Reuil est particulièrement structurant, divers projets ou réflexions sont en cours, en particulier en lien avec le projet de Grand Contournement Est de Rouen (A 28), la liaison A28-A13, et la déviation des agglomérations à partir de l'échangeur de Criquebeuf sur l'A13.

Sur le volet ferroviaire, la gare de Louviers a fermé dans le même temps que la ligne Rouen-Louviers-Evreux. La gare de Val-de-Reuil, considérée comme stratégique par les acteurs locaux fait l'objet de travaux de modernisation.

E. De nombreux projets et stratégies de développement en cours :

Les projets et les stratégies de développement en cours témoignent de la volonté de se positionner en tant que pôle d'équilibre de l'aire urbaine de Rouen et de valoriser un rôle de nœud stratégique de l'axe Seine. Les acteurs locaux soutiennent aujourd'hui un projet de développement visant à redynamiser le développement de l'agglomération, sur trois volets :

- Le volet urbain :

- renforcement de la cohérence du pôle urbain en développant un axe urbain structurant entre Val-de-Reuil et Louviers, condition nécessaire pour se constituer en ville moyenne (objectif de 50 000 habitants en 2030) ;
 - dynamisation de la gare de Val-de-Reuil, avec un projet mixant activités et logements au lieu-dit « la Voie Blanche » ;
 - aménagement de la ZAC des Coteaux ;
 - structuration de la zone de croissance de la plaine de confluence Seine-Andelle (Igoville-Alizay-Le Manoir - Pîtres) qui sera désenclavée par le futur franchissement de Seine.
 - PRU à Val-de-Reuil (Quartier du Germe de la Ville).
- Le volet économique :
- plate-forme trimodale de Pîtres-le Manoir ou Igoville (une étude de faisabilité est en cours sur un espace de 150ha avec connexion autoroutière, ferroviaire et fluvial sur Alysay)
 - pôle logistique à forte valeur ajoutée de Criquebeuf (48 ha- projet de ZA de Bosc Hetrel) ;
 - Pharma Parc I et II ;
 - extension de l'Ecoparc sur le Plateau du Madrie (Heudebouville, avec une excellente desserte autoroutière, mais non embranché fer)
 - valorisation du tissu économique local (PME et emplois peu qualifiés)
- Sur le volet transports :
- En complément du projet de Contournement Est de Rouen déjà évoqué, un projet de ligne ferroviaire entre Rouen et Evreux et passant par Louviers-Val-de-Reuil est à l'étude. Si le tracé et le type de transport (tram-train ?) ne sont pas encore fixés, ce projet permettrait de répondre à de vrais enjeux de déplacements.

F. Les effets possibles de la ligne nouvelle Paris Normandie

Les enjeux de développement de Louviers-Val-de-Reuil sont finalement de deux ordres majeurs :

- Créer une centralité fonctionnant de manière plus équilibrée avec les territoires extérieurs
- Dynamiser les activités tertiaires et les diversifier, y compris sur la question des services à la personne.

L'amélioration significative des transports sur l'axe Seine, surtout si elle est accompagnée du développement d'une relation ferroviaire Rouen-Evreux, peut insuffler une nouvelle

dynamique démographique et une nouvelle image au territoire. La LNPN pourrait ainsi servir de levier pour les politiques d'aménagement portées localement.

Un projet de gare nouvelle, voire de réaménagement de la gare « Val-de-Reuil », pourrait être une opportunité pour la création d'un centre urbain fort, structurant plus efficacement l'agglomération, et offrant un potentiel particulier de développement d'une activité tertiaire adaptée.

Les effets plus généraux sur l'activité tertiaire sont certainement plus aléatoires, d'autant plus que le potentiel de développement de ces activités sur le territoire n'est pas très important, dans l'état actuel et conformément à une étude récente. Pour autant, positionner Val-de-Reuil dans un système de transports efficace et moderne sur l'axe Seine entre La Havre et Paris peut significativement dynamiser ce potentiel d'implantations tertiaires.

Le rôle qu'aurait la ligne nouvelle en tant que catalyseur d'un nouveau mode de gestion des flux fret sur l'axe Seine, en relation avec la création d'un « Gateway » du système portuaire normand, pourrait encore renforcer le caractère structurant de l'activité logistique locale, rendant les projets actuels de plate-forme trimodale ou de développement des zones logistiques complémentaires.

Enfin, la ligne nouvelle pourrait permettre de renforcer également le potentiel touristique du site, et singulièrement l'attractivité de la base de plein-air et de loisirs de Léry-Poses, ainsi que le potentiel de tourisme fluvial.

5. LA BASSE VALLEE DE LA SEINE : QUELQUES CONCLUSIONS

Nous avons choisi de nommer ce territoire basse vallée de la Seine, en référence à la politique d'Aménagement du Territoire menée dans les années 1960 et 70 (et conçue par la Mission « Basse vallée de la Seine »). En effet, cette politique a profondément modelé cet espace et explique un certain nombre de ces dynamiques actuelles.

Cet espace présente un certain nombre de caractéristiques extrêmement fortes :

- La vallée de la Seine est un espace à forte composante industrielle principalement dans les secteurs de l'automobile, de la chimie et de la para pharmacie, de l'agro alimentaire et de l'énergie. La vallée de la Seine joue un rôle essentiel au niveau du Bassin parisien en accueillant un spectre très large d'activités au sein de ces filières (de la production à la recherche et développement en passant par les services aux entreprises) liées à ces filières.

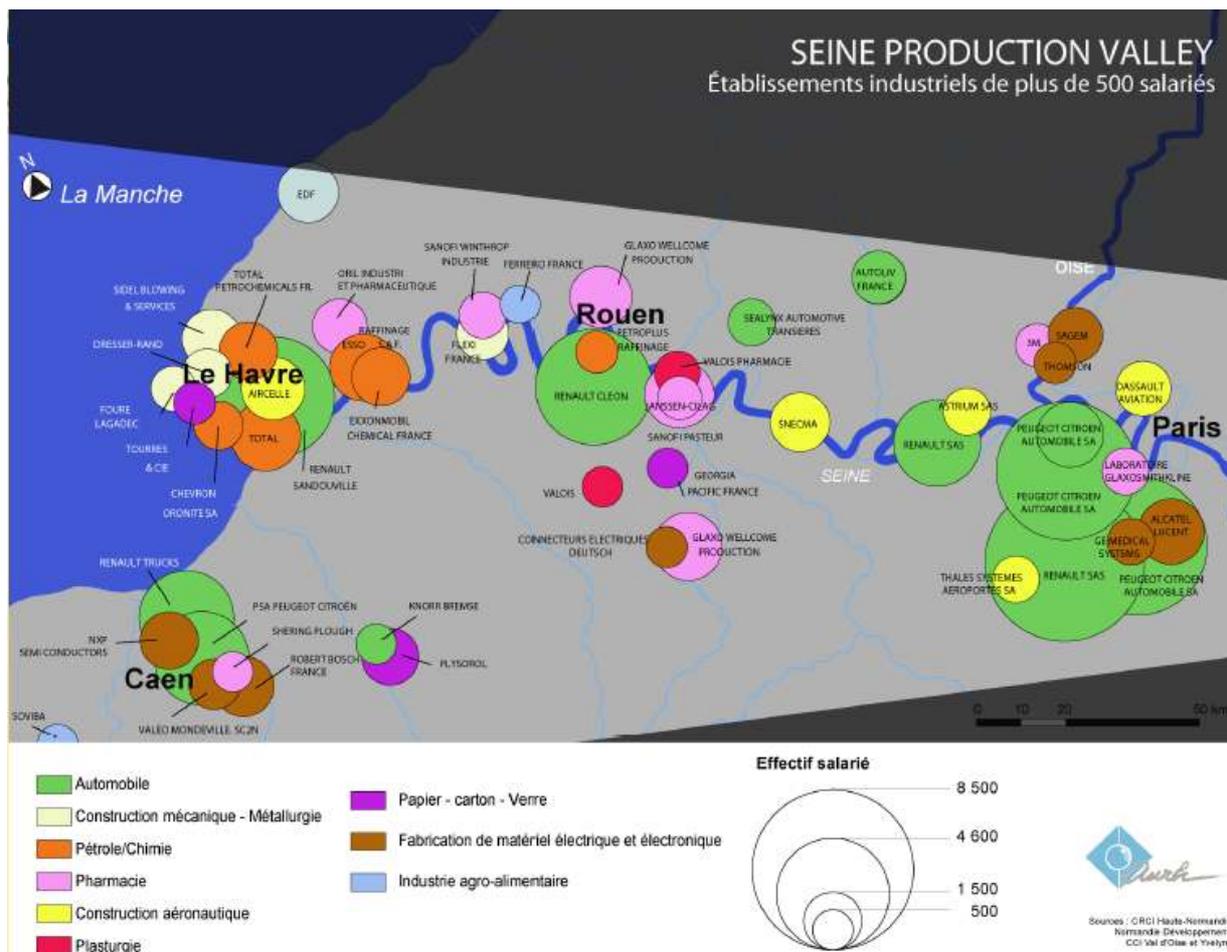


Figure 48 : Principaux établissements industriels sur la vallée de la Seine - source : AURH

- Ce territoire, après avoir connu un développement extrêmement fort dans les années 1960 et 70 présente aujourd'hui des dynamiques faibles, notamment au regard de l'agglomération parisienne. En termes économiques, le territoire reste positionné sur des secteurs dont, pour certains, les évolutions globales sont peu favorables. De plus, on constate que ses trois principales agglomérations connaissent des évolutions démographiques faibles.
- Ce territoire constitue l'une des portes d'entrée internationale (et historique) de l'agglomération parisienne. Plus spécifiquement, la façade littorale normande et le port du Havre en particulier jouent un rôle à l'échelle européenne au regard de leur positionnement privilégié en entrée du « range Nord ». Il constitue, avec l'ensemble de l'estuaire de la Seine « une grande porte de négoce et d'échange potentielle »²²

On peut distinguer au sein de cet espace deux grands territoires :

- La partie de la vallée de la Seine entre Le Havre et Rouen, qui apparaît comme un espace très intégré au niveau de la métropolisation francilienne. Au niveau du Bassin parisien, il accueille des polarités secondaires (en relais du cœur d'agglomération parisienne) fortes et constitue un linéament d'une région économique polycentrique. En termes urbains, les agglomérations du Havre et de Rouen polarisent les espaces autour de la vallée de la Seine tout en jouant un rôle de relais de l'agglomération parisienne.

²² Page 51 de la DTA Estuaire de la Seine

- La partie de la vallée de la Seine entre Rouen et l'aire urbaine centrale, qui constitue un territoire de franges, tant de l'aire urbaine centrale que de l'agglomération rouennaise. Ce territoire est en cours de structuration, notamment sous l'effet de pôles économiques forts comme Evreux et Val-de-Reuil.

De façon globale, ce territoire n'est pas réellement en crise mais il est à la recherche d'un nouveau modèle de développement, qui passe notamment par de nouvelles relations avec l'agglomération parisienne.

Dans ce cadre, les enjeux sont à plusieurs niveaux :

- Cette vallée de la Seine doit retrouver – en relation avec l'ensemble du littoral normand - le rôle qui était le sien d'axe majeur, de porte d'entrée internationale de la métropole parisienne. Cet espace doit être le lien entre le port du Havre et l'agglomération parisienne. Pour ce faire, il est d'abord nécessaire de développer une capacité de gestion et de transformation des flux de marchandises à l'échelle de ce territoire afin que Le Havre redevienne le principal port de l'agglomération parisienne et même, à plus long terme, l'un des principaux ports à l'échelle européenne. Les exemples donnés par les principaux ports du « Range nord » – au premier rang desquels Rotterdam et Anvers – indiquent en effet que les ports les plus compétitifs sur les trafics conteneurs ont développé un réseau territorialisé de plates-formes multimodales permettant d'accroître les capacités de traitement des conteneurs mais également de développer – au travers de cette offre intégrée et mutualisée – des capacités de traitement des marchandises et d'ajout de valeur ajoutée. Le développement de ces systèmes territoriaux – les Gateway – permet le développement de l'activité logistique mais également d'activités industrielles (transformation de biens intermédiaires par exemple) et d'activités tertiaires nécessaires à la gestion de flux à une large échelle et avec différents opérateurs (assurances, organisation de transports internationaux, Supply Chain management). Aujourd'hui, des linéaments d'un Gateway le long de la Seine sont en cours de conception avec différents projets de plates-formes multimodales structurantes à l'échelle parisienne (Port d'Achères, zones logistiques sur Rouen, travaux sur le grand port Maritime du Havre). La ligne nouvelle Paris Normandie, en permettant de libérer des sillons et en reliant différentes plateformes multimodales, pourrait être un levier important pour ce projet de redéveloppement économique de la vallée de la Seine.
- Les agglomérations normandes doivent retrouver une attractivité résidentielle vis-à-vis de populations jeunes et actives. La ligne nouvelle Paris Normandie peut avoir des effets à deux niveaux :
 - o Le développement du Gateway induit un développement de l'emploi important²³. Les emplois ayant des niveaux de qualification variés, on peut penser que ce re-développement économique aura des effets sur l'attractivité d'agglomérations menant par ailleurs des politiques d'aménagement urbain et de restructuration de leurs centres très volontaristes.
 - o Le développement de relations plus rapides et surtout plus simples avec Paris mais également avec les grands pôles du cœur d'agglomération (La Défense, Paris Rive Gauche également via la ligne 14, etc..) devrait sensiblement

²³ Ce Gateway permettrait au port du Havre d'accroître sa part de marché sur des flux qui croissent, en moyenne de 10% par an. Au regard du développement de l'emploi dans les activités portuaires au Havre ces dernières années (voir p.29 du présent rapport croissance de 2% par an) on peut penser qu'une amélioration de la position relative du port du Havre aura des incidences relativement importantes en terme d'emplois.

accroître l'attractivité des métropoles normandes vis-à-vis de jeunes actifs travaillant dans l'aire centrale urbaine.

- Le développement de nouvelles filières industrielles – éco-constructions – ou la rénovation de certaines filières industrielles – automobile électrique – nécessite une mise en réseau plus importante entre les agglomérations normandes et le territoire de la Seine-Aval. Il apparaît clairement que ces territoires ont un profil économique relativement proche. La ligne nouvelle Paris Normandie, en facilitant les déplacements entre ces différents territoires, peut être un levier pour engager des synergies économiques nécessaires au re-développement du territoire.
- La ligne nouvelle Paris Normandie va ainsi modifier les positionnements relatifs de ces différents systèmes territoriaux au sein de la région économique de Paris :
 - o Le territoire de Seine-Aval ne sera plus un territoire de périphérie de l'Île-de-France mais un territoire d'articulation entre l'aire urbaine parisienne et les agglomérations normandes de la vallée de Seine. Rendu plus proche de La Défense, il sera encore plus attractif au niveau résidentiel. Replacé dans l'axe Seine, il devrait pouvoir développer une offre logistique et industrielle en synergie avec les territoires normands.
 - o L'agglomération rouennaise devrait voir son attractivité résidentielle confortée et approfondie, du fait de sa proximité avec de grands pôles métropolitains d'Île-de-France. La proximité, ou plutôt la facilité d'accéder à La Défense et au Quartier Central des Affaires, représente un atout certain pour développer une offre métropolitaine supérieure –restant encore à définir – qui a du mal à exister actuellement sur Rouen. De façon plus générale, l'amélioration des relations entre agglomérations normandes (y compris Caen) et entre ces dernières et l'agglomération parisienne pourrait être un facteur de développement d'une offre tertiaire supérieure au sein de chacune des agglomérations²⁴.
 - o Le Havre devrait tirer profit d'échanges facilités avec Rouen dans le cadre de son développement portuaire mais également pour le développement de son offre universitaire et de recherche. De même, des relations simplifiées et plus rapides avec les principaux pôles de l'agglomération parisienne pourraient être une occasion de développer une activité économique non directement liée au port.
 - o Louviers-Val-de-Reuil pourrait profiter des effets urbains d'une desserte en gare centrale pour développer une nouvelle forme de centralité à même de donner à l'agglomération une nouvelle identité. Cette desserte pourrait également permettre de poser les bases de la structuration d'une véritable ville moyenne en situation de pôle d'équilibre à proximité de Rouen et Evreux, sur l'axe Seine. D'un point de vue économique, l'accès à la Ligne nouvelle permettrait un renforcement substantiel de la vocation logistique du site, et un ancrage plus profond des entreprises nationales et internationales déjà implantées.

²⁴ DTA Estuaire de la Seine, Page 63

PARTIE III L'AXE EVREUX – CAEN - CHERBOURG

1. L'AGGLOMERATION D'EVREUX

A. Un dynamisme démographique réel, mais aujourd'hui questionné

Située en position centrale de l'Eure, en Haute-Normandie, l'agglomération d'Evreux constitue le principal pôle urbain du département, ainsi que le principal pôle d'emploi, avec un rayonnement fort sur l'ensemble du département.

Constituée de 76 communes au sens du recensement de 1999, l'aire urbaine d'Evreux est ainsi très étendue, avec un « cœur » d'agglomération composé d'un pôle urbain de 4 communes, lui-même très fortement dominé par la commune d'Evreux. Les deux autres communes du pôle urbain central, Gravigny, Saint-Sébastien-de-Morsent, Asnières-sur-Iton, ne représentent ainsi qu'une très faible part de la population du pôle urbain central.

	Population 2007	Evolution annuelle moyenne 1999-2007
Evreux	51 485	+0,1%
Aire urbaine d'Evreux	101 281	+0,5%
Département de l'Eure	572 107	+0,7%

Figure 49 : Démographies d'Evreux et de l'Eure en 2007 - source : INSEE

	1968 à 1975	1975 à 1982	1982 à 1990	1990 à 1999	1999 à 2007
Variation annuelle moyenne de la population en %	+2,7	+1,2	+1,6	+0,5	+0,5
- due au solde naturel en %	+1,4	+1,0	+1,0	+0,9	+0,8
- due au solde apparent des entrées sorties en %	+1,3	+0,1	+0,5	-0,4	-0,2
Taux de natalité en ‰	21,2	17,4	17,5	15,7	14,3
Taux de mortalité en ‰	7,6	7,3	7,0	6,8	6,6

Figure 50 : Principaux indicateurs démographiques sur l'aire urbaine d'Evreux entre 1968 et 2007 - source : INSEE

La croissance de l'aire urbaine (+0,5%/ an depuis 1990) est portée par un solde naturel positif, ce qui atteste de la présence d'une population relativement jeune²⁵, alors que le solde migratoire est négatif depuis 1990. Cette dynamique démographique est observable également à l'échelle départementale : l'Eure, qui fut entre 1990 et 1999 le 27^{ème} département français en termes de croissance démographique, n'était plus que le 45^{ème} sur la période 1999-2007.

L'essentiel de la croissance démographique est portée par les communes périurbaines d'Evreux (même si la ville d'Evreux reste en croissance modeste). Ce contraste est révélateur d'un phénomène de périurbanisation particulièrement prononcé.

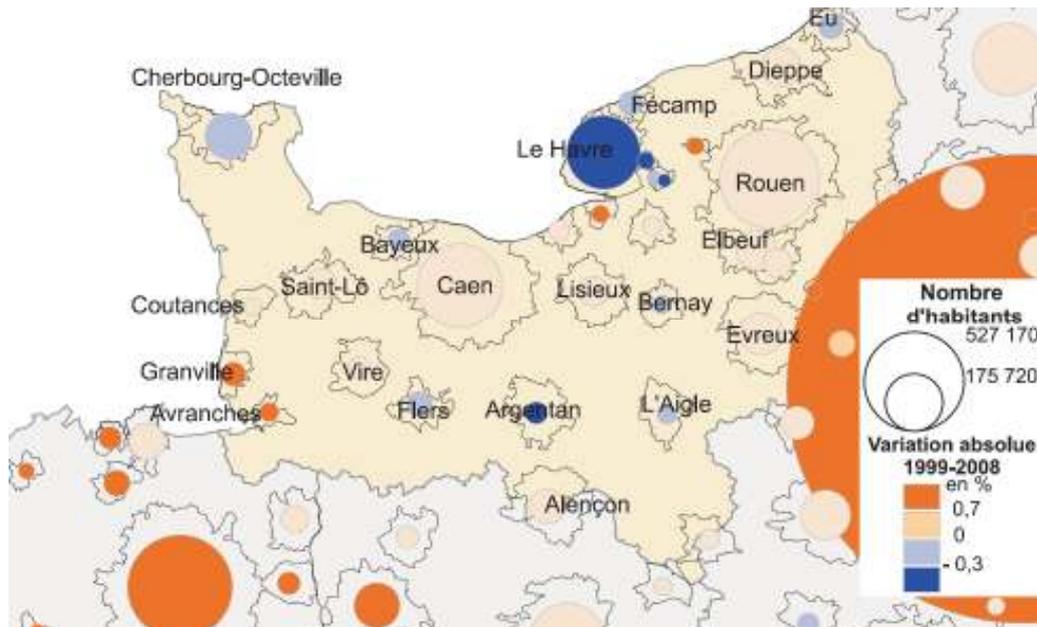


Figure 51 : La population des aires urbaines normandes - source : La population Normande en 2008, « Cent pour Cent » numéro 212, janvier 2011, INSEE Basse-Normandie

L'aire urbaine d'Evreux constitue l'une des aires urbaines normandes les plus dynamiques démographiquement, bien que cette croissance reste modérée au regard d'autres aires urbaines de taille comparable, en particulier sur la façade atlantique. Le solde migratoire structurellement négatif depuis 1990 pose aujourd'hui question dans un contexte d'élargissement de l'aire d'influence de la métropole parisienne, et alors que les franges est du département connaissent une forte attractivité démographique.

²⁵ En 1999, la population de l'aire urbaine d'Evreux était composée pour plus de la moitié d'habitants de moins de 40 ans, alors que les + de 60 ans ne représentaient que 15.5% de la population, nettement en dessous de la moyenne des aires urbaines comparables (21%).

B. Un pôle d'emploi fort dans l'Eure, soumis à des influences extérieures grandissantes

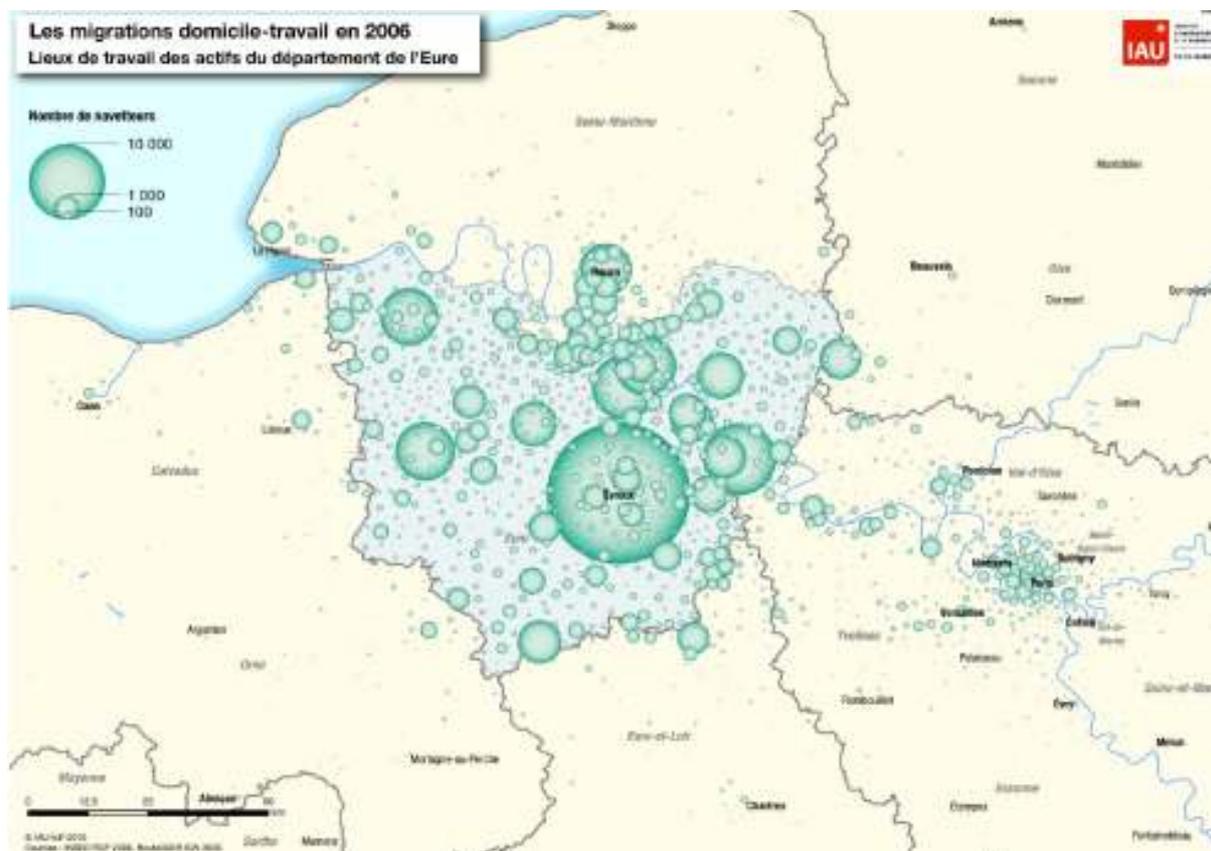


Figure 52 : Lieu de travail des actifs du département de l'Eure en 2006 - source : IAU-IdF

Evreux constitue le pôle d'emploi majeur du département de l'Eure (48 499 emplois sur l'aire urbaine contre 204 143 dans le département en 2007), même si le territoire a connu certaines crises des activités industrielles traditionnelles locales dans les années 1970. Au cours de la décennie 1990, la zone d'emploi d'Evreux a connu une perte de près de 21% des emplois dans le secteur de l'industrie. La croissance de l'emploi tertiaire a plus que compensé la chute de l'emploi industriel pour représenter en 1999 près des $\frac{3}{4}$ des emplois, concentrés notamment dans les services aux entreprises (travail temporaire, nettoyage industriel), dans la santé et l'administration publique. La tertiarisation des emplois y est aujourd'hui très nette, avec une forte influence des emplois liés directement ou indirectement au statut de préfecture de département. L'activité industrielle reste cependant présente à travers quelques implantations d'importance.

Raison sociale	Activité économique	Effectifs	Commune d'implantation
Centre hospitalier général d'Évreux	Activités hospitalières	1 490	Évreux
Commune d'Évreux	Administration publique générale	1 450	Évreux
Glaxo Wellcome Production	Fabrication de médicaments	1 280	Évreux
Département de l'Eure	Administration publique générale	1 240	Évreux
Caisse régionale Crédit Agricole Mutuel	Banque mutualiste	810	Évreux
Centre Hospitalier spécialisé de Navarre	Activités hospitalières	690	Évreux
Électricité de France	Production d'électricité	600	Évreux
La Renaissance Sanitaire	Activités hospitalières	600	Saint-Sébastien-de-Morsent
Connecteurs électriques Deutsch	Fabrication de matériel de distribution et commande électrique	590	Évreux
Aspocomp	Fabrication de composants passifs et de condensateurs	530	Évreux
Mecanic Brochage (2 établissements)	imprimerie - édition	420	Évreux

Figure 53 : Principaux établissements de l'aire urbaine d'Évreux en 2001 - source : INSEE-SIRENE

Si le taux de chômage au sein de l'aire urbaine reste modéré (12% des 15 à 64 ans en 2007 au sens du recensement INSEE), ce taux est supérieur à la moyenne départementale (11%). L'impact de la crise démarrée en 2008 est profond à l'échelle départementale : le taux de chômage a très fortement augmenté après 2008, l'Eure étant l'un des départements les plus touchés. L'aire urbaine d'Évreux connaît une situation socio-économique relativement dégradée aujourd'hui.

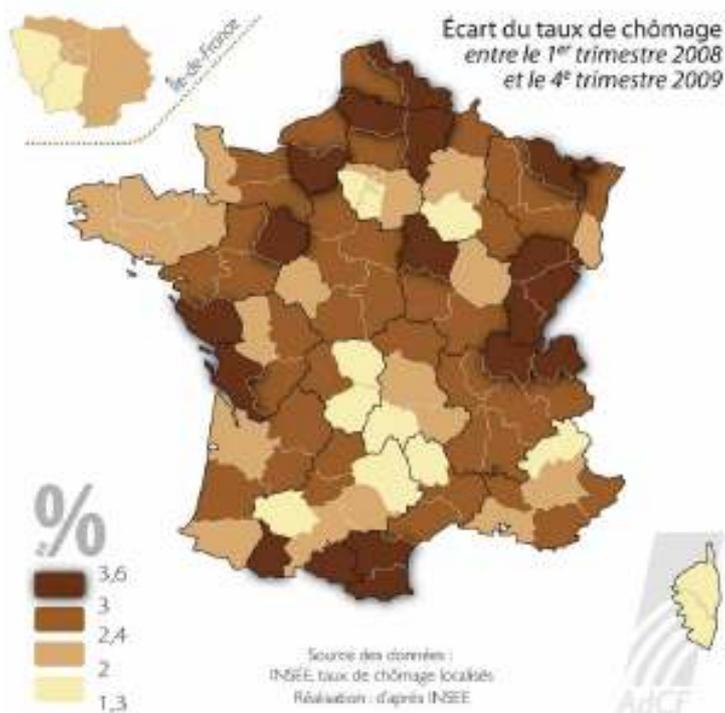


Figure 54 : Ecart du taux de chômage entre 2008 et 2009 - source : Laurent Davezies pour l'ADCF, in document IAU-IdF

Si la zone d'emploi d'Evreux constitue ainsi la principale zone d'emploi dans le département, elle fonctionne en étroite relation avec d'autres zones d'emploi, dans l'Eure, mais aussi en-dehors. Les relations sont en effet particulièrement étroites avec (données INSEE 2003) :

- L'Île-de-France : plus de 2 000 navetteurs travaillent en Île-de-France, contre plus de 500 dans le sens inverse;
- Louviers-Val-de-Reuil : près de 2 000 migrations quotidiennes environ dans les deux sens, dont 1 200 vers Evreux ;
- Les autres territoires de l'Eure (Bernay, Vernon...)
- Rouen, qui constitue une destination privilégiée pour de nombreux navetteurs vivant à Evreux (plus de 1 000 déplacements d'Evreux vers Rouen).

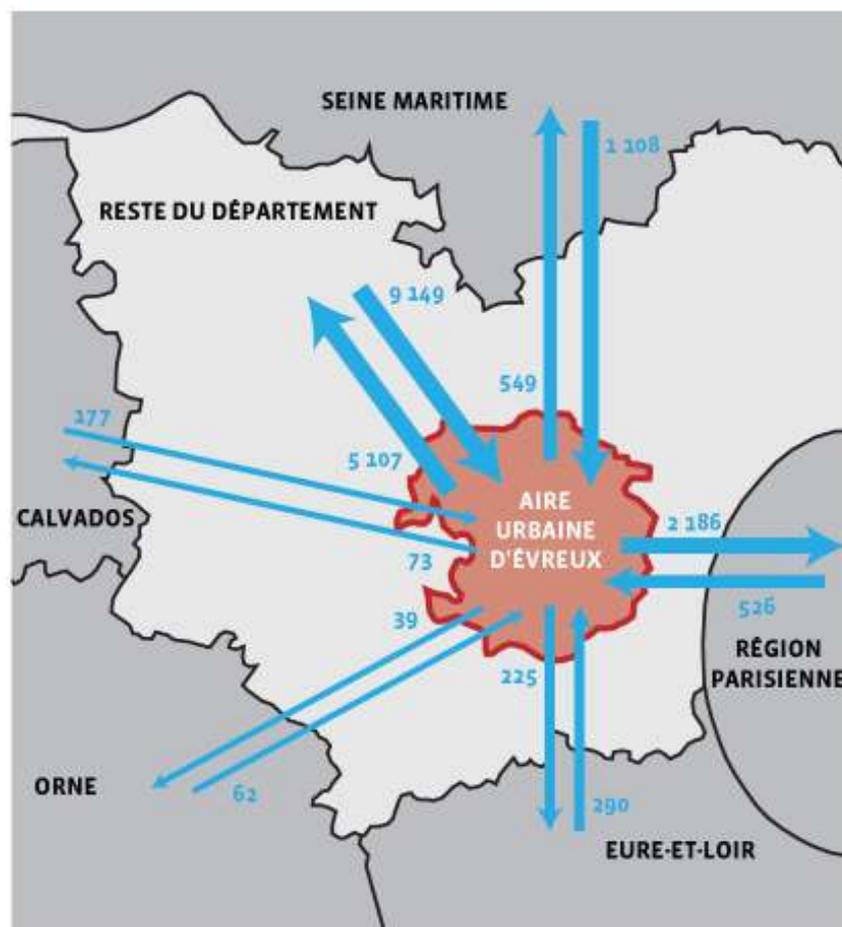


Figure 55 : Navettes domicile-travail entre l'aire urbaine d'Evreux et les espaces périphériques
- source : INSEE

Se dessine ainsi un axe fort de migrations alternantes nord-sud entre Evreux, Val-de-Reuil et Rouen (et plus généralement l'ensemble des pôles d'emploi du Val-de-Seine, voir figure 55) mais aussi est-ouest (vers la région parisienne, mais aussi vers des pôles de moindre envergure comme Bernay ou Le Neubourg). On notera que ces migrations quotidiennes se font majoritairement en voiture.

L'indice relativement élevé du niveau de formation dans l'aire urbaine d'Evreux, dans un contexte régional défavorisé sur ce point, est révélateur d'une capacité à attirer des actifs d'un niveau de formation supérieur à la moyenne régionale. Ainsi les 15 ans et + ayant terminé leurs études sont 37 % (30% en 99) à avoir le niveau Bac, dont 21,2% (17%) à disposer du niveau Bac + 2. Sur ce dernier point, Evreux s'inscrit à l'interface de deux logiques convergentes : l'arrivée de jeunes actifs haut-normands attirés par la situation plus favorable que la moyenne départementale du marché de l'emploi, et de jeunes actifs franciliens en quête d'un cadre de vie plus agréable et moins cher. Toutefois la faiblesse de l'offre en formation supérieure incite les jeunes ébroïciens à poursuivre les études soit à Rouen, soit à Paris.

C. Un potentiel de développement à articuler à différentes échelles

Bien que principal pôle d'activité de l'Eure, Evreux s'intègre plus globalement dans des dynamiques plus larges, à différentes échelles, qui lui permettent d'envisager, dans le cadre de collaborations et de réflexions communes, d'acquérir un dynamisme que le simple focus sur l'aire urbaine ne permet pas de percevoir.

En effet, l'attractivité économique de l'agglomération ébroïcienne repose sur un positionnement stratégique, non encore parfaitement valorisé, mais à fort potentiel, au sein d'un triangle eurois Evreux-Vernon-Val-de-Reuil. L'agglomération de Louviers-Val-de-Reuil étant présentée en première partie de ce rapport, Vernon est présentée dans le chapitre suivant.

Nous ne mènerons pas d'analyse détaillée sur Vernon mais il est intéressant de présenter ce territoire en complément aux analyses menées sur Evreux.

En effet, ce territoire apparaît comme un territoire d'articulation entre grands systèmes territoriaux du Bassin parisien : entre les franges internes de l'Île de France, les franges externes et la basse vallée de la Seine.

Vernon, un territoire de transition, un pôle industriel de l'Eure

Ce territoire est ainsi multipolarisé, entre l'influence de l'Île-de-France et celle d'Evreux.

L'agglomération de Vernon connaît un développement démographique modéré (+0,19% entre 1990 et 1999 et +0,31% entre 1999 et 2007) relativement aux territoires des franges franciliennes (sur la même période, le département de l'Eure connaissait des développements de 0,58% entre 1990 et 1999 et 0,8 entre 1999 et 2007), basé principalement sur une attractivité auprès des familles constituées (taille moyenne des ménages de 2,63 en 2006). Ce développement était fortement lié à l'accessibilité à l'aire urbaine parisienne : les communes ayant connu les plus fortes croissances démographiques sont celles situées autour de la RN13 et de l'A13.

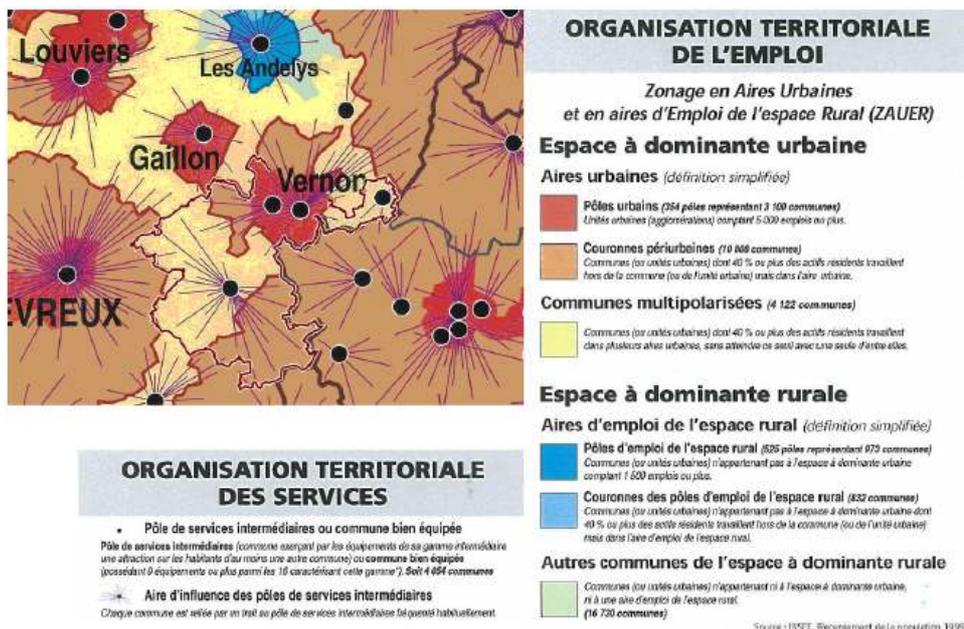


Figure 56 : carte des territoires vécus, organisation territoriale de l'Est de l'EURE - source : DATAR

L'économie de Vernon est marquée par la présence de grandes implantations, en relation étroite avec les établissements et les filières des territoires périphériques (Evreux, Louviers-Val-de-Reuil, Seine Aval) : aéronautique, composants et équipements électriques et électroniques.

Filière aéronautique :

- SNECMA (environ 1 100 emplois), spécialisée dans la conception et la production de propulseurs de fusées pour ARIANE Espace
- Goodrich Actuation Systems (environ 530 emplois).

Ces établissements drainent un réseau de sous-traitants locaux ayant développé des techniques spéciales dans les secteurs des équipements et composants électroniques. Les possibilités de coopération avec Seine Aval – et notamment avec le site EADS aux Mureaux – sont importantes.

Filière composants et équipements électriques et électroniques :

- CS Steel et Schneider Toshiba Inverter
- Société de Mécanique Magnétique, issue de la recherche aérospatiale et employant un personnel hautement qualifié.
- TRW Systèmes Aéronautique, entreprise de rang mondial.

Des possibilités d'interaction avec Louviers-Val-de-Reuil notamment sont également importantes. Cette filière regroupe 11% des emplois industriels de l'agglomération en 2003.

On comprend ainsi l'importance d'une structuration globale des espaces eurois autour d'Evreux comme pôle organisateur et Val-de-Reuil et Vernon comme pôles économiques forts, avec pour chacun des enjeux de structuration urbaine de centralités.

Evreux : une position d'interface entre les Normandie et la région capitale

Le département de l'Eure présente de nombreuses caractéristiques le rapprochant d'un côté de l'Île-de-France (avec une influence grandissante, démographique et économique, de la région capitale) et de la Normandie (son identité « historique », mais aussi ses caractéristiques agricoles et agro-alimentaire, le maintien d'une activité industrielle y compris dans certaines zones rurales etc.). L'Eure se positionne ainsi en « frange externe » du Bassin parisien, selon Frédéric Gilli²⁶. A ce titre, Evreux participe au développement multipolaire du grand Bassin parisien, avec tous les enjeux associés à cette nouvelle donne économique, démographique, sociale... La plupart des villes situées dans ces « franges externes » (Beauvais, Provins, Pithiviers, Dreux...) connaissent des dynamiques démographiques et économiques difficiles, leur relation à la région capitale, ou à leur espace d'influence propre n'étant pas encore bien définie (spécialisations économiques etc.). Cette situation d'interface se retrouve bien sûr dans de nombreux projets liés à l'axe Seine (voir plus loin), mais elle ne s'y résume pas.

Par exemple, à grande échelle, l'Eure se positionne au cœur de 3 pôles de compétitivité réunissant de nombreux acteurs des régions normandes, de l'Île-de-France et de la région Centre :

- Mov'eo, pôle à vocation mondiale, sur la R&D automobile et les transports publics
- Novalog, pôle national, sur la logistique et la *supply chain management*
- Cosmetic Valley, pôle national sur les métiers de la cosmétique, de la beauté et du bien-être.

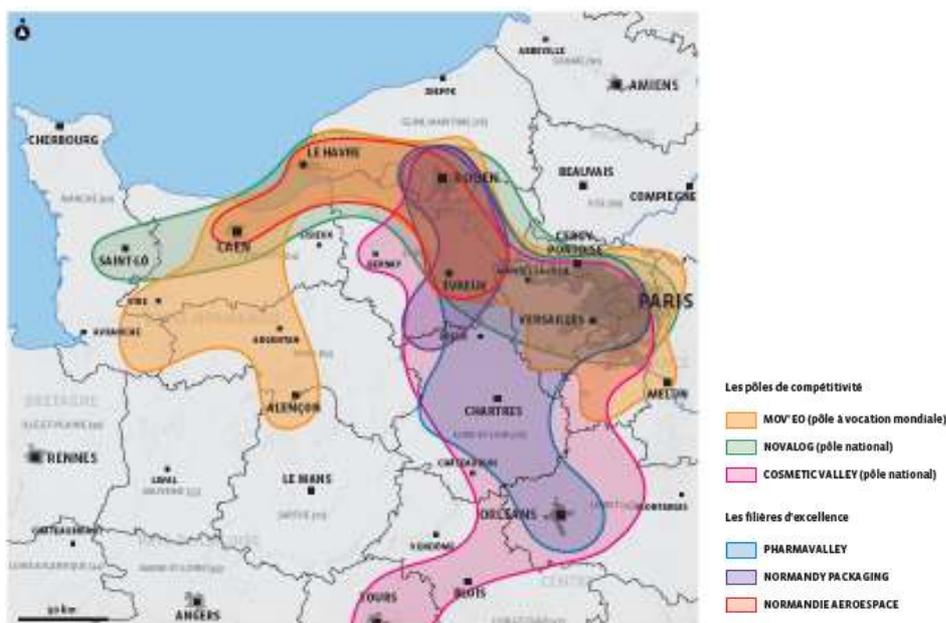


Figure 57 : Les pôles de compétitivité et filières d'excellence de l'axe Seine, carte Arte Charpentier architectes

²⁶ De Paris au Bassin parisien : les échelles de la métropole, 2008

Autre exemple : l'Eure peut jouer un rôle de porte d'entrée touristique de la Normandie, en s'appuyant sur ses ressources patrimoniales importantes, dont par exemple Giverny.

Ces deux exemples montrent déjà combien le développement d'Evreux passe par une stratégie concertée au sein du département de l'Eure et s'intégrant dans une réflexion d'ensemble avec les Normandies et l'Île-de-France.

Evreux : sur un axe fort est-ouest, l'axe Seine

Evreux, en tant que territoire d'interface, a des enjeux importants quant à son positionnement par rapport à l'axe Seine. L'agglomération prévoit un développement important de la logistique (650ha de zones possibles d'implantations) qui pourrait accompagner le renforcement de la structuration logistique du Bassin parisien, en complément du Seine Gateway.

Autre levier de développement pour Evreux, en lien avec l'Axe Seine : le secteur aéronautique. L'Eure présente un tissu dense d'entreprises et d'équipements liés à l'aéronautique pour la plupart sur l'axe Seine et à Evreux :

- Snecma à Vernon
- Connecteur Electriques Deutsch, Dedienne Multiplasturgie Group, la BA 105 à Evreux
- EADS Defence And Security Systems à Val-de-Reuil
- Goodrich Actuation System à Saint-Marcel

Evreux : sur un axe en devenir nord-sud, Rouen-Orléans

Si une part du potentiel de développement de l'agglomération d'Evreux, et plus largement de l'Eure, repose sur la dynamique économique de l'axe Seine, sur un axe est-ouest, une autre part repose sur un autre axe de développement, l'axe nord-sud, de Rouen à Orléans.

Cet axe Rouen-Orléans existe déjà à travers divers réseaux économiques structurants pour le territoire :

- au sein du pôle de compétitivité « Cosmetic Valley » déjà évoqué plus haut, regroupant des acteurs allant de Tours à Rouen, l'Eure se caractérise par une grande densité d'implantations industrielles adhérentes, en particulier sur la filière packaging (environ 31 entreprises et 4000 emplois). Cette filière Packaging est d'ailleurs regroupée plus largement dans la filière d'excellence Normandy Packaging, dont Rouen et Evreux constitue les deux principaux points d'ancrage.
- au sein de la « Pharma Valley », cluster d'excellence sur le volet de la pharmacie (premier bassin européen de développement et de production pharmaceutique) regroupant des acteurs allant de Rouen à Orléans en passant par Chartres, Versailles et Evreux, l'axe Louviers-Val-de-Reuil et Evreux occupe une position privilégiée. Si les implantations majeures sont majoritairement sur Louviers-Val-de-Reuil (des « poids lourds » Sanofi Pasteur, Janssen Cilag, GlaxoSmithkline... et des PME de biotechnologies à fort potentiel : TFChem...), Evreux se positionne en complémentarité, à travers en particulier la bio-pépinière de Miserey (« Bio-Normandie Parc ») qui accueille déjà des entreprises innovantes (Biogalenys...).

