

LIGNE NOUVELLE
PARIS <> NORMANDIE
GRAND PROJET FERROVIAIRE

Étude d'aménagement du territoire

Rapport D1 : Enjeux d'aménagement
et de développement : échelle globale du projet

Débat public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012





ligne nouvelle Paris - Normandie Etudes Aménagement du territoire

RAPPORT D1

**ENJEUX D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT :
ECHELLE GLOBALE DU PROJET**

Septembre 2011



REVISIONS

| Date | Nature de l'évolution | Rédaction | Approbation |
|------------|--|-----------|-------------|
| 25/05/2011 | Premier envoi rapport | BV-JFH | |
| 16/06 | Deuxième envoi rapport | BV | |
| 20/07 | Envoi rapport avec compléments demandés note 11/07 | CA-BV | BV |
| 07/09 | Prise en compte des remarques AMO RFF | CA | BV |
| | | | |
| | | | |

SOMMAIRE

| | |
|--|-----------|
| RÉVISIONS | 2 |
| SOMMAIRE | 3 |
| OBJET DU RAPPORT | 5 |
| LEXIQUE | 6 |
| PARTIE I PRÉSENTATION RAPIDE DU TERRITOIRE D'ETUDE | 8 |
| A.1. L'Île-de-France | 8 |
| A.2. La Haute-Normandie | 9 |
| A.3. La Basse-Normandie | 10 |
| PARTIE II PORTRAIT DU TERRITOIRE D'ÉTUDE AU SEIN DE L'ESPACE NATIONAL | 11 |
| A. DYNAMIQUES DÉMOGRAPHIQUES | 11 |
| A.1. Un territoire situé dans les zones peu dynamiques | 11 |
| A.2. Un renversement des tendances sur le territoire d'étude | 12 |
| A.3. Des dynamiques régionales portées par les principales agglomérations | 14 |
| B. STRUCTURE DE LA POPULATION : | 17 |
| B.1. Un territoire jeune | 17 |
| B.2. Des revenus disparates mais relativement élevés | 18 |
| B.3. Un niveau de formation élevé en Île-de-France et relativement faible en Normandie | 20 |
| C. DYNAMIQUES ÉCONOMIQUES | 21 |
| C.1. Prédominance de l'Île-de-France, des dynamiques modérées en Normandie | 21 |
| C.2. Une croissance de l'emploi relativement concentrée sur l'Ouest francilien | 24 |
| C.3. Des évolutions défavorables en termes de chômage | 26 |
| D. STRUCTURES GÉOGRAPHIQUES DE L'ÉCONOMIE ET STRUCTURES ÉCONOMIQUES DES TERRITOIRES | 29 |
| D.1. Des différences fortes au sein du territoire d'étude | 29 |
| D.2. Structure économique des territoires | 29 |
| D.2.1. Une spécificité productive | 30 |
| D.2.2. Une relative faiblesse de l'économie résidentielle | 31 |
| D.2.3. La sphère publique | 31 |
| D.3. Structure spatiale de l'économie | 32 |
| D.3.1. L'industrie | 32 |
| D.3.2. Les services | 34 |
| D.3.3. L'agriculture | 34 |
| D.3.4. La construction | 35 |
| D.4. Quelques éléments caractéristiques de l'économie du territoire d'étude | 35 |
| D.4.1. La filière logistique | 35 |
| D.4.2. Le tourisme | 36 |
| D.4.3. L'agriculture | 37 |
| PARTIE III LES DYNAMIQUES DE MÉTROPOLISATION – LE TERRITOIRE D'ÉTUDE AU SEIN DU BASSIN PARISIEN | 38 |
| A. INTRODUCTION | 38 |
| B. STRUCTURE ÉCONOMIQUE ET FONCTIONNEMENT TERRITORIAL | 42 |
| B.1. La filière Chimie | 42 |
| B.2. La filière Automobile | 44 |
| B.3. La Filière Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication | 45 |
| B.4. La filière Agro-alimentaire | 46 |
| B.5. Les activités portuaires | 47 |
| C. UNE RÉGION ÉCONOMIQUE PORTÉE PAR UNE STRUCTURE URBAINE ORIGINALE | 49 |

| | | |
|------|---|----|
| C.1. | Migrations professionnelles | 51 |
| C.2. | Migrations résidentielles | 53 |
| C.3. | Migrations alternantes : | 54 |
| C.4. | Conclusions sur la structuration du Bassin parisien | 55 |

**PARTIE IV EVOLUTIONS AU FIL DE L'EAU ET EFFETS POTENTIELS DE
LA LNPN** **57**

| | | |
|-----------|---|-----------|
| A. | EVOLUTIONS AU FIL DE L'EAU | 57 |
| A.1. | L'axe Seine | 58 |
| A.2. | L'axe Evreux-Caen-Cherbourg | 59 |
| A.3. | Conclusions | 60 |
| B. | LES EFFETS POTENTIELS DE LA LIGNE NOUVELLE PARIS NORMANDIE | 61 |
| B.1. | La LNPN et l'axe Seine | 61 |
| B.2. | La LNPN et l'ensemble de la Normandie | 65 |
| B.3. | Un atout majeur pour le développement du Bassin parisien | 67 |

PARTIE V ANNEXE : LISTE DES ILLUSTRATIONS **72**

OBJET DU RAPPORT

La Ligne nouvelle Paris-Normandie concerne directement l'agglomération parisienne et la Normandie, ainsi que les interactions entre ces deux régions. Les effets attendus de la LNPN se développent à plusieurs échelles territoriales :

- à l'échelle du Bassin parisien, l'un des enjeux de la LNPN est d'accompagner l'intégration (en cours) d'une partie de cet espace au fonctionnement de la métropole parisienne. Les effets attendus de la ligne nouvelle seront à regarder autant pour les territoires normands que pour l'aire urbaine parisienne.
- l'un des autres points d'étude est l'impact que la LNPN pourra avoir sur les différents secteurs traversés. Comme nous le verrons par la suite, le territoire d'étude peut être découpé en secteurs présentant des positionnements et des problématiques relativement similaires (basse vallée de la Seine, axe Caen-Evreux, Seine aval).
- enfin, il sera également nécessaire de s'interroger sur les effets de la LNPN à des échelles plus fines en se focalisant sur les différentes aires urbaines desservies.

L'objet de ce rapport est d'analyser l'ensemble des zones traversées par la LNPN de façon globale. Pour ce faire, l'analyse a porté sur deux échelles, en rappelant le positionnement de ce territoire au niveau national puis en revenant sur les structures et dynamiques inhérentes au Bassin parisien.

LEXIQUE

Les rapports d'étude utilisent un certain nombre de notions et de concepts pour décrire des structures et dynamiques urbaines. Dans un souci de lisibilité et de compréhension, voici une définition des principaux termes utilisés :

Agglomération : terme utilisé pour décrire les principaux systèmes urbains normands ou les pôles importants en Île-de-France (Mantes par exemple). Le terme d'agglomération ne renvoie pas à des critères précis mais au « fait urbain » : les villes ne peuvent plus être appréhendées seulement à partir de centres constitués.

Aire urbaine : concept de l'Insee pour appréhender le fonctionnement urbain. Une aire urbaine est constituée d'un pôle urbain (unité urbaine offrant plus de 5 000 emplois) et de sa couronne périurbaine, qui est définie à partir des déplacements domicile-travail. Par construction, au moins 40% de la population de l'aire urbaine travaille au sein de l'aire urbaine.

Intégration métropolitaine : Le Bassin parisien n'est pas une région urbaine mais ses rapports avec l'aire urbaine parisienne évoluent fortement. Nous utiliserons le terme d'intégration métropolitaine pour caractériser des territoires (le plus souvent des aires urbaines) dont les relations avec l'agglomération parisienne, saisies principalement à travers l'analyse des migrations professionnelles, résidentielles et quotidiennes, évoluent dans le sens d'un fonctionnement urbain intégré.