Enfin, Evreux peut se positionner sur un axe fret de contournement ouest de l'agglomération parisienne (« maillon ouest ») voire de desserte du sud du pays. Cet axe passe par Rouen et Orléans. Au cas où cet axe se concrétiserait (la C8, association des Régions du Bassin parisien, réalise actuellement une étude visant à assurer la promotion de ce maillon auprès de l'Etat et de la l'Europe), Evreux trouverait un nouveau levier de développement pour une offre logistique en relais des offres de l'axe Seine.

D. D'autres projets en cours

Au-delà de ces différents pôles de compétitivité, clusters, filières d'excellence déjà reconnus et identifiés, l'Eure se positionne sur des projets économiques innovants, encore en cours de réflexion :

- Le Cluster « prototypage et moyenne série » : en lien avec les diverses filières fortes du territoire (pharmacie, cosmétique...), il s'agit de développer une R&D appliquée permettant de passer de la R&D fondamentale au brevet et à la série (en lien avec les activités de recherche du grand Bassin parisien).
- Le Cluster « aéronautique embarquée » : il s'agirait de développer une plate-forme d'initiative locale pour développer l'exploitation civile des brevets militaires tombés dans le domaine public. Une étude est en cours avec la DATAR.

E. Conclusion : les enjeux d'Evreux en lien avec la Ligne nouvelle Paris Normandie

On a mis en évidence dans la présente analyse le fait que le pôle d'Evreux se situe aujourd'hui à la croisée des chemins en termes de développement. Il fait face à une démographie qui n'est plus portée que par le solde naturel (témoignant d'un récent déficit d'attractivité), en lien, entre autres, avec certaines difficultés économiques et sociales locales. Le pôle d'Evreux est porté par un positionnement géographique le situant en interface avec de nombreuses dynamiques actuelles et futures. Il est ainsi clair que son développement futur passe plus que jamais par la constitution d'un réseau de coopérations et d'échanges à de multiples échelles, où il pourra jouer un rôle s'il arrive à trouver une place en complémentarité ou subsidiarité des autres territoires concernés. En effet, comme on l'a vu, Evreux se situe au sein de nombreuses dynamiques, mais n'en constitue pas, la plupart du temps, le moteur principal.

Afin de favoriser le positionnement d'Evreux, dont le rayonnement profite à l'ensemble du département de l'Eure, et permettre un nouvel avenir, le projet LNPN pourrait intervenir à deux niveaux :

- Sur le renforcement de la polarité ébroïcienne, enjeu important au regard de son déficit actuel d'attractivité. Cela pourrait passer par le développant d'un éventuel projet urbain porteur d'image et de qualité urbaine en lien avec une gare nouvelle, avec un pôle d'échange, ou le réaménagement de la gare existante.
- Sur le renforcement de la fonction logistique d'Evreux dans le cadre d'une plus grande structuration logistique du Bassin parisien, en complément de ce que pourrait apporter la LNPN sur l'axe Seine.

2. L'AGGLOMERATION CAENNAISE

La Basse Normandie reste marquée par une structure urbaine très traditionnelle : Caen, métropole régionale, domine un réseau urbain hiérarchisé fait de villes petites et moyennes. Ces villes sont souvent spécialisées dans un type d'activité économique et polarisent des espaces encore essentiellement ruraux.

L'agglomération caennaise connaît des dynamiques extrêmement positives : croissance forte de la population et des emplois, élévation du niveau de formation... Ces dynamiques sont confortées par le positionnement de Caen comme capitale régionale, avec le développement des universités, de l'offre d'enseignement supérieur et des activités de recherche qui y sont associées. Caen, au regard des dynamiques démographiques, économiques, se distingue donc fortement de Rouen et du Havre²⁷

L'enjeu majeur pour Caen est de poursuivre son développement pour jouer un rôle structurant à l'échelle régionale, à l'échelle interrégionale normande, ainsi qu'à celle, plus large, du grand Bassin parisien. Si Caen, par bien des aspects, « résume » la Basse-Normandie (c'est-à-dire concentre une grande partie de ses activités, ses équipements et ses fonctions majeures), elle reste aujourd'hui une agglomération moyenne à la périphérie du Bassin parisien, relativement peu insérée –au regard de Rouen ou du Havre – aux dynamiques métropolitaines en lien avec la région capitale.

Les analyses menées ici se concentreront sur l'aire urbaine de Caen et sur le périmètre de la communauté d'agglomération de Caen-la-Mer, qui représente le cœur d'agglomération.

A. Un développement démographique important depuis les années 1960, qui se diffuse désormais sur la plaine caennaise

Caen a été l'une des principales bénéficiaires des politiques de décentralisation industrielle démarrées dans les années 1950 et 60. L'implantation de différentes activités industrielles (automobile avec Citroën, électronique avec Philips et Alcatel, électroménager avec Moulinex, métallurgie avec la Société Métallurgique de Normandie) fait de Caen un centre industriel important et entraîne un net développement de la population sur la ville centre et ses abords immédiats, principalement dans le cadre de Zones à Urbaniser en Priorité (ZUP). C'est ainsi qu'Hérouville-Saint-Clair est passé de 1784 habitants en 1962 à 23 712 en 1975.

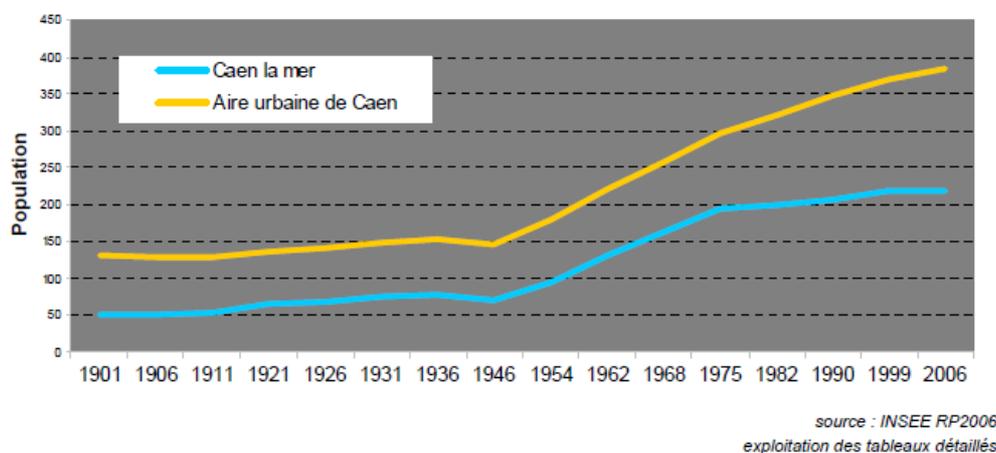


Figure 58 : Evolution de la population depuis 1901 – source PLH Caen la Mer – traitement : GTC

²⁷ Cf DTA Estuaire de la Seine, page 39.

Ces dynamiques se sont prolongées depuis : l'aire urbaine a ainsi gagné en moyenne 2 500 habitants par an entre 1990 et 1999 et 2 000 habitants par an entre 1999 et 2006 pour compter 384 576 habitants en 2006. Ce développement a pris des formes spatiales différentes. Tandis que le développement des années 1960 et 70 – au travers des ZUP – reste relativement concentré, on constate que la croissance urbaine depuis 1975 devient diffuse sur la plaine caennaise. Ainsi, sur la période 1999 – 2006, le centre de l'agglomération, du fait notamment d'un niveau de construction très faible, a perdu de la population : Caen et Hérouville-Saint-Clair, les deux principales communes en termes de démographie ont perdu 4 900 habitants entre 1999 et 2006.

La partie centrale de l'agglomération est ainsi de moins en moins attractive (doublement du nombre de départs par an entre la période 1990-1999 et 1999-2006) et ce, au profit du reste de l'aire urbaine²⁸. En parallèle, la population vieillit, entraînant ainsi une chute du solde naturel.

La couronne périurbaine de l'agglomération n'a cessé de s'étendre – conséquence des faibles contraintes topographiques et de l'importance du réseau d'infrastructures routières – et de se développer. Ces espaces accueillent la majeure partie de la croissance de l'aire urbaine et notamment les familles provenant de la ville centre : la taille moyenne des ménages est importante dans cette couronne périurbaine (2.61).

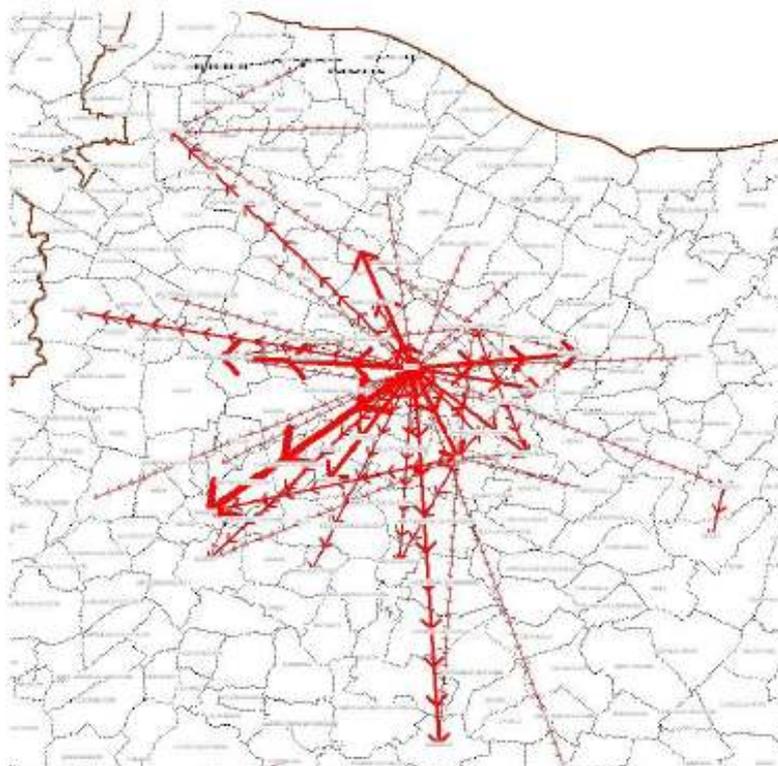


Figure 59 : Principaux mouvements résidentiels au sein de l'agglomération caennaise en 2004 – source : DDT Calvados – document d'association de l'Etat au PLH de Caen la Mer

²⁸ Et non au profit d'autres agglomérations ou territoires comme c'est le cas pour les agglomérations de la basse vallée de la Seine.

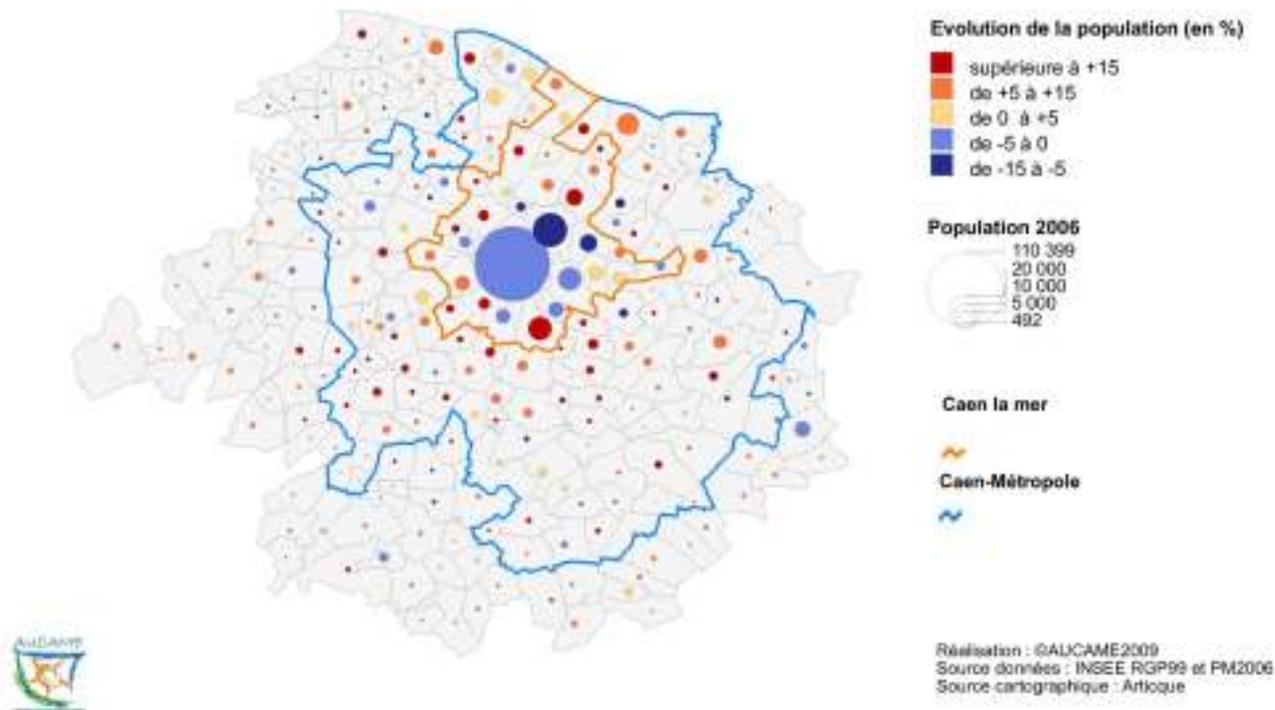


Figure 60 : Evolutions démographiques entre 1999 et 2006 sur l'agglomération caennaise – source : PLH Caen la Mer - AUCAME

Dernier élément important, l'aire urbaine caennaise est caractérisée par la jeunesse de sa population avec :

- une attractivité du cœur d'agglomération sur les jeunes actifs (18-25 ans) traduisant l'importance de l'offre de formation supérieure de Caen
- une attractivité forte de la couronne périurbaine principalement pour les 0-15 ans, attestant du poids des familles dans ces espaces.

B. Une agglomération industrielle en forte évolution

Caen devient une agglomération industrielle avec les politiques d'aménagement du territoire des années 1960. Son développement se fait au travers de vastes zones d'aménagement, plus ou moins spécialisées pour accueillir notamment de grandes unités de production, reliées par un réseau d'infrastructures routières particulièrement dense.

L'aire urbaine connaît une crise économique importante durant les années 1980-90 avec la fermeture de grands sites industriels (Moulinex 1300 salariés, SMN 4 300 salariés en 1981, 1300 en 1994).

Malgré une érosion continue des emplois dans le secteur industriel (-2 640 emplois entre 2000 et 2005), Caen reste aujourd'hui une agglomération relativement industrielle (13,1% des emplois soit 19 000 emplois en 2007). Son tissu industriel, comme au Havre, reste concentré (les 4 premiers employeurs industriels représentent 40% de l'emploi industriel) et s'organise autour des filières suivantes :

- L'automobile, qui représente environ le ¼ des emplois industriels avec Renault Trucks, PSA et Valeo. Ce secteur est lié au pôle de compétitivité MOVEO qui s'organise en Basse et Haute-Normandie et en Île-de-France.

- Les équipements électriques et électroniques (NXP principalement). Ce secteur, en forte évolution, est lié au pôle de compétitivité TES (Transactions électroniques sécurisés)²⁹ et donc aux activités de recherche présentes dans l'agglomération caennaise. Deuxième employeur industriel, ce secteur présente donc des perspectives d'évolution importantes.
- L'agro-alimentaire qui emploie environ 1 900 personnes. Ce secteur abrite le seul siège social national de Caen (AGRIAL) et son développement est lié à l'activité du port de Caen-Ouistreham et à l'importance de l'agriculture en Basse-Normandie et notamment dans la plaine caennaise.
- Le secteur de la métallurgie qui, malgré une baisse de 37% de ses effectifs depuis 1993, représente encore 1 100 emplois.
- Le secteur lié au pôle santé (pharmacie, chimie, instruments médicaux.)

Au-delà de cette dimension industrielle, Caen apparaît surtout comme un pôle économique en plein développement. Ainsi, malgré l'érosion des emplois industriels, l'agglomération caennaise connaît une forte progression de l'emploi depuis le début des années 1990 : +30% entre 1993 et 2006.

Caen-métropole : évolution de l'emploi salarié

Source : UNEDIC 2007 - base Unistatis

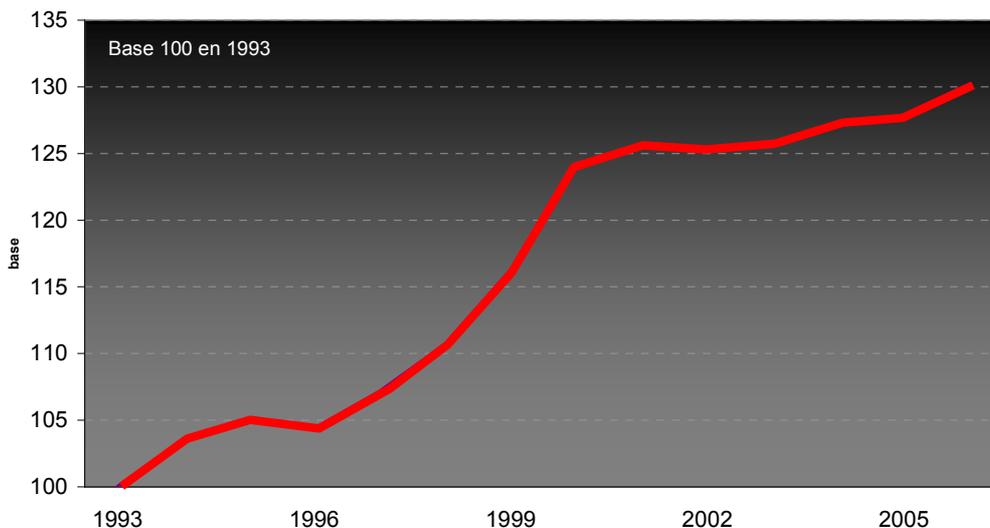


Figure 61 : évolutions de l'emploi salarié entre 1993 et 2006 – source : PLH Caen la Mer – présentation au conseil communautaire du 1er Octobre 2010

Malgré l'inflexion constatée au début des années 2000, il apparaît que les dynamiques économiques ont eu tendance à s'accélérer : l'agglomération caennaise a gagné en moyenne entre 1 500 et 2 000 emplois par an entre 1999 et 2006 contre 700 entre 1990 et 1999.

²⁹ « Les transactions électroniques sécurisées sont constituées de l'ensemble des techniques électroniques, informatiques et télématiques permettant d'effectuer des échanges d'informations, sûrs et en confiance, dans des domaines d'applications très variées ». Source : <http://www.pole-TES.com>. Ces transactions concernent la billettique, les paiements électroniques, les cartes d'information individuelle type VITALE, etc...

Ce développement est principalement lié à l'accroissement de l'activité tertiaire sur l'agglomération, dû à deux phénomènes :

- Développement d'une économie « présenteielle » liée à l'accroissement démographique (services à la personne, commerce, construction). Le secteur des services emploie ainsi environ 121 000 personnes en 2006.
- Développement de fonctions métropolitaines supérieures liées au tissu industriel et aux pôles de recherche présents sur l'agglomération caennaise (le pôle de compétitivité TES est un exemple de ces développements). Le nombre de cadres des fonctions métropolitaines a ainsi progressé de 42% entre 1999 et 2006. Caen, comme de nombreuses agglomérations françaises, a ainsi su tirer parti de son offre universitaire et de ses laboratoires de recherche pour faire évoluer son tissu économique.

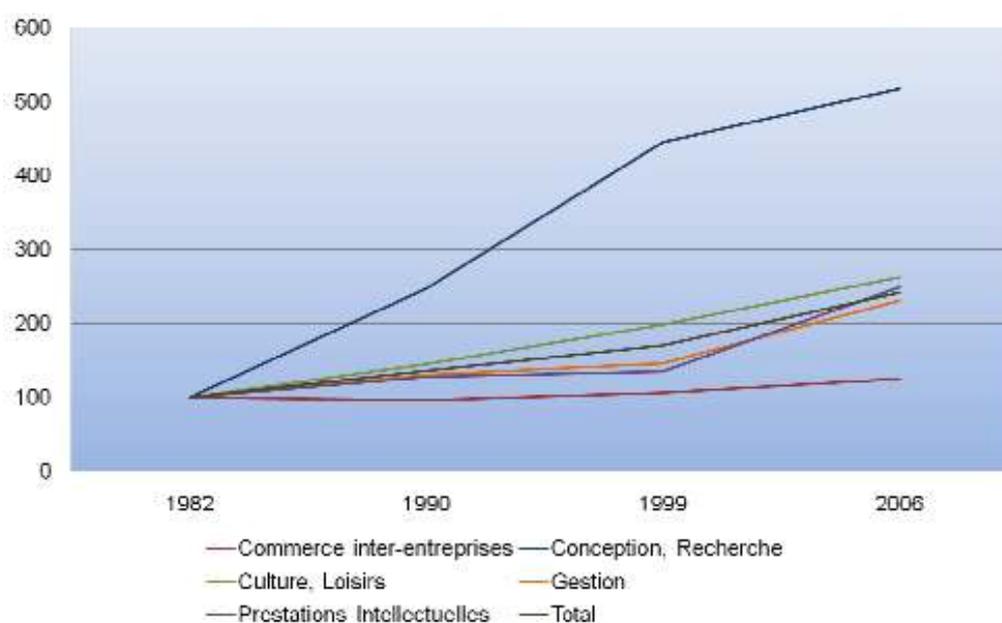


Figure 62 : Evolution des emplois de cadre de fonctions métropolitaines depuis 1982, base 100 en 1982– source : SCOT Caen la Mer – rapport de présentation diagnostic

Enfin, on constate que les dynamiques économiques restent beaucoup plus concentrées que les dynamiques démographiques : l'aire urbaine a profité des dynamiques évoquées (+14% pour l'emploi entre 1999 et 2006) mais le cœur de l'agglomération profite des dynamiques les plus fortes (+28% pour l'emploi entre 1999 et 2006 sur Hérouville) et il continue à fortement concentrer les emplois (l'agglomération Can-La-Mer représente 52,7% des habitants et 76% des emplois de l'aire urbaine de Caen).

C. Une ville universitaire en plein développement

L'université de Caen compte environ 21 000 étudiants dont 13 000 en licence, 7 400 en master et 834 en doctorat. Elle regroupe 6 écoles doctorales, 50 unités de recherche, 25 masters, 2 formations d'ingénieurs (agro-alimentaire et procédés industriels), 24 licences, 42 licences professionnelles ainsi que 18 DUT.

Les autres formations supérieures sont deux écoles d'ingénieurs (ENSICAEN et Ecole supérieure des travaux de la construction) qui proposent 3 masters, et une école de

commerce (Ecole de Management de Normandie) qui propose 5 masters. Ces différentes écoles accueillent 6 849 étudiants.

L'offre de formation est relativement large (sciences de la matière, sciences humaines, agro-alimentaire...) et en développement.

De plus, Caen est un pôle de recherche, regroupant un certain nombre d'équipements importants dans les domaines suivants :

- La recherche médicale, principalement sur la cancérologie, la pharmacologie et l'imagerie médicale du cerveau. La recherche s'organise autour du CHU de Caen et du Centre Baclesse
- La physique nucléaire, avec le GANIL (Grand Accélérateur National d'Ions Lourds), le SPIRAL 2 (Système de Productions d'Ions Radioactifs Accélérés en Ligne) actuellement en cours de réalisation...
- Les transactions électroniques sécurisées, dont la recherche se développe autour de laboratoires publics, d'entreprises privés et de l'ENSICAEN (1/3 des ingénieurs français dans ce domaine sort de cette école).

Ces laboratoires de recherche de l'université de Caen sont ainsi en fort développement, dans des domaines qui devraient connaître des développements. Ce tissu universitaire a ainsi constitué l'une des bases de la diversification du tissu économique de l'agglomération.

Caen contre 16% au niveau national. Le tourisme balnéaire s'appuie sur la présence de la Côte de Nacre. L'offre touristique est relativement étoffée, avec 18 500 lits sur l'agglomération, et le taux d'occupation est relativement élevé : 65%.

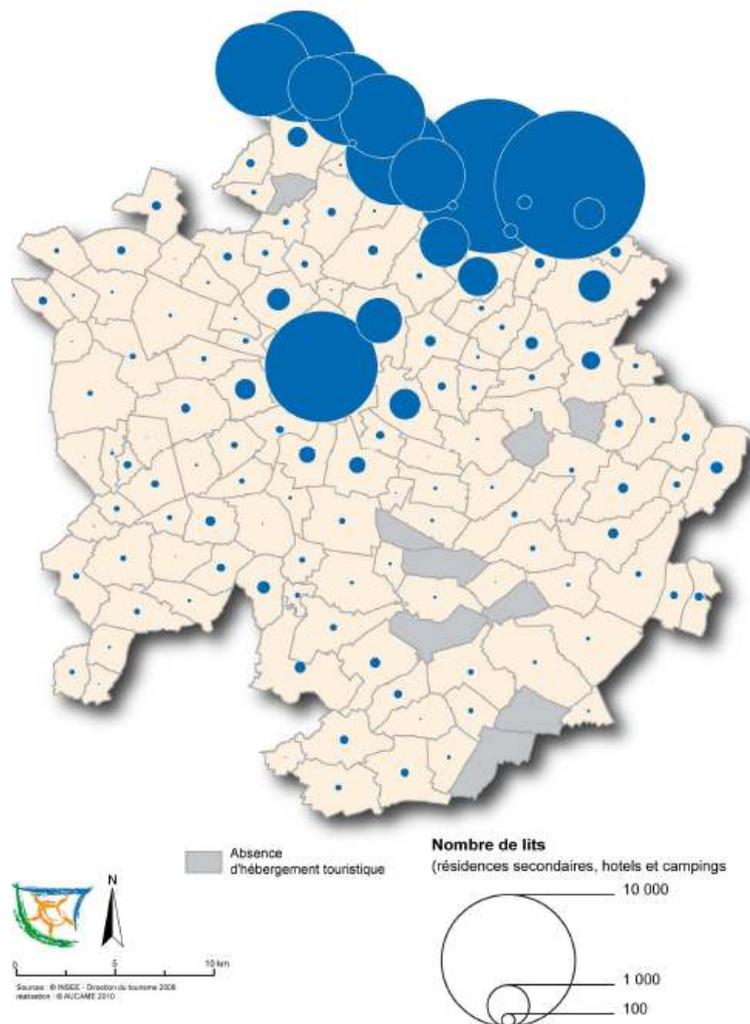


Figure 64 : Capacités d'hébergement (source : INSEE – Direction du tourisme) - source : SCOT Caen La Mer – rapport de présentation

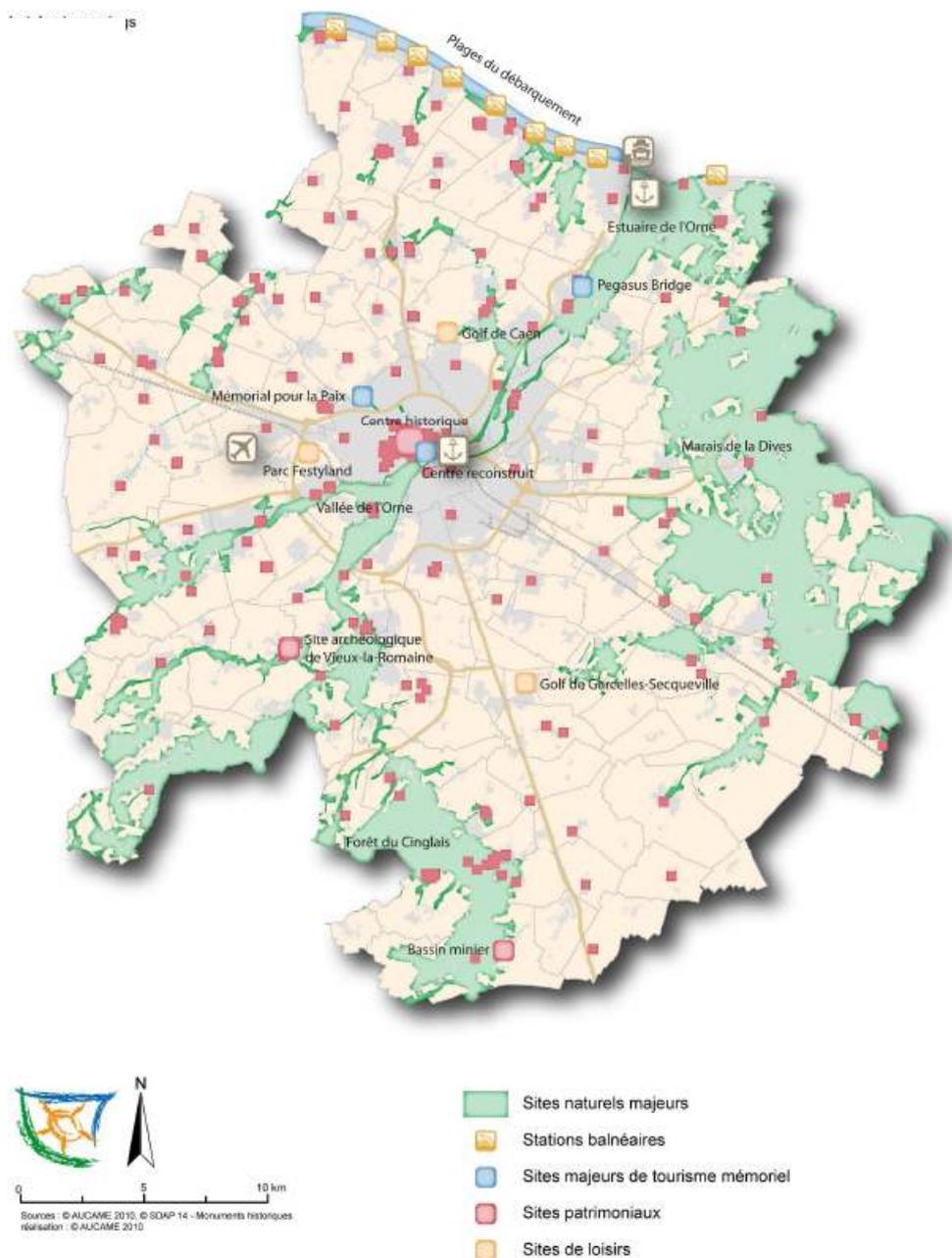


Figure 65 : Potentiel touristique (source : AUCAME, SDAP 14)

E. Les enjeux de développement

Caen s'est fortement développée ces dernières années et a réussi la mutation de son tissu économique. De façon générale, les principaux enjeux de développement pour Caen sont :

- De devenir l'un des pôles structurants à l'échelle du Grand Bassin parisien
- De structurer et concentrer sa croissance urbaine. Cette problématique est ainsi commune aux trois métropoles normandes.

Concernant le premier enjeu, le développement d'activités de recherche de rang national passe par des mises en relation plus simples avec d'autres sites de recherche du Bassin

parisien et notamment le site du plateau de Saclay en Île-de-France (avec des interactions et des fertilisations entre les équipes de recherche regroupés autour du GANIL à Caen et les équipes du CEA comme du Synchrotron situées sur le plateau de Saclay).

Concernant son mode de croissance urbaine, l'agglomération caennaise s'est développée de façon extensive, avec une dépendance à l'automobile qui pourrait à terme s'avérer problématique.

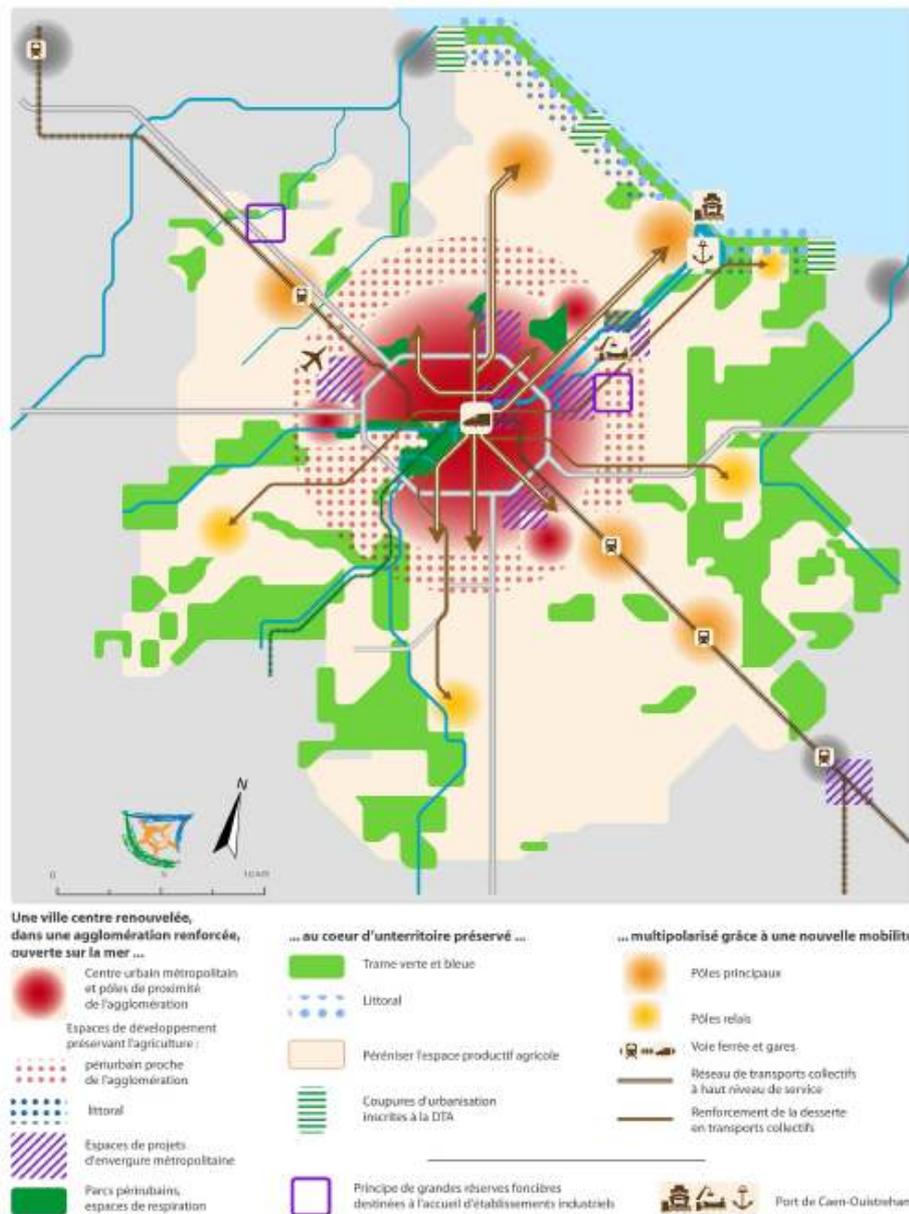


Figure 66 : Les principales orientations spatiales du SCOT – source : PADD SCOT Caen La mer

Les principaux objectifs du SCoT de Caen la Mer sont ainsi de re-développer et de densifier un cœur d'agglomération ainsi que des pôles secondaires bien desservis par des transports en commun.

Ces objectifs se traduisent dans une politique d'aménagement extrêmement ambitieuse sur le cœur d'agglomération, et notamment autour de la gare SNCF.

Des projets sont ainsi en cours sur environ 28 hectares (ZAC Montalivet) avec deux îlots (Rives de l'Orne) en cours de construction (commerces, bureaux, logements).

Vue d'ensemble du projet des Rives de l'Orne



SAS RIVE DROITE



La ZAC Montalivet et le projet des Rives de l'Orne

CAEN



Figure 67 : Les opérations en cours autour de la gare – volumétrie de l'opération Rives de l'Orne – source : ville de Caen

De plus, des études de conception urbaine sont en cours sur la presqu'île de Caen pour développer un nouveau quartier mixte qui prolongera le centre ville (programmation totale d'environ 400 000m²).

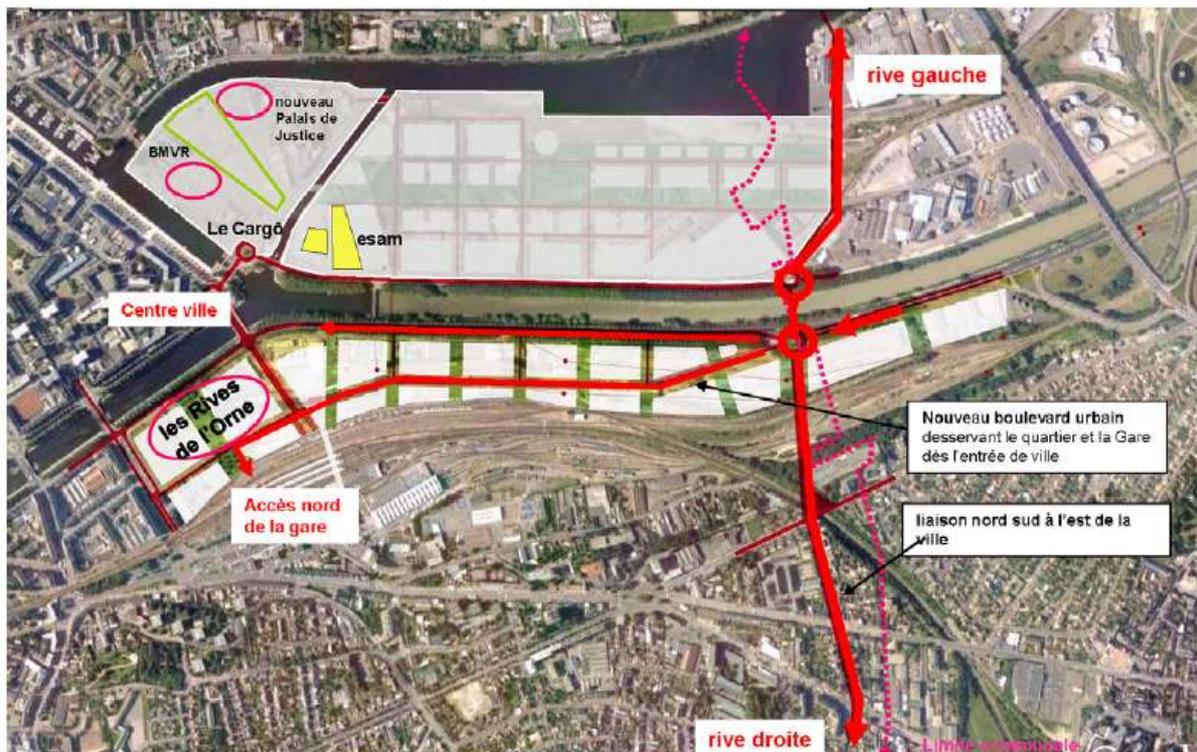


Figure 68 : Articulation des différentes opérations autour de la gare - source : ville de Caen

F. Les effets possibles de la ligne nouvelle Paris Normandie

La ligne nouvelle Paris Normandie va sensiblement rapprocher Caen du cœur de l'agglomération parisienne et, en articulation avec le réseau Grand Paris Express, elle va simplifier les relations Caen-La Défense et Caen -le plateau de Saclay. Elle va également permettre des relations plus faciles entre Caen et les agglomérations haut-normandes.

La ligne nouvelle est ainsi une opportunité pour développer des partenariats scientifiques – collaboration entre équipes de recherche, coopérations universitaires type codirection de master – à plusieurs échelles pour Caen :

- Développement du partenariat avec Rouen et Le Havre : malgré les difficultés rencontrées pour construire le PRES (Pôle de Recherche et d'Enseignement Scientifique), la coopération entre les trois agglomérations en termes de recherche et d'enseignement supérieur apparaît comme assez exceptionnelle au niveau du Bassin parisien. Le développement de la coopération pourrait permettre à chacun des sites de se développer et d'avoir une visibilité nationale.
- Développement de coopérations avec les pôles franciliens. Le positionnement de Caen sur le nucléaire et la physique des particules implique des coopérations plus poussées avec le CEA.

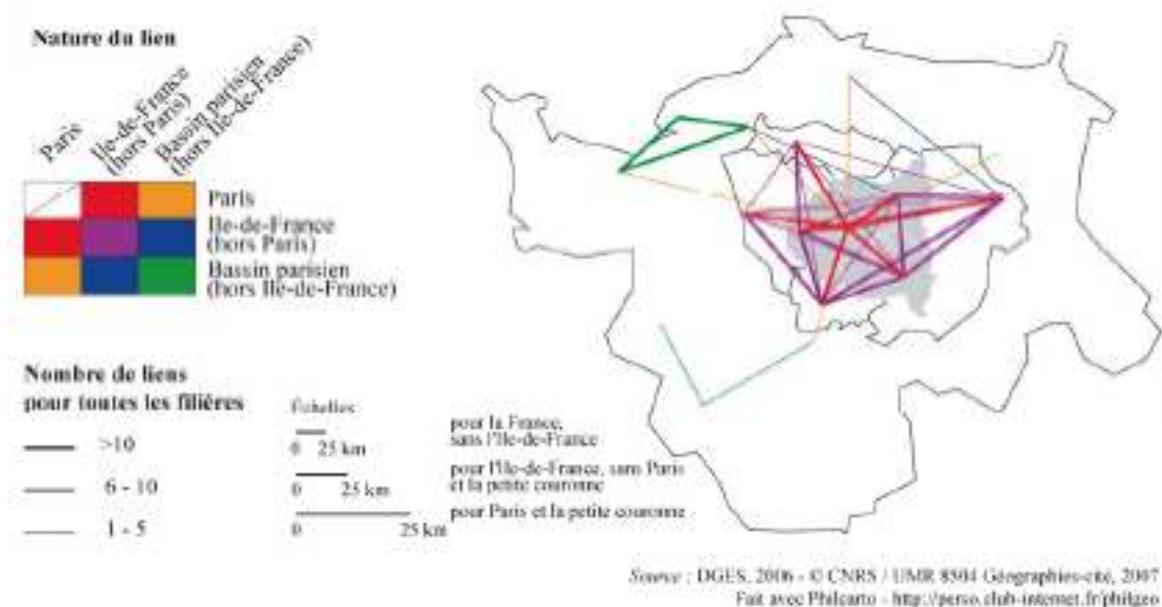


Figure 69 : Partenariats scientifiques internes au Bassin parisien source : S. Berroir, N. Cattan, Th. Saint Julien partenariats scientifiques et mise en réseau du Bassin parisien, recherche pour le compte de la DRE Ile de France 2007

La ligne nouvelle Paris Normandie peut ainsi, en inscrivant plus fortement Caen dans le Bassin parisien et particulièrement dans un des espaces les plus intégrés à la métropole parisienne, permettre à l'agglomération caennaise de développer ses activités de recherche, son tissu universitaire et d'amplifier le développement de l'activité tertiaire.

Ce rapprochement du cœur d'agglomération peut également être un levier pour le développement du tourisme sur l'agglomération caennaise. Comme cela été rappelé, Caen et ses environs disposent d'atouts considérables vis-à-vis du tourisme :

- Des sites touristiques majeurs : les plages du Débarquement, le Mémorial, etc..
- Une capacité d'accueil hôtelière importante
- Une attractivité forte vis-à-vis des franciliens avec un nombre important de résidences secondaires.

Le tourisme pourrait se développer à deux échelles :

- La mise en relation avec Rouen et Le Havre et le développement d'une offre normande « intégrée ». La mise en relation par la ligne nouvelle Paris Normandie des agglomérations normandes pourra permettre le développement de séjours normands de courte durée ou l'intégration de 2 à 3 jours de visite en Normandie à des circuits sur la France développés par les tour-opérateurs.
- L'intégration d'une offre touristique Normande à l'échelle du bassin Parisien. La ligne nouvelle Paris Normandie en réduisant les temps de parcours entre Paris et les agglomérations normandes permettra de développer des séjours de courte durée en Normandie à partir de Paris (et également de permettre aux franciliens d'accéder par les transports en commun à leur résidence secondaire).

De façon générale, les effets de la ligne nouvelle Paris Normandie pourraient se développer à deux niveaux :

- La LNPN permettra à Caen de ne plus être une ville périphérique du Bassin parisien. En la rapprochant ainsi des polarités principales du cœur d'agglomération, la ligne nouvelle pourrait permettre le développement des activités de recherche et plus généralement le développement et la diversification du tissu économique caennais.
- Le développement des liaisons avec Rouen et Le Havre permettrait à Caen de s'insérer dans un des espaces les plus intégrés à la métropolisation francilienne et ainsi de profiter à plein de ces dynamiques. Comme le souligne la DTA Estuaire de la Seine, le développement des dessertes terrestres entre agglomérations normandes devrait permettre un développement des coopérations et , de facto, un développement économique plus important et plus diversifié pour chacune d'entre elle³⁰.

³⁰ DTA Estuaire de la Seine, pages 42, 51 et 63.

3. LISIEUX-COTE-FLEURIE

L'aire urbaine de Lisieux et de la Côte Fleurie constituent l'un le cœur et l'autre la façade maritime du Pays d'Auge, région naturelle typique du bocage normand traditionnel. Sous-préfecture du Calvados, Lisieux commande administrativement un arrondissement comprenant l'ensemble de l'est du département, et incluant entre autres les bourgs et villes principaux Cambremer, Pont-l'Evêque, Blangy-le-Château, Cambremer, Dozulé, Livarot, Orbec, Mézidon-Canon, Saint-Pierre sur Dives, Honfleur, Trouville-Deauville...

Porte d'entrée historique du Pays d'Auge, et plus loin de la Côte Fleurie, Lisieux constitue une aire urbaine de taille moyenne (46 672 habitants en 2007). Elle est mondialement connue pour sa basilique édifiée au XX^{ème} siècle pour accueillir les pèlerins dévoués à Sainte-Thérèse-de-Lisieux, carmélite qui vécut et mourut à Lisieux et fut canonisée en 1925.