Métropole : ce terme sera appliqué pour le cœur de l'agglomération parisienne (schématiquement, la zone à l'intérieur de l'A86). Ce territoire concentre une population importante ainsi que des fonctions de commandement (dans les domaines économiques et financiers) et organise un territoire très étendu. Ce terme n'est pas normatif et est employé pour signifier des différences fortes entre ce cœur de l'agglomération parisienne et les autres villes du territoire. Le terme *d'aire métropolitaine* sera utilisé pour décrire les territoires polarisés par ce cœur d'agglomération.

Métropolisation : nous reprendrons la définition de Denise Pumain : « processus d'étalement des très grandes villes, ainsi que leur structuration autour, non plus d'un centre unique, mais de centralités multiples, qui ont émergé aussi bien du fait de la diversification des activités urbaines, de la pluralité des populations rassemblées, de l'augmentation de la mobilité permise par l'accroissement des vitesses des communications que de la multiplicité des formes de vie urbaine. » in PUMAIN Denis, PAQUOT Thierry, KLEINSCHMAGER Richard, Dictionnaire de la ville et de l'urbain, Paris, Economica, pp. 184-185.

Migration Alternante : déplacement quotidien de personnes de leur domicile à leur lieu de travail ou à leur lieu d'étude. Le terme de migration pendulaire sera également utilisé.

Migration professionnelle : déplacement définitif lié au changement d'emploi.

Migration résidentielle : déplacement définitif lié au changement de logement.

Navetteur : personne effectuant quotidiennement l'aller-retour entre son domicile et son lieu de travail.

Polycentrisme : Nous utiliserons ce terme en nous référant à la politique d'aménagement de l'Île-de-France qui depuis le SDAURP (Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne de 1965) vise à créer, au sein d'une région

originellement monocentrique, de vrais centres secondaires susceptibles de contrebalancer le poids du centre historique et de polariser et structurer les territoires alentour.

Zone d'emploi : une zone d'emploi est un espace géographique à l'intérieur duquel la plupart des actifs résident et travaillent. Ce zonage est construit conjointement par l'Insee et les services statistiques du Ministère en charge du travail, sur la base des déplacements domicile-travail. Le découpage respecte nécessairement les limites régionales, et le plus souvent les limites cantonales (et donc a fortiori départementales).

PARTIE I PRESENTATION RAPIDE DU TERRITOIRE D'ETUDE

Pour que le lecteur puisse tirer pleinement parti du présent rapport et puisse le lier au rapport sur les agglomérations, il est nécessaire en préalable de rappeler les caractéristiques du territoire traversé par la ligne nouvelle Paris-Normandie-Normandie ainsi que de repositionner très rapidement les différentes agglomérations et territoires qui seront étudiés. Pour des raisons de simplicité et de compréhension, cette présentation est faite à partir de découpages administratifs et non morphologiques.

A.1. L'Île-de-France

La ligne nouvelle Paris Normandie concerne directement le quart nord-ouest de l'Île-de-France. Cet espace regroupe des secteurs du cœur d'agglomération ainsi que des secteurs appartenant aux franges internes de l'Île-de-France, c'est-à-dire des secteurs de deuxième et troisième couronnes.

Les pôles principaux sont La Défense (en zone dense, 360 000 emplois, 200 000 habitants), Cergy Pontoise (200 000 habitants / 100 000 emplois en 2ème couronne) et Mantes-en-Yvelines (85 000 habitants / 25 000 emplois en 3ème couronne).

Les pôles secondaires sont Rueil-Malmaison (80 000 habitants, environ 50 000 emplois) en 1ère couronne, Poissy (37 000 habitants et 25 000 emplois) pour la 2ème couronne et Les Mureaux (32 000 habitants et 12 000 emplois).

Des secteurs très différents donc – dans leurs caractéristiques et dans leur positionnement au sein de la métropole – mais qui sont liés par un fonctionnement commun. Ce territoire correspond en effet à un faisceau du Schéma Directeur de la Région Île-de-France, espace défini à partir de pratiques de mobilité qui s'y déroulent (déplacements résidentiels et déplacements alternants).

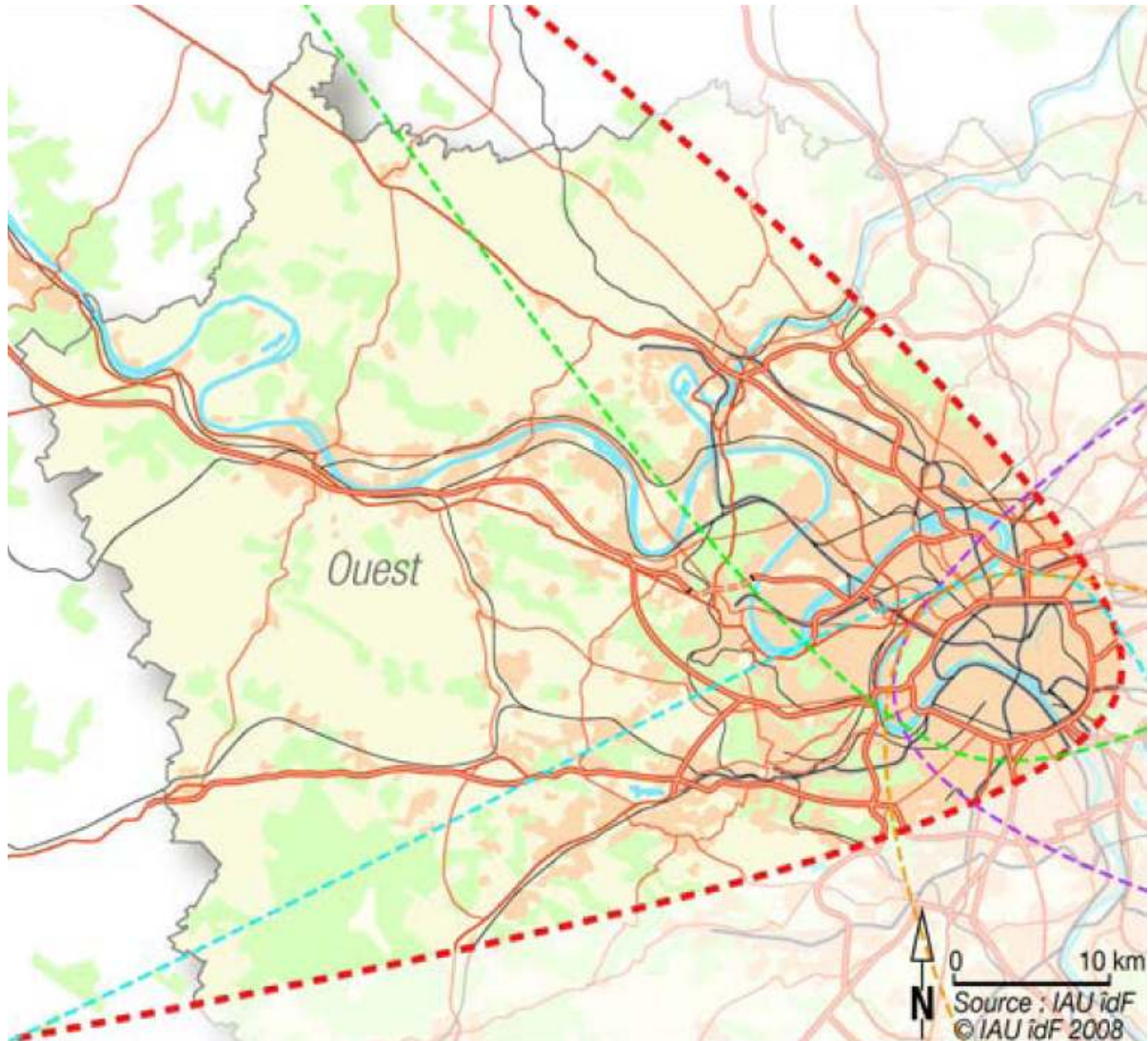


Figure 1 : Faisceau ouest du SDRIF

A.2. La Haute-Normandie

La Haute-Normandie possède deux agglomérations principales : Rouen (aire urbaine de 520 000 habitants et 220 000 emplois, 1^{ère} aire urbaine du Bassin parisien après Paris) et Le Havre (aire urbaine de 290 000 habitants et 120 000 emplois, principal port de la façade atlantique).