Les enjeux liés à la LN PN concernent le développement propre de l'agglomération, mais aussi sa capacité à assurer un rôle de portail pour l'ensemble du Pays d'Auge et de la Côte-Fleurie. L'analyse qui suit porte donc sur l'espace polarisé par Lisieux, et par la Côte Fleurie (ce qui correspond à peu près à l'arrondissement de Lisieux).

A. Une situation démographique contrastée

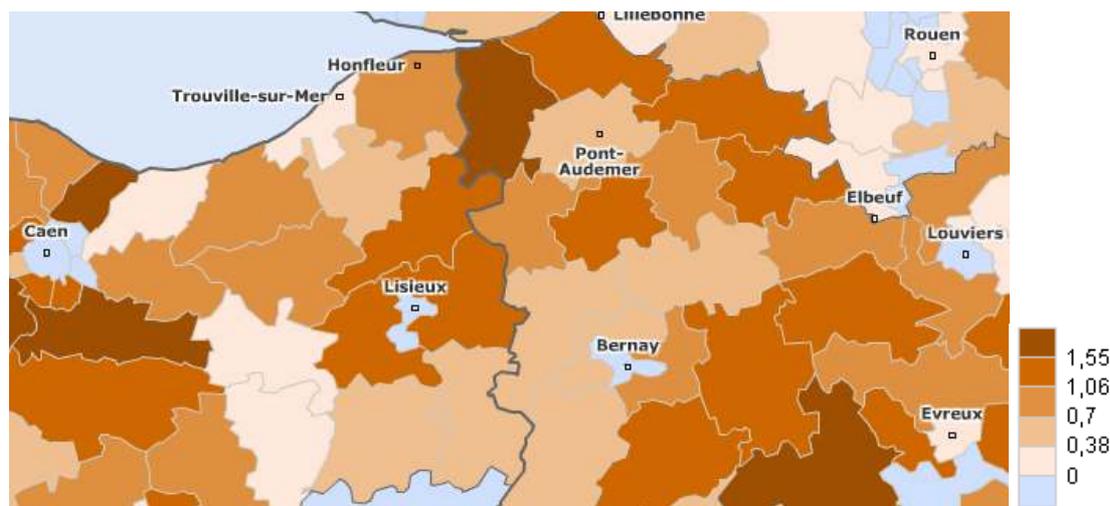


Figure 70 : Variation annuelle moyenne de population entre 1999 et 2007 en % - source : INSEE

Si l'ensemble du territoire a connu une progression démographique sur la période 1999-2007, cette dernière n'a pas reposé sur les mêmes « moteurs ».

	1968 à 1975	1975 à 1982	1982 à 1990	1990 à 1999	1999 à 2007
Variation annuelle moyenne de la population en %	+0,8	+0,5	+0,2	+0,1	+0,4
- due au solde naturel en %	+0,9	+0,6	+0,6	+0,4	+0,3
- due au solde apparent des entrées sorties en %	-0,1	-0,1	-0,4	-0,3	+0,1
Taux de natalité en ‰	19,6	16,1	15,3	13,4	12,9
Taux de mortalité en ‰	10,6	10,0	9,6	9,7	9,5

Figure 71 : Structure démographique de l'aire urbaine de Lisieux entre 1968 et 2007 - source : INSEE

Ainsi l'aire urbaine de Lisieux qui compte 46 672 habitants connaît une croissance démographique relativement faible (+0,4%/an) entre 1999 et 2007, mais légèrement supérieure à la moyenne régionale (+0,3%/an) et supérieure aux croissances démographiques observées entre 1975 et 1999, portées essentiellement par le solde naturel positif (+0,3 %). On notera que le solde migratoire est redevenu positif dans la période intercensitaire 1999-2007, ce qui témoigne d'une certaine forme d'attractivité d'un territoire qui, depuis des décennies, avait subi diverses crises (voir plus loin). Le solde naturel positif témoigne également d'une certaine jeunesse de la population.

En termes de répartition spatiale, ce sont les espaces périphériques de Lisieux qui bénéficient de cette dynamique, le cœur de l'aire urbaine (et singulièrement la commune de Lisieux) perdant structurellement de la population depuis 40 ans (-0,3%/an entre 1999 et 2007). Cela témoigne à la fois d'un phénomène de périurbanisation par « fuite » du centre urbain, mais certainement aussi, et peut-être surtout, d'une dynamique périurbaine et rurale liée à l'installation de jeunes ménages, provenant d'autres centres urbains normands, voire d'Île-de-France, en recherche d'un cadre de vie de qualité à bas prix.

D'une manière plus générale, le Pays d'Auge bénéficie des installations de ces jeunes ménages en milieu rural, au détriment des centres urbains constitués qui, de manière générale, sont en déprise. La bonne qualité de la desserte du Pays d'Auge, via un réseau dense de routes départementales reliées à diverses sorties autoroutières sur l'A13 – Dozulé, La Haie Tondue...- permet un accès rapide à Caen en particulier.

	1968 à 1975	1975 à 1982	1982 à 1990	1990 à 1999	1999 à 2007
Variation annuelle moyenne de la population en %	+0,5	-0,3	+0,4	+0,7	+0,4
- due au solde naturel en %	+0,3	+0,0	+0,0	+0,1	-0,2
- due au solde apparent des entrées sorties en %	+0,2	-0,3	+0,4	+0,6	+0,6
Taux de natalité en ‰	15,5	13,2	13,0	13,0	11,2
Taux de mortalité en ‰	12,8	12,8	12,9	12,2	12,9

Figure 72 : Structure démographique de l'aire urbaine de Trouville-sur-Mer entre 1968 et 2007 - source : INSEE

La Côte Fleurie présente de son côté un profil différent. Bien plus « vieillie » que le Pays d'Auge, elle affiche un solde naturel devenu négatif (-0,2%/an). Il est compensé par un solde migratoire plus favorable (+0,4%/an). La Côte Fleurie est en effet une destination privilégiée pour une population de retraités, mais également depuis la dernière décennie pour une population de jeunes actifs attirés par les emplois offerts dans le tourisme. Dans une certaine mesure, la côte bénéficie non seulement de l'attrait du littoral, mais aussi du desserrement de l'agglomération caennaise. Pour autant, la dynamique démographique reste relativement modérée (dans la moyenne régionale et nationale), ce qui s'explique sans doute en partie par une offre immobilière réduite en nombre, à des prix de marchés très élevés pour la Basse-Normandie, sous l'influence de la « concurrence » du marché de la résidence secondaire, très actif avec la demande parisienne en particulier.

B. Lisieux, une tradition industrielle et agro-industrielle en milieu rural

L'aire urbaine de Lisieux est caractéristique du sud du Pays d'Auge, de tradition ouvrière et industrielle par contraste avec la partie nord plus orientée sur le tourisme. Elle dispose encore d'un tissu industriel relativement diversifié, mais qui a souffert largement de diverses crises, dont une crise grave dans le courant des années 1980, avec la disparition de l'usine Wonder qui fabriquait des piles salines). Les principales filières actuelles sont :

- l'agroalimentaire (Lactalis Nestlé positionné sur l'ultra-frais, et la croissance du secteur des plats cuisinés et produits élaborés),
- la logistique,
- la pharmacie,
- l'équipement automobile (Knorr Bremse à Glos, adossé un grand groupe allemand),
- la métallurgie – tôlerie (Caillebotis Diamond, Atos)
- l'industrie du bois (Plysol).

Lisieux dispose également d'une filière graphique (Raynaud et Ondulys totalisent 300 salariés).

Son système productif se caractérise ainsi par la sous-traitance et la présence d'antennes régionales liées à de grands groupes implantés hors de la région ou à l'étranger. Son développement économique est donc pour partie exogène.

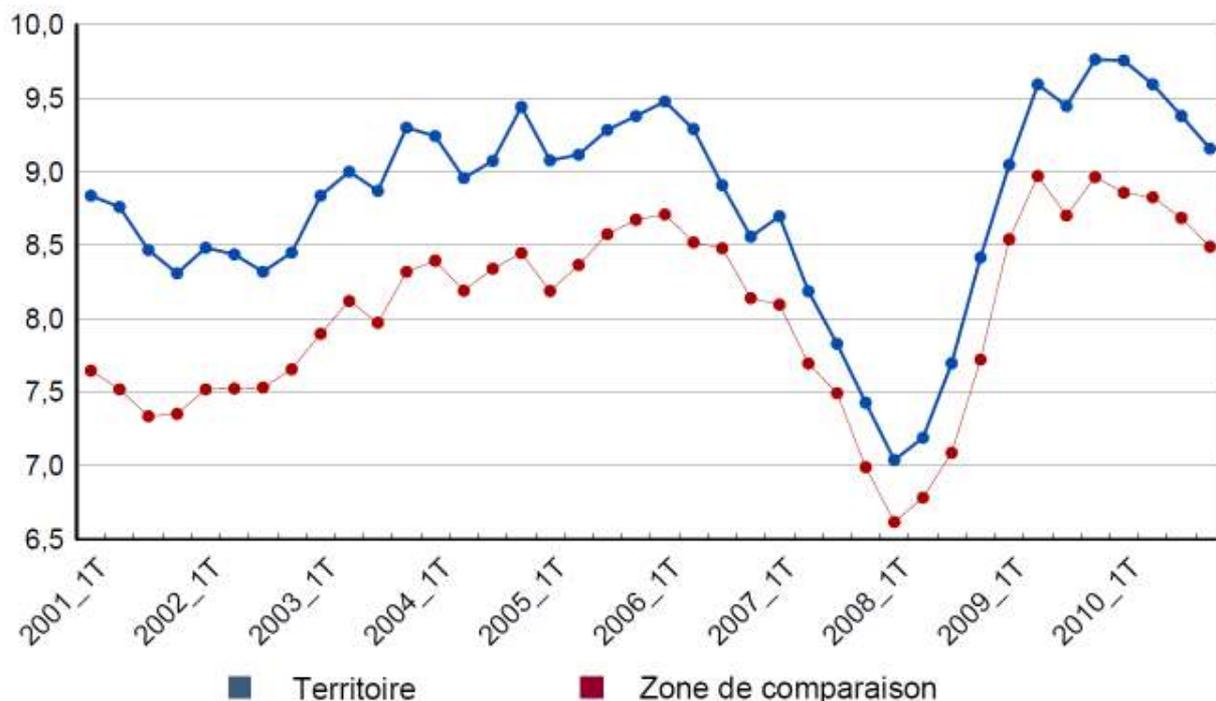


Figure 73 : Evolution du taux de chômage entre 2001 et 2010 sur la zone d'emploi de Lisieux

Le taux de chômage reste élevé (9,2% au troisième trimestre 2010³¹, structurellement supérieur d'environ 0,5 à 1 point de pourcentage à la moyenne régionale). Les crises industrielles, et un certain retard dans la tertiarisation de l'économie locale expliquent largement ces difficultés.

Le tertiaire supérieur, tout particulièrement les secteurs innovants et technologiques, n'est que peu représenté, malgré la présence par exemple du centre de recherche et de développement de Nestlé à Beuvillers qui développe des projets à l'échelle mondiale.

Lisieux souffre en partie de la grande proximité des grands bassins d'emploi de Caen, principalement, et Rouen secondairement. De plus, n'étant pas directement desservie par les autoroutes A13 et A28, Lisieux concentre sur son axe nord-sud RD 579 un important trafic PL de transit, conduisant à des problèmes de congestion..

C. Lisieux, porte d'entrée du Pays d'Auge, la Côte Fleurie, destination touristique prisée : une ressource économique majeure

La Normandie est en 4^{ème} position sur les destinations touristiques françaises de courts-séjours, grâce en particulier à l'attractivité de son littoral. Pour autant, l'espace rural normand, en particulier le Pays d'Auge, est également très attractif.

En effet, Lisieux constitue une réelle porte d'entrée historique du Pays d'Auge. Elle en est la capitale, et possède une gare. Cependant, une part significative des visiteurs « longue distance » du Pays d'Auge y pénètre à partir de l'autoroute A13 sans passer par Lisieux.

L'attractivité touristique de Lisieux repose, au-delà de l'image « Pays d'Auge », sur le tourisme religieux lié à Sainte-Thérèse. Le pèlerinage amènerait entre 700 000 et 750 000

³¹ Taux de chômage localisé, INSEE

touristes sur le site (contre 2 millions en 1935), Lisieux étant le 2^{ème} lieu de pèlerinage en France après Lourdes. Pourtant, faute d'une offre hôtelière adéquate (et d'une stratégie réellement coordonnée entre les différents acteurs locaux, dont le Pèlerinage qui gère l'activité commerciale religieuse), Lisieux ne tire que de faibles plus-values, les touristes ne séjournant que peu de temps sur place, une grande partie d'entre eux étant pris en charge par des Tour-opérateurs assurant le transport en bus (arrivée le matin, départ le soir), l'encadrement des visites et un repas rapide à midi. Le nombre de nuitées en hôtel est en baisse entre 2009 et 2010, au contraire du nombre de nuitées en camping, ce qui témoigne d'une offre inadaptée dans le Pays d'Auge (figures 75 et 76).

A travers la Basilique, mais aussi le Château de Saint-Germain-de-Livet, Lisieux possède deux éléments patrimoniaux à même d'attirer un tourisme non religieux. La ville dispose également d'un Parc des Expositions d'une surface de 4 500 m² avec une capacité d'accueil de 4 180 personnes. En coopération avec les initiatives de Caen et des stations littorales, le Pays d'Auge peut envisager le développement d'un tourisme d'affaires, qui constitue un axe de développement fort en Basse-Normandie, avec par exemple la création récente de Caen Event, le Bureau des Congrès de la Ville de Caen.

L'activité économique de l'ensemble du Pays d'Auge est ainsi très dépendante de l'activité touristique. Sa qualité paysagère et patrimoniale exceptionnelle (bocage normand traditionnel, villages préservés tel Beaumont-en-Auge par exemple, accès à des produits fermiers : fromages, cidre, volailles...) en fait l'une des destinations privilégiées des touristes, en compléments de l'offre littorale, mais aussi de résidents secondaires qui trouvent dans cet espace un lieu de villégiature lors de week-ends ou pour les vacances. Ces résidents secondaires proviennent principalement des grandes agglomérations normandes (Caen, Rouen), mais aussi, et surtout, de la région parisienne. La figure suivante montre bien l'importance des résidences secondaires en Pays d'Auge, dans sa partie située entre Lisieux et le littoral. L'économie présente ainsi générée tend à maintenir un flux financier permettant aux activités commerciales et artisanales locales de se maintenir à un niveau relativement bon, même si on observe globalement une certaine paupérisation des centres bourgs et des commerces de proximité en centre-bourg, au profit de grandes zones commerciales dans les chefs-lieux de canton, ou sur la côte. En effet, la pression résidentielle touche particulièrement les zones périurbaines ou rurales, entraînant un mitage important (dans le territoire traditionnel d'habitat relativement dispersé) et le développement de nombreux petits hameaux.



Figure 74 : Part des résidences secondaires et logements occasionnels - source et carte : INSEE

La Côte Fleurie pour sa part constitue une destination privilégiée pour le tourisme balnéaire depuis le 19^{ème} siècle, avec la construction du chemin de fer et des stations balnéaires (Cabourg...). Elle concentre en effet depuis plus de 150 ans, à proximité de Paris, plus d'une dizaine de stations balnéaires de réputation mondiale. Deauville, en particulier, est internationalement connue pour ses plages, ses planches, son casino, son festival du film américain. S'ajoute Honfleur qui accueille près de 3,5 millions de visiteurs par an. L'activité touristique couvre autant la villégiature que les courts séjours culturels et de nature (durée moyenne de séjour au niveau du Calvados : 1,7 en 2009). L'économie présentielle générée est ainsi extrêmement importante (73,4% des établissements actifs en 2008 étaient liés au secteur des commerces, des transports et des services divers).

La Côte Fleurie concentre, en 2009, 39% des lits du Calvados, soit 34 820 lits. L'offre en hôtellerie représente 23,5% de l'offre hôtelière globale, avec 9,5% des établissements en positionnement haut-de gamme (4 et 5 étoiles). L'offre hôtelière présente une large gamme d'hébergements, permettant à une large gamme de touriste de fréquenter la côte (du camping à l'hôtellerie de grand luxe). Le nombre de nuitées est en hausse tant dans l'hôtellerie que dans les campings (figures 75 et 76)

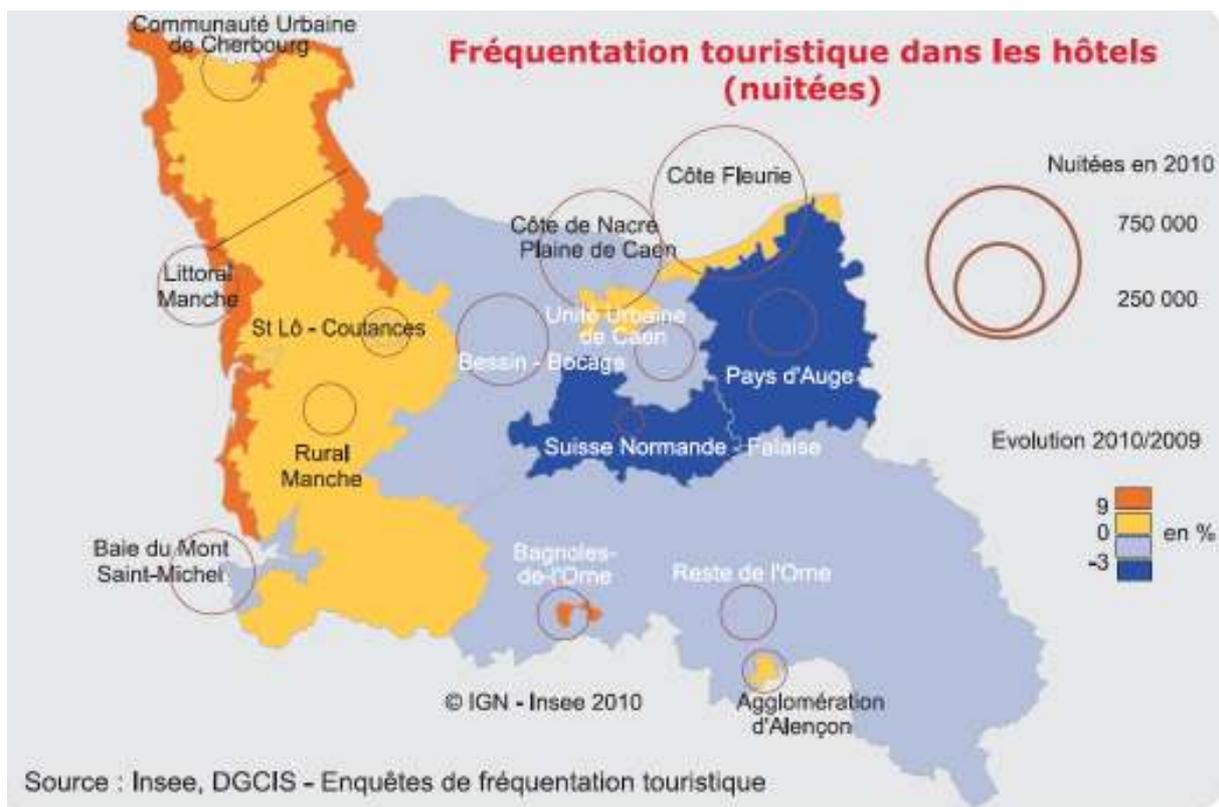


Figure 75 : Fréquentation touristique dans les hôtels (nuitées) – source et carte : INSEE, DGC
18

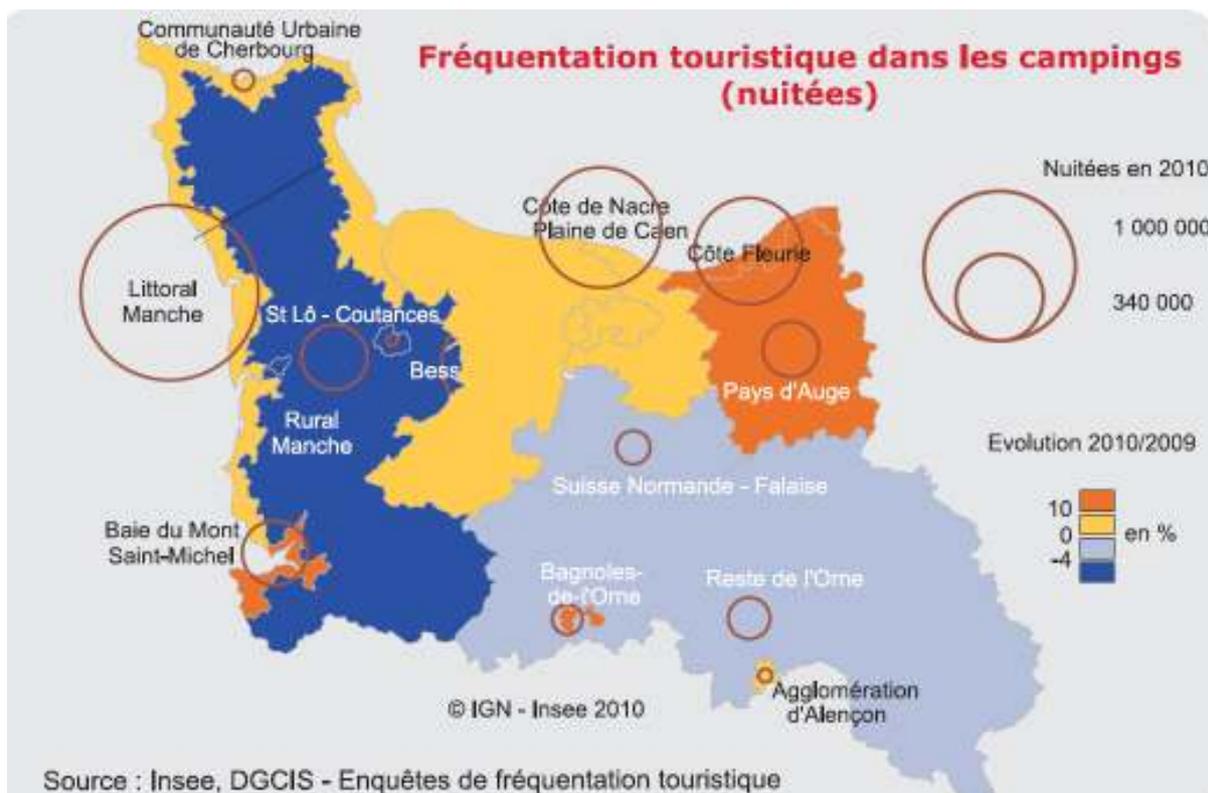


Figure 76 Fréquentation et évolution touristique dans les campings (nuitées)
(source et carte INSEE, données INSEE DGCIS)

Les résidences secondaires représentent près de 70% des logements des communes littorales de la Côte Fleurie. Les 4 principales communes littorales (Villers-sur Mer, Cabourg, Deauville et Trouville) comptaient en 2005 au total 27 600 résidences secondaires, soit plus de 70% de leur parc immobilier. 93% des propriétaires des résidences secondaires sont extérieurs à la région.

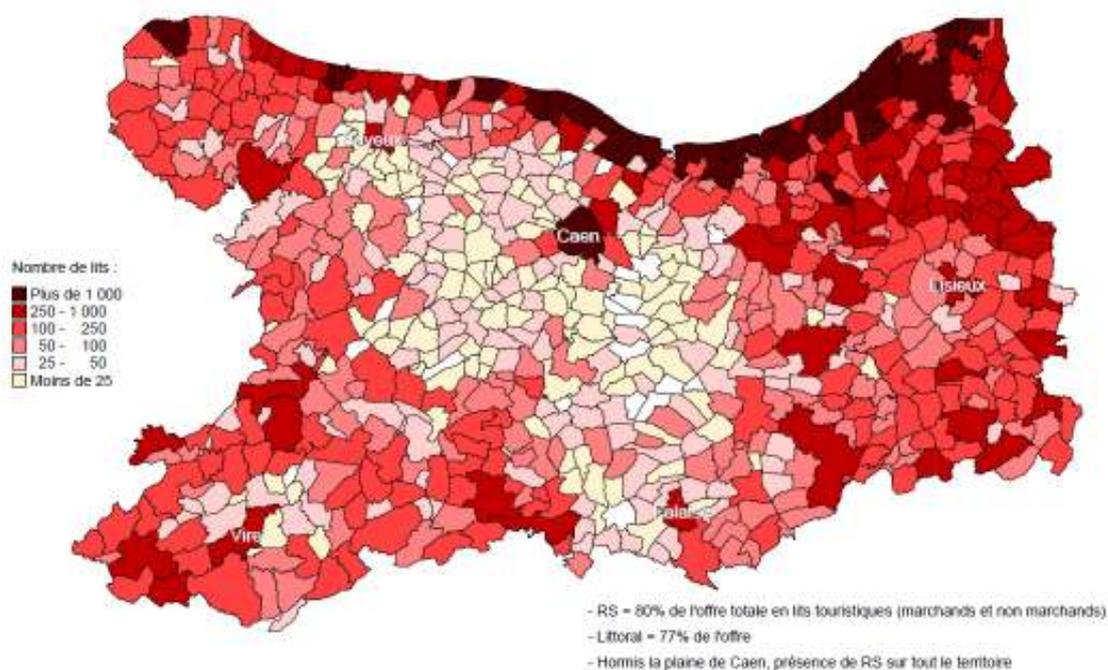


Figure 77 : nombre de lits touristiques en 2006, y compris résidences secondaires

La Côte Fleurie attire une clientèle étrangère grâce à sa très bonne accessibilité. 19,5 % de la totalité des nuitées en hôtellerie sont étrangères, britanniques (29%), belges (28%) et américaines (7,5%).

Les axes de transports sont régulièrement saturés lors des « migrations » du week-end, en particulier les accès à l'A13 depuis Deauville, mais également l'A13 dans les environs de Pont-l'Évêque, témoignant de l'influence très forte des touristes ou résidents secondaires franciliens.

D. Enjeux et liens possibles avec la ligne nouvelle Paris-Normandie

Un levier supplémentaire à l'activité touristique, avec des effets nets sur Lisieux

Le projet LN PN permettrait de rapprocher significativement le Pays d'Auge et la Côte Fleurie, et plus largement l'ensemble du Calvados, des grands bassins de consommations touristiques que sont l'Île-de-France, mais aussi les marchés lointains (à travers les aéroports internationaux de Paris). Le territoire gagnerait encore en attractivité. Le statut de Lisieux comme porte d'entrée du Pays d'Auge serait pleinement reconnu et valorisé grâce à un arrêt en gare, et à condition de créer des services (développement de l'hôtellerie, locations de véhicules, services touristiques etc.) et de structurer l'accueil en Pays d'Auge.

Les flux touristiques pourraient être largement modifiés : la plupart des touristes arrivent sur site à partir de l'autoroute A13, s'installent prioritairement sur la côte, et fréquentent l'arrière pays dans un deuxième temps. La LN PN pourrait « rééquilibrer » les flux : arrivée par le cœur du Pays d'Auge, installation sur place, et fréquentation de la côte ensuite.

L'effet sur la dynamisation du centre-ville de Lisieux serait alors sans doute net, mais aussi sur l'ensemble de l'économie rurale du Pays.

Le potentiel de tourisme d'affaire serait également renforcé.

Des effets sur la structuration urbaine ?

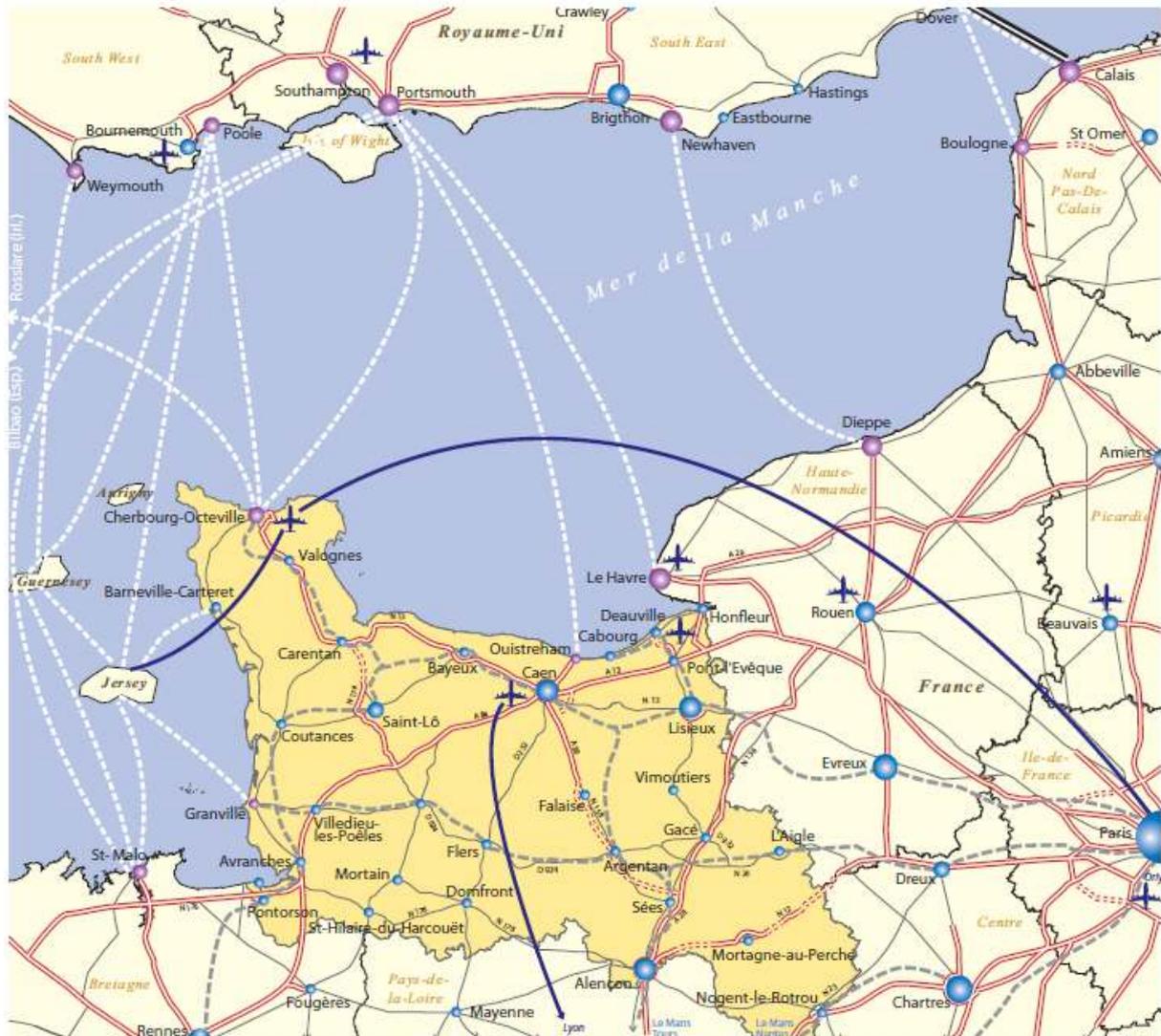
Il est prévisible que la pression foncière et immobilière qui règne sur le Pays d'Auge et la Côte Fleurie augmentera encore avec la LN PN, avec de réels risques que ce territoire ne devienne exclusivement résidentiel.

Cette résidentialisation transforme aussi la structure urbaine du territoire, et son fonctionnement quotidien : périurbanisation donc risque de mitage du milieu rural, risques de dégradation des centres-urbains constitués (habitat dégradé non attractif), disparition des petits commerces de proximité... Ces risques concernent bien des bourgs ruraux, à l'exception de Lisieux qui pourrait bénéficier d'un renouveau de son centre si des projets urbains sont mis en œuvre.

Les collectivités devront, face à l'arrivée de la LN PN, mener une réflexion sur l'organisation urbaine afin de profiter au mieux de possibles effets induits.

4. CHERBOURG

A. Une situation périphérique....et stratégique



Source : DRE Basse-Normandie - SNCF - Aéroports
Compagnies de ferry - Paris - CCI - CFCI - SAPN - ALIS 2005
Réalisation : Frédérique LOEW-PELLEN, avril 2006.

Figure 78 : situation de Cherbourg – aux confins d’un espace stratégique – source : SRADT Basse Normandie

Située à l’extrémité de la pointe du Cotentin en Basse-Normandie, Cherbourg-Octeville combine une large ouverture maritime (une position à l’entrée d’un des couloirs maritimes les plus fréquentés au monde, la présence de la plus grande rade artificielle du monde à 120 km des côtes anglaise) à un certain enclavement terrestre.

Cherbourg a tiré une partie importante de son développement de ce double positionnement :

- Sa position maritime privilégiée explique le développement des ports – militaire, de pêche, de commerce et de plaisance – ainsi que les industries qui y sont liées avec la DCNS (3 190 salariés en 2001, construction de sous-marins et de navires de guerre)

structurant et se développant au niveau régional (F2N : Filière nautique normande). Enfin, l'inscription de Cherbourg dans les grandes courses solitaires du Figaro, du Tour de France à la Voile, lui confère une visibilité forte dans ce domaine et permet d'articuler activité portuaire et développement du tourisme.

L'activité liée au port militaire reste aujourd'hui centrale pour l'agglomération cherbourgeoise même si elle a connu un recul important depuis la fin des années 90 avec le départ de Flonord, la Flottille du Nord (délocalisation d'environ 500 emplois) puis, au début des années 2000, la fermeture de l'hôpital maritime (suppression de 250 emplois). Enfin, si Cherbourg a été récemment conforté comme chantier naval, il a connu une baisse importante des emplois au sein de la DCN – devenue en 2007 DCNS (moins 800 emplois entre 2001 et 2009).

Le port commercial connaît un relatif déclin. Sur la partie fret, le tonnage réalisé était de 2 152 669 de tonnes en 2009, soit une réduction de 20,87% par rapport à 2008 (source : Port de Cherbourg).

Sur le trafic transmanche – principalement sur l'Irlande – le volume était en 2010 de 559 000 passagers, soit un recul de 17 % par rapport à 2009, alors que les autres ports (Saint-Malo et Caen Ouistreham) progressaient de 6%. Des interrogations fortes subsistent sur la partie passagers, le port de Cherbourg apparaissant – du fait de son enclavement terrestre – relativement peu attractif en comparaison avec les ports de Saint-Malo et de Caen-Ouistreham et surtout avec le tunnel sous la Manche et des compagnies aériennes low-cost.

Concernant la partie fret, des perspectives d'évolution existent avec l'intégration du port dans une offre littorale « intégrée ». Le positionnement du port de Cherbourg est ainsi à définir en articulation avec les différents ports vraciers (Ouistreham, Rouen) et conteneurs (Le Havre). Une dynamique est cependant en cours avec une coopération entre le Grand Port Maritime du Havre et Ports Normands Associés pour développer une activité de Feeder (transport de conteneurs par cabotage) profitant aux différentes parties en accroissant la capacité de traitement globale des ports normands sur une activité en forte évolution (voir la partie de ce rapport sur Le Havre et les conclusions de la Partie II – basse vallée de la Seine).

Le secteur énergétique et principalement le nucléaire est la deuxième grande filière de l'agglomération cherbourgeoise avec la centrale nucléaire de Flamanville et l'usine de retraitement des déchets de la Hague. Bien que ces activités (production, retraitement et stockage) aient fait l'objet de décisions d'optimisation des coûts de production dès les années 90, elles connaissent actuellement un fort regain d'activité avec la construction du réacteur 3ème génération sur le site de Flamanville, à l'origine de 2 500 emplois, soit près de la moitié des créations d'emplois dans le secteur au niveau régional.

De façon plus générale, l'agglomération cherbourgeoise est avant tout portuaire et industrielle (21% des emplois sont industriels). Le tissu industriel de l'agglomération est marqué par de grands établissements (DCNS, CMN, Maîtres Laitiers du Contentin). 15 établissements de plus de 50 personnes emploient 5 600 personnes sur l'agglomération en 2006, dépendant en majorité de grands donneurs d'ordre nationaux. Cherbourg, de ce point de vue, est donc relativement fragile car dépendant de décisions prises souvent à un niveau national voire international.

Cependant, il apparaît que le tissu économique de l'agglomération cherbourgeoise et de son arrière-pays est en voie de diversification, à partir de ses compétences traditionnelles :

- Le développement des énergies renouvelables. Un projet de collaboration entre la DCNS et EDF pour la mise en place d'hydroliennes sous-marines dans le raz de Barfleur est en cours.
- Le développement d'activités agro-alimentaires sur le créneau de l'ultra-frais (Maîtres laitiers du Cotentin, Florette). Ce secteur d'activité, qui se développe fortement à l'échelle nationale, utilise des technologies importées de l'activité nucléaire.
- Le développement de services aux entreprises avec le développement de bureaux d'études spécialisés (imagerie, sécurité informatique), dans le sillage de l'industrie nucléaire.

Enfin, le développement du nautisme ainsi que le développement d'équipements associés (la Cité de la Mer qui accueille environ 200 000 visiteurs par an) peut permettre le développement du tourisme.

C. Une agglomération qui connaît une relative déprise démographique

L'agglomération cherbourgeoise compte 116 427 habitants en 2007. Elle est la deuxième ville de la Basse-Normandie, devant Saint Lô, préfecture de la Manche. Depuis la décennie 1990, l'agglomération de Cherbourg est entrée dans une phase de déprise démographique. Celle-ci est portée par le même type de dynamiques que celles déjà décrites pour l'agglomération du Havre. Tout d'abord, l'agglomération cherbourgeoise connaît un affaiblissement continu de son solde naturel : le taux annuel d'évolution dû au solde naturel est ainsi passé de +0,8% entre 1990 et 1999 à +0,46% entre 1999 et 2006. Dans le même temps, l'agglomération cherbourgeoise connaissait un solde migratoire négatif (le taux annuel d'évolution dû aux migrations était de -0,9% entre 1999 et 2007 au niveau de la communauté urbaine). De fait, deux phénomènes s'additionnent :

- La poursuite d'une périurbanisation de plus en plus forte avec un départ des familles du centre vers la couronne périurbaine
- Une faible attractivité de l'aire urbaine dans sa globalité : le taux annuel de variation de la population dû aux migrations était entre 1999 et 2007 de -0.6% de l'aire urbaine.

Enfin, l'agglomération connaît un vieillissement de sa population avec une baisse de la part des 30-44 ans dans la population (24% de la population en 1997, 20% en 2007) et une hausse des retraités (+5.7% entre 1997 et 2007).

D. Les projets en cours

Au-delà des projets économiques, la communauté urbaine de Cherbourg cherche à homogénéiser son territoire et à dynamiser son centre ville avec le plan de renouvellement urbain « Entre terre et mer » lancé en 2002. Celui-ci prévoit ainsi une rénovation du centre-ville et la création d'un centre d'agglomération à proximité des bassins portuaires avec la construction de 280 logements, et de près de 30.000 m² de locaux commerciaux et de services à proximité de la gare et du port, ainsi que l'ajout de 400 anneaux sur le port de plaisance et l'aménagement d'un port à sec. Le programme, débuté en 2004 et financé à hauteur de 31% par l'ANRU, se chiffrait en 2009 à 133 millions d'euros de travaux.



Figure 80 : projet entre terre et Mer – plan de référence – source : Communauté Urbaine de Cherbourg – présentation au 7ème forum des projets urbains

E. Les effets potentiels de la ligne nouvelle Paris Normandie

La ligne nouvelle Paris Normandie permettra de rapprocher Cherbourg de Paris mais également de Caen. De fait, la ligne nouvelle permettrait de réduire l'isolement relatif de cette agglomération en l'insérant plus fortement dans la dynamique métropolitaine normande, et plus largement dans celle du Bassin parisien.

Au regard du tissu économique cherbourgeois et de sa dépendance à de grands donneurs d'ordre nationaux, la ligne nouvelle Paris Normandie représente un atout pour que la plupart des activités industrielles restent localisées sur Cherbourg mais également pour que certaines filières se développent (par exemple, pour l'énergie, le développement des énergies renouvelables).

Elle représente également une opportunité pour développer des coopérations et partenariats avec Caen et le cœur de l'agglomération parisienne pour l'ensemble des applications dérivées du nucléaire (imagerie, sécurité informatique, etc...) et ainsi accélérer la diversification du tissu économique cherbourgeois autour des industries traditionnelles.

Enfin, la ligne nouvelle Paris Normandie peut être un levier pour le développement du tourisme autour de l'activité nautique, en pleine expansion à Cherbourg.

5. QUELQUES CONCLUSIONS SUR L'AXE EVREUX – CAEN – CHERBOURG

La ligne nouvelle Paris Normandie devrait avoir des effets à plusieurs niveaux.

Elle devrait ainsi contribuer à repositionner les territoires traversés au sein du Bassin parisien :

- En rapprochant Caen des principaux pôles de l'aire urbaine parisienne, elle devrait contribuer au repositionnement de cette agglomération comme l'un des pôles majeurs du Bassin parisien.
- En rapprochant Evreux de l'aire urbaine centrale mais également de Louviers et de Rouen, elle devrait contribuer au développement de cette agglomération et à son repositionnement comme pôle structurant les franges externes de l'Île de France.

- En rapprochant Cherbourg de Paris et de Caen, elle devrait contribuer à une meilleure insertion du Cotentin dans le Bassin parisien et à des relations plus fortes avec Caen.
- En insérant plus fortement la basse Normandie dans les dynamiques du Bassin parisien et en la rapprochant de Paris, elle devrait permettre un nouveau développement touristique, notamment du littoral.

Elle sera également un outil pour développer, approfondir les relations entre les différents territoires Normands :

- Elle permettra des relations plus faciles entre les trois principales agglomérations normandes. Cela devrait contribuer au développement des collaborations – économiques, universitaires – déjà engagées. Le développement de ces synergies permettra le développement de chacune des agglomérations et un meilleur positionnement pour chacune d'elles à l'échelle du Bassin parisien du fait d'une meilleure visibilité.
- Elle pourrait également contribuer au développement d'un réseau de pôles urbains secondaires, principalement entre Louviers, Evreux, Vernon (voire Mantes) qui pourraient également, par des effets de synergie, conforter ces villes et leur capacité de structuration des franges de l'Île de France.
- Elle pourrait rapprocher Cherbourg et Lisieux de Caen et permettre ainsi le développement d'un réseau urbain hiérarchisé sur l'ensemble de la région.

PARTIE IV CONCLUSIONS GENERALES

La ligne nouvelle Paris Normandie s'inscrit aujourd'hui dans une série d'enjeux en termes d'aménagement du territoire pour lesquels elle ne peut, à elle seule, apporter toutes les réponses. Pour autant, elle est aujourd'hui un levier relativement fort d'une possible modification des dynamiques territoriales à l'œuvre dans le « grand nord ouest français », avec des conséquences possibles à des échelles encore plus larges.

Le principal levier sur lequel peut jouer la LN PN est **l'amélioration du système de transport sur l'axe Seine**, axe fort pour le transport voyageurs, et fret, qui souffre aujourd'hui de contraintes « physiques » rendant les conditions de trafic difficiles, en termes de fréquence, de régularité et de qualité des liaisons. La LN PN, en articulation avec d'autres projets transports (Eole...) est à même de lever ce goulet d'étranglement, et de permettre la constitution d'un système de transport combinant trafic sur ligne nouvelle et trafic sur ligne classique, fret et voyageur.

Cette offre renouvelée permettra d'apporter :

- un **nouveau souffle socio-économique à des agglomérations normandes** et à des franges franciliennes disposant de potentiels de développement singuliers à l'échelle nationale (industrie, hautes technologies...), mais souffrant aujourd'hui d'une crise d'attractivité assez nette, avec une croissance démographique souvent atone. Ces espaces nécessitent un nouveau modèle de développement et donc un nouveau positionnement au sein de la région économique de Paris, le Bassin parisien.
- la constitution **d'un nouveau mode de développement urbain à l'ouest de l'Île-de-France**, fondé sur un renforcement des principales centralités (en affirmant leur rôle de polarité économique, mais aussi de nœud de transport en favorisant la multimodalité et les dessertes vers les espaces sous influence) et sur une mise en réseau des principales agglomérations;
- **une meilleure insertion de la Basse-Normandie au fonctionnement du Bassin parisien**. Ce territoire souffre d'une localisation périphérique- qui a fait une partie de sa réussite (Cherbourg)- mais qui est aujourd'hui un frein à son développement (l'accès aux réseaux d'échanges « physiques » et dématérialisés vers les pôles d'économie de la connaissance que sont Paris et le reste de l'Europe) ;
- **l'approfondissement des coopérations entre les principales agglomérations normandes**. Cette dynamique pourrait permettre, à terme, une structuration forte à l'échelle de la Normandie lui permettant d'exister réellement à l'échelle européenne.
- **Une ouverture plus forte à l'international pour l'agglomération parisienne** ainsi qu'une meilleure capacité à capter et traiter les grands flux internationaux. Le développement d'un « Gateway » le long de l'axe Seine est un élément important pour améliorer l'attractivité internationale de l'agglomération parisienne.
- **Un développement de l'agglomération parisienne et de sa région économique grâce à une meilleure intégration entre différents ensembles territoriaux** (basse

vallée de la Seine, plaine caennaise, franges franciliennes, Seine Aval, cœur d'agglomération) présentant des caractéristiques communes ou complémentaires en termes de développement économique notamment.

D'une manière plus précise, on peut distinguer des effets potentiels propres aux différents ensembles territoriaux suivants :

L'axe Seine (Basse Seine + Seine Aval).