Elle comporte également des pôles secondaires importants : Evreux (aire urbaine de 100 000 habitants et 49 000 emplois), Louviers-Val-de-Reuil (aire urbaine de 50 000 habitants environ pour 25 000 emplois), Vernon (aire urbaine de 35 000 habitants et 15 000 emplois).

Nous distinguerons au sein de la Haute Normandie l'espace autour de la vallée de la Seine, que nous appellerons la basse vallée de la Seine, qui va de Vernon à l'Ouest au Havre. Cet espace apparaît comme un réseau maillé de villes depuis l'Île-de-France jusqu'au Havre.

Autre secteur urbain, Evreux polarise les territoires avoisinants tout en ayant des relations fortes (économiques, démographiques, mobilités) avec les aires urbaines rouennaises et parisiennes.

A.3. La Basse-Normandie

La Basse-Normandie est une région avec des composantes rurales plus marquées. Elle est caractérisée par un réseau urbain dominé par Caen (aire urbaine de 385 000 personnes et 165 000 emplois), seule agglomération régionale qui rayonne sur un semis de villes secondaires relativement modestes mais nombreuses : Cherbourg (aire urbaine d'environ 116 000 habitants et 43 000 emplois), Lisieux (aire urbaine de 46 000 habitants et 20 000 emplois), Granville (aire urbaine de 30 000 habitants et 12 000 emplois), Flers (aire urbaine de 34 000 habitants et 15 000 emplois), Argentan (aire urbaine de 25 000 habitants et 10 000 emplois.).

PARTIE II PORTRAIT DU TERRITOIRE D'ETUDE AU SEIN DE L'ESPACE NATIONAL

L'objet de cette partie est de mettre en rapport les dynamiques des trois régions concernées par la Ligne Nouvelle Paris-Normandie avec les tendances nationales -démographiques et économiques..

A. DYNAMIQUES DEMOGRAPHIQUES

Les analyses menées ici se basent dans un premier temps (paragraphe A.1) sur les dynamiques démographiques globales i.e. la somme des soldes naturels (différence entre les naissances et les décès) et les soldes migratoires (différence entre les arrivées sur le territoire et les départs du territoire) avant de se focaliser (paragraphe A.2) sur les dynamiques migratoires.

A.1. Un territoire situé dans les zones peu dynamiques

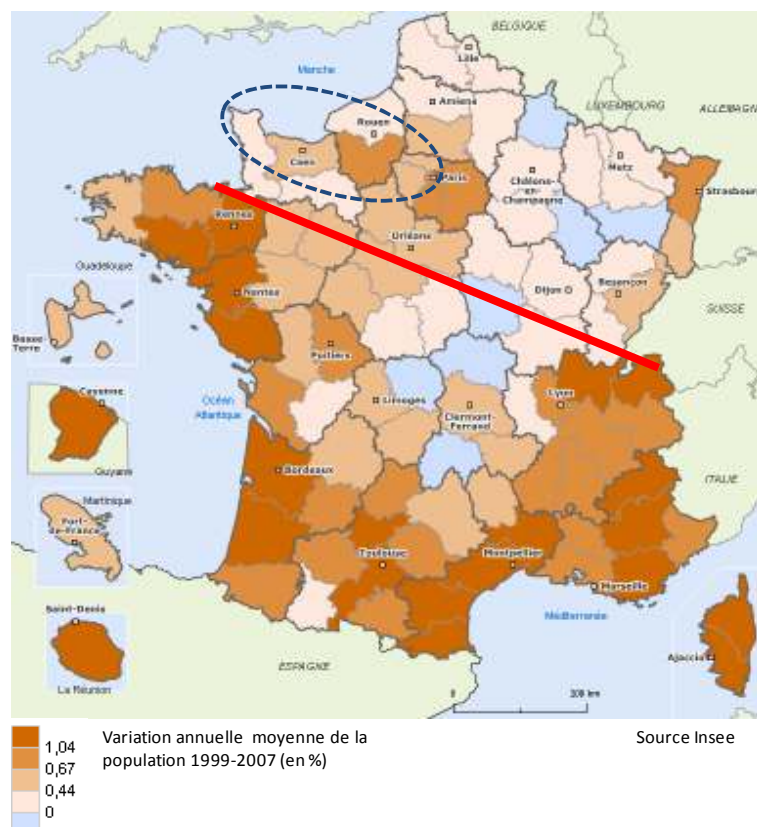


Figure 2 : Variation annuelle moyenne de la population 1999-2007. Source : INSEE

En France, il existe une différence très forte entre les régions du sud et du sud-ouest, qui connaissent une croissance soutenue de leur population, et les régions du nord et de l'est, où les dynamiques démographiques sont beaucoup moins positives.

Au sein des régions gagnantes, on constate que les régions littorales ont connu des dynamiques très soutenues. Sur les cinq régions ayant connu des dynamiques démographiques particulièrement positives, quatre sont littorales : Languedoc-Roussillon (+1,4% par an), Midi-Pyrénées (+1,2%), PACA (+1%) et la Région Aquitaine (+1%). Seule Rhône-Alpes (+ 0,9 %) n'est pas littorale.

Le territoire d'étude fait partie des zones connaissant de faibles dynamiques. L'Île-de-France connaît une évolution similaire à la moyenne nationale (+0,7% par an entre 1998 et 2007) tandis que la Normandie connaît une dynamique deux fois moindre (+0,3% par an entre 1998 et 2007).

A.2. Un renversement des tendances sur le territoire d'étude

Au niveau national, l'opposition déjà relevée, entre le sud, sud ouest et le nord, peut notamment s'expliquer par les dynamiques migratoires. Le nord enregistre des taux migratoires faibles ou négatifs, contrairement au sud.

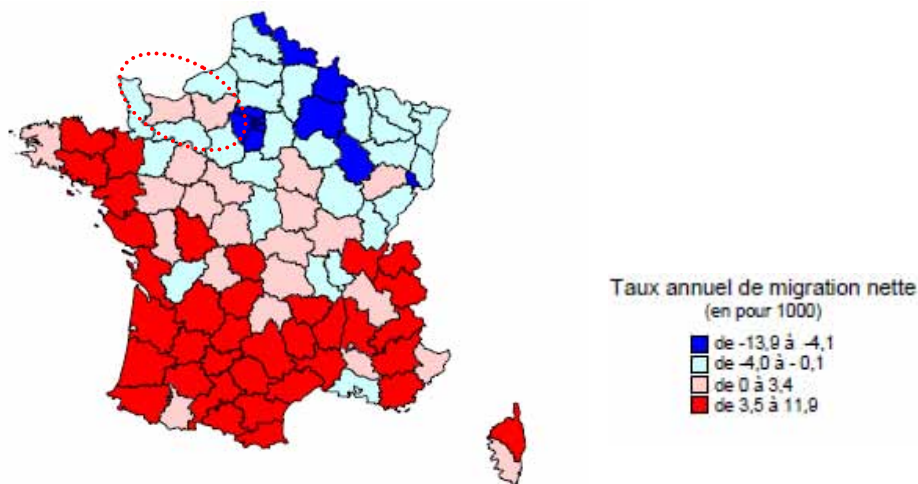


Figure 3 : Taux annuel de migration nette entre 1999 et 2006. Source : Brigitte Baccaïni - INSEE

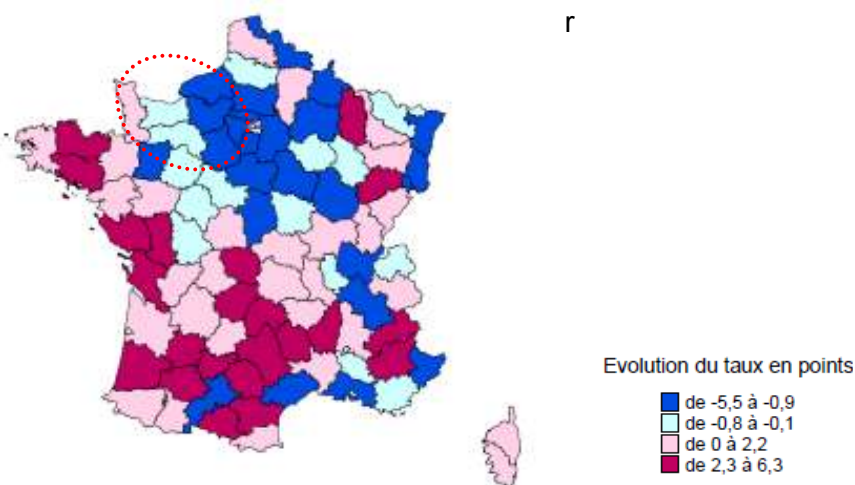


Figure 4 : Evolution des taux annuels migratoires entre 1990-1999 et 1999-2007. Source : Brigitte Baccaïni - INSEE

Ces différences d'attractivité ont tendance à s'accroître (voir figure 4).