Ce territoire est aujourd'hui encore sur un modèle de développement initié dans les années 1950 et qui ne produit plus que des dynamiques extrêmement faibles. LNPN peut être un outil du redéveloppement de ce vaste ensemble territorial, fondé sur un nouveau modèle, tant économique qu'urbain. La restructuration de l'offre ferroviaire et le développement d'une offre fret est un levier simultané au développement de plates-formes multimodales d'envergure (notamment à Achères en Île-de-France) pour développer un « Gateway » le long de l'axe Seine. Cette structuration logistique permettrait au port du Havre de se positionner plus fortement au niveau du Range nord (en tant que point d'entrée à l'échelle européenne), et à la vallée de Seine de retrouver sa vocation de porte d'entrée de l'agglomération parisienne. A plus long terme, cette vocation pourrait s'étendre à l'ensemble du territoire européen et le port pourrait également se développer sur une capacité à traiter des flux internationaux.

LNPN serait en outre l'occasion de structurer plus fortement la vallée de la Seine en permettant notamment une articulation entre la basse vallée de la Seine (Le Havre-Rouen) et la Seine Aval. Cette structuration passerait par l'approfondissement des partenariats actuels, dans les domaines universitaires, avec l'objectif de développer une offre visible à l'échelle nationale, mais aussi touristiques ou économiques, avec le développement de filières innovantes liées aux domaines industriels fortement présents sur l'ensemble de ce territoire.

Enfin, LNPN constituerait un outil fondamental de la reconfiguration et du redéveloppement des centralités le long de l'axe Seine au travers de la reconfiguration ou du développement des gares et des projets, urbains et immobiliers, qui y sont liés.

L'ensemble bas-normand (Caen-Cherbourg)

Le développement actuel de Caen (développement de l'université, renforcement de la recherche et des applications associées) doit être soutenu, voire approfondi. Le repositionnement de l'agglomération caennaise au sein du Bassin parisien et son intégration aux dynamiques métropolitaines sont un levier important pour cet objectif. LNPN, en mettant Caen en relation avec le cœur de l'agglomération parisienne et ses principaux pôles et équipements, mais également avec les agglomérations de Rouen et du Havre, peut lui permettre de franchir une nouvelle étape de développement, fondamentale pour elle et pour l'ensemble de la Basse-Normandie. LNPN est une opportunité pour le développement de l'offre universitaire et de recherche de Caen, sa mise en synergie avec le système parisien et l'approfondissement du partenariat avec Rouen. LNPN est également une opportunité pour le développement du tourisme à Caen et en Basse-Normandie.

Pour Cherbourg, LNPN est un atout pour garder les grandes entreprises implantées, un levier pour développer le tourisme et pour se rapprocher de Caen (et s'insérer ainsi dans un espace de dynamiques fortes).

L'ensemble, à la frange des deux précédents, que nous avons appelé « les franges externes de l'Île de France » dans lequel nous intégrons Louviers-Val-de-Reuil, Evreux et Vernon.

Cet espace a profité de fortes dynamiques dans les décennies 1970-80 (débordement de l'aire urbaine parisienne et rouennaise) mais il est à la recherche d'un nouveau mode de développement et d'un nouveau positionnement « à grande échelle » avec deux axes de développement : Paris-Rouen et Rouen-Orléans. Ce territoire peut devenir un lieu d'articulation entre de grands systèmes territoriaux (Île-de-France / Rouen-Le Havre / Basse-Normandie). Cette évolution se fera au prix d'un renforcement des villes existantes, de la structuration de leurs centres et de leurs extensions, afin de limiter leurs relations de dépendance, et de mieux faire jouer un rôle organisateur sur leurs territoires d'influence. Ces villes doivent articuler au mieux la qualité de vie (commerces, équipements, aménités...) et l'attractivité économique (diversification économique...). Ces territoires devront raisonner au mieux leur positionnement vis-à-vis de Seine Aval (qui se trouvera en concurrence sur certains leviers de développement économique : logistique etc.).

La ligne nouvelle Paris-Normandie serait ainsi un atout pour une reconfiguration notable de l'ensemble de l'espace nord ouest français, mais elle ne saurait seule faire émerger les dynamiques évoquées. En effet, tous les potentiels de développement évoqués reposent sur :

- la capacité des territoires eux-mêmes, et singulièrement des agglomérations, mais aussi des forces économiques locales, à prendre l'initiative et mener, ensemble, les projets de développement économiques et urbains indispensables à la réussite du projet LN PN ;
- la mise en cohérence des stratégies de l'ensemble des acteurs du projet, afin de limiter les éventuelles concurrences contre-productives et assurer, autant que possible, la mise en œuvre d'un projet global, autour de la LN PN, qui soit partagé. Dans ce cadre, les travaux et réflexions initiées par l'ensemble des collectivités dans le cadre de l'Axe Seine sont un atout important pour que la LNPN puisse devenir l'outil d'un projet d'aménagement global des territoires traversés.

ANNEXE 1 : LISTE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 : les territoires intermédiaires	7
Figure 2 : Occupation du sol sur le territoire d'étude en 2004 –IAU Île-de-France.....	9
Figure 3 : Spécialisations économique dans l'Ouest francilien – IAU Île-de-France – tendances et dynamiques économiques en Île-de-France synthèse cartographique	10
Figure 4 : évolution de l'emploi entre 1997 et 2007 - IAU Ile de France - dossier du débat public prolongement ouest RER E.....	11
Figure 5 : Dynamiques économiques dans l'Ouest francilien – IAU Île-de-France – tendances et dynamiques économiques en Île-de-France synthèse cartographique	12
Figure 6 : Périmètre de l'Opération d'Intérêt National Seine-Aval – AUDAS 2010.....	12
Figure 7 : Structure des déplacements domicile-travail – IAU Île-de-France 2008.....	13
Figure 8 : taux annuel d'évolution de la population – AUDAS 2010	14
Figure 9 : soldes migratoires et soldes naturels – AUDAS 2010	14
Figure 10 : Niveau de construction annuelle sur Seine-Aval – AUDAS 2010 (Source Sitadel).....	15
Figure 11 : Croissance comparative des emplois et des habitants -AUDAS	16
Figure 12 : Mantes Université : un développement du centre de Mantes – EPAMSA	17
Figure 13 : Plan masse de la ZAC nouvelle centralité et plan général de l'éco-quartier « boucle de Chanteloup ». Sources : plan masse : rapport de l'autorité environnementale sur le dossier de création de ZAC. Plan général : préfecture de Région	18
Figure 14 : Périmètre des études préalables pour le port d'Achères source : Ports de Paris	19
Figure 15 : La Défense - QCA - pôle majeur de l'agglomération Parisienne - rapport stratégique - DREIF 2008	20
Figure 16 : Périmètre de l'EPADESA source : EPADESA	20
Figure 17 : Pôles et axes métropolitains - IAU Ile de France.....	21
Figure 18 : secteurs d'activité présents à La Défense - source : EPADESA	22
Figure 19 : projets de développement sur le périmètre de l'EPADESA – source : rapport de conclusions de Pascal Lelarge DREIF	23
Figure 20 : projets de tours dans le quartier d'affaire en 2009 - source : EPAD.....	24
Figure 21 : Cartes des enjeux à l'échelle du Bassin parisien - SDAURP 1965	26
Figure 22 : Vue aérienne du port et de la ville du Havre.....	27

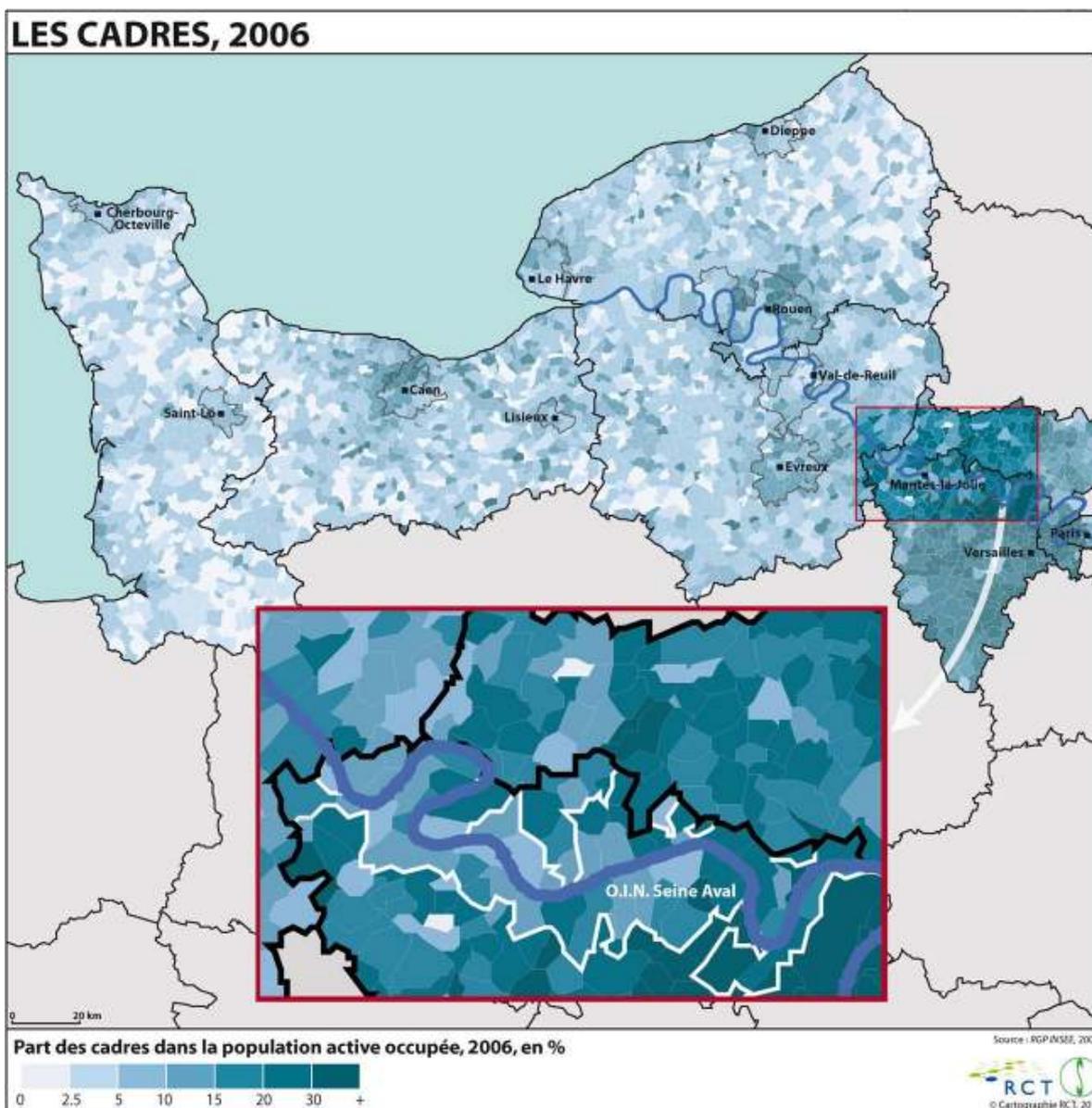
Figure 23 : Trafic des principaux ports européens - source : SIG CRCI Normandie - IGN	28
Figure 24 : plan de la zone Industriale-portuaire.....	28
Figure 25 : Evolution des emplois 2000-2004 - source : SCOT du Havre	29
Figure 26 : Taux de variation de la population - source : maison de l'emploi du Pays du Havre	30
Figure 27 : Evolution démographique - source : SCOT du Havre.....	31
Figure 28 : Les différents ports Normands - source : Normandie développement	32
Figure 29 : Le Gateway d'Anvers : 5 plates-formes principales, 15 plates-formes multimodales et les espaces de développement prioritaire	33
Figure 30 : Illustration du concept de Seine Gateway - source : AURH	33
Figure 31 : Plan des deux lignes de tramway – source : CODAH	34
Figure 32 : Extension des aires urbaines de Rouen et d'Elbeuf 1968-1999 - source : INSEE	36
Figure 33 : périmètre de l'AIRE - source : INSEE	37
Figure 34 : les 71 communes de la CREA - source : CREA	37
Figure 35 : Localisation des différents terminaux du Port de Rouen ; source : CCI Rouen	38
Figure 36 : Zones d'activités portuaires et logistiques source : CREA document de stratégie économique	39
Figure 37 : Taux d'évolution annuel de la population sur l'AIRE et les 18 principales aires urbaines françaises depuis 1968 (source : INSEE)	41
Figure 38 : Evolution de la population 1998 - 2008 source : SCOT Rouen - Elbeuf.....	42
Figure 39 : écart à la moyenne concernant la proportion d'ouvriers dans la population active source : INSEE	43
Figure 40 : Les différentes opérations d'aménagement de Rouen Seine Ouest	43
Figure 41 : Localisation de l'opération Flaubert et perspective aérienne du futur quartier - source : CREA.....	44
Figure 42 : Réseau des créapôles d'excellence - source : CREA	45
Figure 43 : périmètre du SCOT Seine-Eure - source : INSEE portrait de territoire	47
Figure 44 : Occupation du sol en 2008 sur le périmètre du SCOT - source : SCOT Seine - Eure.....	48
Figure 45 : Evolutions démographiques sur le SCOT entre 1982 et 1999 - source : INSEE portrait de territoire.....	49
Figure 46 : Principales activités économiques sur le territoire de la CASE en 2003 - source : CASE d'après INSEE	50

Figure 47 : Les navettes domicile-travail en 2003 - source : INSEE.....	51
Figure 48 : Principaux établissements industriels sur la vallée de la Seine - source : AURH	54
Figure 49 : Démographies d'Evreux et de l'Eure en 2007 - source : INSEE.....	58
Figure 50 : Principaux indicateurs démographiques sur l'aire urbaine d'Evreux entre 1968 et 2007 - source : INSEE	58
Figure 51 : La population des aires urbaines normandes - source : La population Normande en 2008, « Cent pour Cent » numéro 212, janvier 2011, INSEE Basse-Normandie	59
Figure 52 : Lieu de travail des actifs du département de l'Eure en 2006 - source : IAU-IdF	60
Figure 53 : Principaux établissements de l'aire urbaine d'Evreux en 2001 - source : INSEE-SIRENE	61
Figure 54 : Ecart du taux de chômage entre 2008 et 2009 - source : Laurent Davezies pour l'ADCF, in document IAU-IdF	61
Figure 55 : Navettes domicile-travail entre l'aire urbaine d'Evreux et les espaces périphériques - source : INSEE	62
Figure 56 : carte des territoires vécus, organisation territoriale de l'Est de l'EURE - source : DATAR	64
Figure 57 : Les pôles de compétitivité et filières d'excellence de l'axe Seine, carte Arte Charpentier architectes	65
Figure 58 : Evolution de la population depuis 1901 – source PLH Caen la Mer – traitement : GTC....	68
Figure 59 : Principaux mouvements résidentiels au sein de l'agglomération caennaise en 2004 – source : DDT Calvados – document d'association de l'Etat au PLH de Caen la Mer	69
Figure 60 : Evolutions démographiques entre 1999 et 2006 sur l'agglomération caennaise – source : PLH Caen la Mer - AUCAME	70
Figure 61 : évolutions de l'emploi salarié entre 1993 et 2006 – source : PLH Caen la Mer – présentation au conseil communautaire du 1er Octobre 2010	71
Figure 62 : Evolution des emplois de cadre de fonctions métropolitaines depuis 1982, base 100 en 1982– source : SCOT Caen la Mer – rapport de présentation diagnostique	72
Figure 63 : Equipements structurants de l'agglomération Caennaise source : SCOT Caen la Mer – rapport de présentation	74
Figure 64 : Capacités d'hébergement (source : INSEE – Direction du tourisme) - source : SCOT Caen La Mer – rapport de présentation	75
Figure 65 : Potentiel touristique (source : AUCAME, SDAP 14).....	76
Figure 66 : Les principales orientations spatiales du SCOT – source : PADD SCOT Caen La mer	77
Figure 67 : Les opérations en cours autour de la gare – volumétrie de l'opération Rives de l'Orne – source : ville de Caen	78
Figure 68 : Articulation des différentes opérations autour de la gare - source : ville de Caen	79

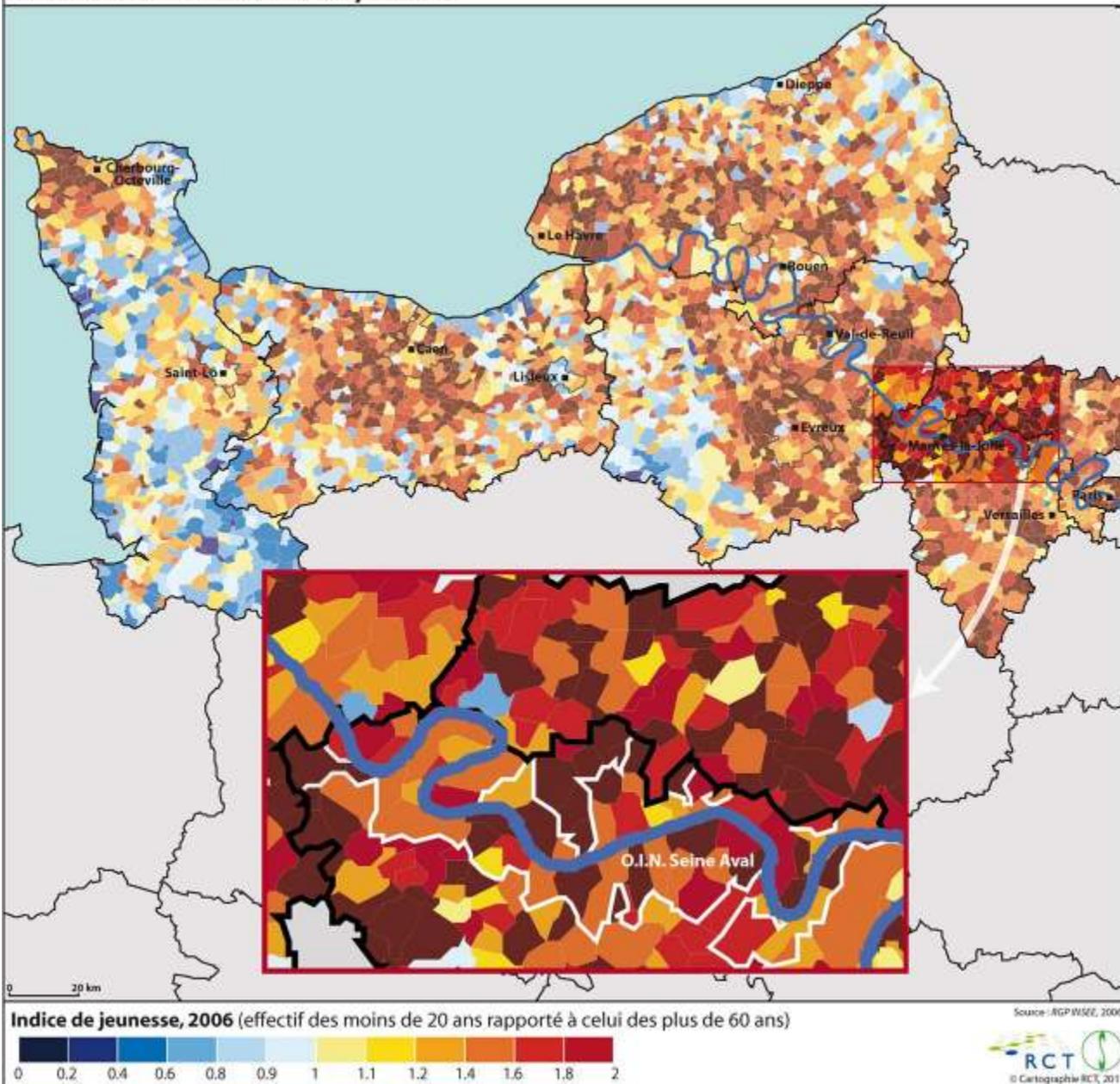
Figure 69 : Partenariats scientifiques internes au Bassin parisien source : S. Berroir, N. Cattan, Th. Saint Julien partenariats scientifiques et mise en réseau du Bassin parisien, recherche pour le compte de la DRE Ile de France 2007	80
Figure 70 : Variation annuelle moyenne de population entre 1999 et 2007 en % - source : INSEE	82
Figure 71 : Structure démographique de l'aire urbaine de Lisieux entre 1968 et 2007 - source : INSEE	83
Figure 72 : Structure démographique de l'aire urbaine de Trouville-sur-Mer entre 1968 et 2007 - source : INSEE	84
Figure 73 : Evolution du taux de chômage entre 2001 et 2010 sur la zone d'emploi de Lisieux.....	85
Figure 74 : Part des résidences secondaires et logements occasionnels - source et carte : INSEE ..	87
Figure 75 : Fréquentation touristique dans les hôtels (nuitées) – source et carte : INSEE, DGC 18 ...	87
Figure 76 Fréquentation et évolution touristique dans les campings (nuitées) (source et carte INSEE, données INSEE DGCIS)	88
Figure 77 : nombre de lits touristiques en 2006, y compris résidences secondaires.....	89
Figure 78 : situation de Cherbourg – aux confins d'un espace stratégique – source : SRADT Basse Normandie	90
Figure 79 : Port de Cherbourg plan de situation – source : PLU de Cherbourg	91
Figure 80 : projet entre terre et Mer – plan de référence – source : Communauté Urbaine de Cherbourg – présentation au 7ème forum des projets urbains.....	94

ANNEXE 2 : ATLAS CARTOGRAPHIQUE DU TERRITOIRE D'ETUDE

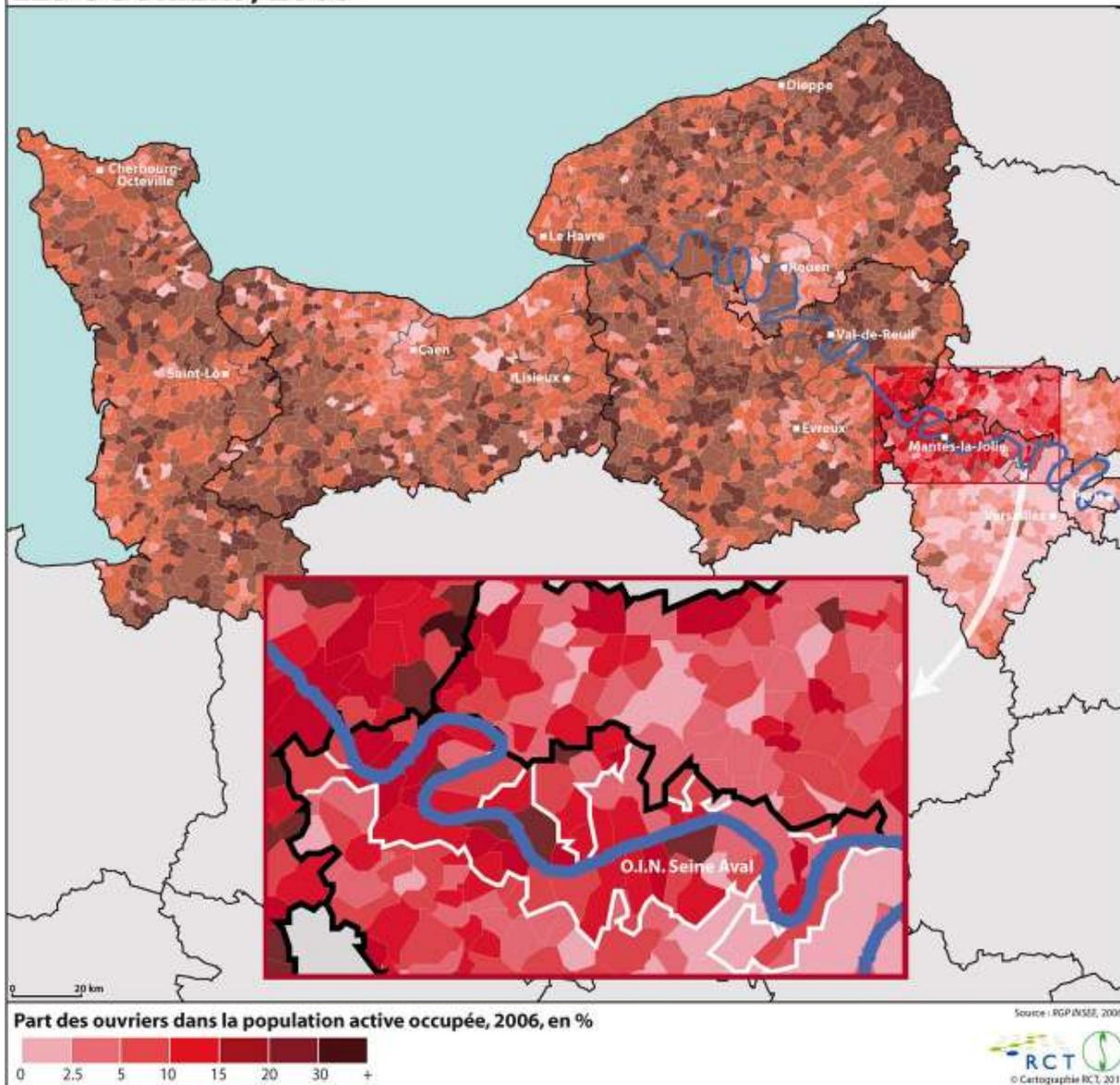
1. LE MANTOIS



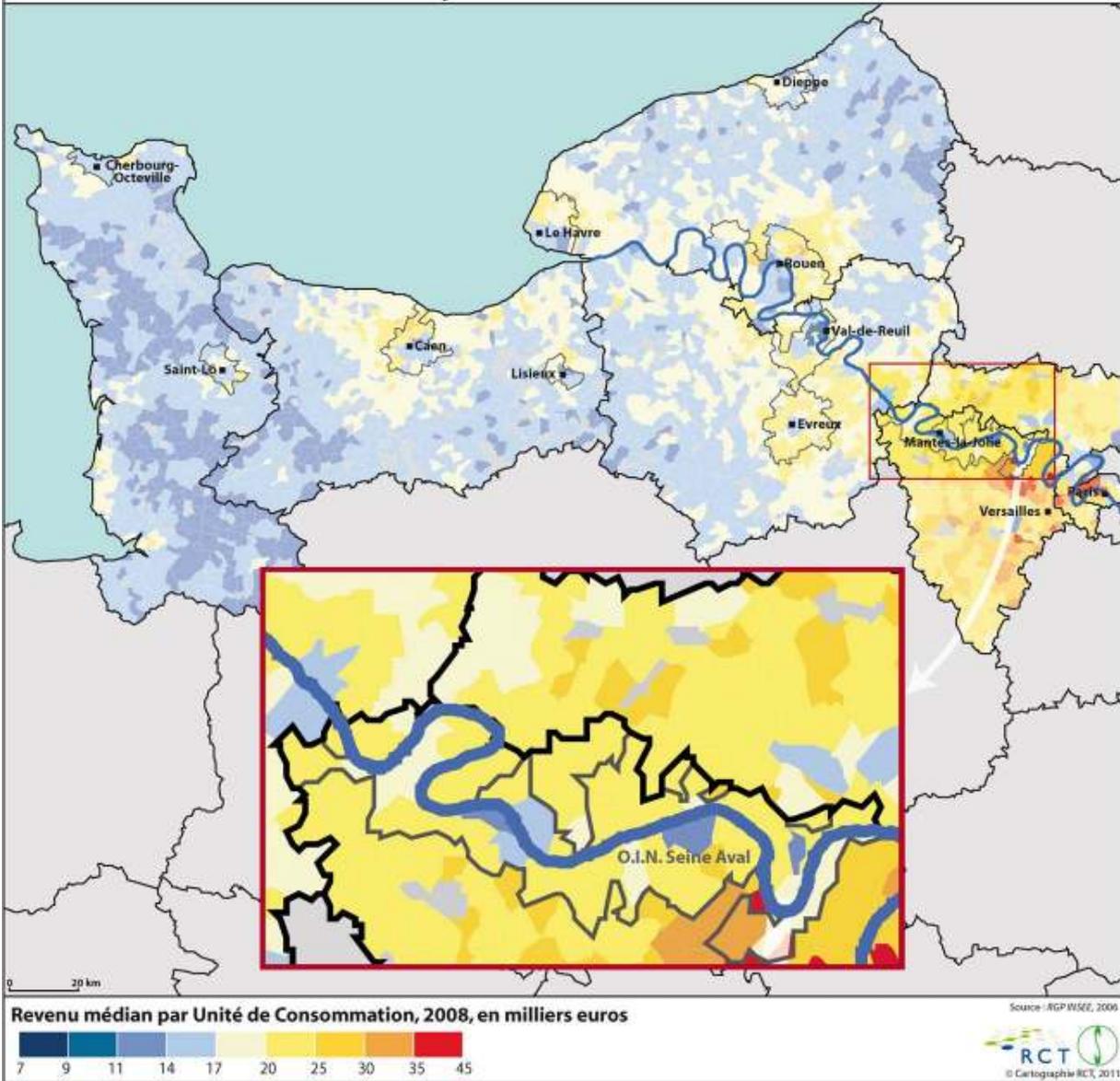
INDICE DE JEUNESSE, 2006



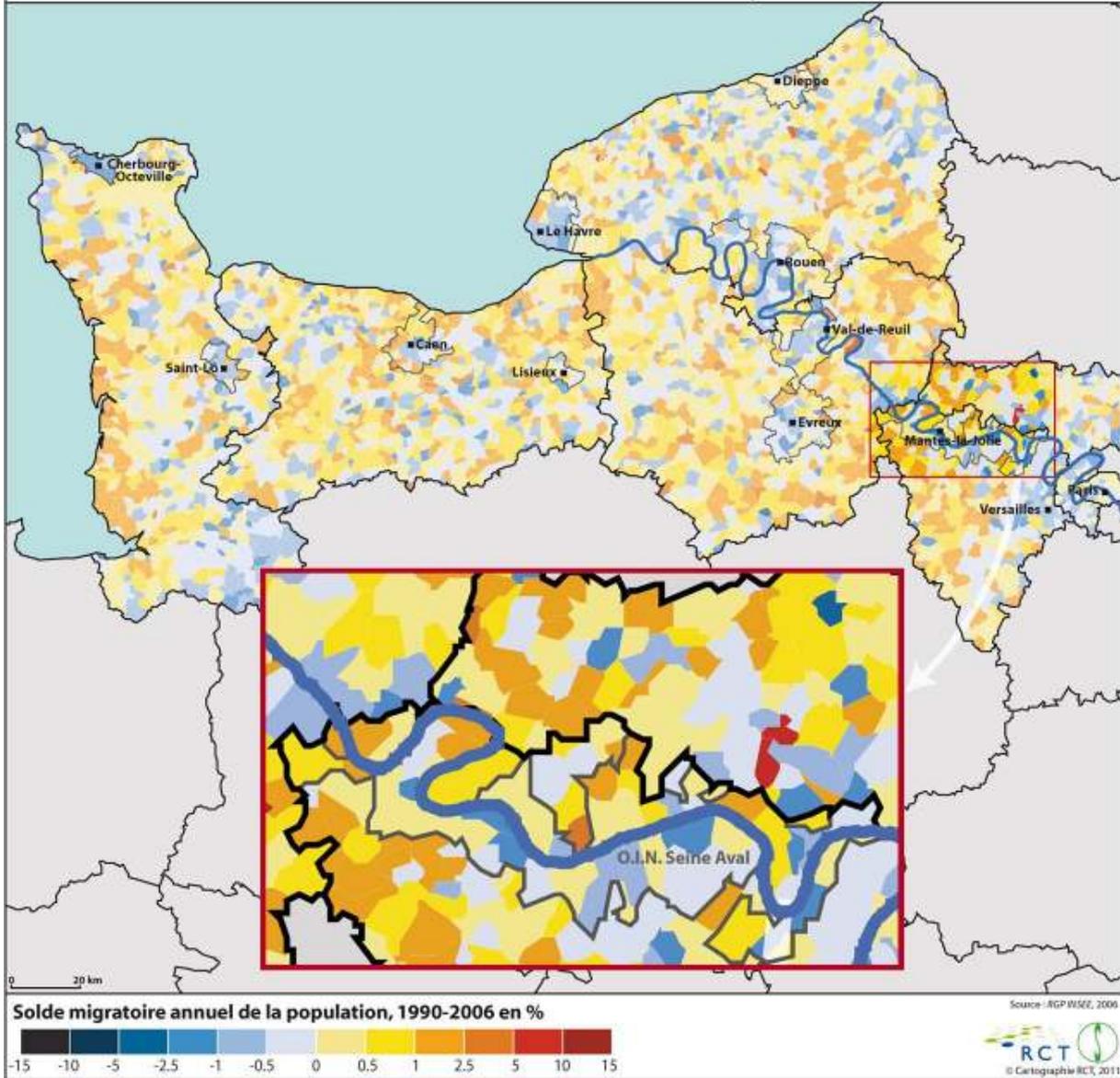
LES OUVRIERS, 2006



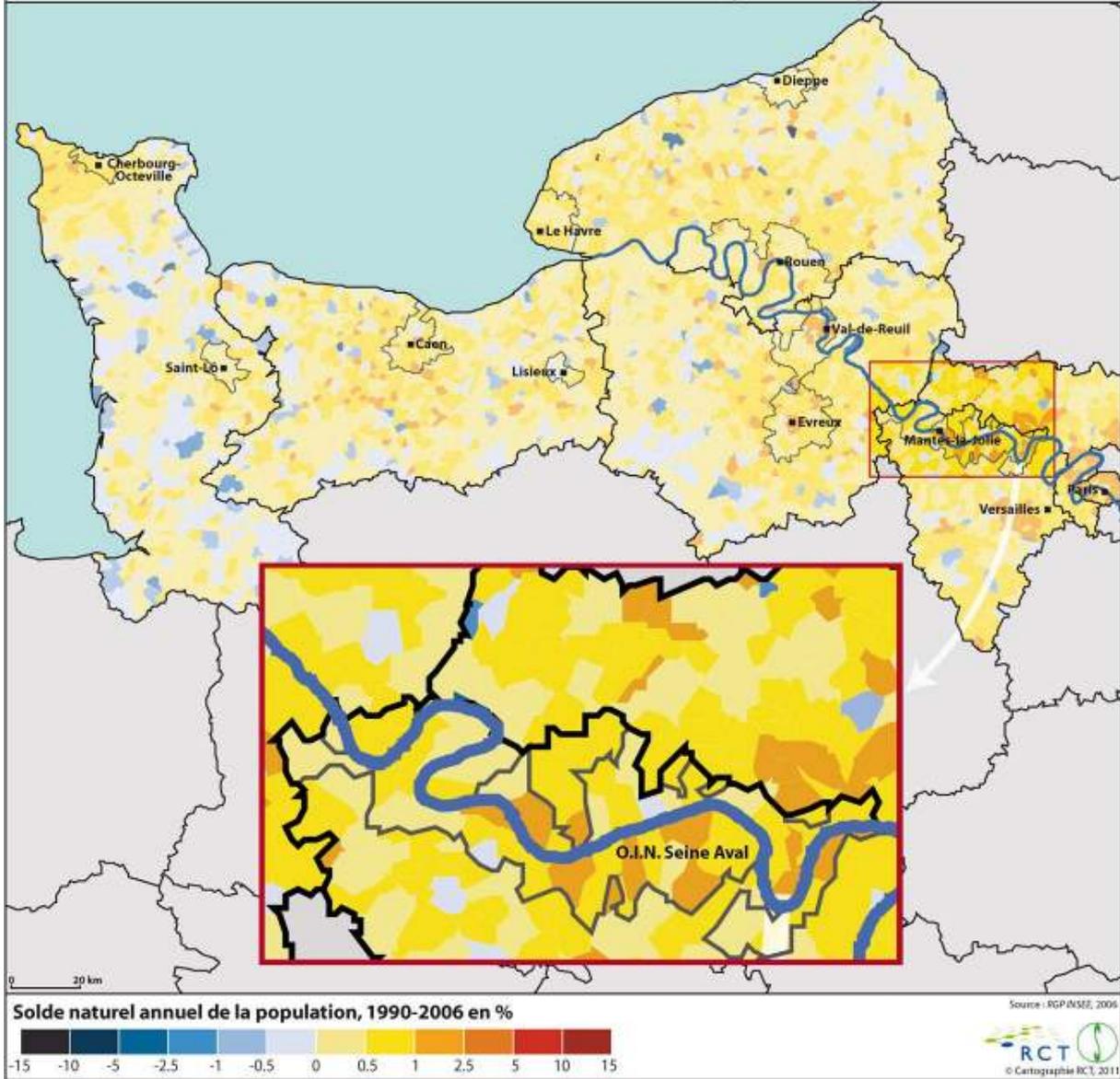
REVENU MEDIAN PAR U.C., 2008



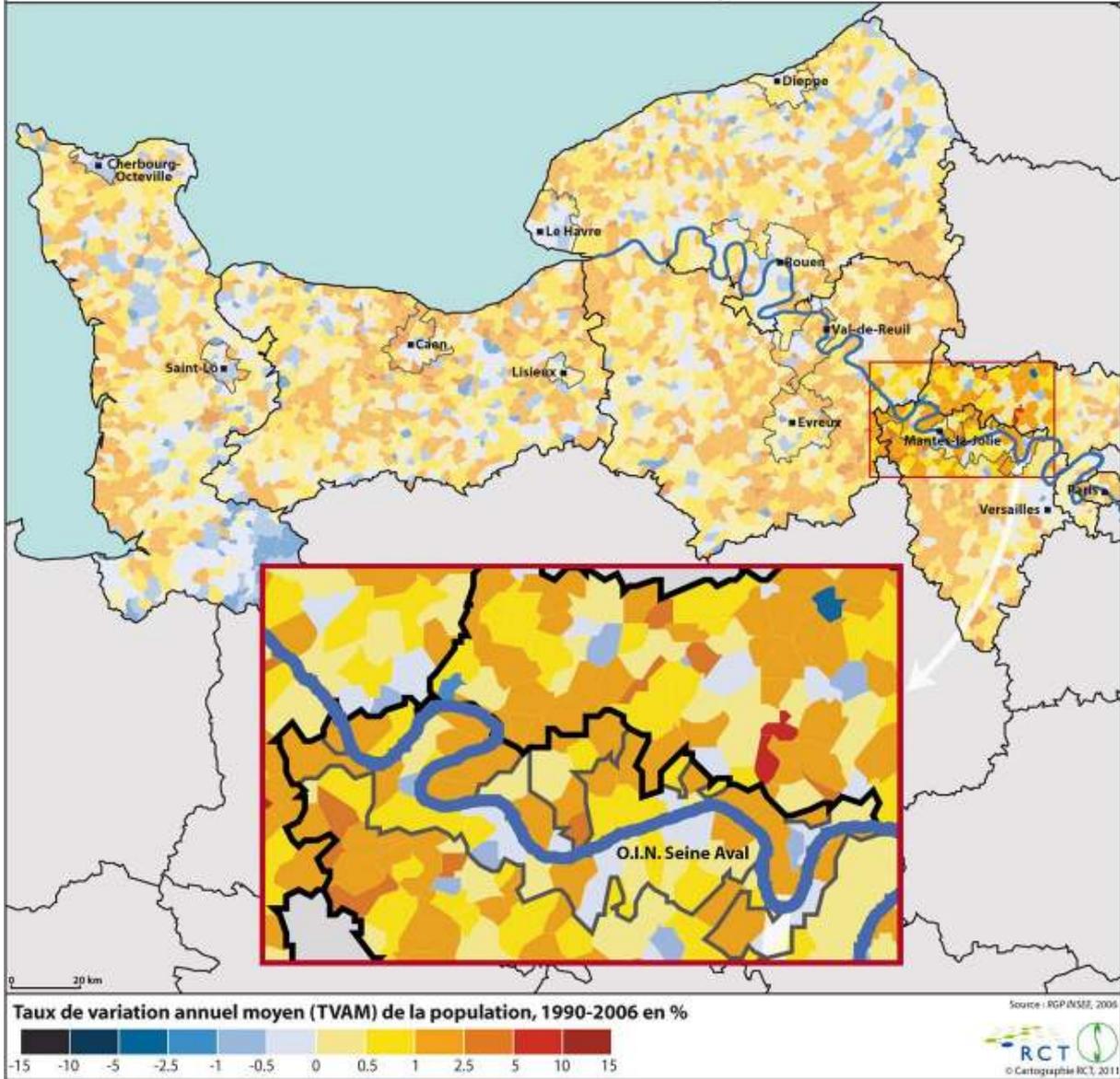
VARIATION MIGRATOIRE DE LA POPULATION, 1990-2006