Les dynamiques endogènes, globalement, ont un effet cumulatif par rapport aux dynamiques migratoires. Les territoires attractifs – Rhône-Alpes, littoral méditerranéen et atlantique – connaissent également des soldes naturels très positifs.

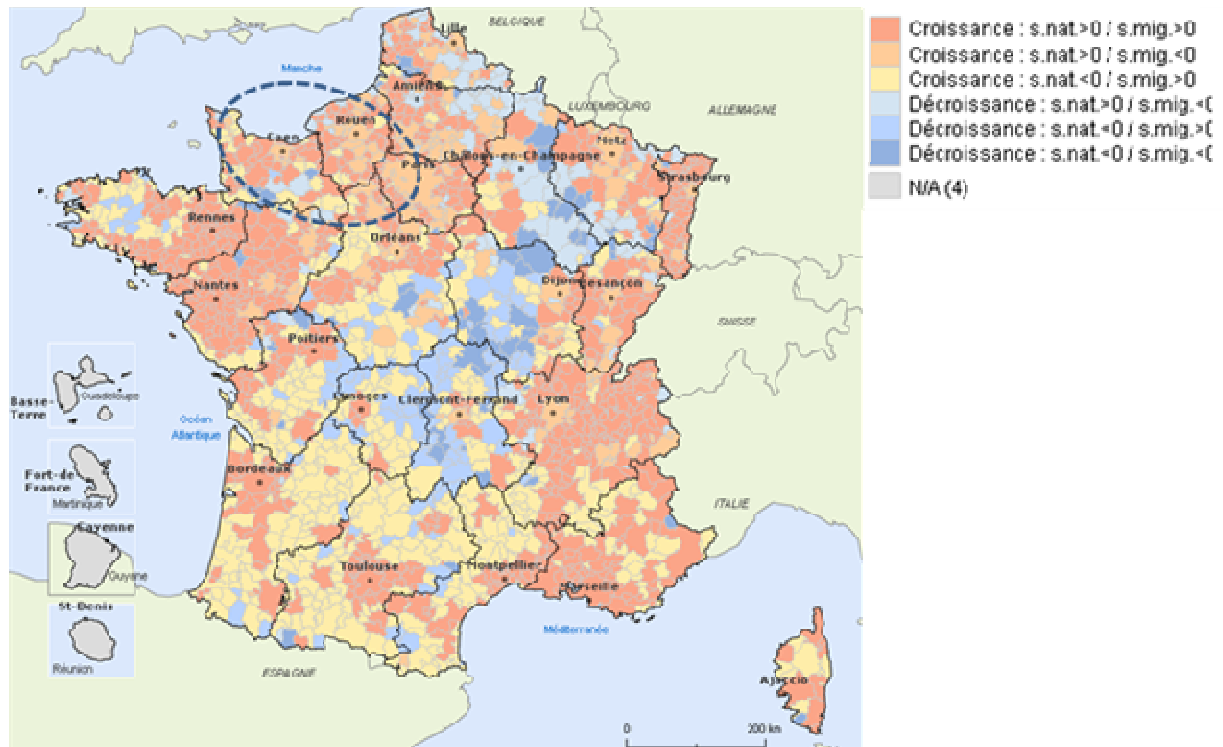


Figure 5 : Typologie selon le solde naturel et le solde migratoire entre 1999 et 2007. Source : INSEE carte : DATAR

Concernant le territoire d'étude, il faut d'abord revenir sur l'Île-de-France et ses particularités au sein de l'espace national. Cette région joue en effet un rôle particulier dans les migrations résidentielles, avec un solde naturel fort et des échanges déficitaires avec l'ensemble des régions françaises, sauf pour deux catégories de population.

L'Île-de-France est globalement peu attractive, déficitaire vis-à-vis de la majorité des autres régions françaises. Cependant, son importance économique la rend attractive par rapport à certaines populations : jeunes actifs (à la recherche d'un premier emploi)¹ et cadres. La jeunesse de sa population explique également son solde naturel très positif.

¹ Voir à ce sujet la présentation très complète de Philippe Louchard, démographe à l'IAU Île-de-France sur les échanges migratoires entre l'Île-de-France et les autres régions à l'adresse suivante : http://www.iau-idf.fr/fileadmin/user_upload/Enjeux/migration/AT3/Migrations_3_IAU-PL.pdf

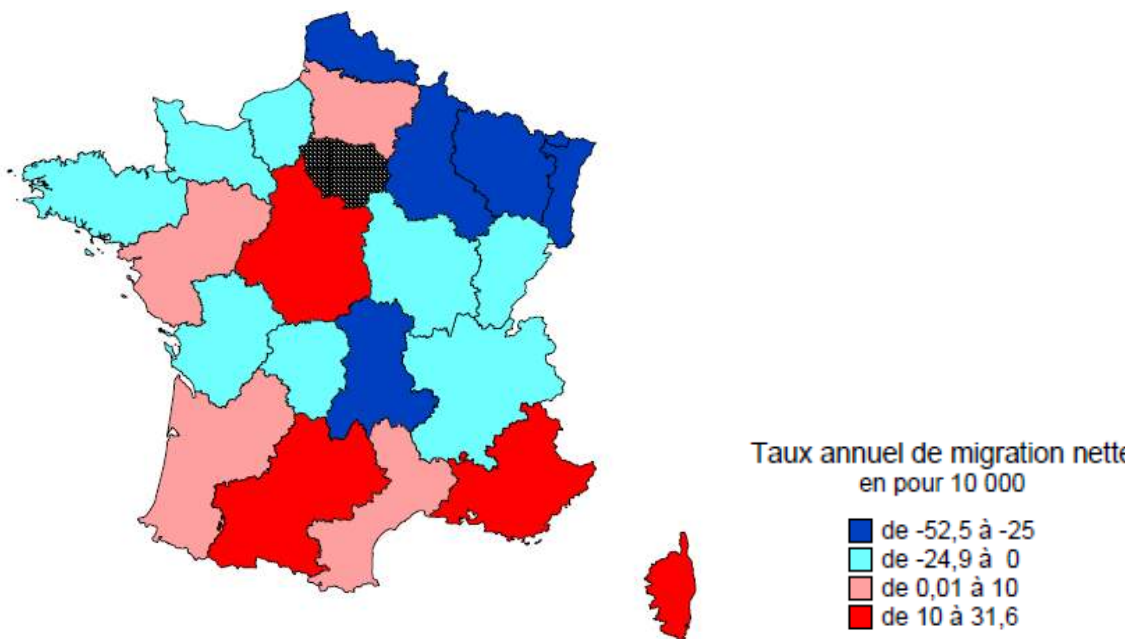


Figure 6 : taux annuel migratoires avec l'Île-de-France concernant les cadres entre 1999 et 2006. Source : Brigitte Baccaïni - INSEE

Les régions normandes connaissent quant à elles une érosion continue de leur situation : si leur solde naturel reste relativement stable depuis les années 60, leur solde migratoire ne cesse de se dégrader depuis cette date jusqu'à devenir négatif (le taux annuel de migration entre 1999 et 2007 est de -2,9% pour la Haute-Normandie et de -0,7% pour la Basse-Normandie).

Les migrations résidentielles entre les régions normandes et l'Île-de-France ont deux caractéristiques principales :

- Les régions normandes reçoivent plus de personnes d'Île-de-France qu'elles n'en envoient. Ces échanges contribuent assez fortement à réduire leur déficit migratoire global². Le taux annuel de migration de la Haute-Normandie serait, en dehors de ces échanges de -4%, celui de la Basse-Normandie de -2,7%.
- Les régions normandes perdent cependant, dans leurs échanges avec l'Île-de-France, de jeunes actifs (5 000 jeunes actifs sont ainsi arrivés en Île-de-France entre 2001 et 2005 depuis la Haute-Normandie (même flux depuis la Basse-Normandie)) et des cadres. Le territoire d'étude voit ses dynamiques migratoires se renforcer avec une dégradation du solde migratoire pour les 3 régions par rapport à la période intercensitaire précédente.

A.3. Des dynamiques régionales portées par les principales agglomérations

Depuis 1999, les agglomérations françaises, ou plus exactement les aires urbaines³, ont connu une croissance relativement importante et ont contribué à une part importante de la

² Voir à ce sujet la présentation de Sandrine Beaufilets disponible à l'adresse suivante : http://www.iau-idf.fr/fileadmin/user_upload/Enjeux/migration/AT3/Migrations_3_IAU-SB.pdf

³ Une aire urbaine, au sens de l'INSEE, est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave constitué par un pôle urbain (unité urbaine accueillant plus de 5 000 emplois) et par une couronne périurbaine dont au moins 40% de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci. Le concept d'Aire urbaine a été

croissance nationale. Les 30 principales aires urbaines ont crû en moyenne de 0,76% par an et ont accueilli environ la moitié (48%) de la croissance nationale. Ces aires urbaines, comme les zones littorales du sud, ont cumulé attractivité et dynamique endogène forte.

L'aire urbaine parisienne – qui regroupe quasiment la totalité de l'Île-de-France, a connu des dynamiques similaires à ces tendances nationales avec une croissance annuelle de population de 0,7% et une extension géographique en dehors de l'Île-de-France, principalement dans l'Oise.

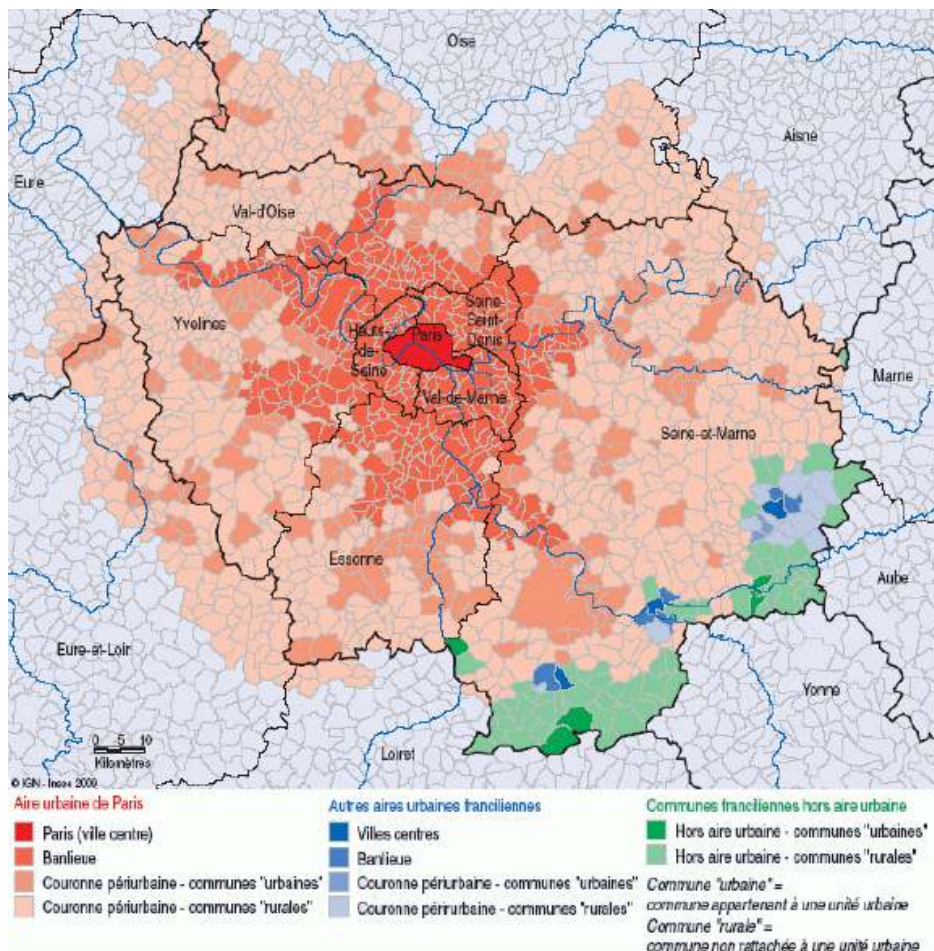


Figure 7 : L'aire urbaine parisienne 2006- INSEE

Les agglomérations normandes se situent bien en deçà de ces tendances. Elles ont connu des croissances faibles : leur évolution moyenne +0,16% est environ 4 fois moindre que la moyenne nationale.

| | Population au 1 ^{er} janvier 2007 | Population au 1 ^{er} janvier 1999 | taux annuel d'évolution % |
|-----------------|---|---|------------------------------|
| Evreux | 101 281 | 97 137 | 0,52 |
| Caen | 385 482 | 370 752 | 0,49 |
| Lisieux | 46 672 | 45 092 | 0,43 |
| Elbeuf | 88 290 | 86 190 | 0,30 |
| Saint Lô | 49 782 | 48 828 | 0,24 |

construit pour rendre compte du fonctionnement des agglomérations (avec une déconnexion entre lieux d'habitat et lieux de travail)

| | | | |
|-----------------------------|------------------|------------------|-------------|
| Vernon | 35 523 | 34 848 | 0,24 |
| Dieppe | 82 596 | 81 416 | 0,18 |
| Rouen | 525 643 | 518 340 | 0,18 |
| Louviers Val de Reuil | 42 661 | 42 343 | 0,09 |
| Cherbourg | 116 427 | 117 818 | -0,15 |
| Bernay | 17 921 | 18 308 | -0,27 |
| Le Havre | 288 499 | 296 795 | -0,35 |
| total agglomérations | 1 780 777 | 1 757 867 | 0,16 |

| | | | |
|------------------------|------------------|------------------|-------------|
| région Haute-Normandie | 1 816 710 | 1 780 439 | 0,25 |
| région Basse-Normandie | 1 461 417 | 1 422 436 | 0,34 |
| total régions | 3 278 127 | 3 202 875 | 0,29 |

Figure 8 : Taux annuel d'évolution démographique des agglomérations normandes - INSEE

On retrouve donc le même constat à l'échelle régionale qu'à l'échelle urbaine avec un découplage entre une Île-de-France se situant dans les moyennes nationales et des zones normandes connaissant une croissance anémiée.

En Normandie, ce ne sont pas les agglomérations qui ont concentré les dynamiques démographiques (à l'instar de ce qui s'est produit à l'échelle nationale) mais les territoires proches de l'Île-de-France.

Les agglomérations normandes semblent ainsi souffrir d'un déficit relatif d'attractivité. La croissance régionale, même faible, se porte ainsi pour une partie sur des espaces périurbains.