VARIATION NATURELLE DE LA POPULATION, 1990-2006

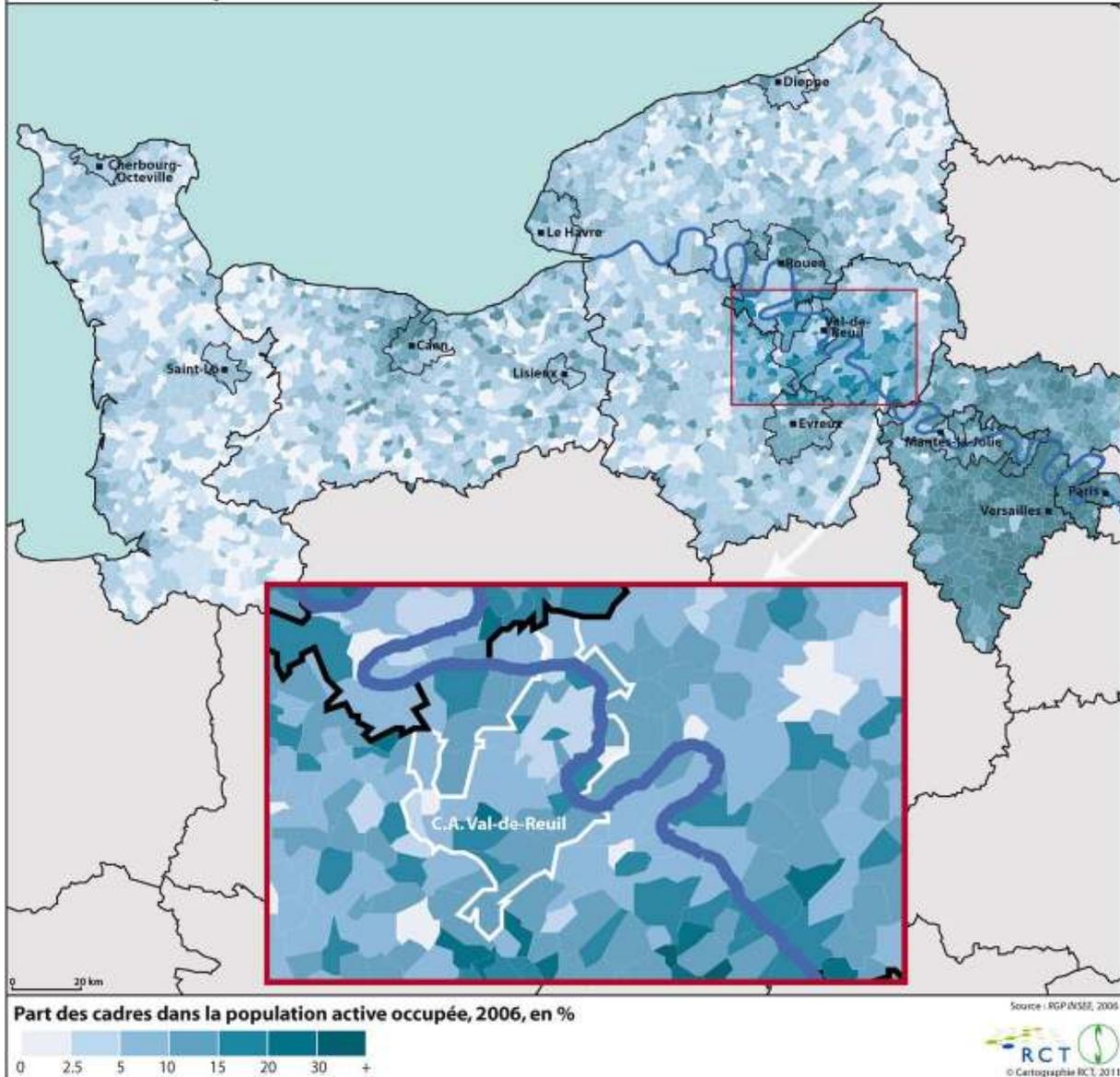


VARIATION ANNUELLE DE LA POPULATION, 1990-2006

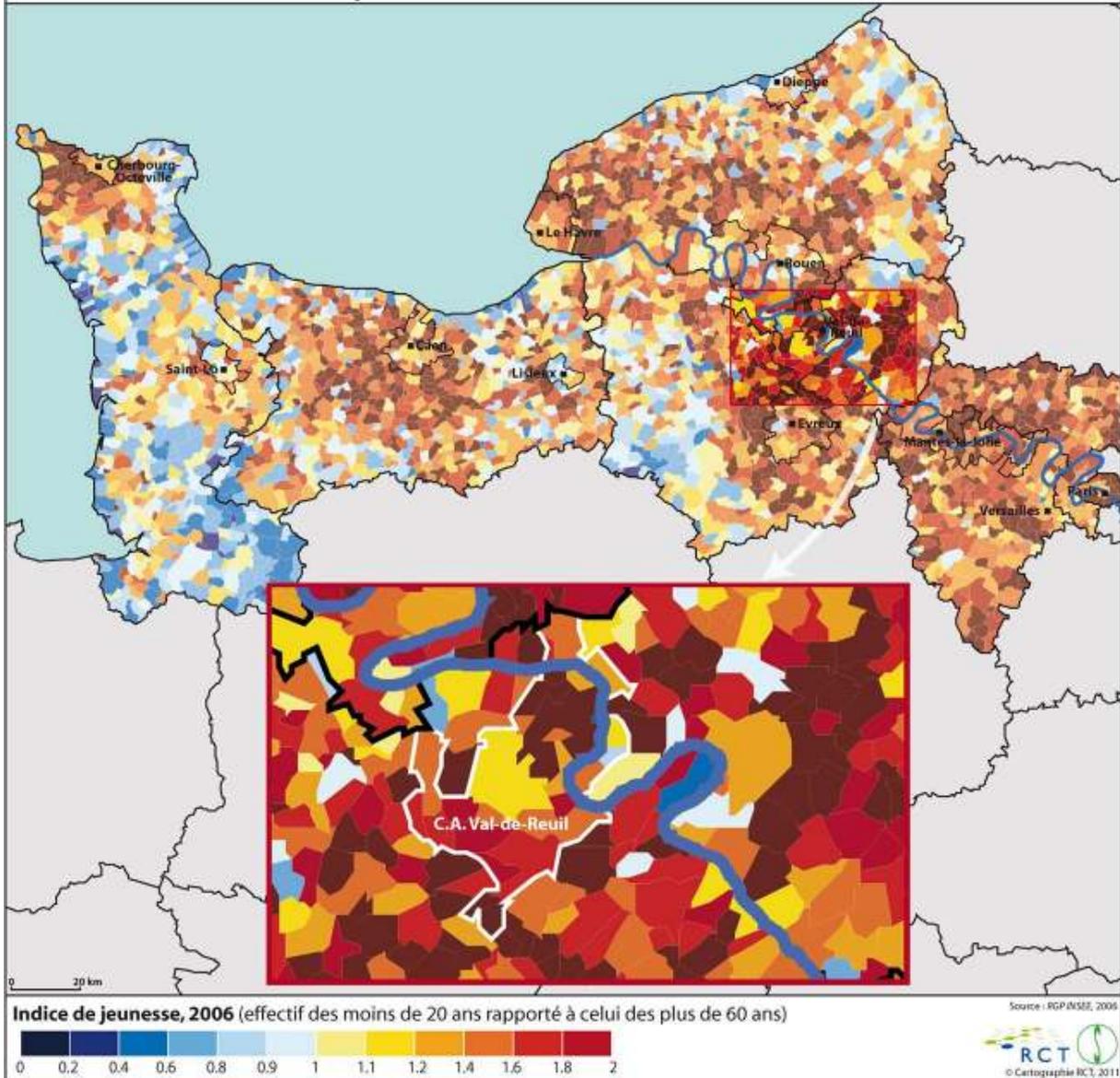


2. LOUVIERS – VAL DE REUIL

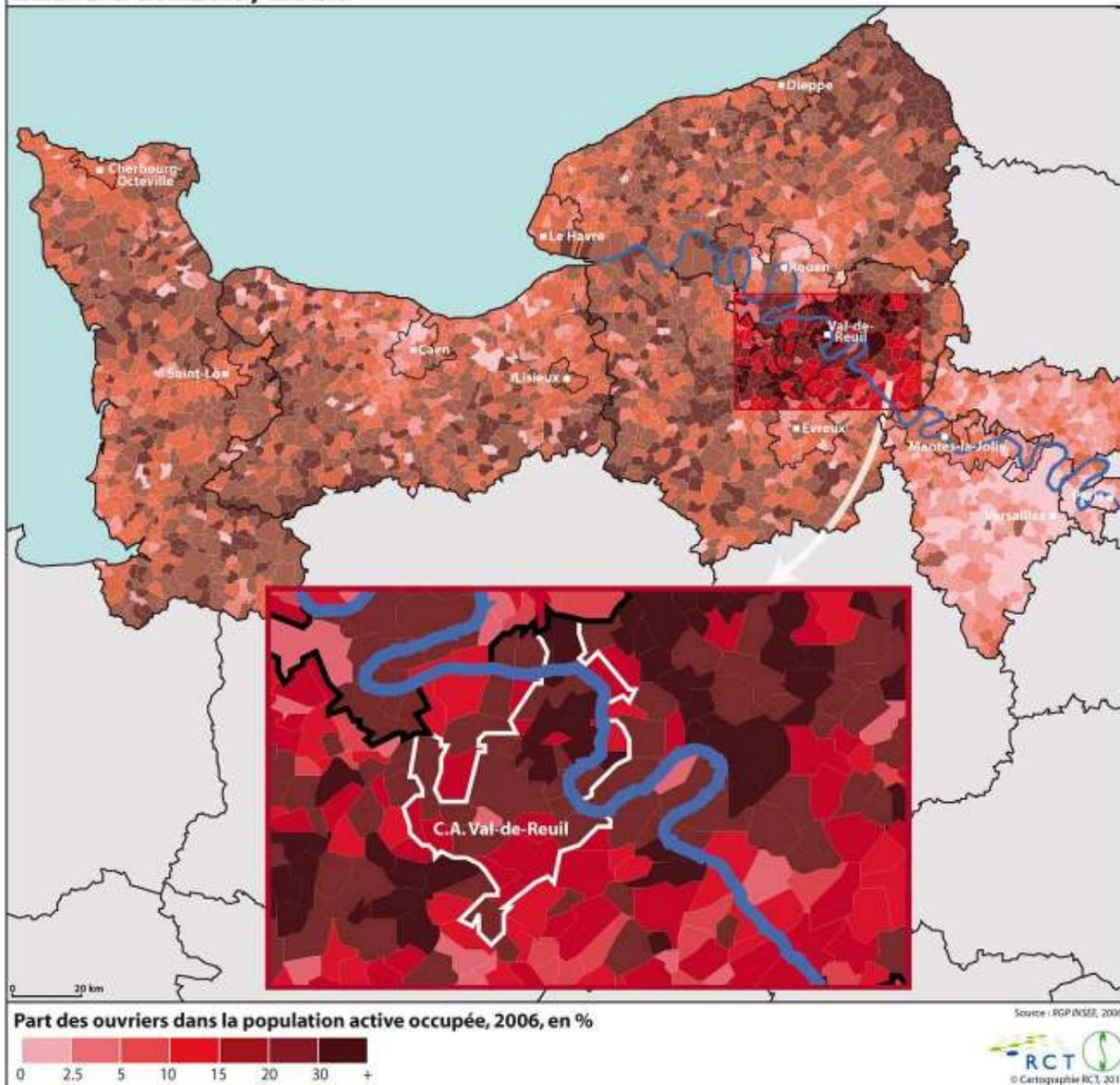
LES CADRES, 2006



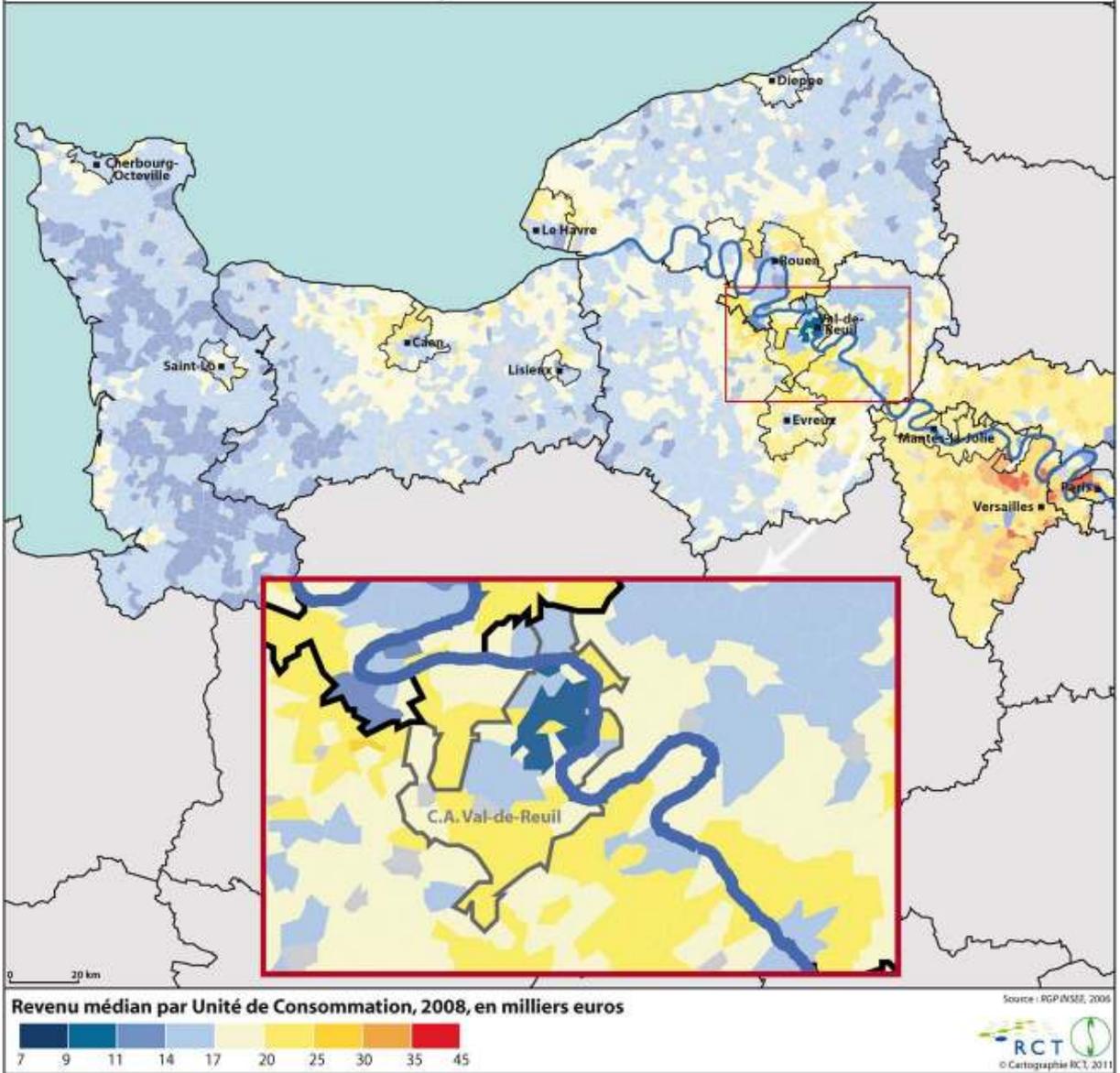
INDICE DE JEUNESSE, 2006



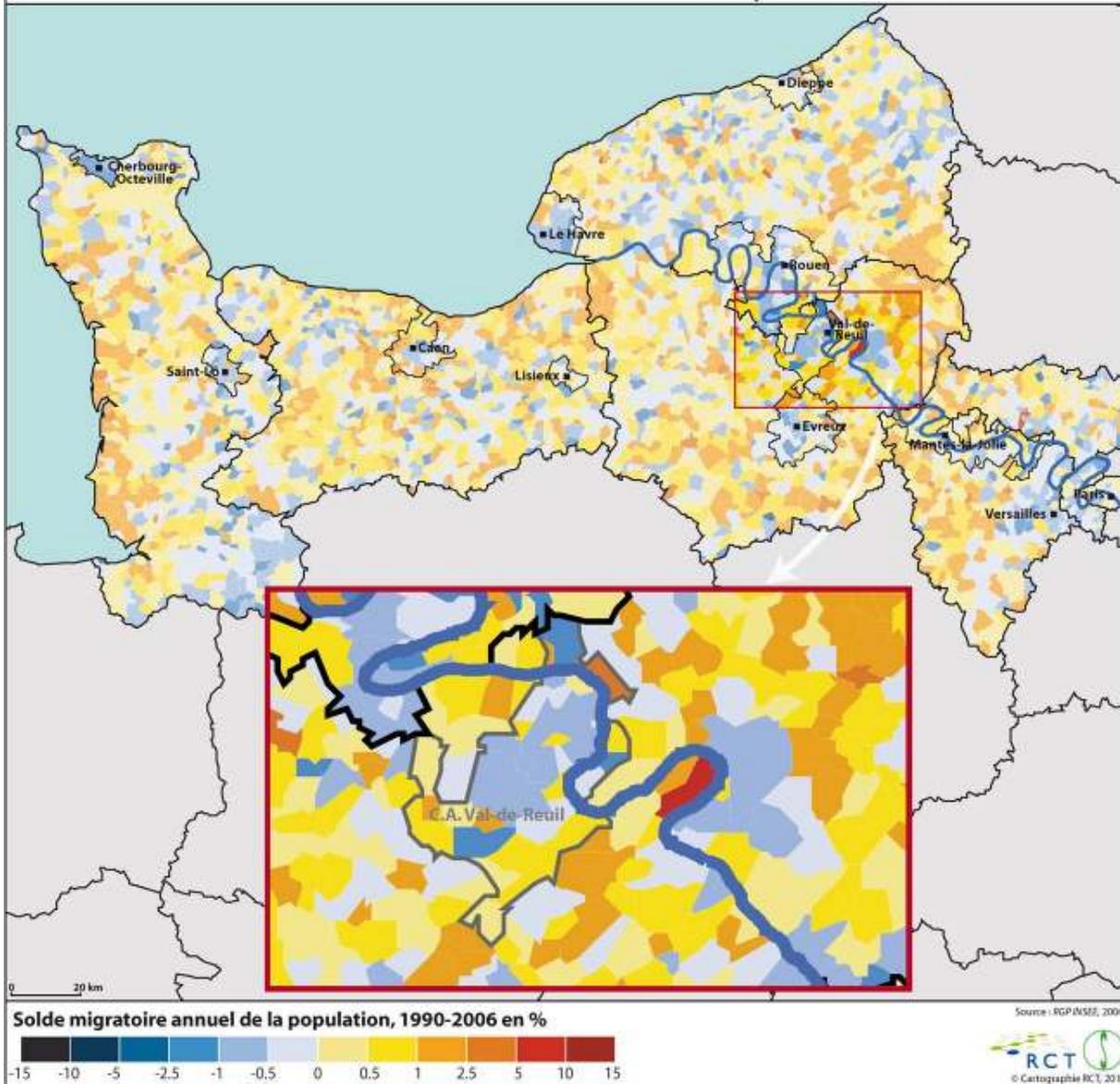
LES OUVRIERS, 2006



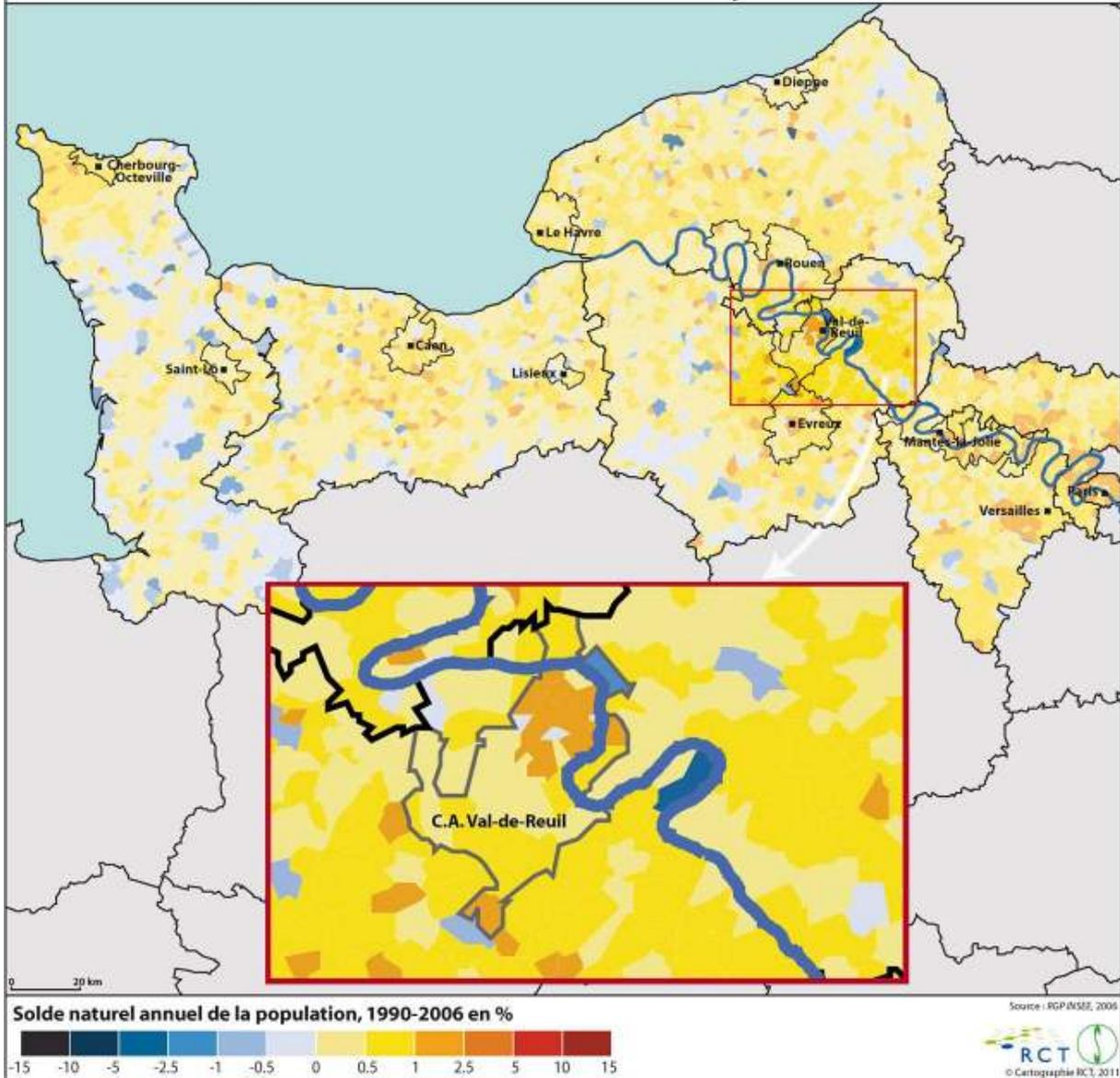
REVENU MEDIAN PAR U.C., 2008



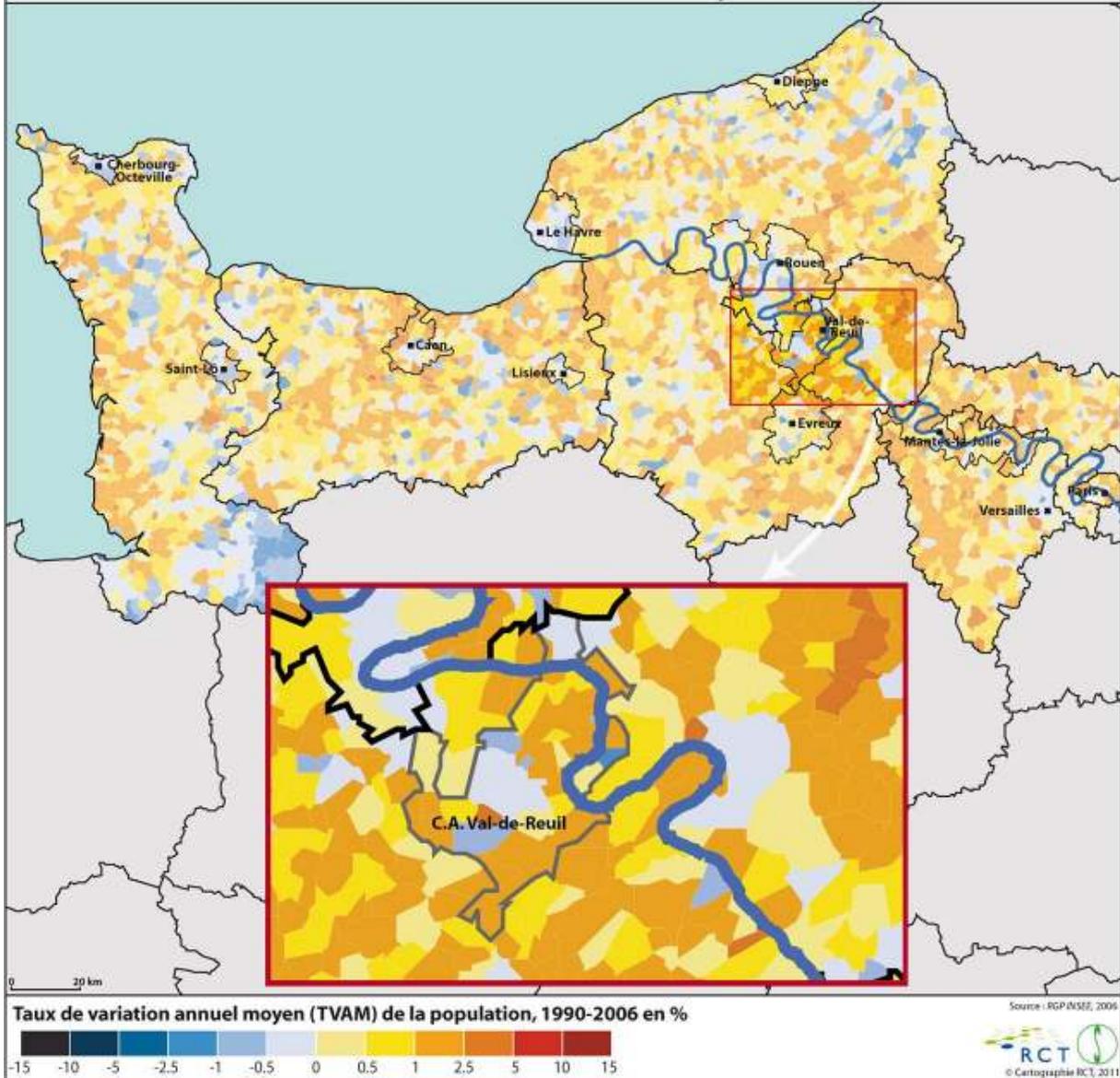
VARIATION MIGRATOIRE DE LA POPULATION, 1990-2006



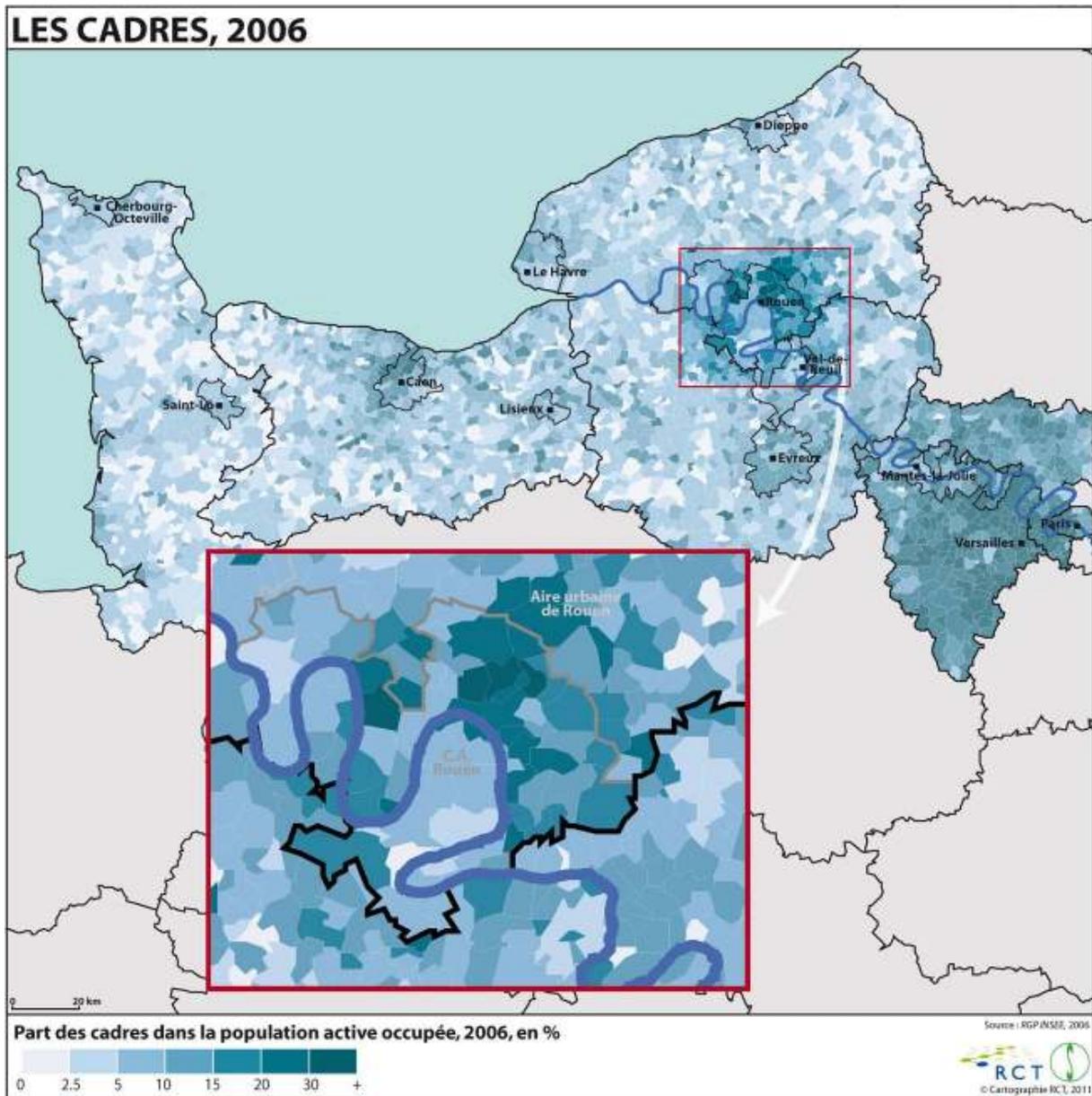
VARIATION NATURELLE DE LA POPULATION, 1990-2006



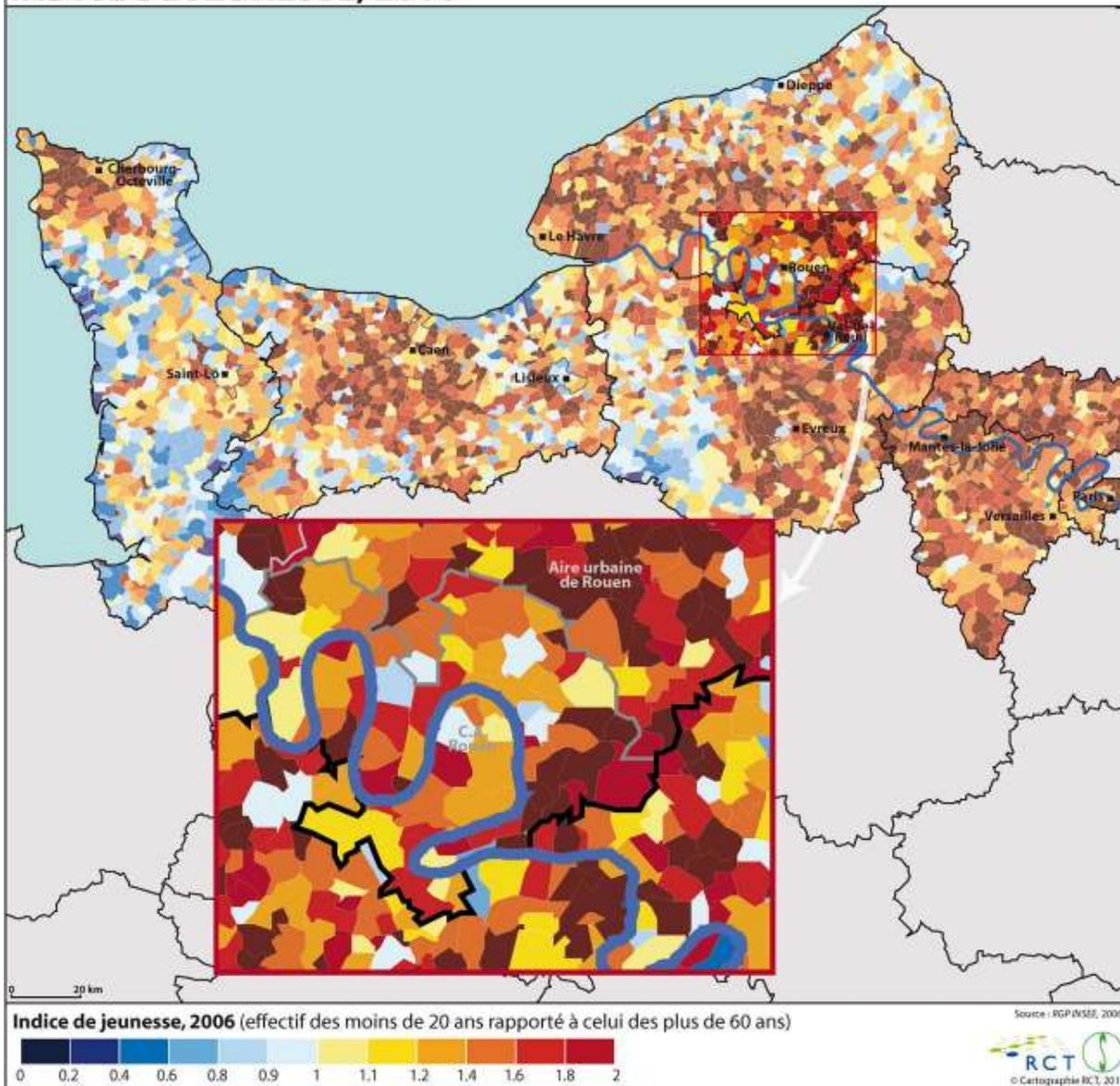
VARIATION ANNUELLE DE LA POPULATION, 1990-2006



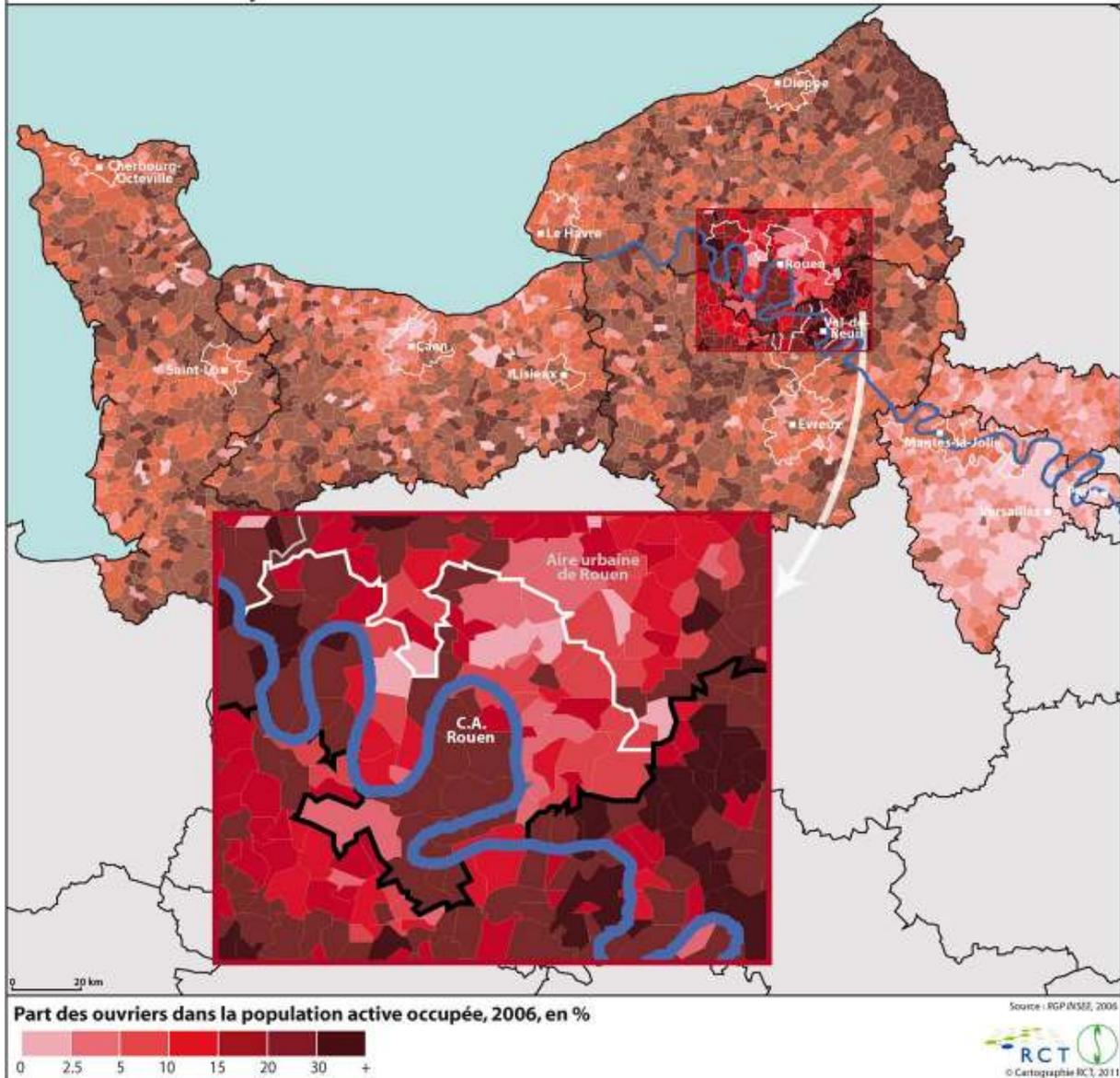
3. ROUEN – ELBEUF



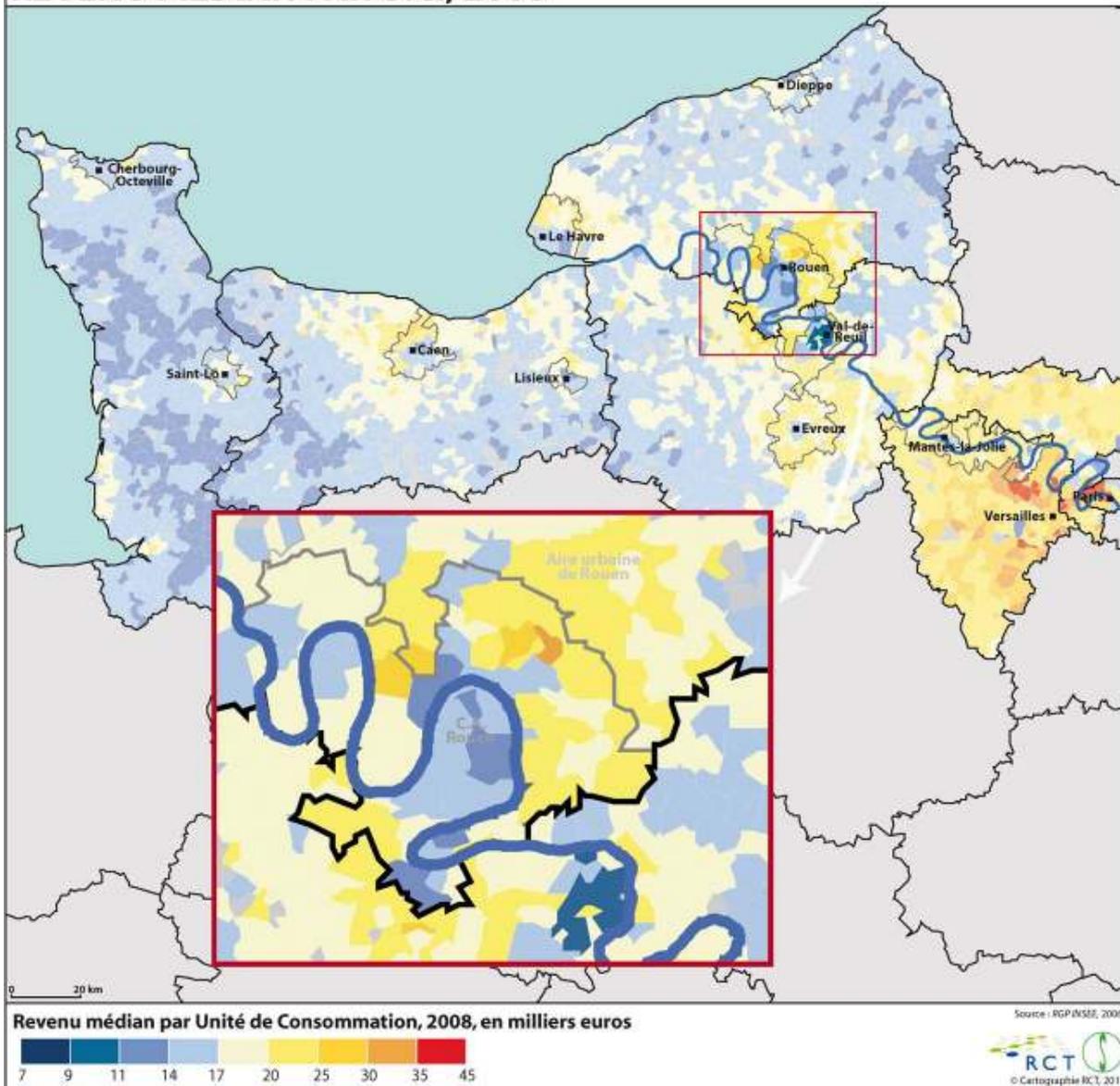
INDICE DE JEUNESSE, 2006



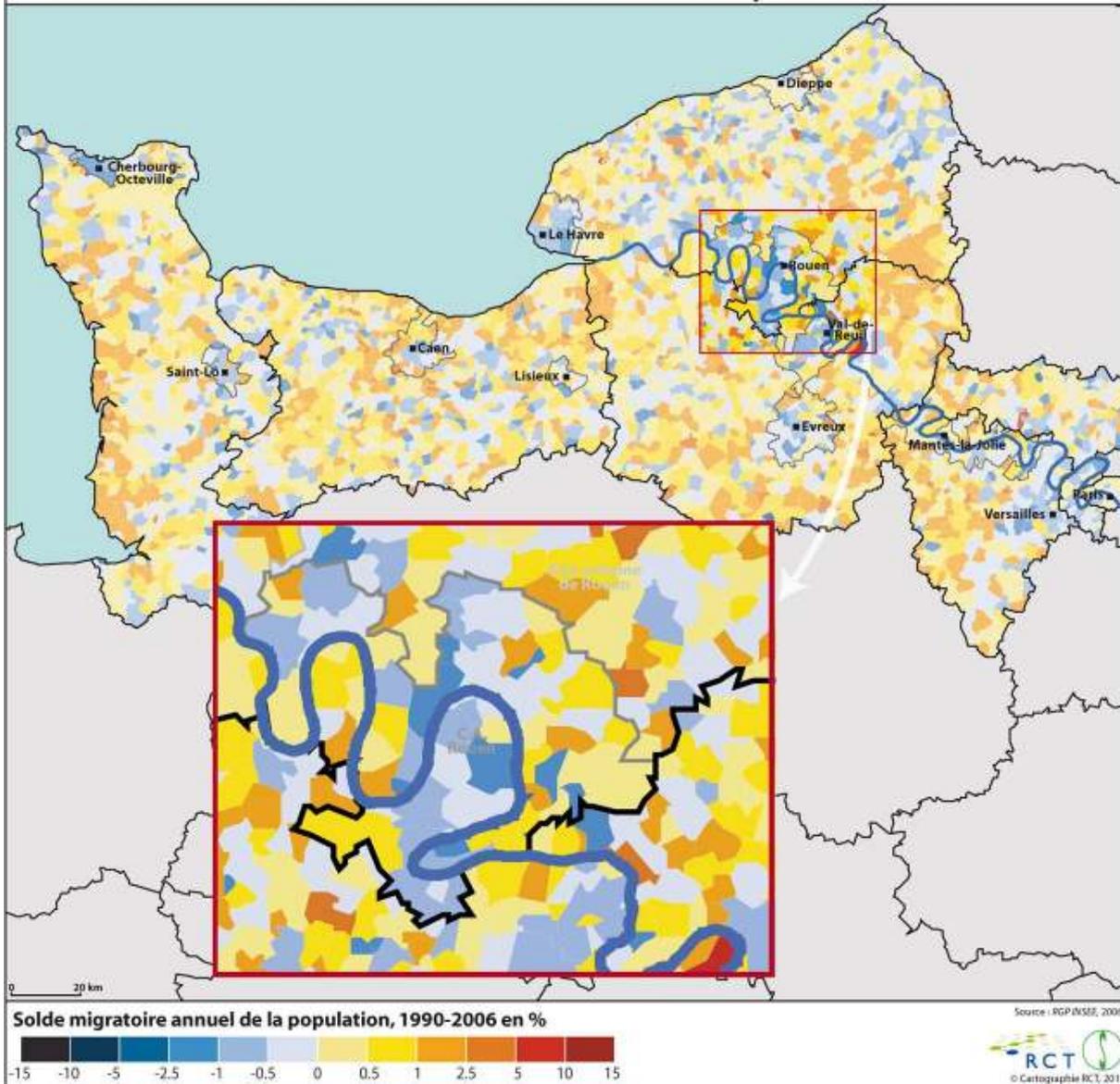
LES OUVRIERS, 2006



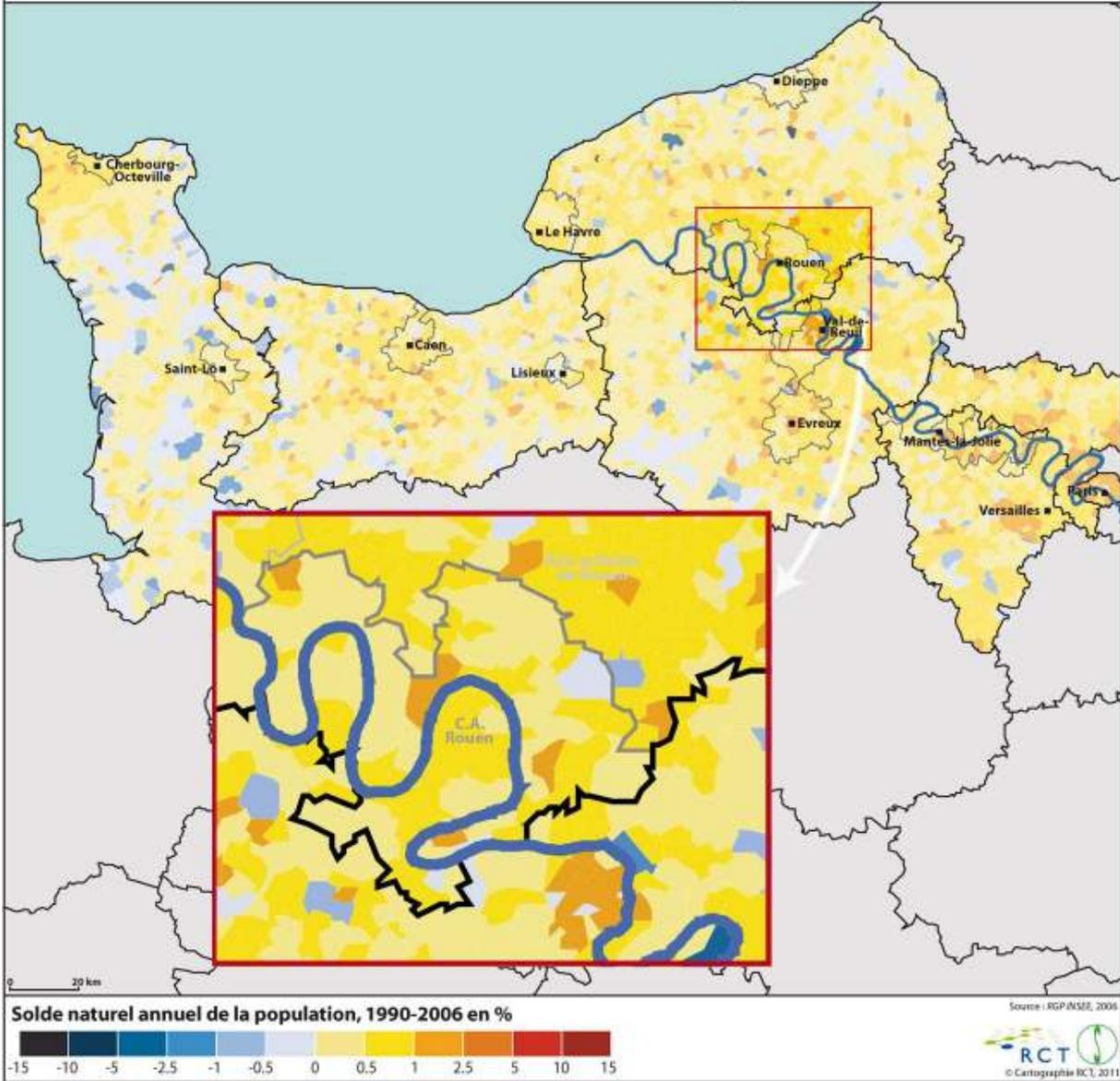
REVENU MEDIAN PAR U.C., 2008



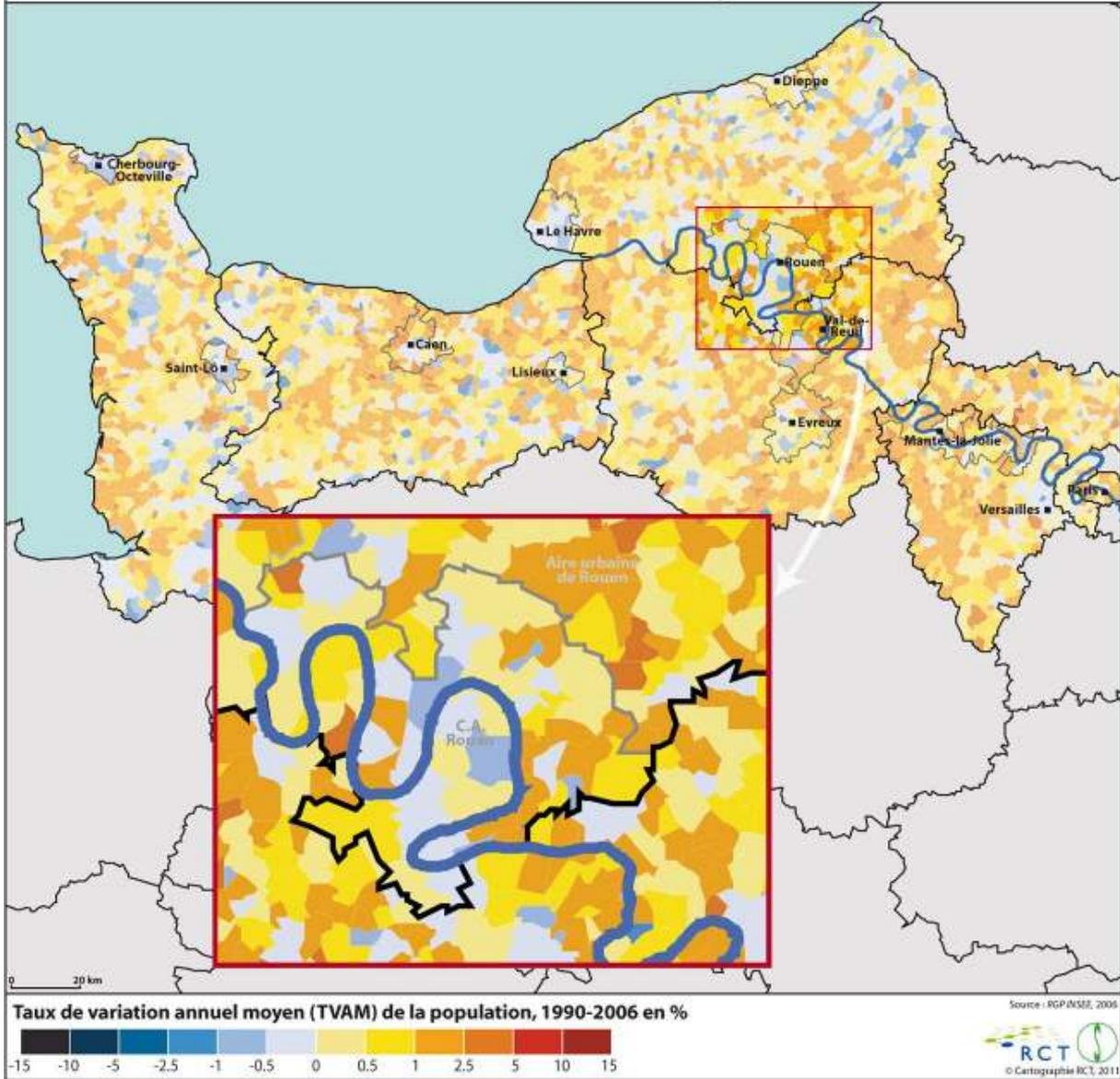
VARIATION MIGRATOIRE DE LA POPULATION, 1990-2006