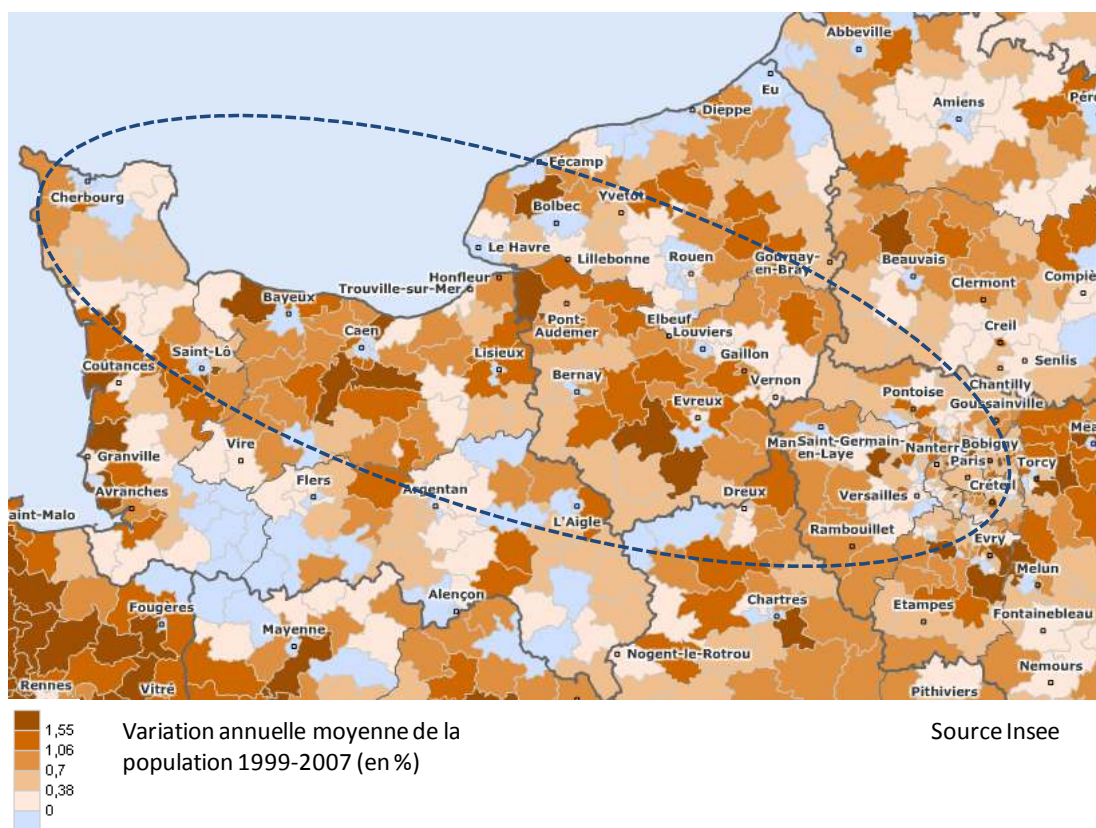


Figure 9 : Variation annuelle moyenne de la population entre 1999 et 2007 sur le territoire d'études (INSEE)

En conclusion :

⇒Le territoire d'étude est peu attractif au niveau national.

⇒Les régions normandes ont un solde naturel stable depuis les années 60 mais ont connu une érosion de leur attractivité et ont désormais un solde migratoire négatif.

⇒L'Île-de-France a un solde naturel élevé, un solde migratoire négatif. Elle est cependant attractive pour les jeunes actifs et les cadres.

⇒Les échanges entre l'Île-de-France et les régions normandes s'effectuent très nettement au bénéfice de ces dernières.

B. STRUCTURE DE LA POPULATION :

B.1. Un territoire jeune

Au regard du contexte national, le territoire apparaît comme un territoire jeune, comme le montre la carte suivante sur l'indice de jeunesse en France⁴.

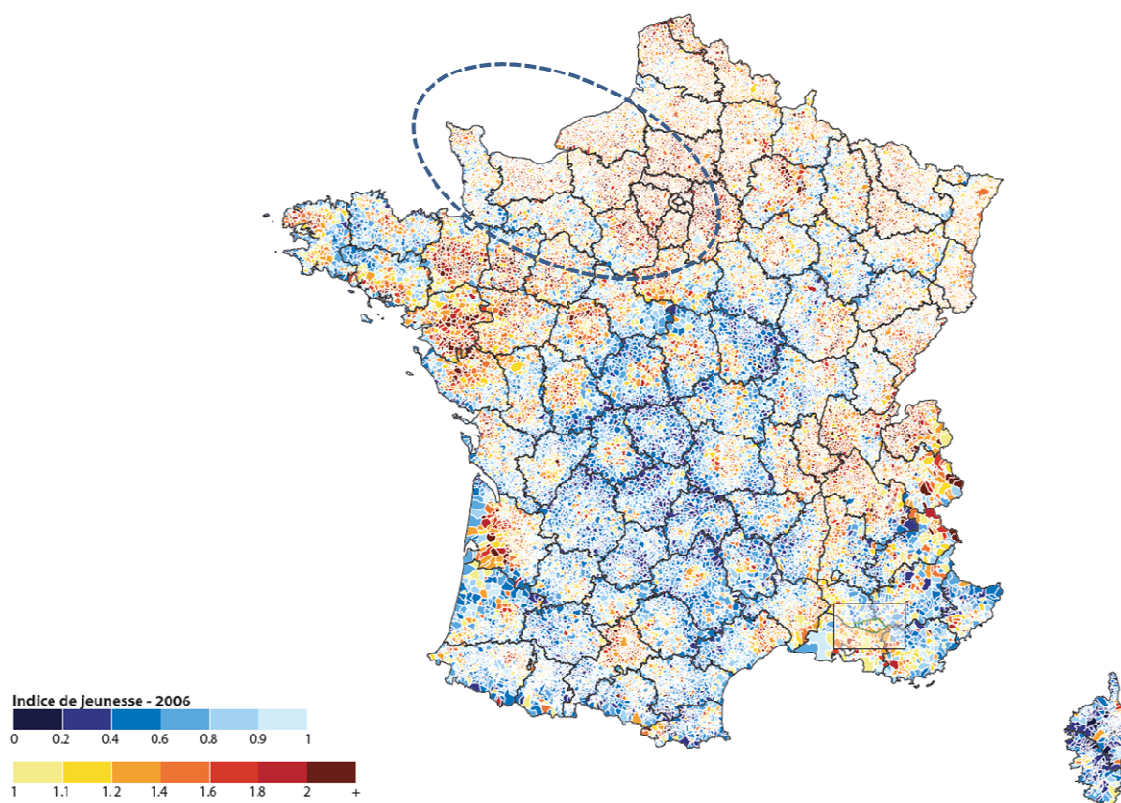


Figure 10 : Indice de jeunesse 2006 – Source INSEE

L'Île-de-France reste un territoire jeune de par son attractivité vis-à-vis des jeunes actifs et des jeunes familles. La part des moins de vingt ans continue de progresser fortement.

La Haute-Normandie ainsi que la Basse-Normandie sont également des territoires jeunes à l'échelle nationale mais cette caractéristique s'affaiblit progressivement. En effet, la part des jeunes actifs diminue - du fait de l'attractivité du système de formation supérieure de la région parisienne ainsi que des faibles dynamiques économiques – tandis que les plus de 60 ans prennent de plus en plus d'importance en nombre (population installée et qui reste). Les

⁴ Indice de jeunesse : population ayant moins de 20 ans / population ayant plus de 60 ans

secteurs les plus jeunes sont, outre les principales agglomérations (Rouen, Le Havre, Caen et Cherbourg) les espaces connaissant les plus forts développements périurbains (est de l'Eure, plaine Caennaise). On peut ainsi faire l'hypothèse qu'une partie des échanges migratoires entre l'Île-de-France et la Normandie se localisent préférentiellement dans ces espaces.