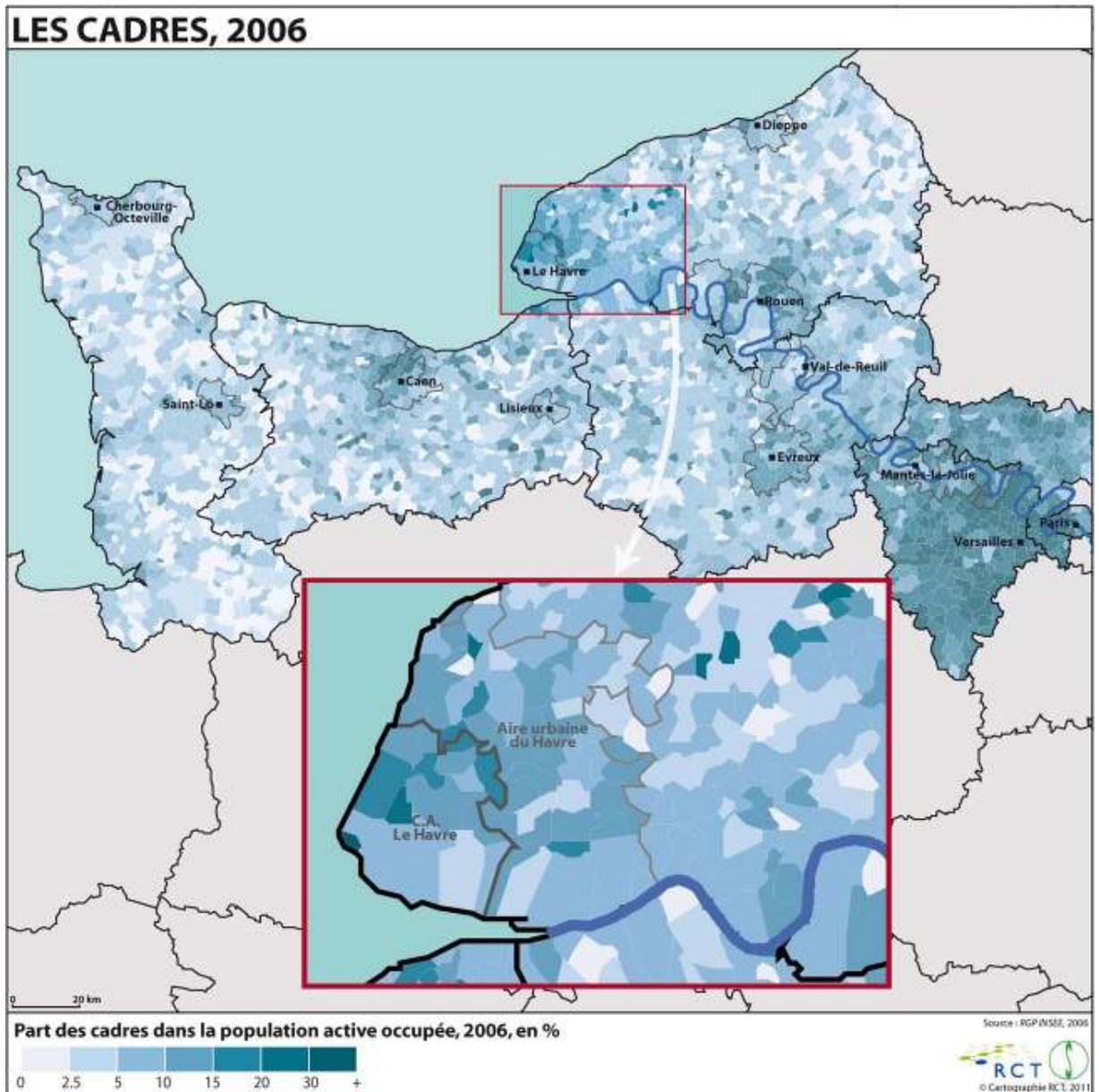
VARIATION NATURELLE DE LA POPULATION, 1990-2006



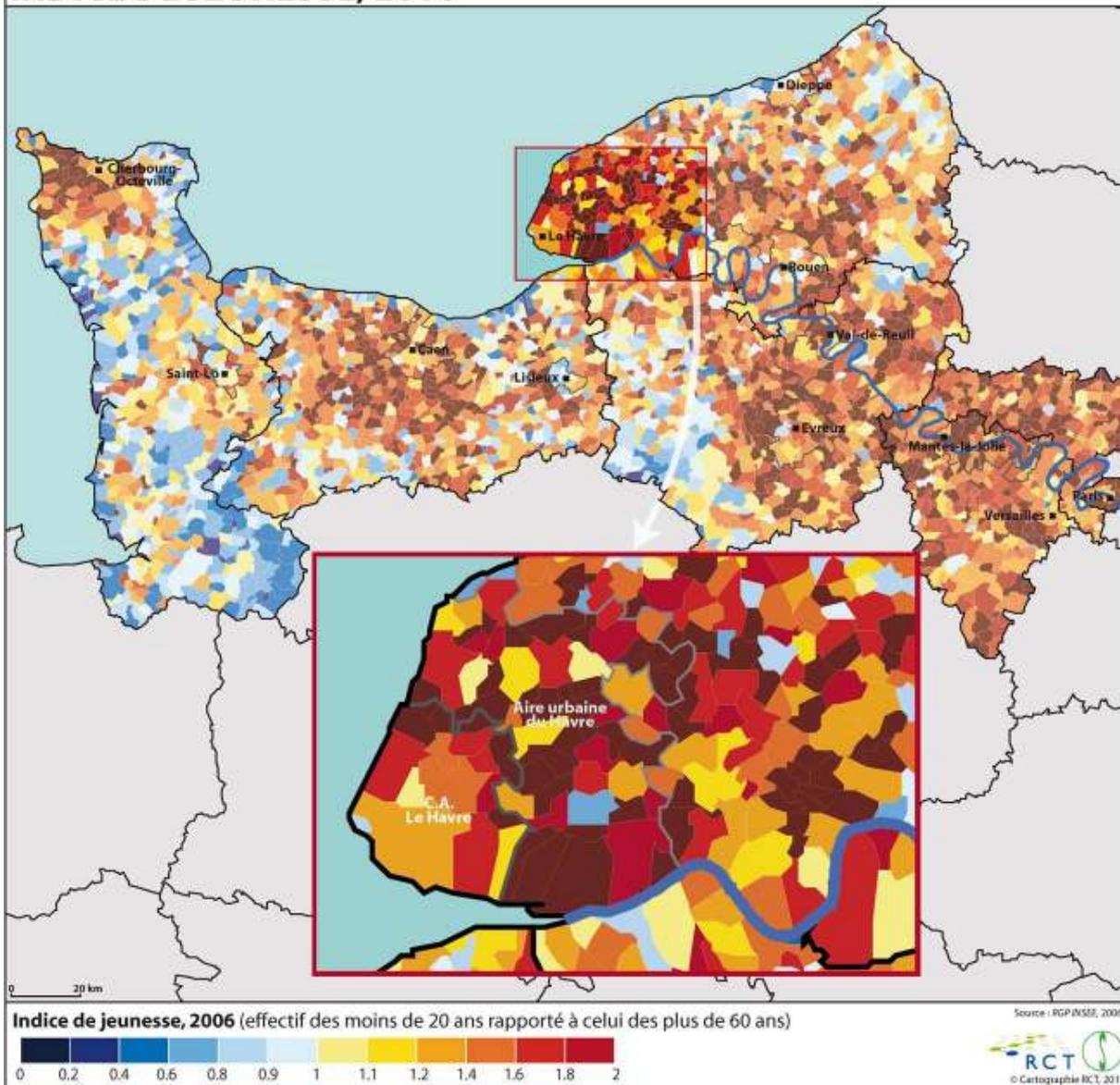
VARIATION ANNUELLE DE LA POPULATION, 1990-2006



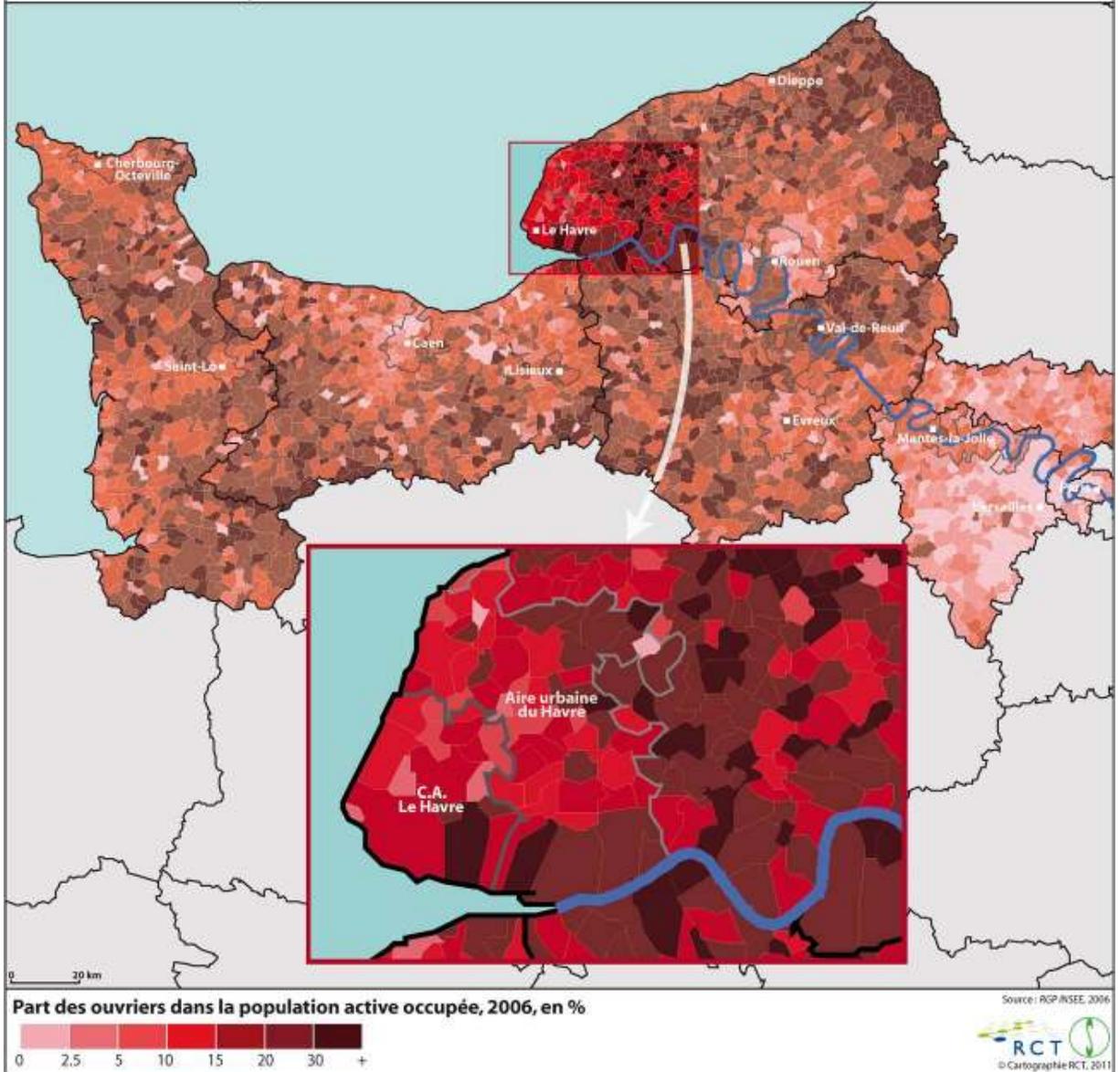
4. LE HAVRE



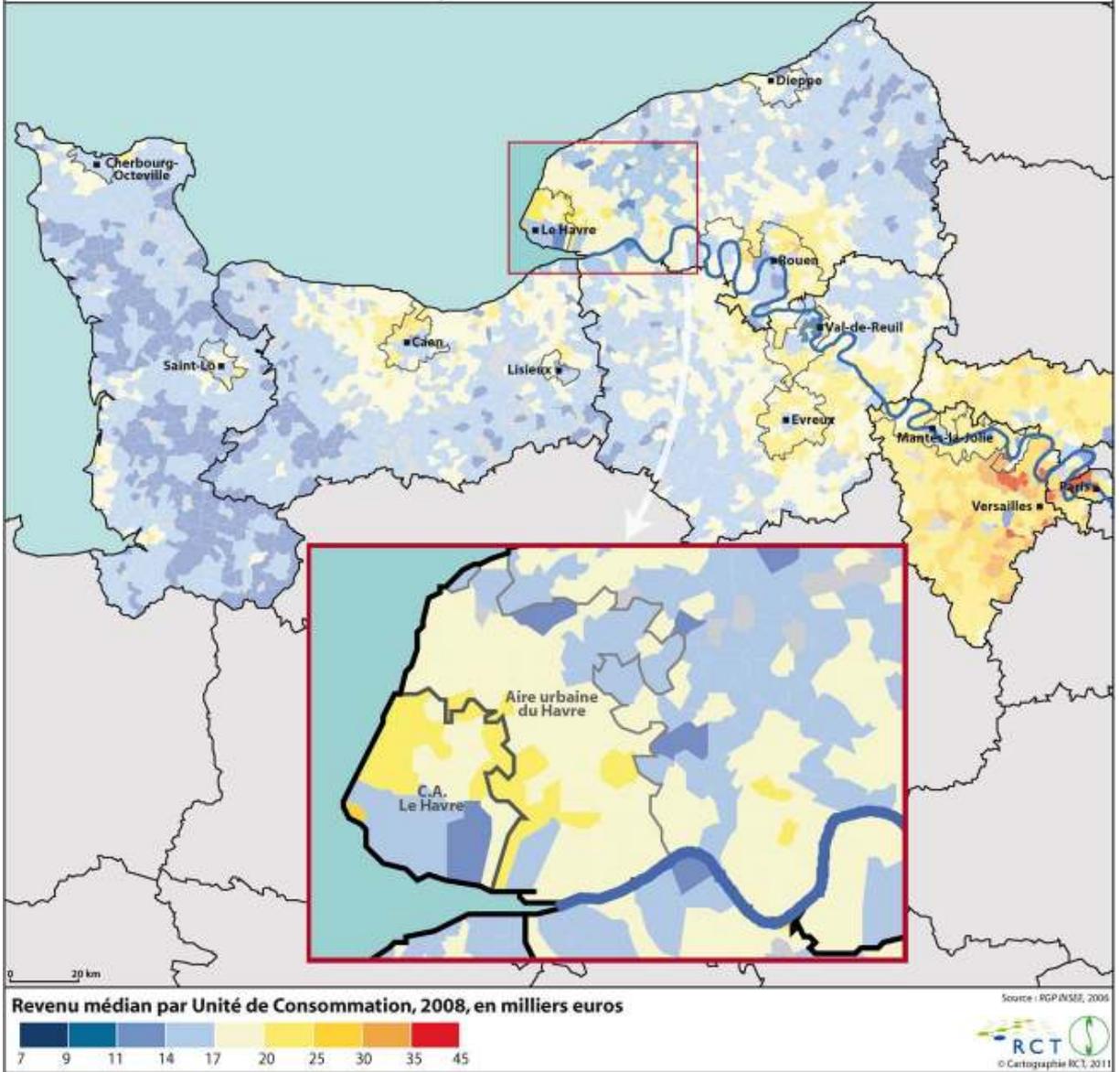
INDICE DE JEUNESSE, 2006



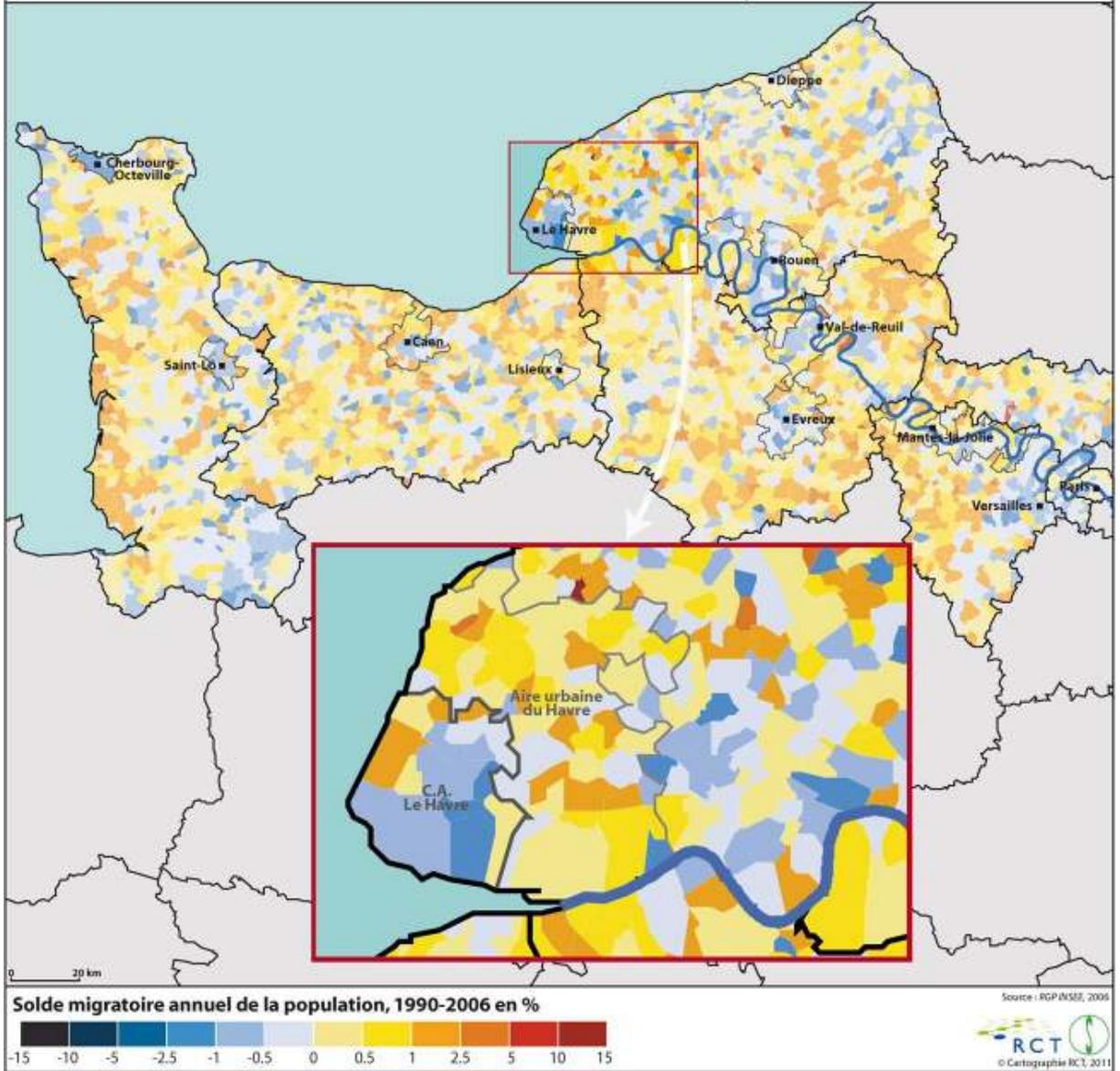
LES OUVRIERS, 2006



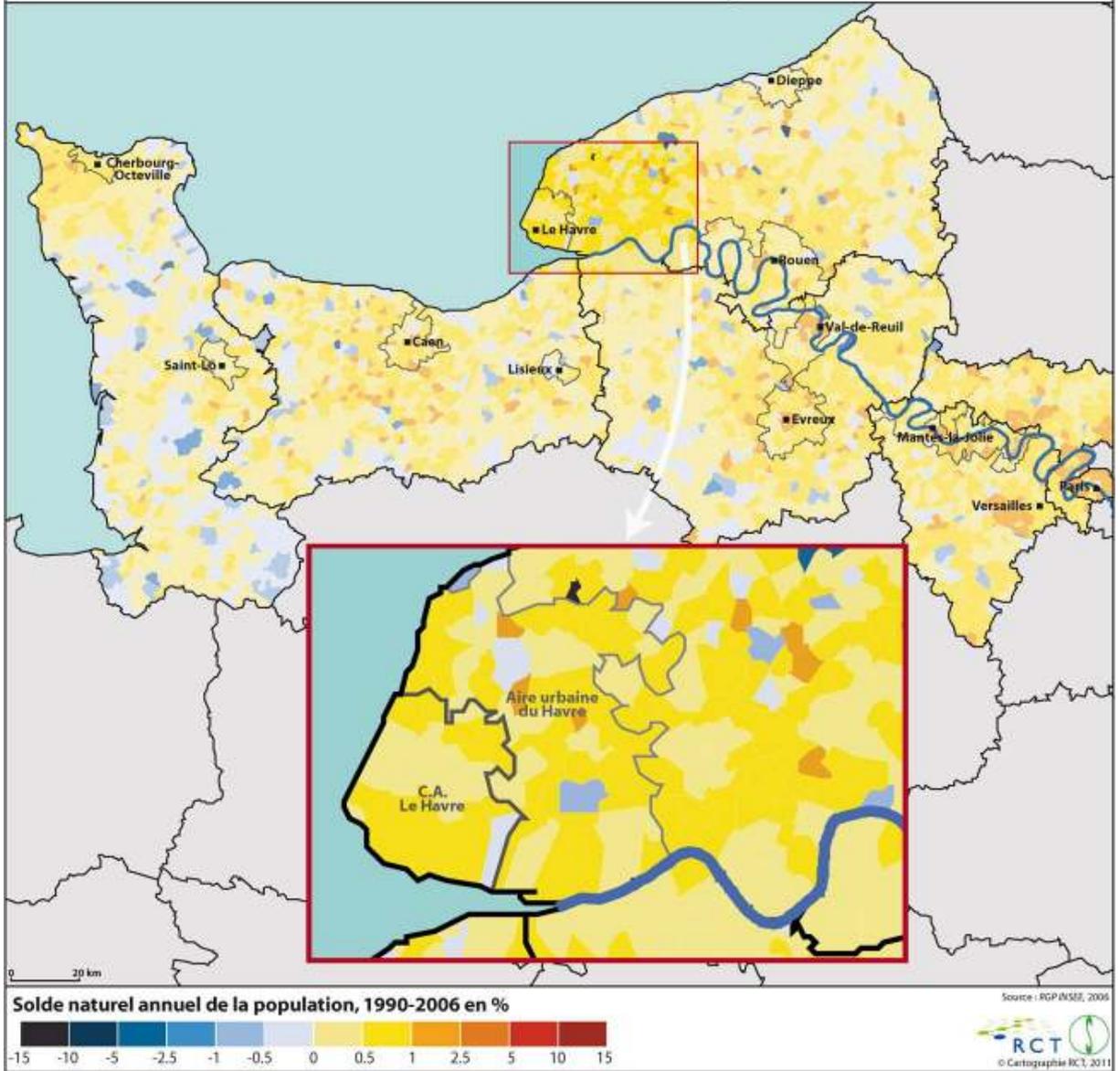
REVENU MEDIAN PAR U.C., 2008



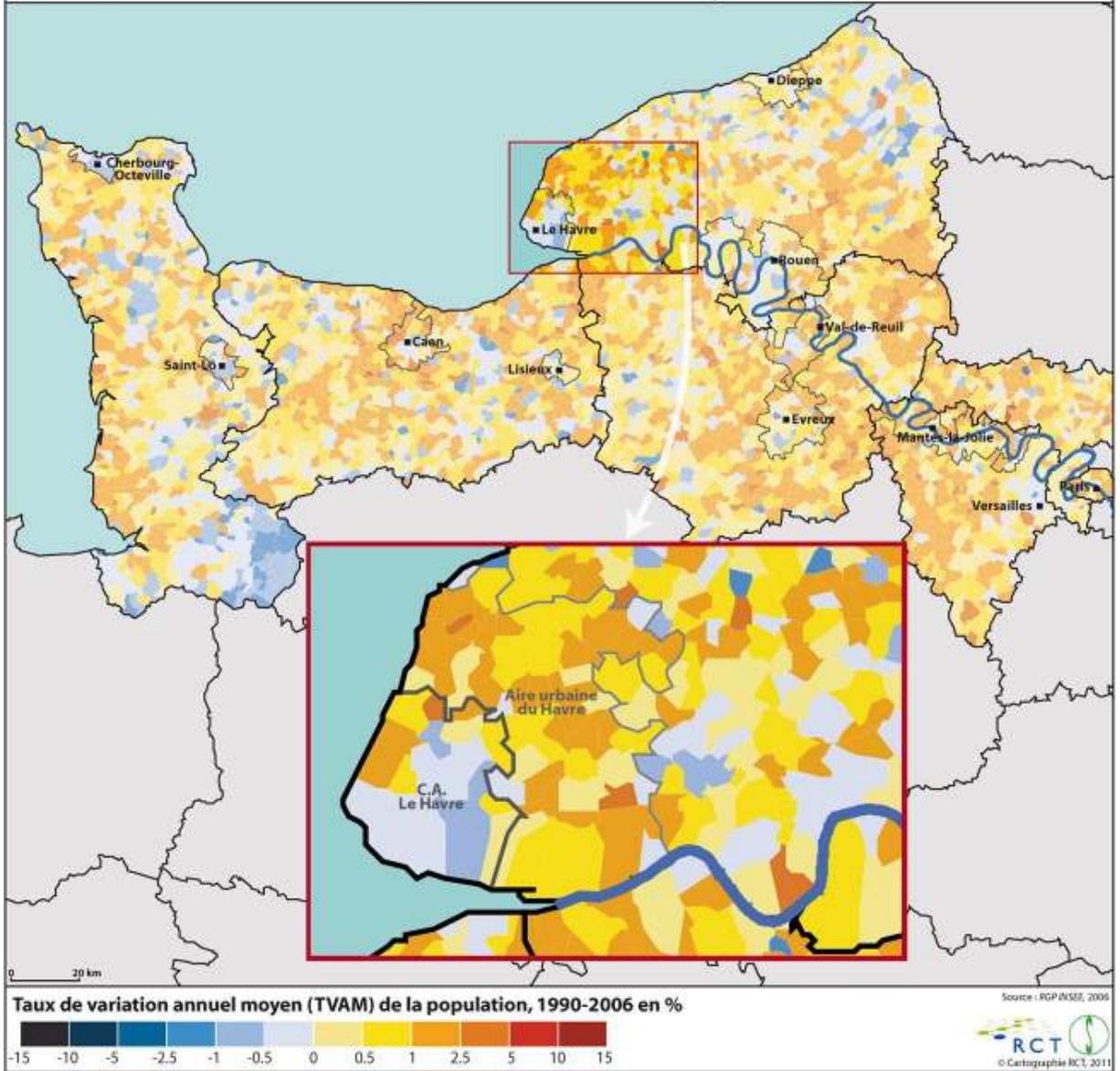
VARIATION MIGRATOIRE DE LA POPULATION, 1990-2006



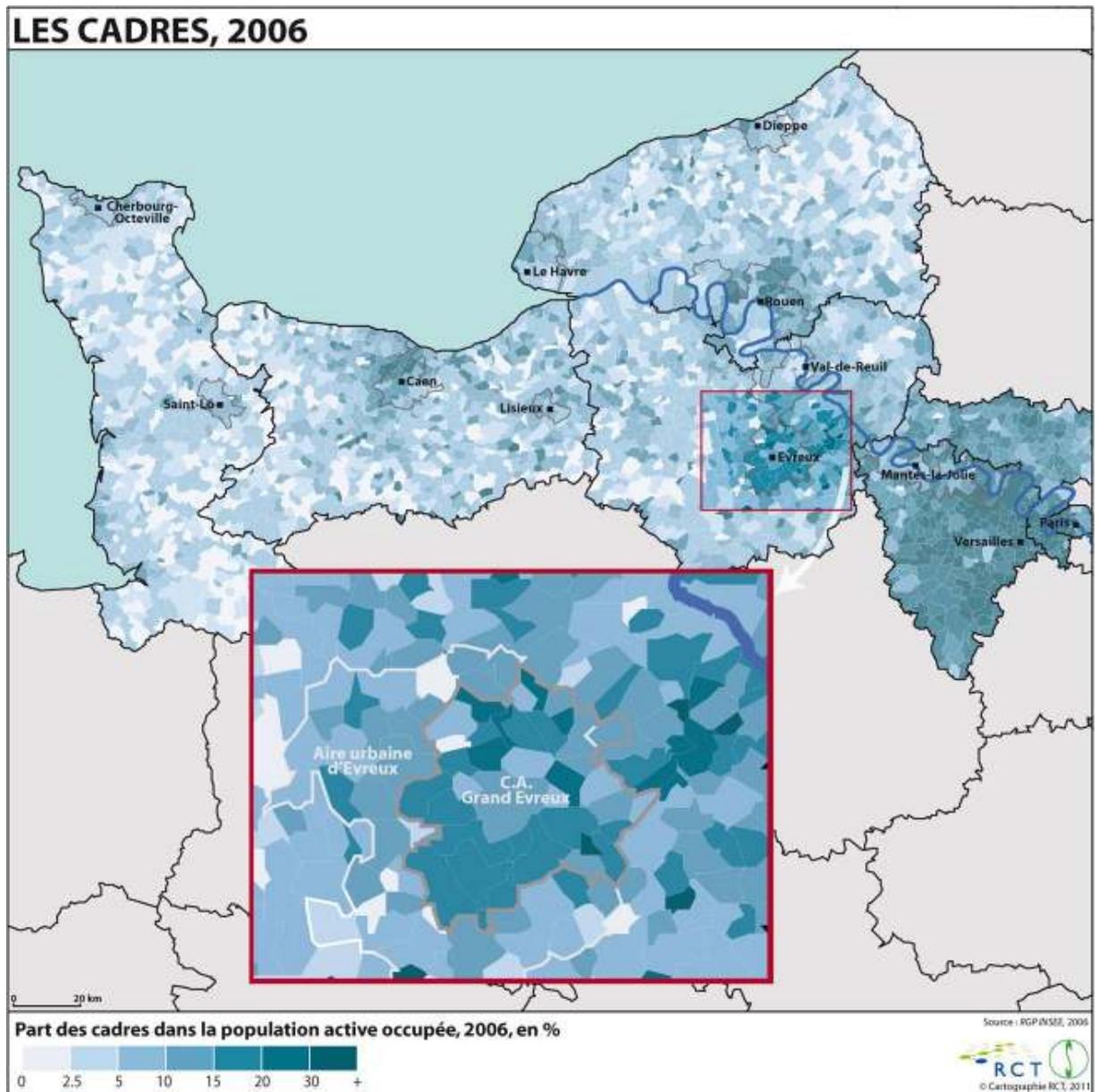
VARIATION NATURELLE DE LA POPULATION, 1990-2006



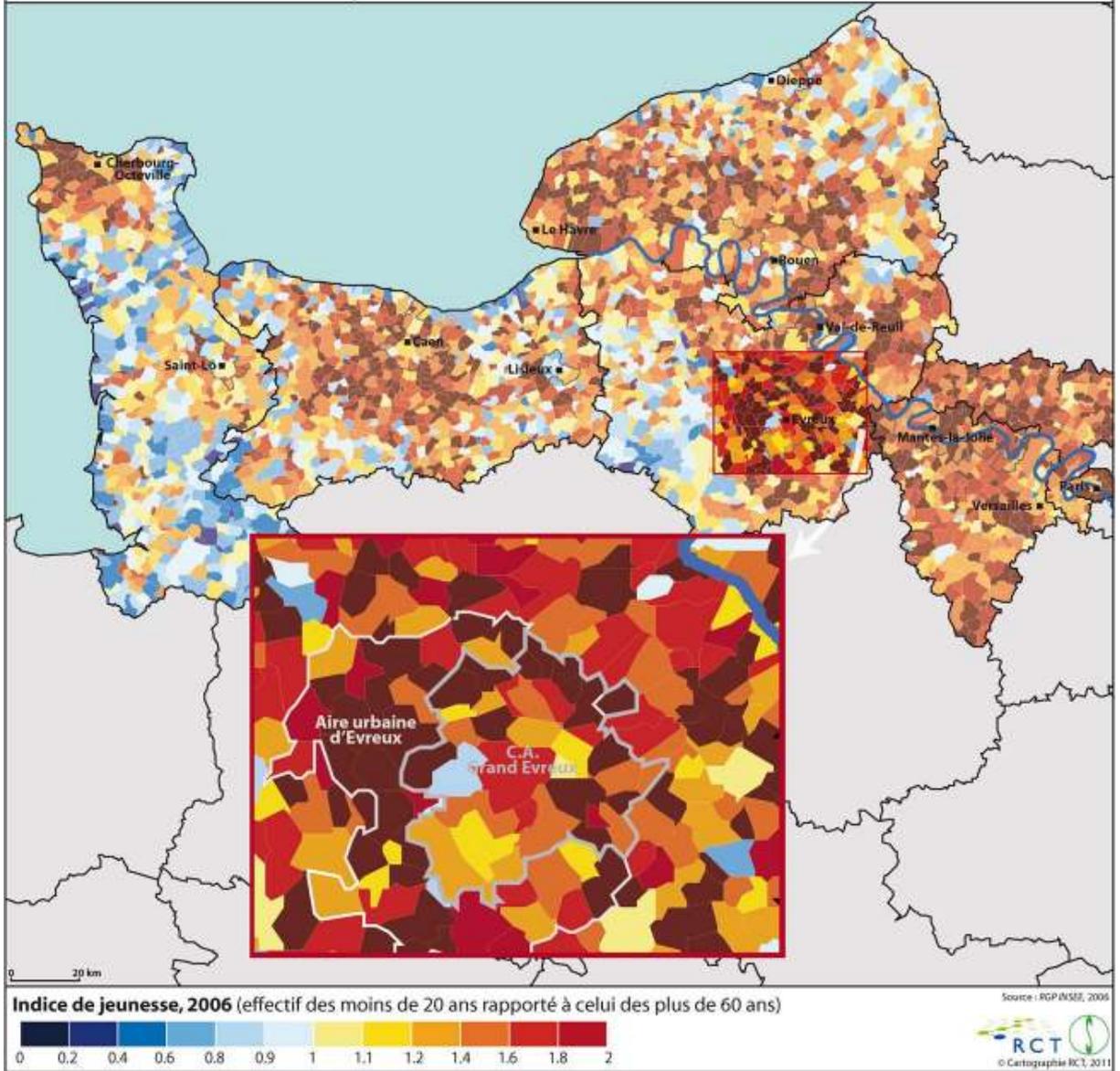
VARIATION ANNUELLE DE LA POPULATION, 1990-2006