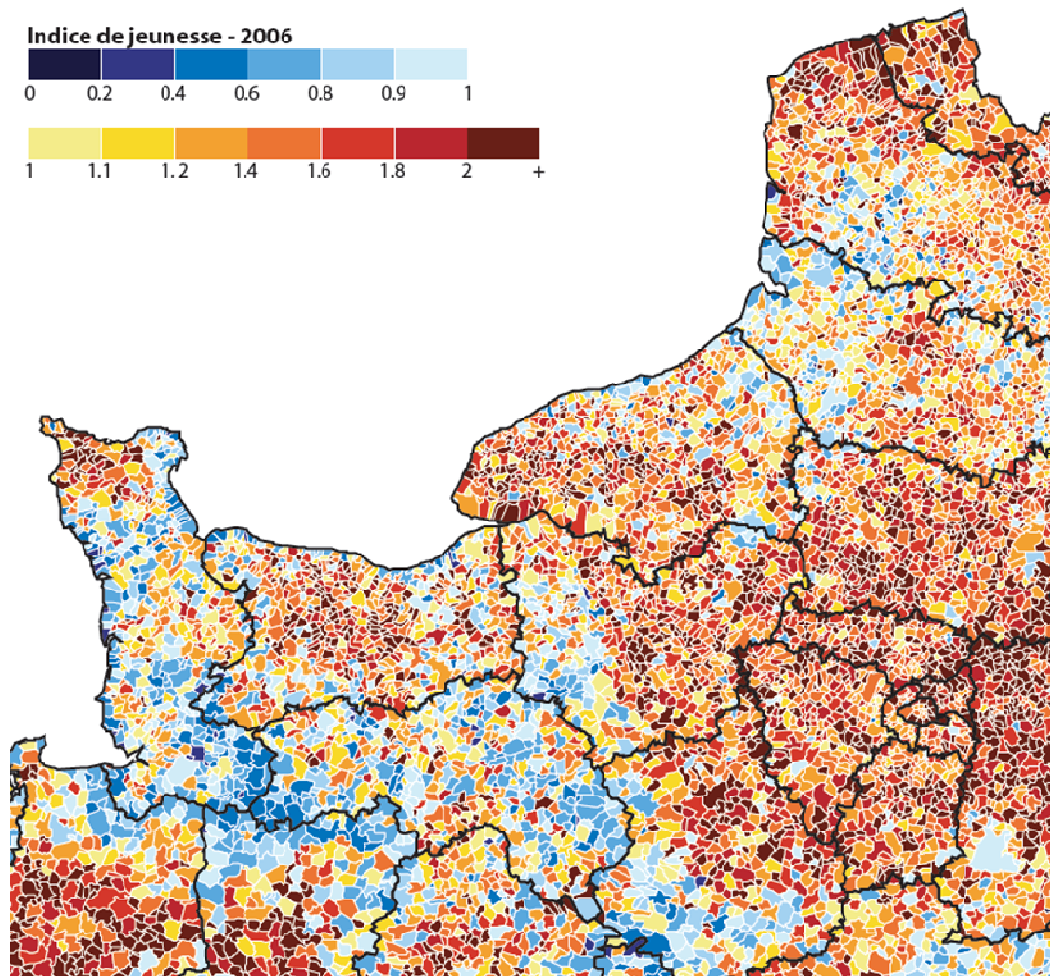


Figure 11 : Indice de jeunesse 2006 sur le quart nord-ouest français (INSEE)

B.2. Des revenus disparates mais relativement élevés

A l'échelle nationale, on enregistre plusieurs grandes dynamiques :

- Une certaine concentration de la richesse dans les principales aires urbaines.
- Des espaces littoraux et frontaliers aux revenus relativement élevés (à l'exception de la région Languedoc-Roussillon), conséquence de leur attractivité.
- Des territoires ruraux accueillant les revenus les plus faibles.
- Une diffusion des revenus qui semble refléter la constitution de systèmes urbains étendus et multipolaires (Axe Lyon – Grenoble – Annemasse par exemple)

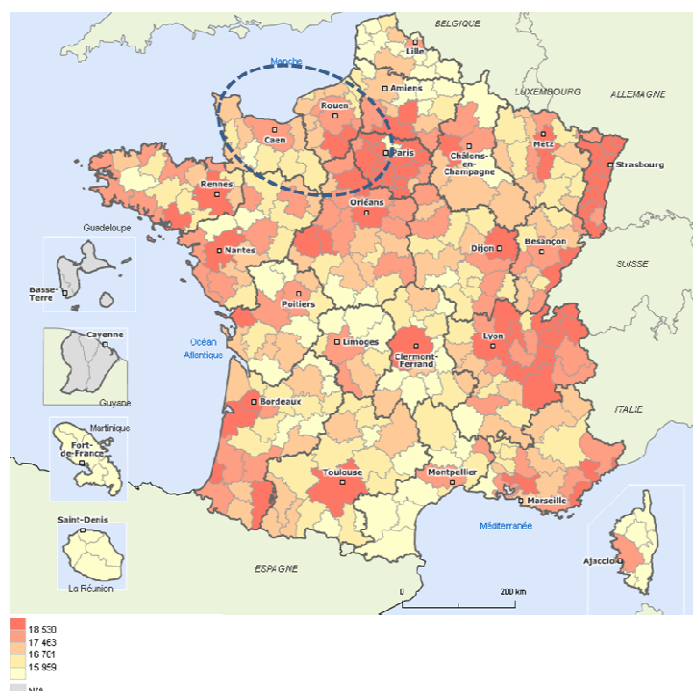
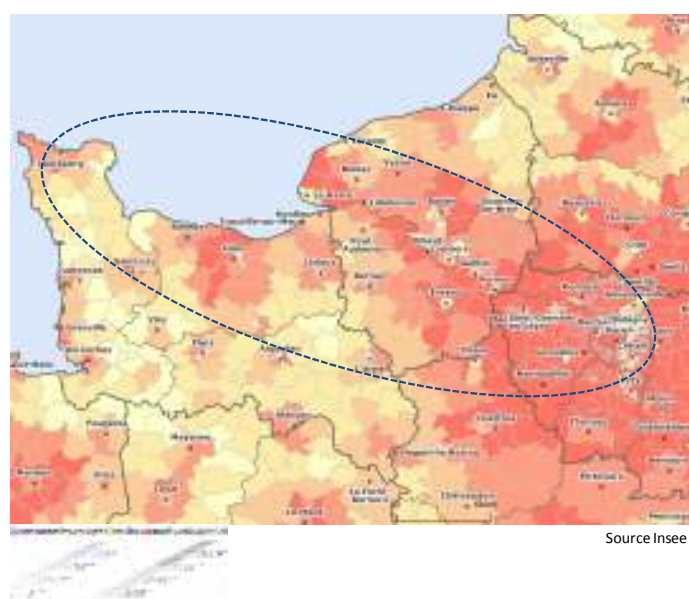


Figure 12 : Revenu médian par Unité de consommation en 2008 (Carte INSEE – www.statistiques-locales.insee.fr)

L'Île-de-France se caractérise par un revenu médian très élevé. Ce niveau de revenu élevé se propage le long de l'axe Seine, traduisant l'intégration de cet espace aux logiques métropolitaines.

La Normandie est également caractérisée par une dualité forte entre les centres urbains constitués, caractérisés par un revenu médian élevé, et leur proche périphérie ainsi que par des espaces littoraux aux revenus élevés (Côte fleurie, Côte de Nacre), indice d'une économie touristique et résidentielle forte.



Source Insee

Figure 13 : Revenu médian par Unité de Consommation en 2008 sur le territoire d'études 2008 (Carte INSEE – www.statistiques-locales.insee.fr)

B.3. Un niveau de formation élevé en Île-de-France et relativement faible en Normandie

A l'échelle nationale, ce sont les grandes agglomérations qui sont les plus attractives pour les personnes diplômées de l'enseignement supérieur car elles offrent les emplois tertiaires supérieurs⁵.



Figure 14 : Nombre de personnes de 15 à 59 ans ayant au moins un diplôme du 1er cycle en 2006 (DATAR)

Concernant le territoire d'étude, ce constat reste valable pour une majeure partie de l'ouest francilien (43% des actifs des Hauts de Seine et 36% des actifs des Yvelines ont un diplôme supérieur ou égal à un bac+2).