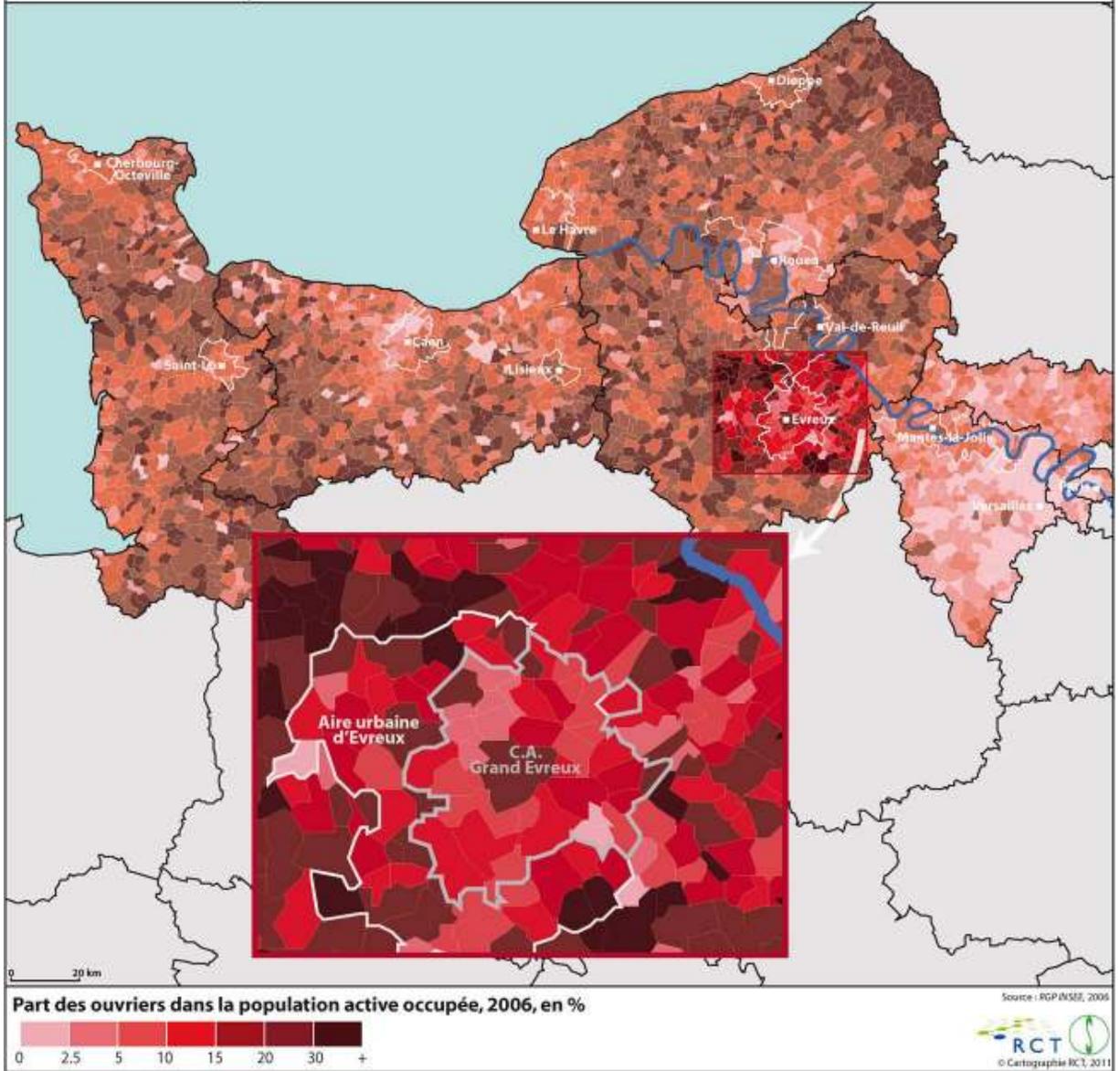
5. EVREUX



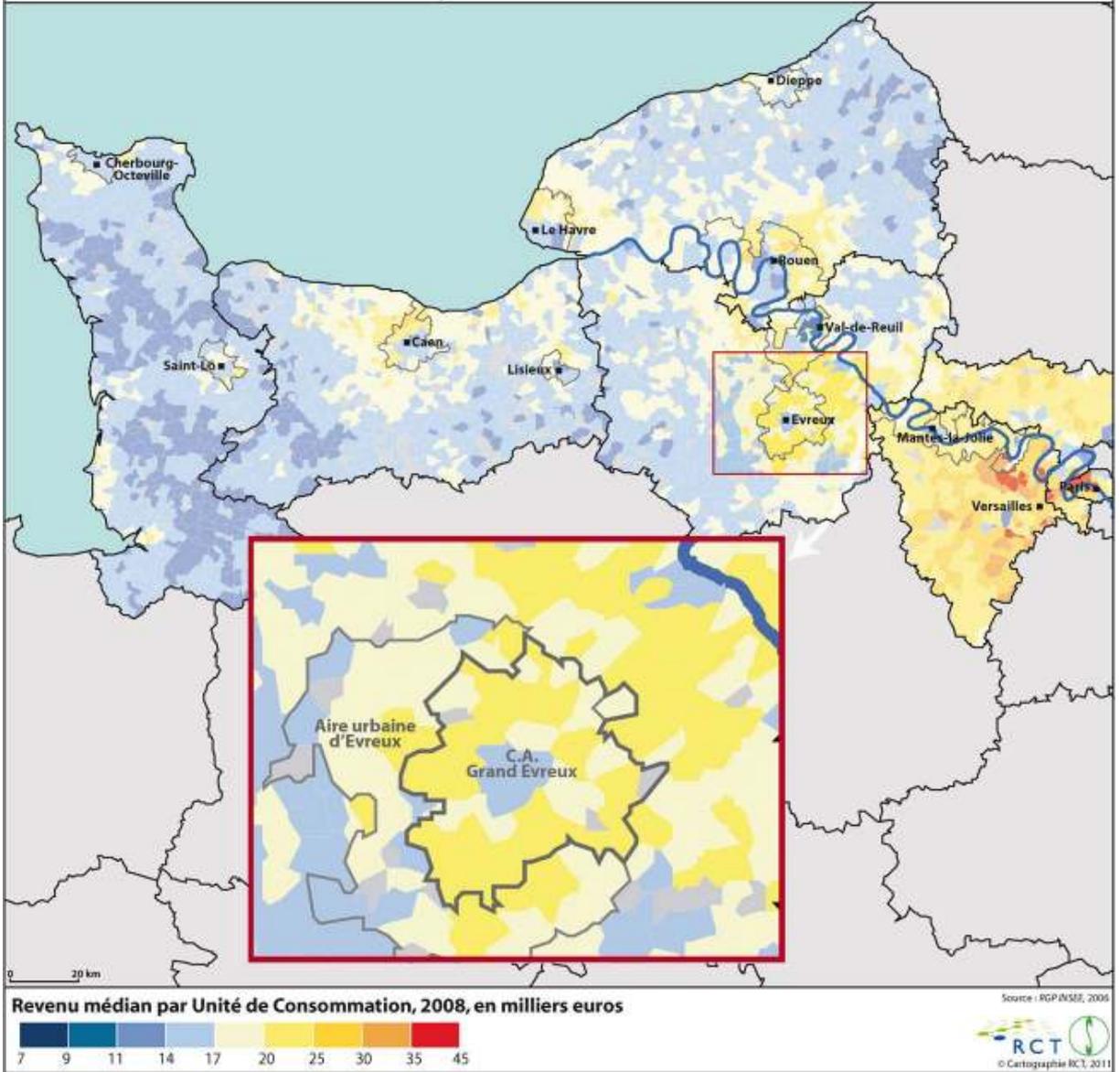
INDICE DE JEUNESSE, 2006



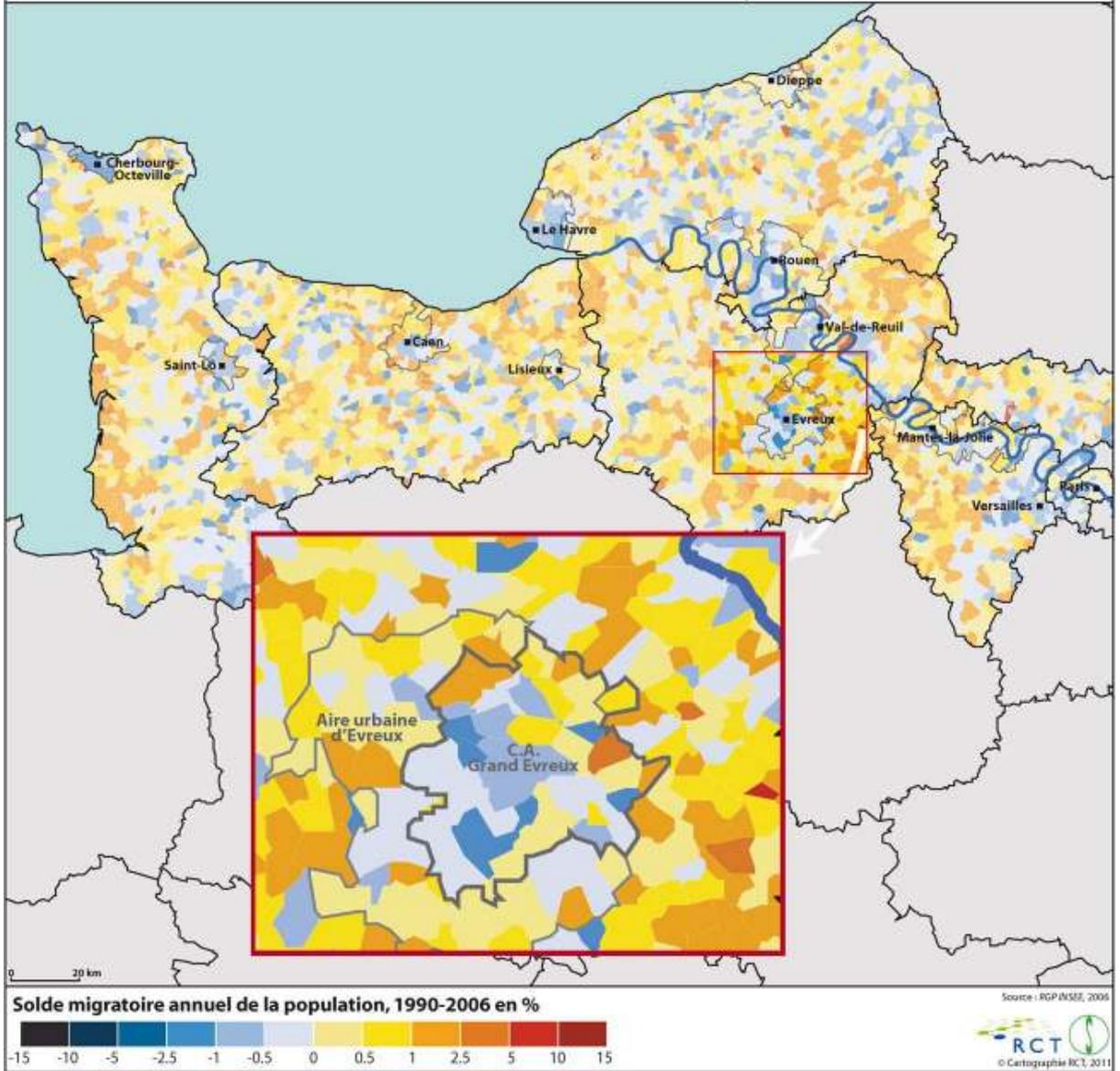
LES OUVRIERS, 2006



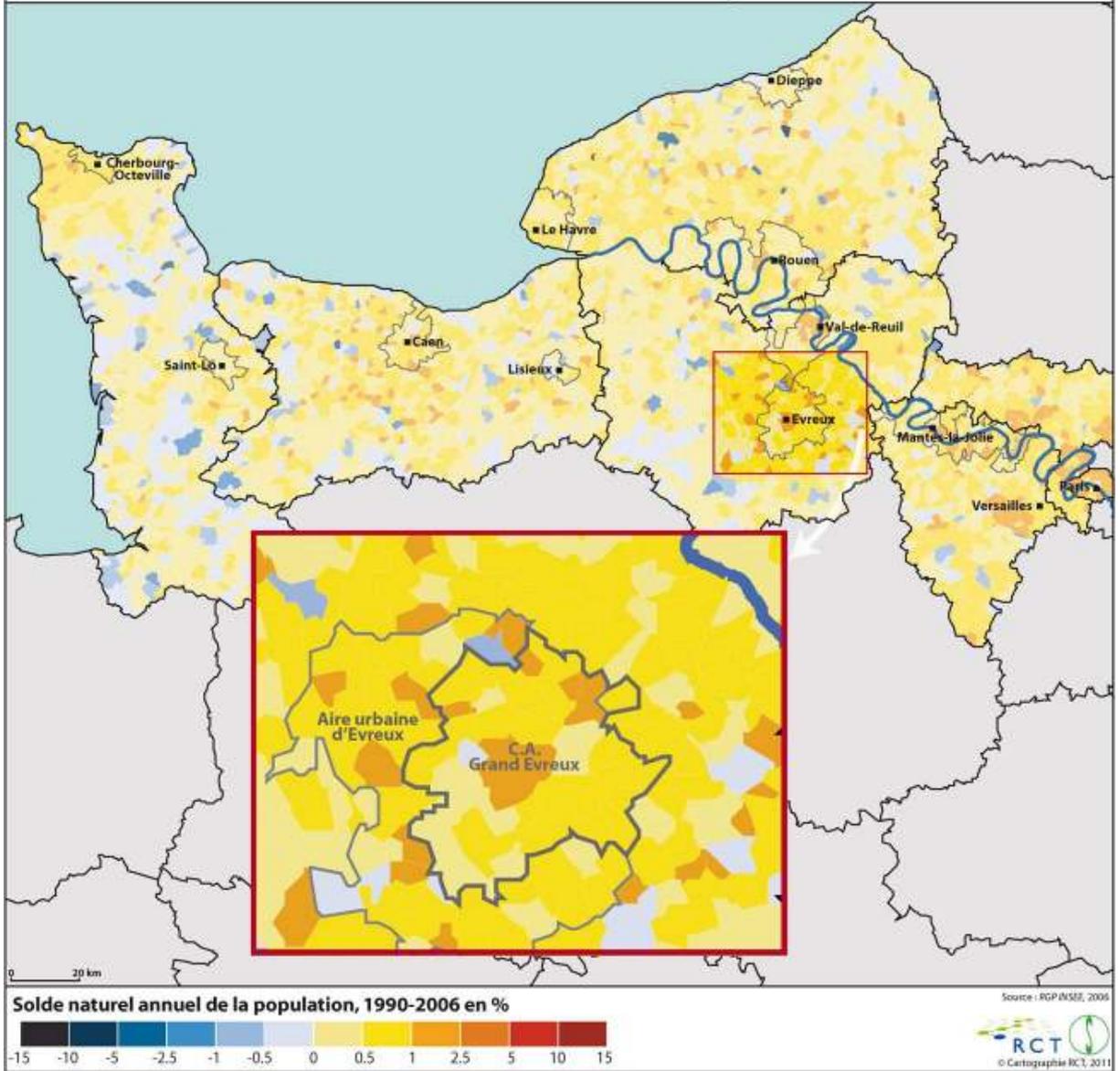
REVENU MEDIAN PAR U.C., 2008



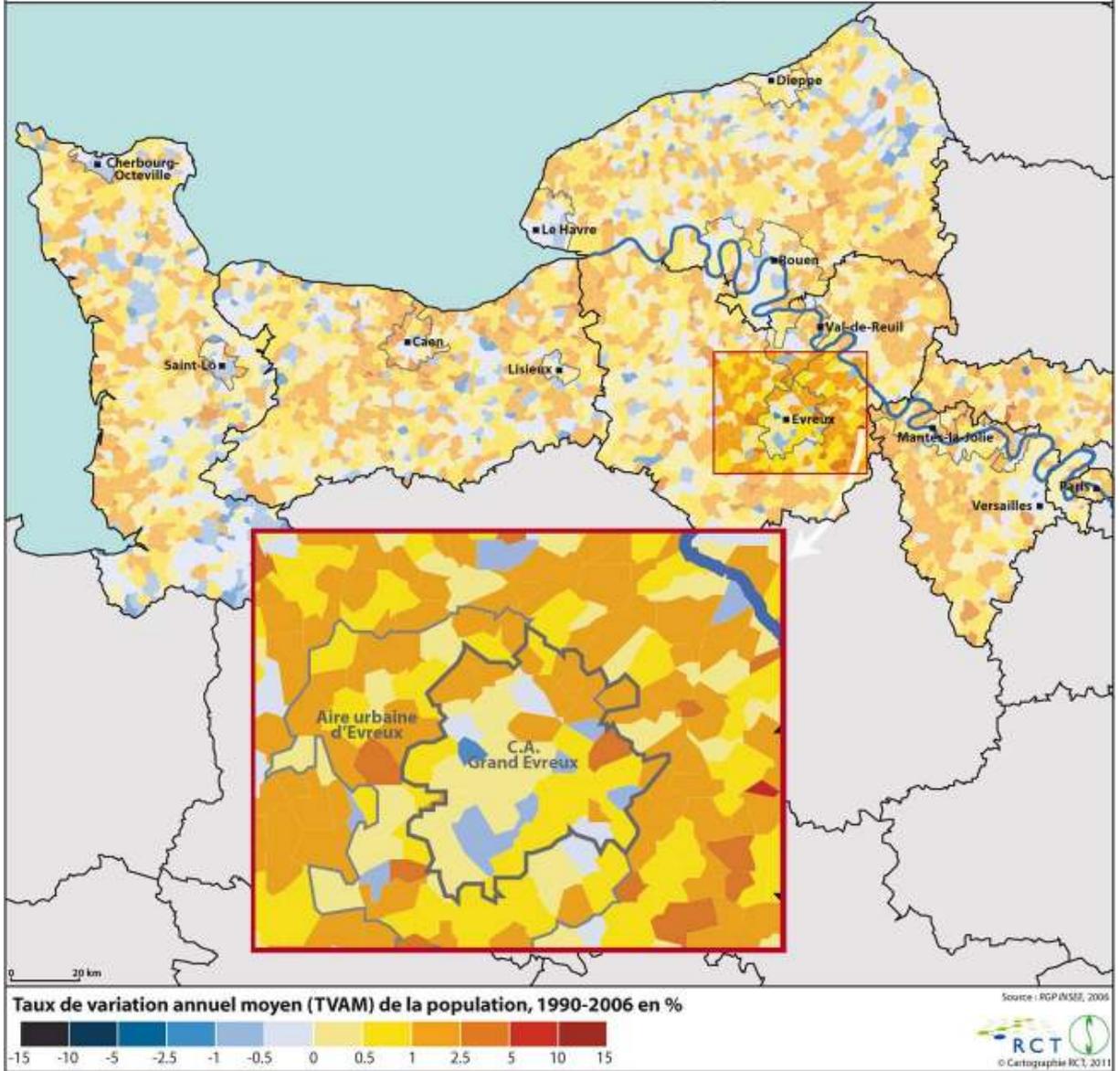
VARIATION MIGRATOIRE DE LA POPULATION, 1990-2006



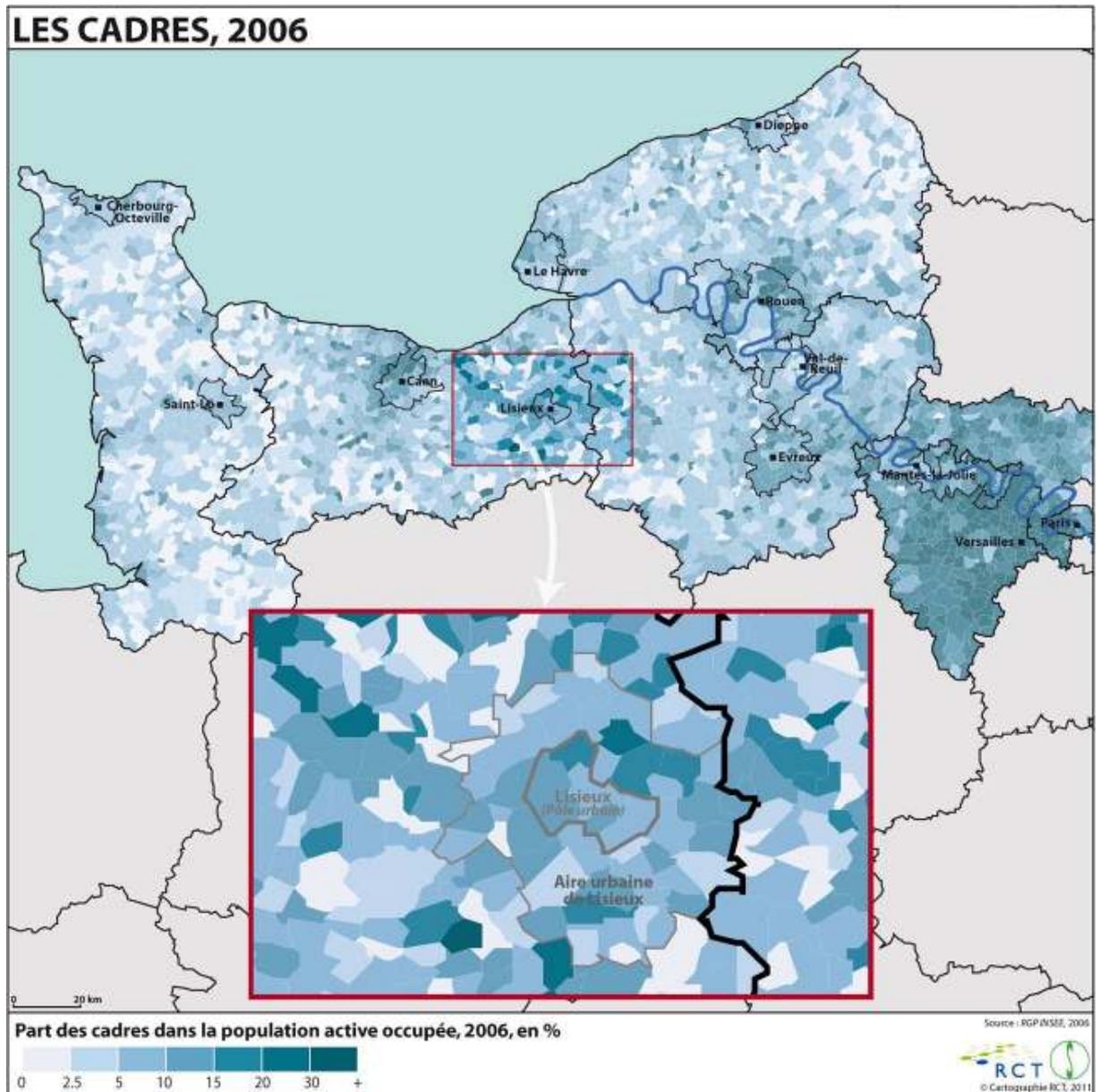
VARIATION NATURELLE DE LA POPULATION, 1990-2006



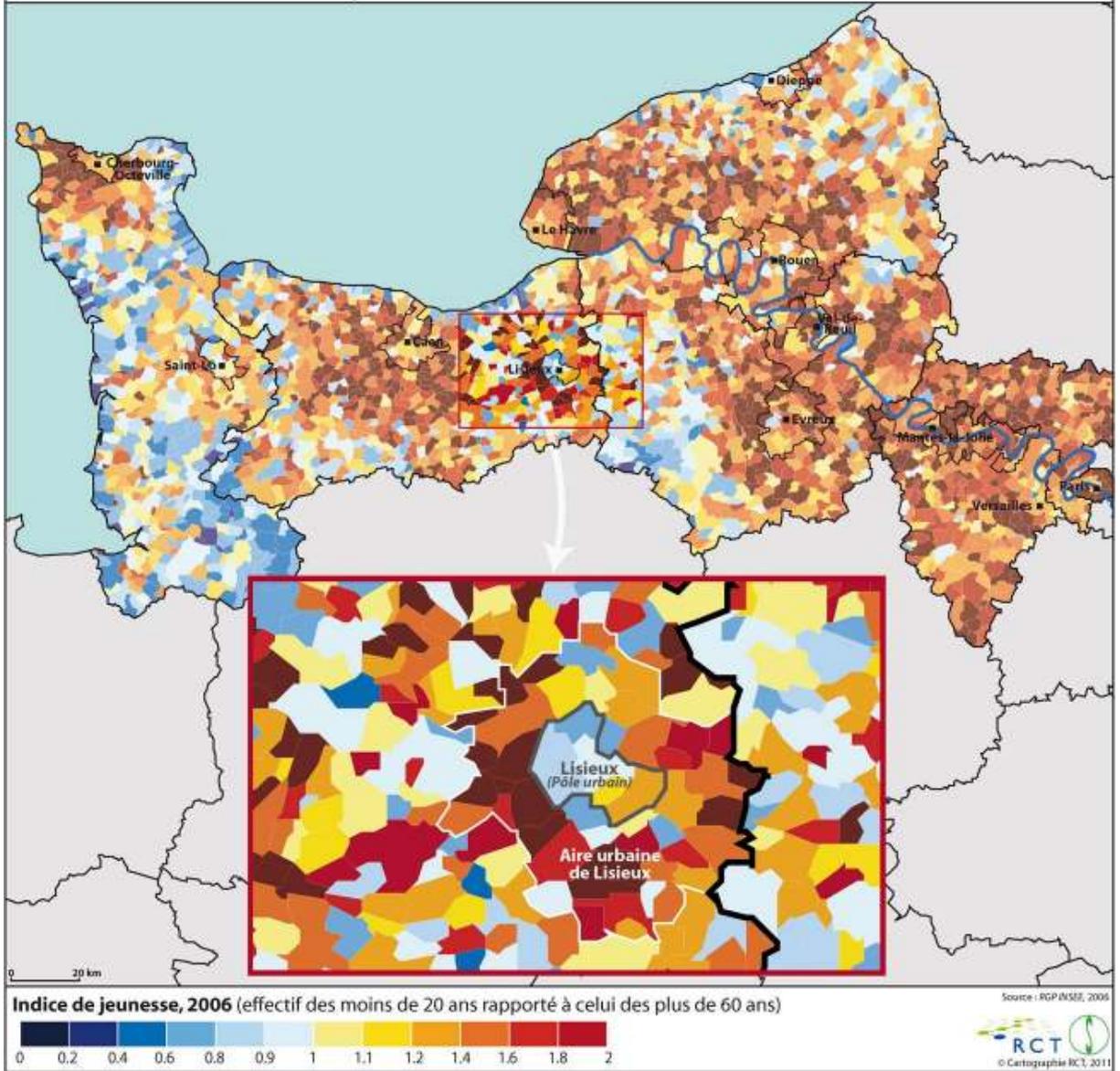
VARIATION ANNUELLE DE LA POPULATION, 1990-2006



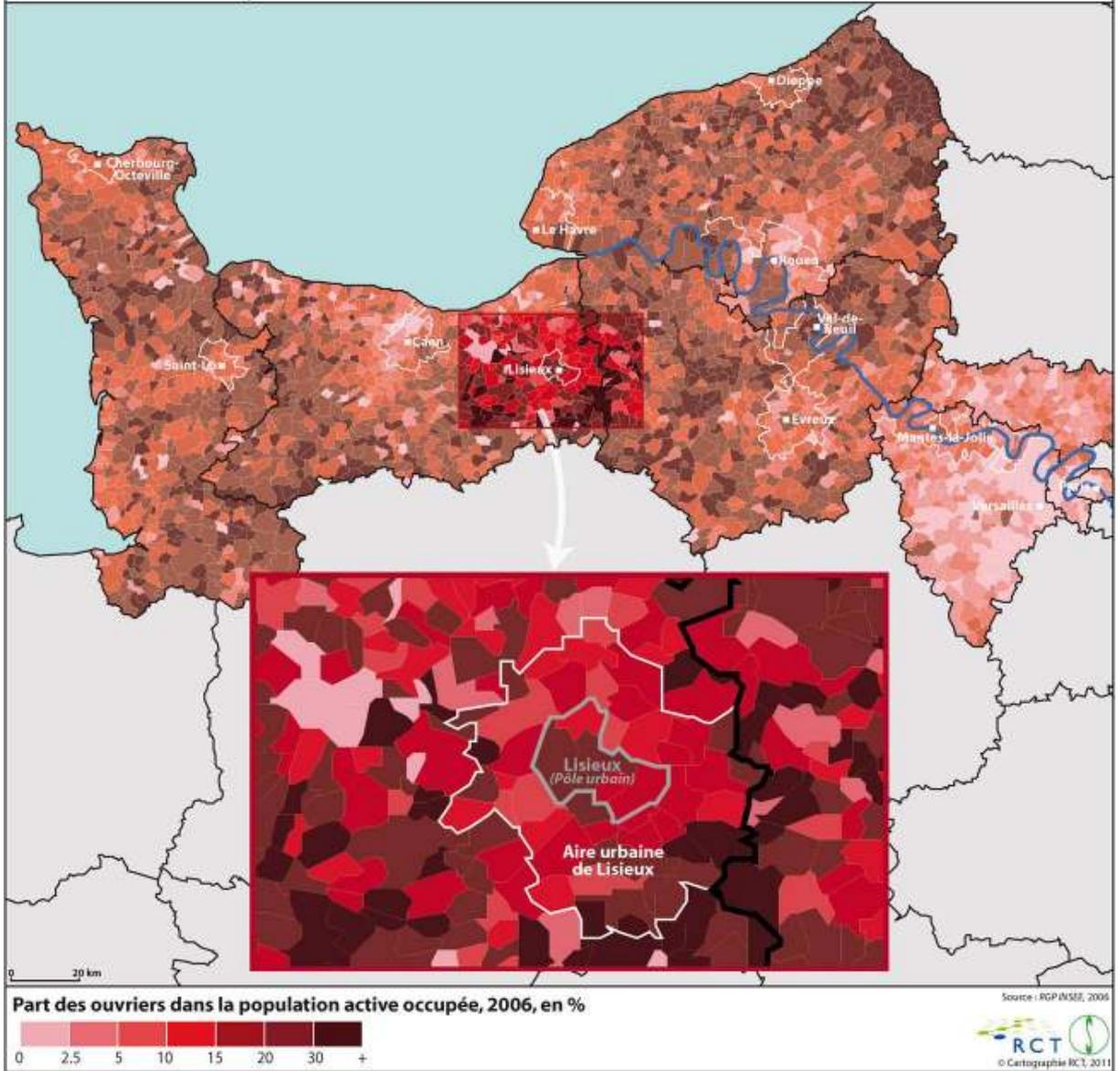
6. LISIEUX



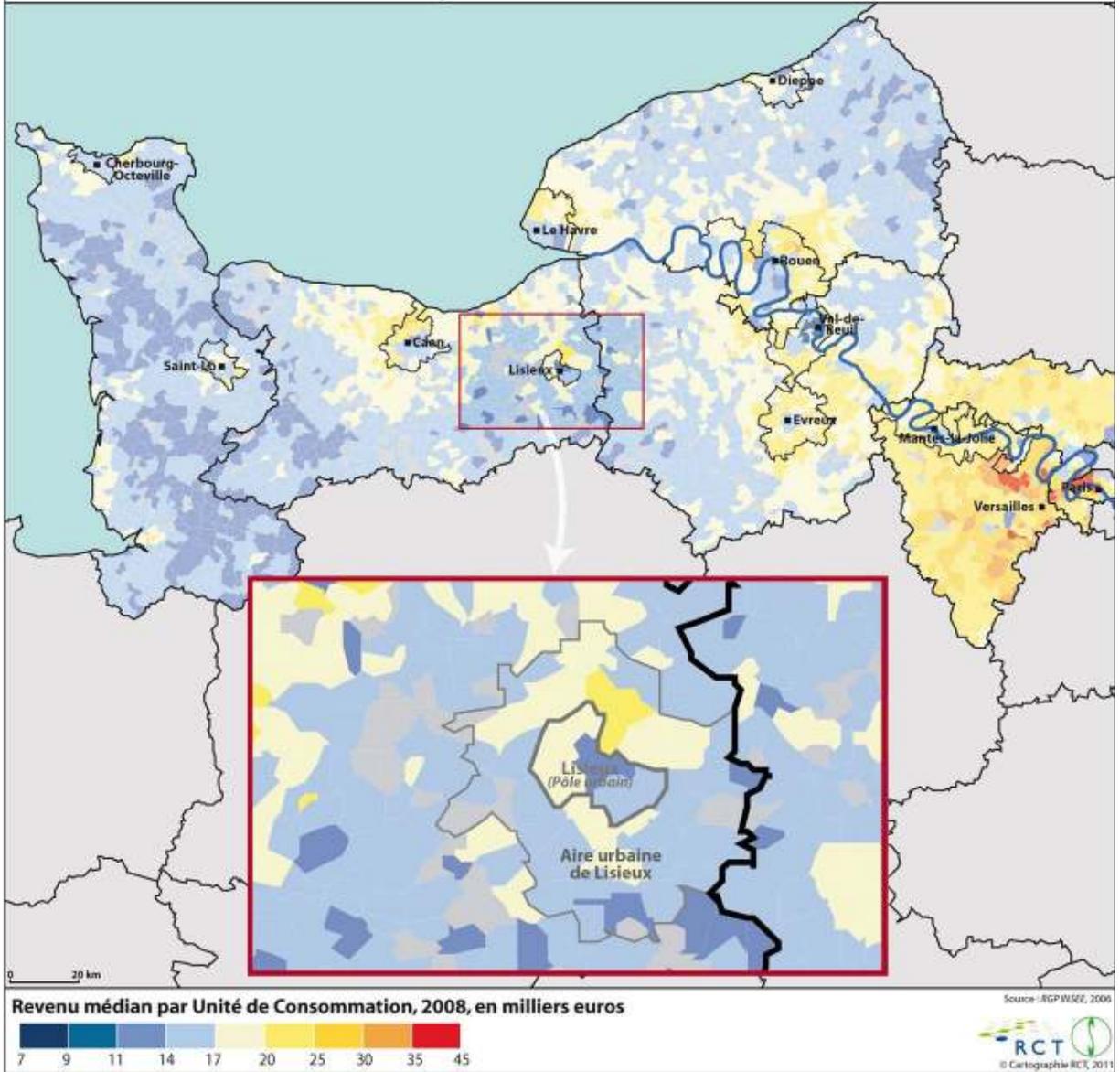
INDICE DE JEUNESSE, 2006



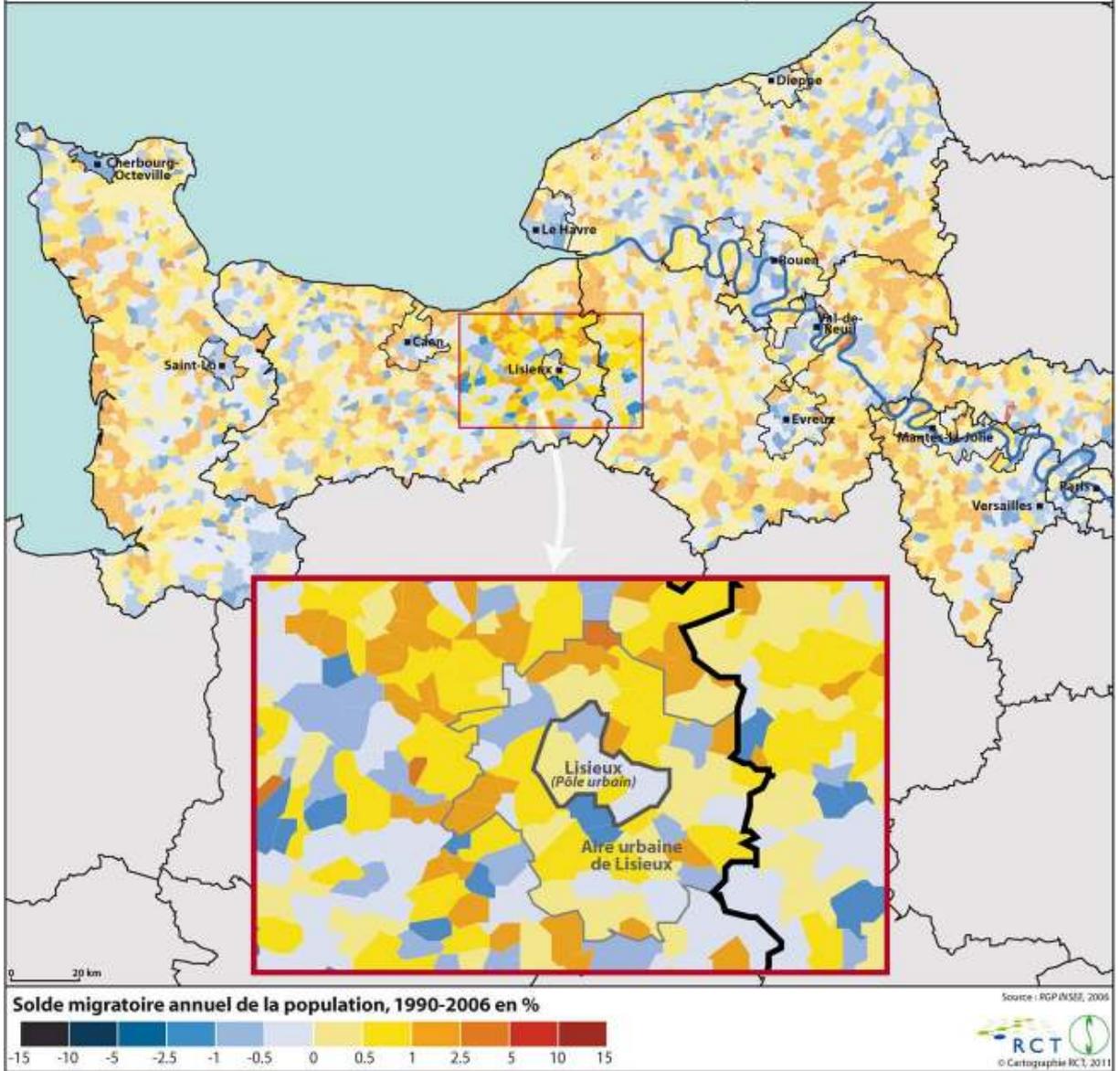
LES OUVRIERS, 2006



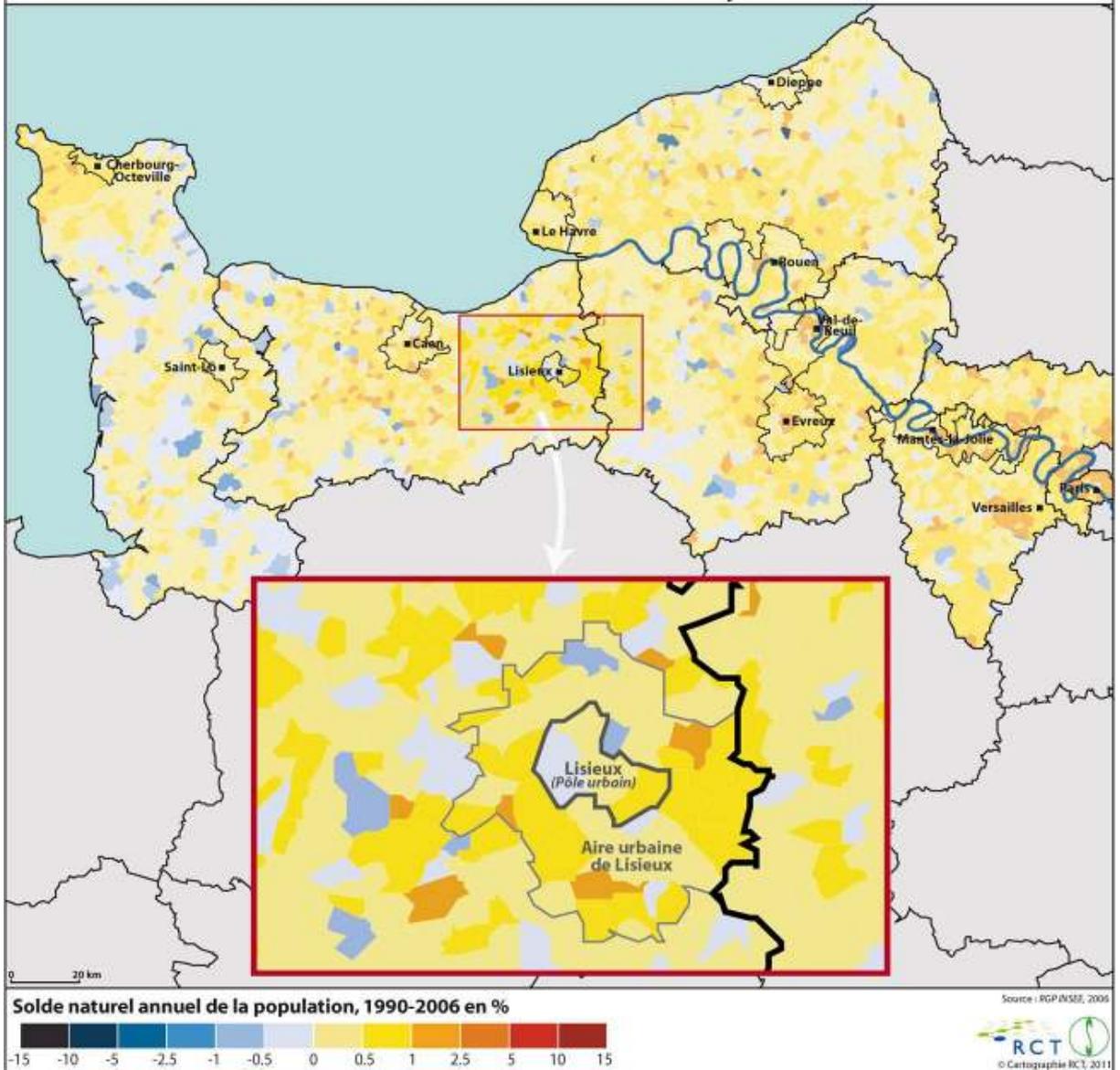
REVENU MEDIAN PAR U.C., 2008



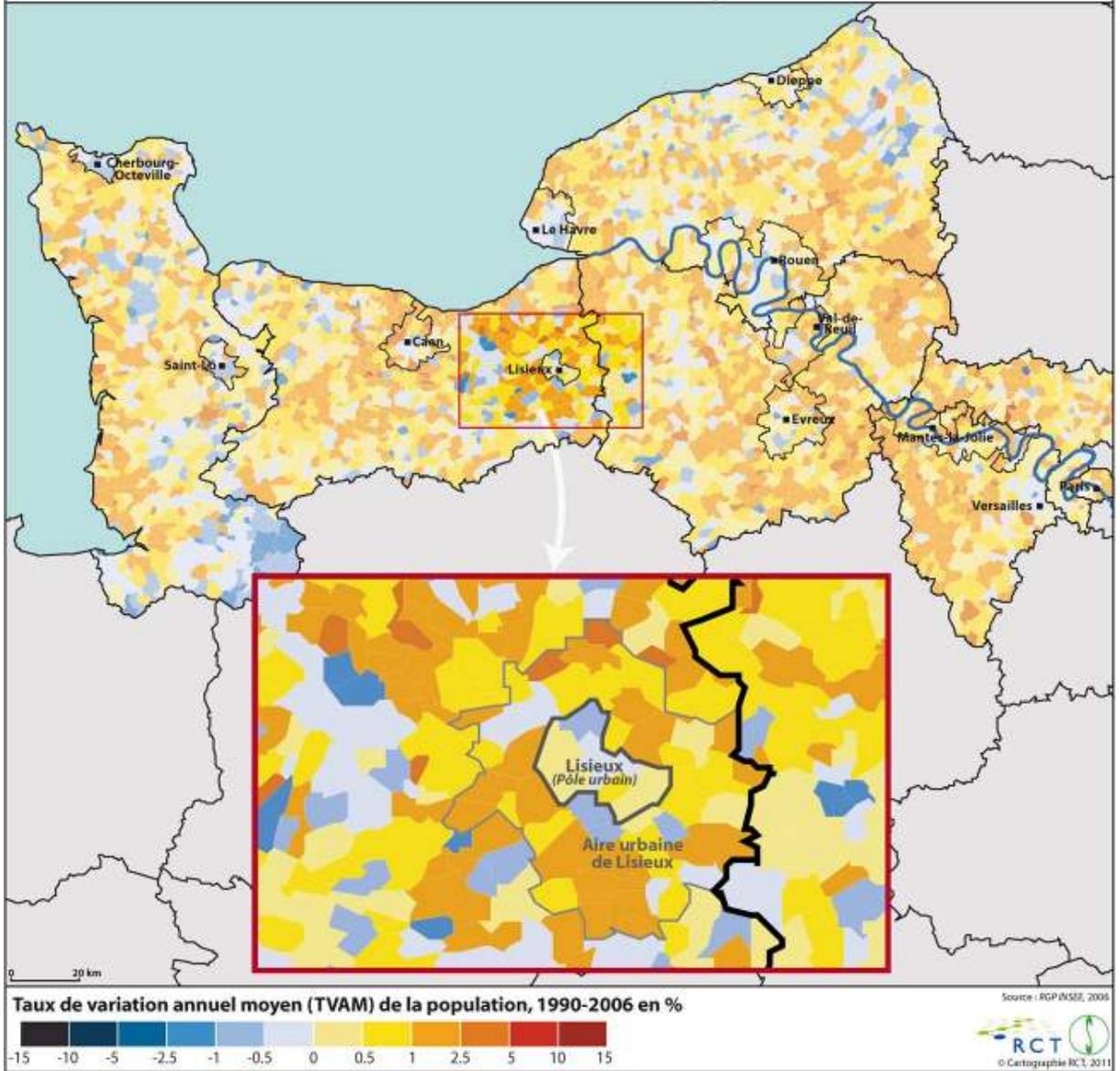
VARIATION MIGRATOIRE DE LA POPULATION, 1990-2006



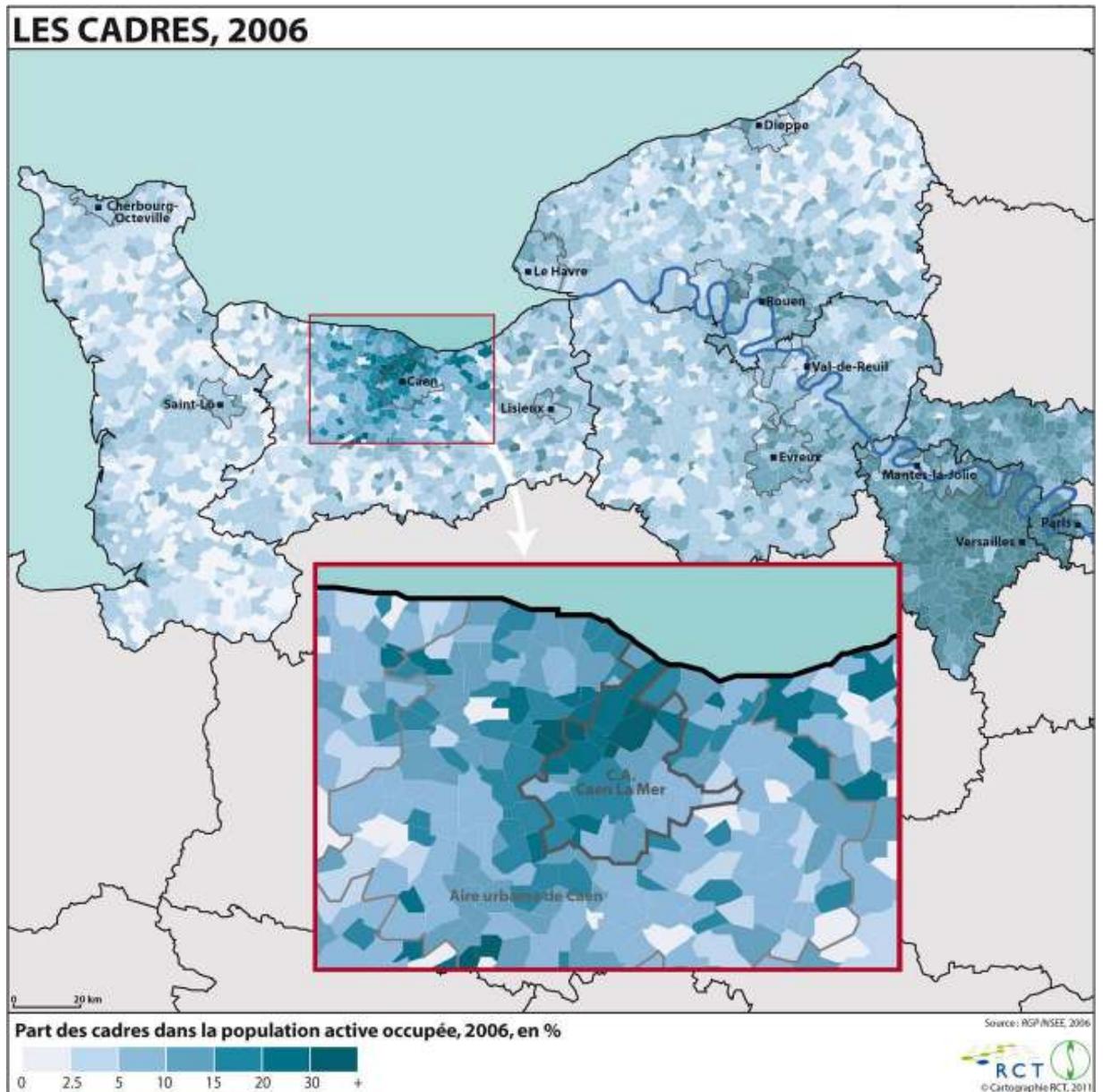
VARIATION NATURELLE DE LA POPULATION, 1990-2006



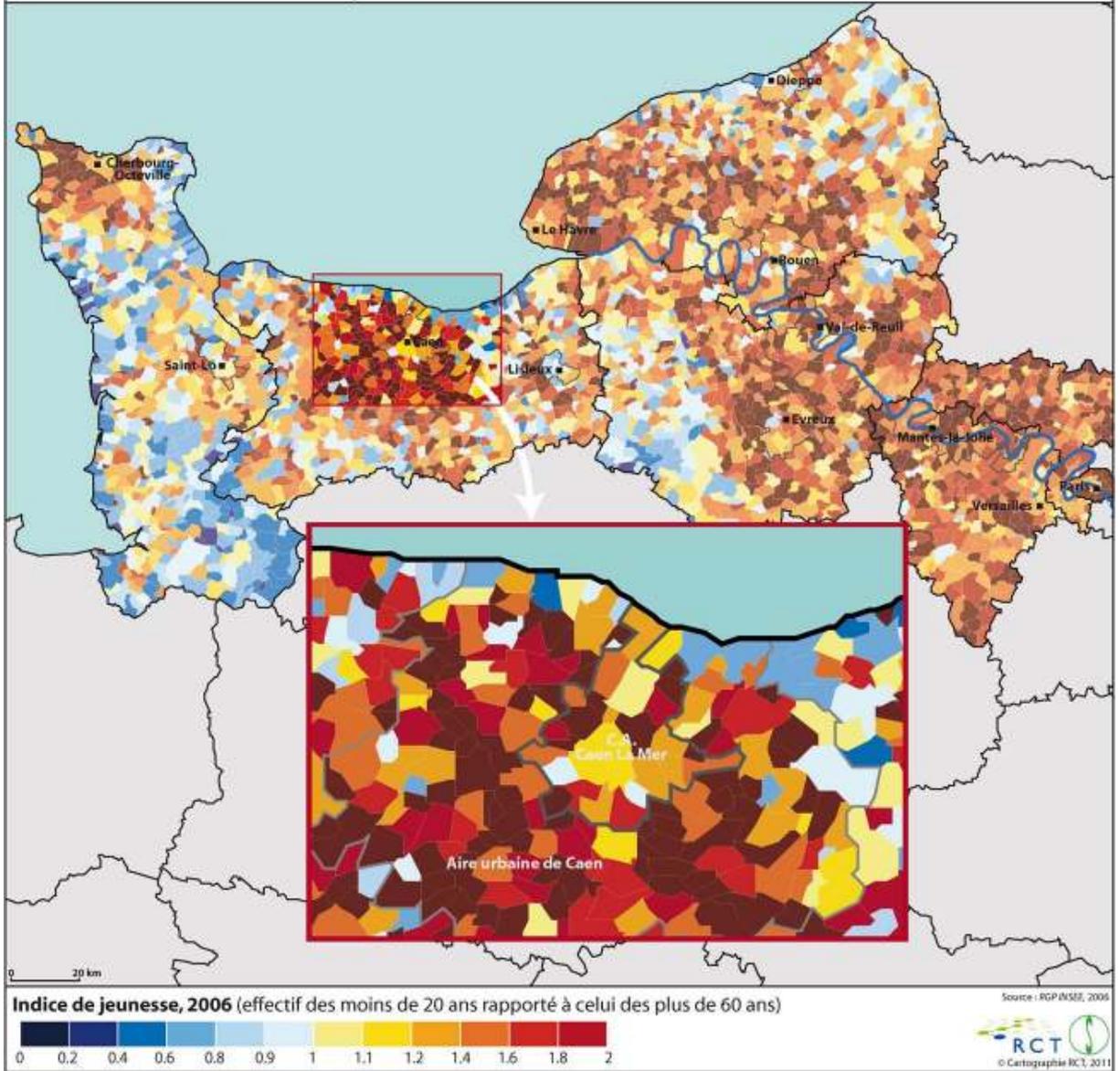
VARIATION ANNUELLE DE LA POPULATION, 1990-2006



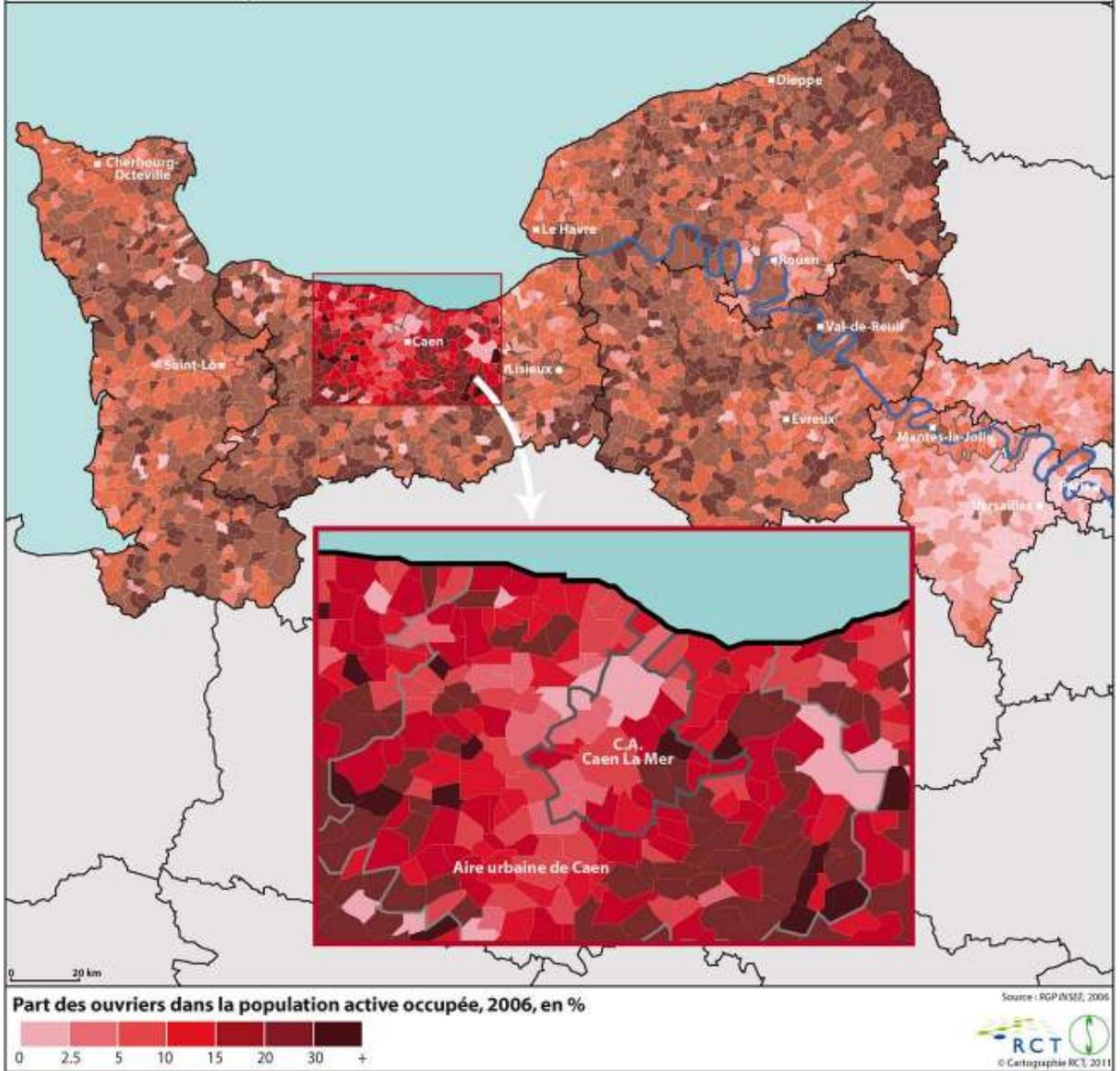
7. CAEN



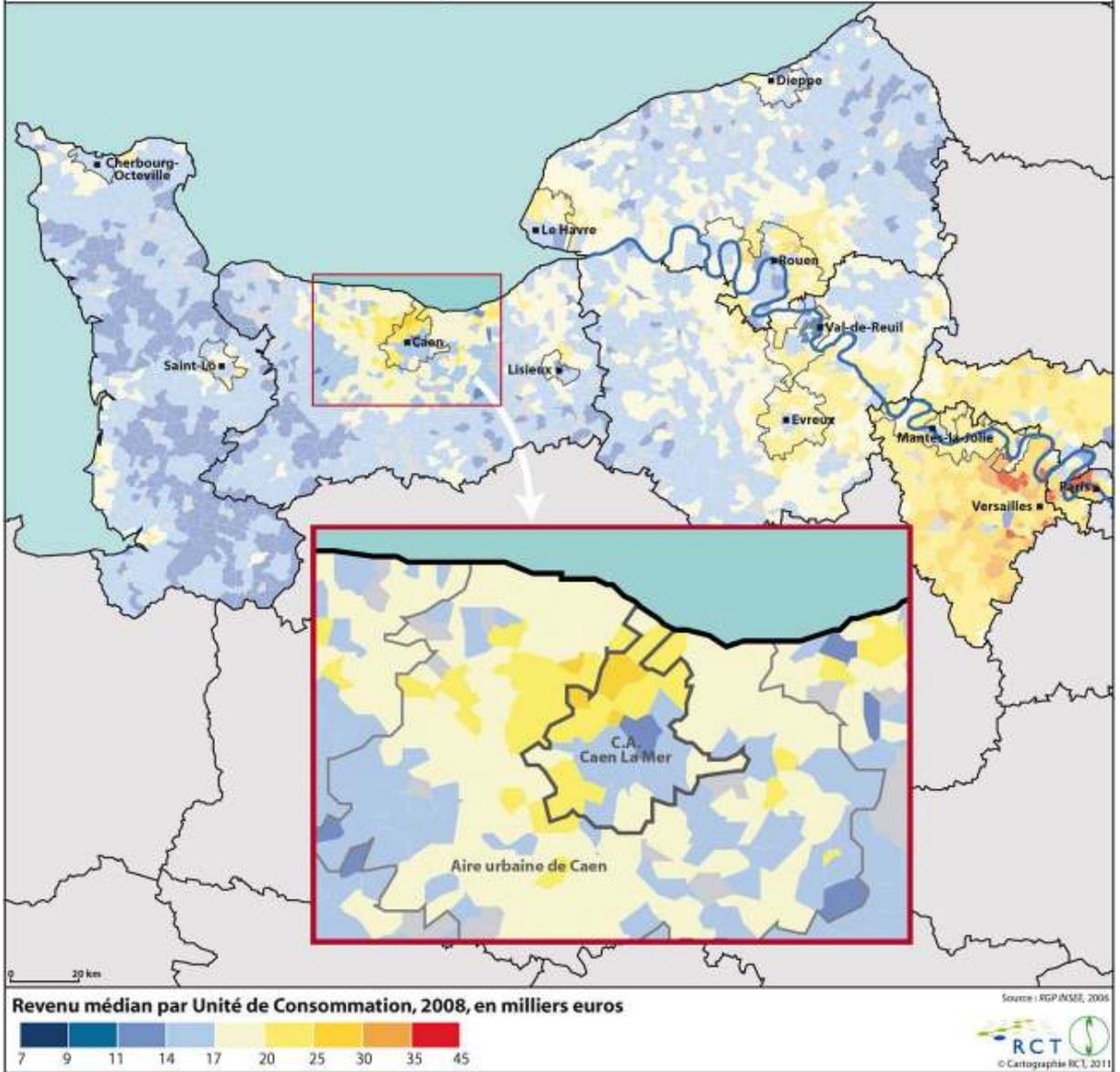
INDICE DE JEUNESSE, 2006



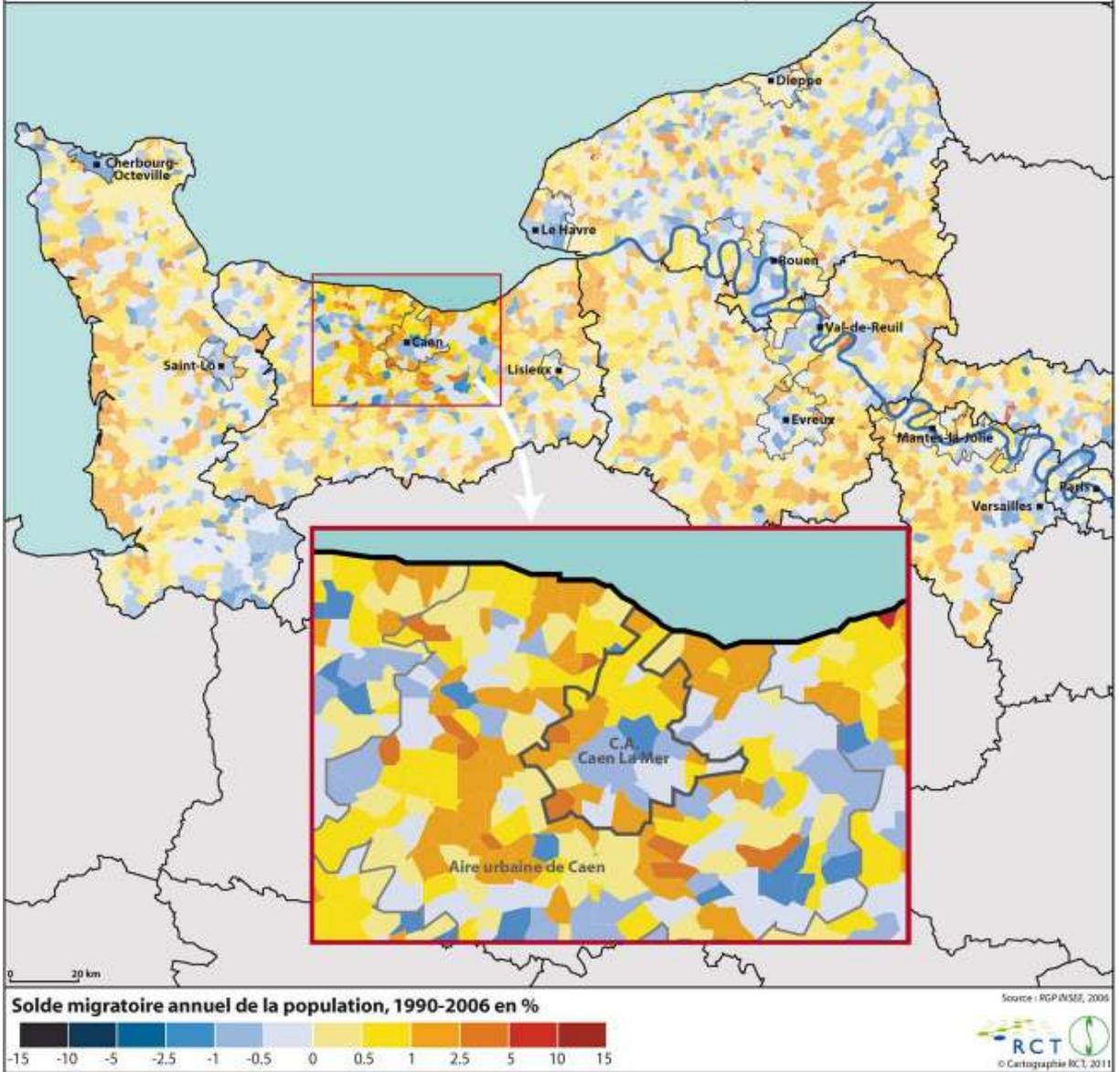
LES OUVRIERS, 2006



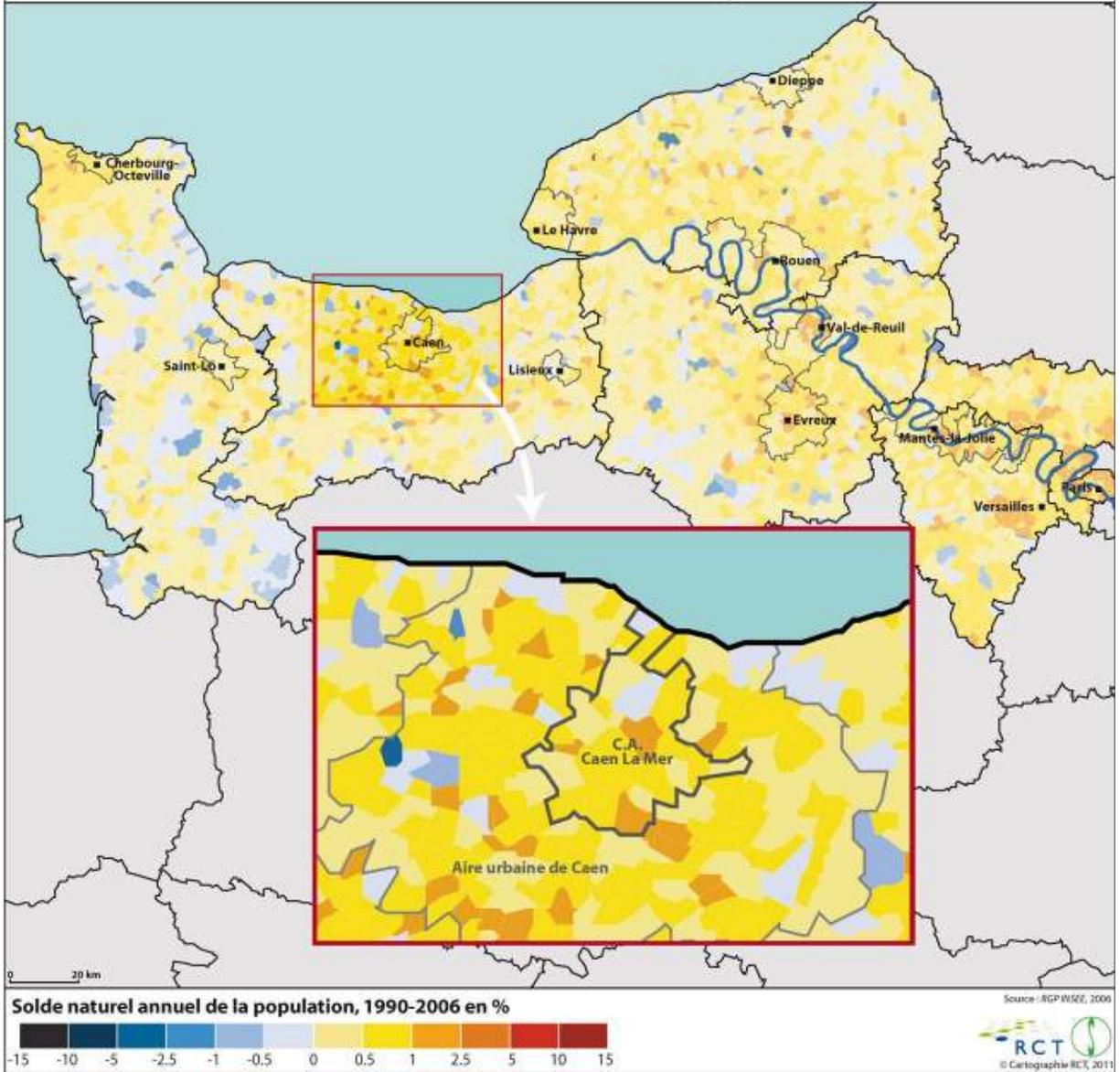
REVENU MEDIAN PAR U.C., 2008



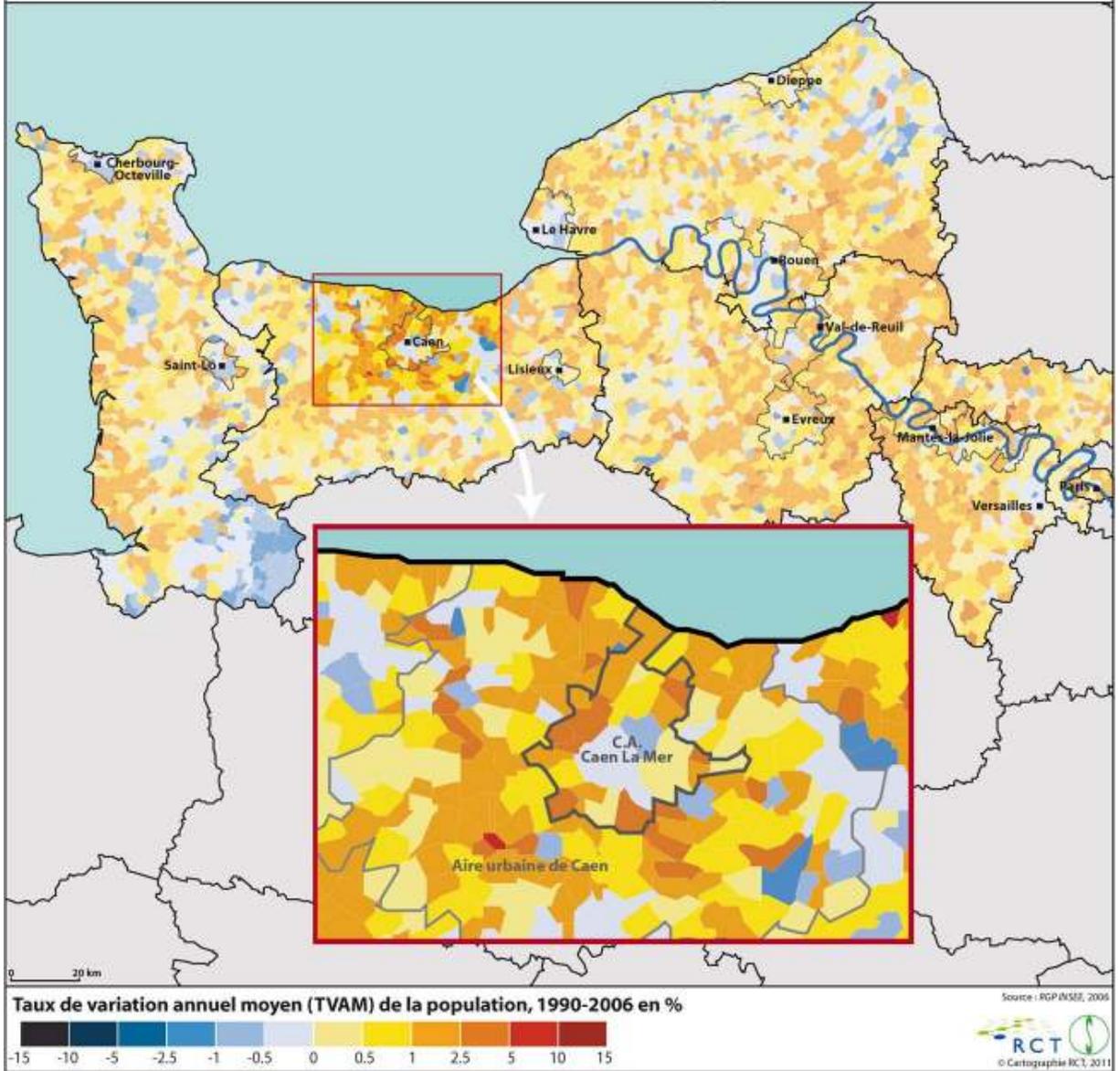
VARIATION MIGRATOIRE DE LA POPULATION, 1990-2006



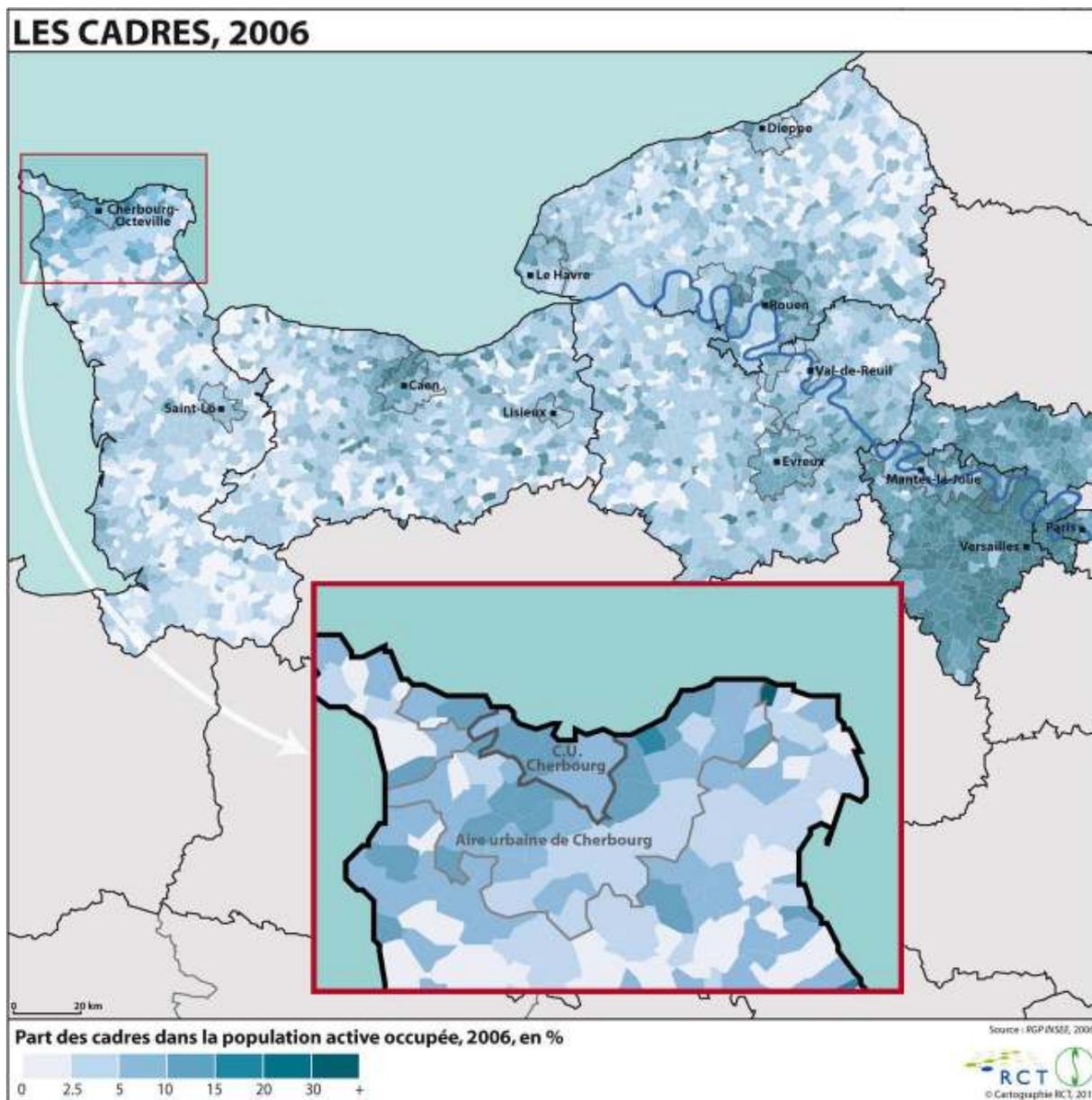
VARIATION NATURELLE DE LA POPULATION, 1990-2006



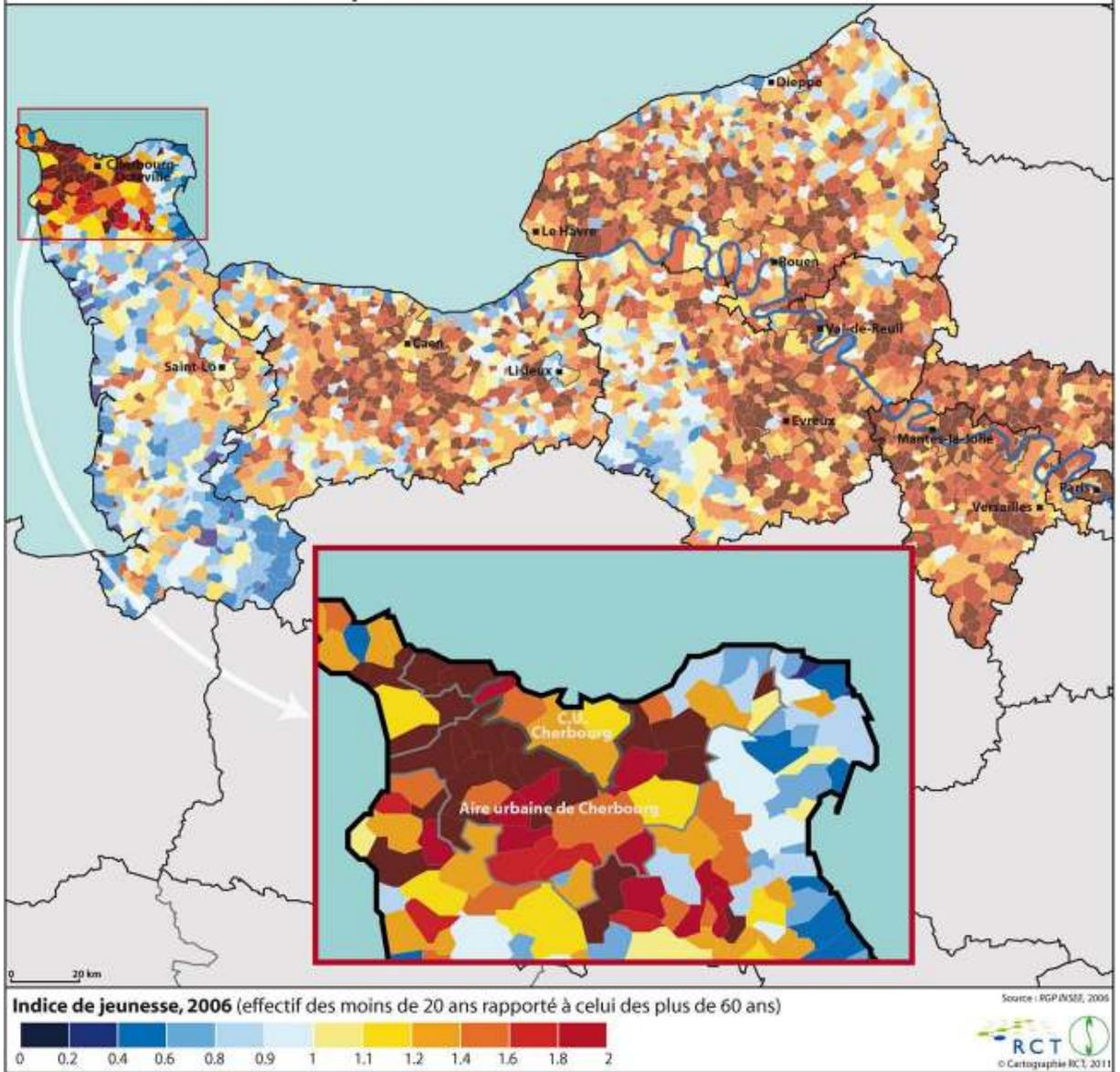
VARIATION ANNUELLE DE LA POPULATION, 1990-2006



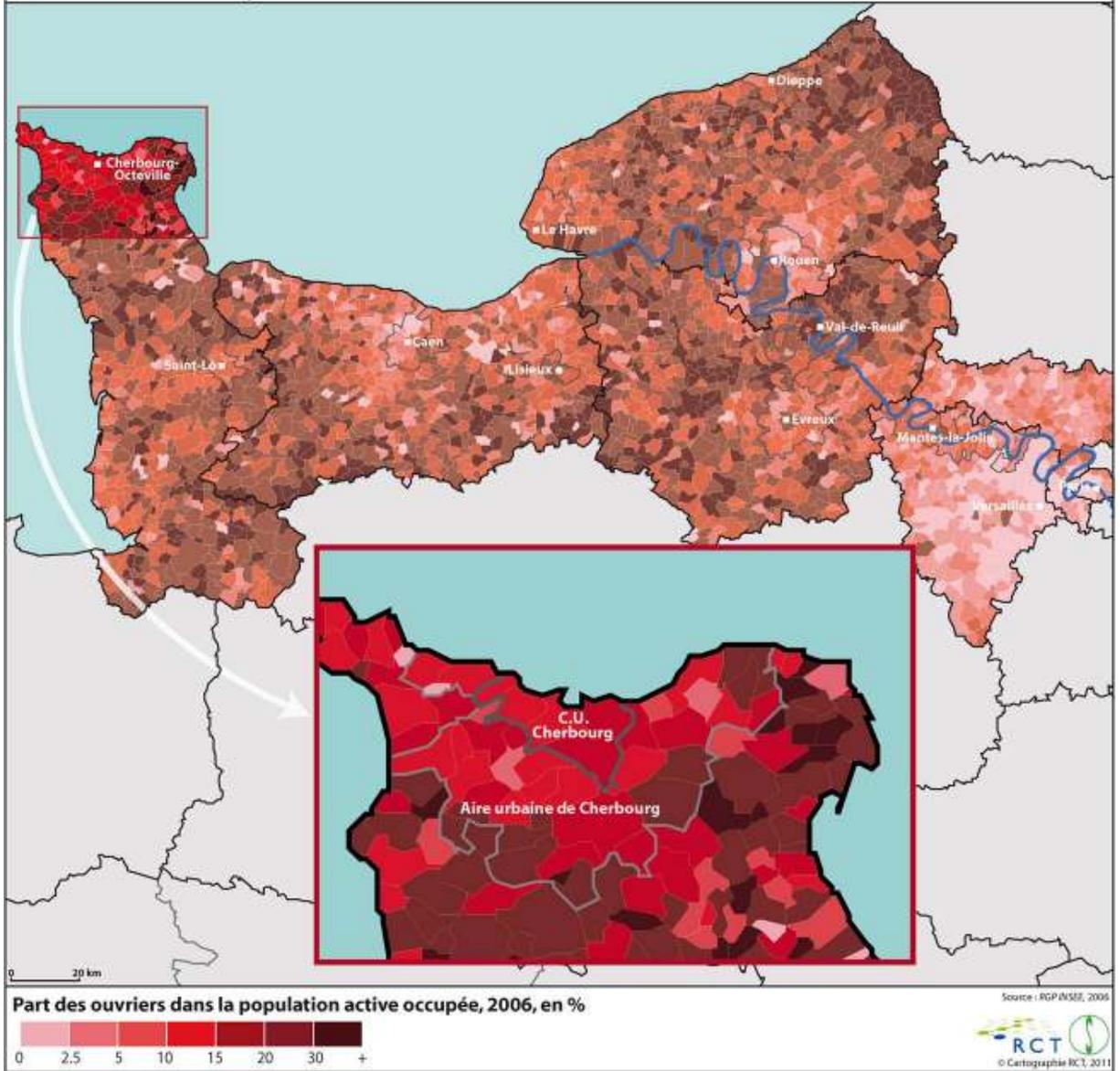
8. CHERBOURG – OCTEVILLE



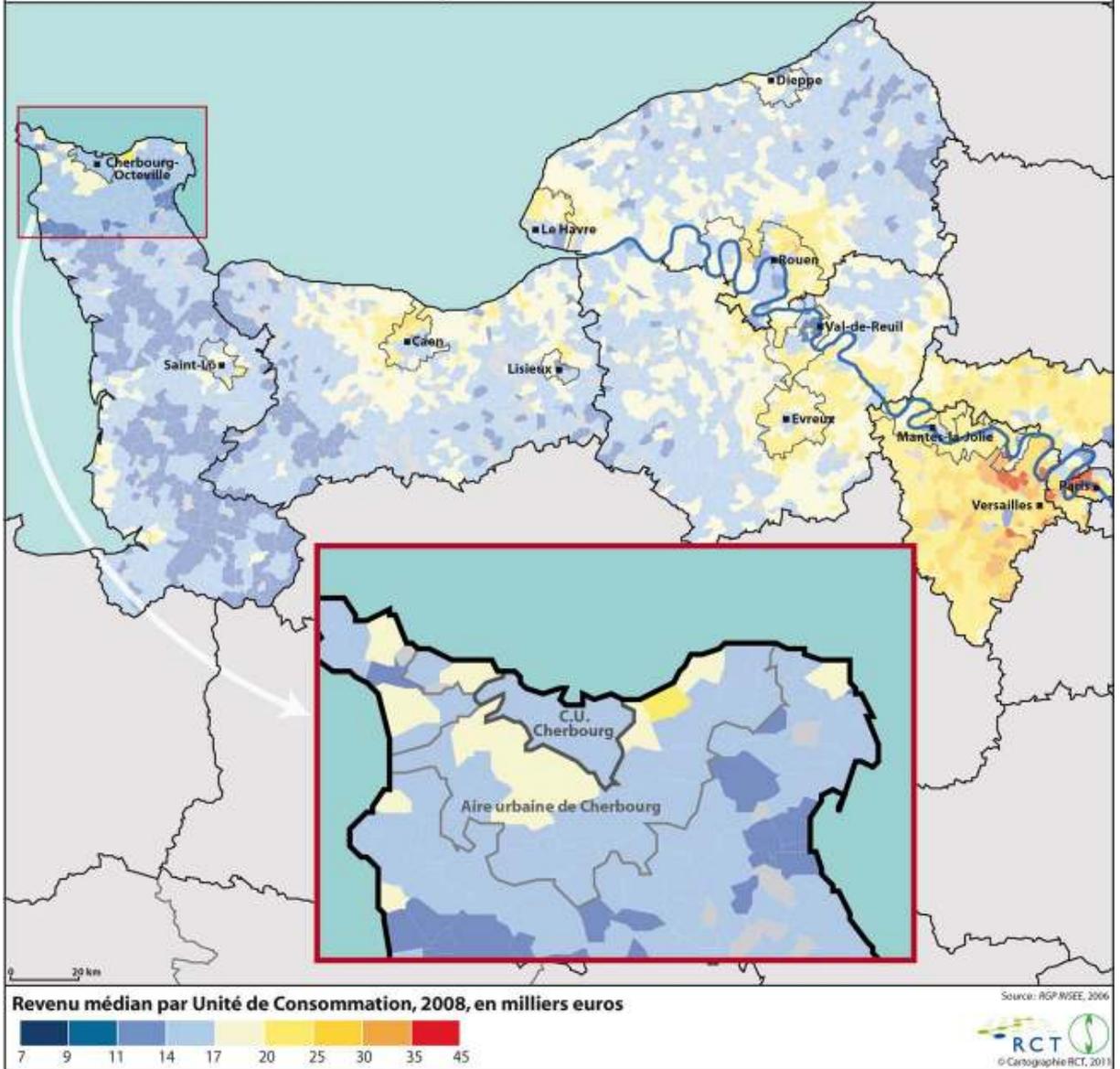
INDICE DE JEUNESSE, 2006



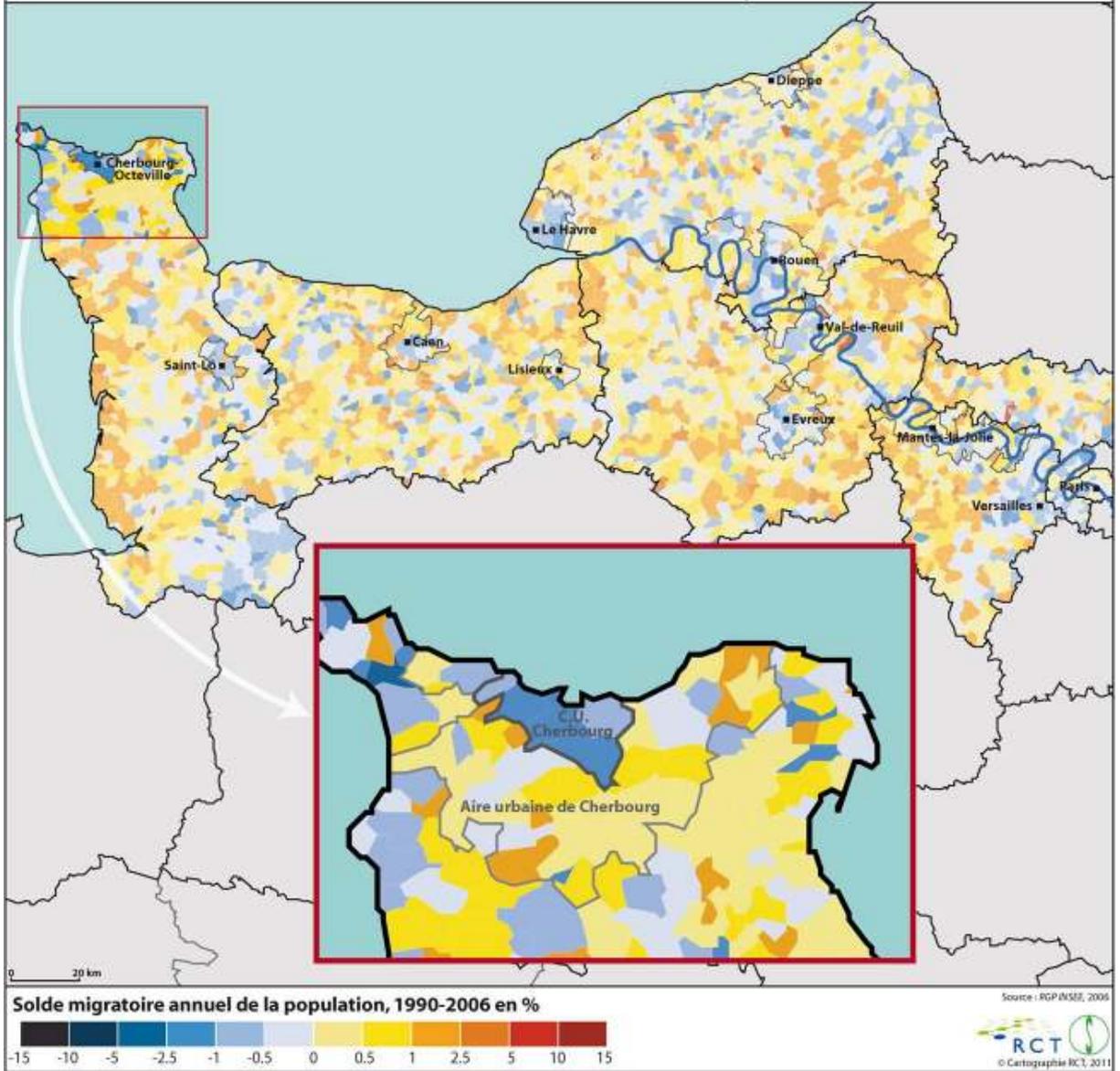
LES OUVRIERS, 2006



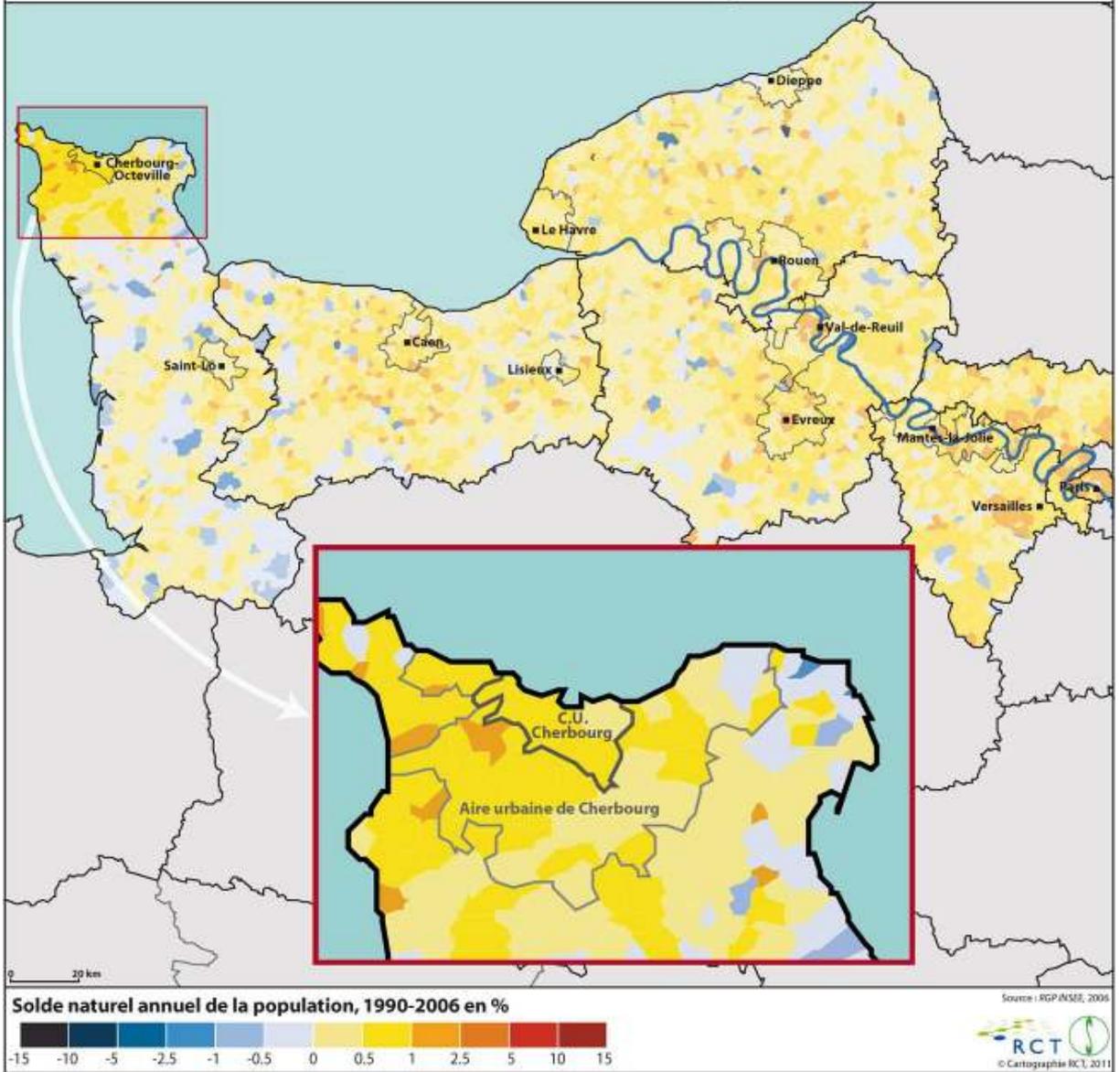
REVENU MEDIAN PAR U.C., 2008



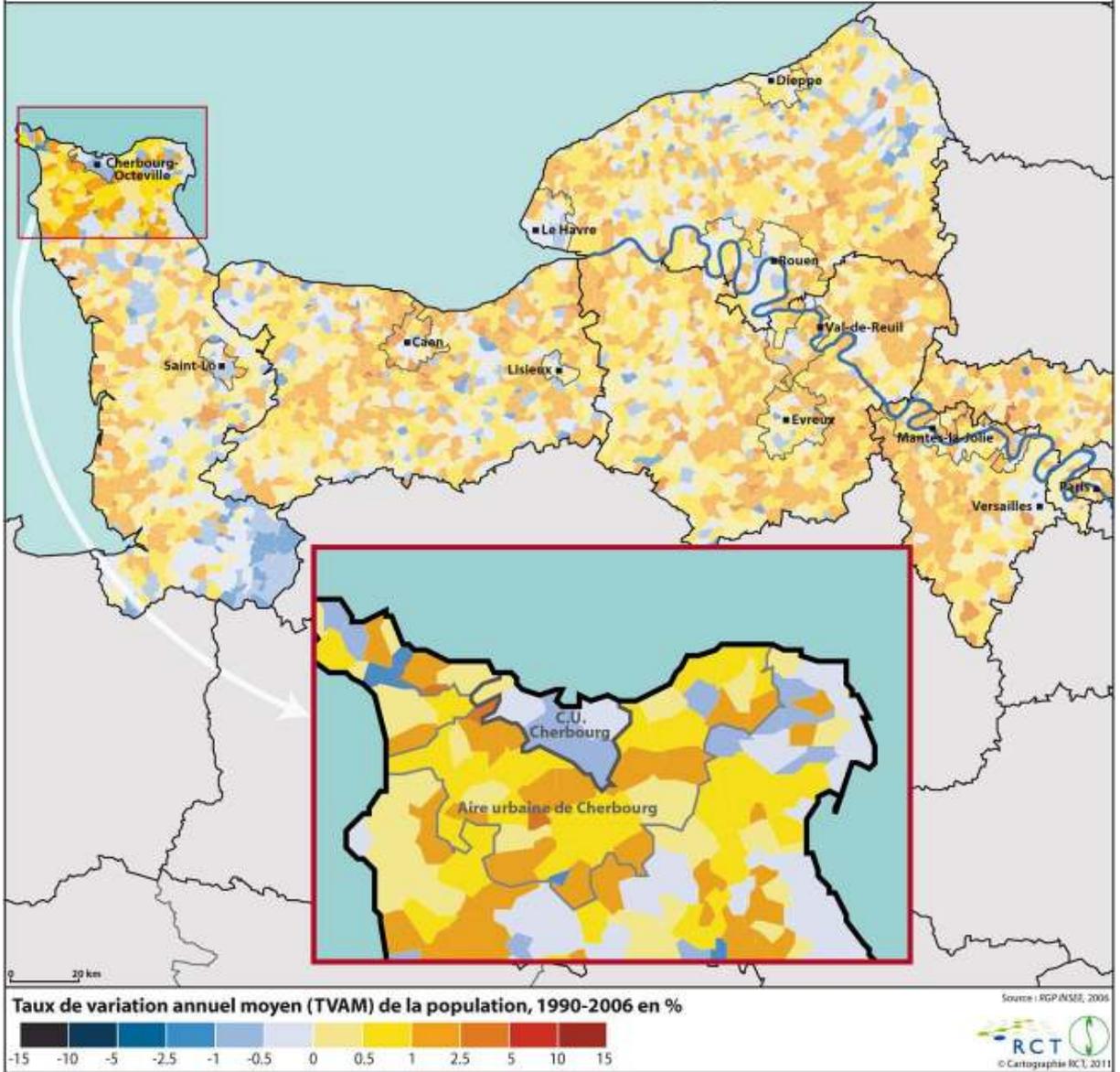
VARIATION MIGRATOIRE DE LA POPULATION, 1990-2006



VARIATION NATURELLE DE LA POPULATION, 1990-2006



VARIATION ANNUELLE DE LA POPULATION, 1990-2006



Réseau Ferré de France
92 avenue de France
75648 PARIS cedex 13

www.rff.fr

Conception couverture :  Stratis

Cette étude a été financée par les partenaires suivants :