Les territoires normands sont eux caractérisés par une sous représentation des personnes diplômées de l'enseignement supérieur. Les régions normandes ont une proportion de personnes ayant un diplôme supérieur ou égal à un bac+2 inférieure à la moyenne nationale. Les agglomérations normandes se caractérisent par une proportion de diplômés de l'enseignement supérieur faible par rapport à la moyenne des agglomérations françaises (et non par rapport à la moyenne nationale).

En conclusion, l'Île-de-France, pour une majeure partie, se caractérise par une forte représentation des diplômés du supérieur tandis que les agglomérations et territoires normands se caractérisent par une sous représentation des diplômés du supérieur.

⁵ Ces emplois dits métropolitains supérieurs constituent un des indices de métropolisation.

En conclusion :

⇒ **Le territoire d'étude se caractérise par la jeunesse de sa population.**

⇒ **Les régions normandes perdent une partie de leurs jeunes actifs et voient leur population vieillir tandis que l'Île-de-France reste une région jeune.**

⇒ **Des disparités importantes existent quant aux revenus et aux formations des populations des trois régions de la zone d'étude : l'Île-de-France concentre un grand nombre de diplômés de l'enseignement supérieur et de salaires élevés, les territoires normands étudiés se caractérisent par une sous-représentation des diplômés su supérieur**

C. DYNAMIQUES ECONOMIQUES

C.1. Prédominance de l'Île-de-France, des dynamiques modérées en Normandie

Le PIB national, entre 1999 et 2006 a crû annuellement de 1,8%. On retrouve, au niveau de l'évolution du PIB par régions, la même différenciation de l'espace national entre, schématiquement, une partie sud et ouest portant des dynamiques fortes et une partie nord et est beaucoup moins dynamique.

Les espaces de l'arc atlantique et du littoral méditerranéen ont connu une forte croissance économique. Ce dynamisme est d'abord lié à un effet de rattrapage économique ; ces espaces ayant été par le passé moins développés économiquement que les régions du nord de la France. Cependant, d'autres facteurs expliquent cette évolution :

- La présence d'agglomérations dynamiques (les capitales régionales), dont l'attractivité a bénéficié aux territoires avoisinants
- Le développement de l'économie résidentielle, tirée par la croissance démographique.

L'Île-de-France connaît des dynamiques du même ordre que l'ensemble du territoire national tandis que les espaces du Bassin parisien connaissent des dynamiques faibles, moins importantes que celles constatées lors de la précédente période intercensitaire.

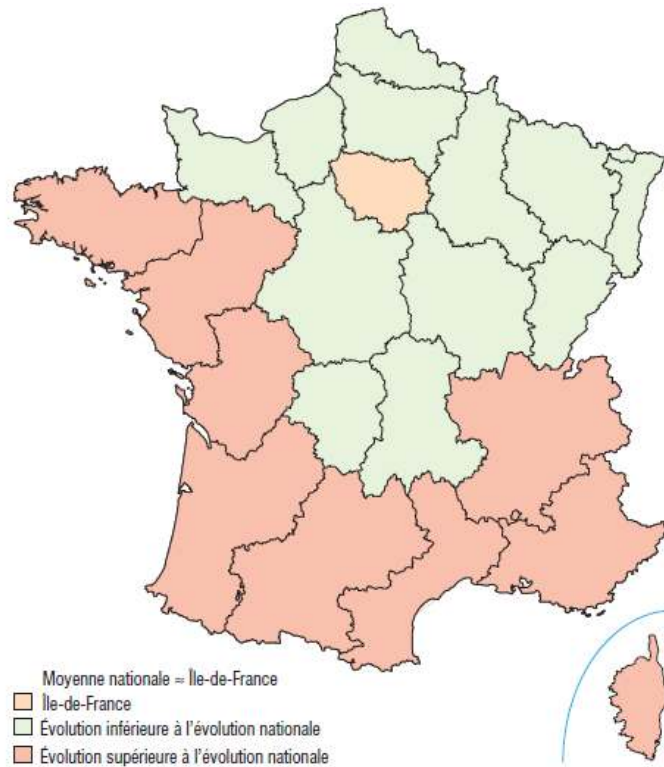


Figure 15 : Evolution du PIB régional au regard de l'évolution du PIB national entre 1999 et 2006. Source : INSEE

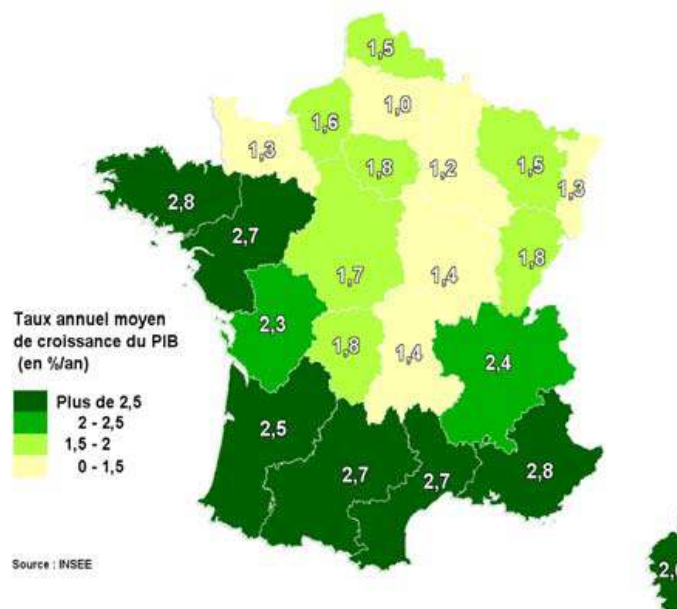


Figure 16 : Taux annuel de croissance du PIB régional entre 1999 et 2006. Source INSEE carte : AUDIAR

En 2009, l'Île-de-France reste la principale région économique française, avec un PIB quasiment trois fois plus élevé que la deuxième région économique française, Rhône Alpes.

| | PIB (milliers d'€) | PIB par habitant (€) | PIB par emploi (€) |
|------------------------------|--------------------|----------------------|--------------------|
| Picardie | 43 725 | 22 894 | 66 735 |
| Languedoc-Roussillon | 60 523 | 22 984 | 67 677 |
| Limousin | 17 509 | 23 637 | 62 320 |
| Lorraine | 55 396 | 23 653 | 67 952 |
| Basse-Normandie | 34 869 | 23 737 | 61 431 |
| Corse | 7 279 | 23 800 | 65 247 |
| Nord-Pas-de-Calais | 96 839 | 24 025 | 67 078 |
| Franche-Comté | 28 083 | 24 042 | 64 199 |
| Poitou-Charentes | 42 379 | 24 046 | 64 642 |
| Auvergne | 33 174 | 24 680 | 63 915 |
| Bourgogne | 41 805 | 25 516 | 65 066 |
| Centre | 65 173 | 25 571 | 66 936 |
| Bretagne | 81 632 | 25 739 | 65 451 |
| Pays de la Loire | 94 032 | 26 481 | 65 427 |
| Haute-Normandie | 48 555 | 26 599 | 69 364 |
| Midi-Pyrénées | 76 522 | 26 628 | 68 009 |
| Aquitaine | 85 693 | 26 710 | 70 399 |
| Champagne-Ardenne | 35 779 | 26 768 | 69 482 |
| Alsace | 50 701 | 27 322 | 69 661 |
| Provence-Alpes-Côte d'Azur | 138 002 | 27 855 | 73 833 |
| Rhône-Alpes | 181 810 | 29 420 | 72 819 |
| Île-de-France | 552 052 | 46 984 | 99 676 |
| France métropolitaine | 1 871 532 | 29 897 | 75 251 |

Figure 17 : PIB régionaux en 2009 [classement selon le PIB/habitant] source : INSEE

La région Haute-Normandie se caractérise par un PIB/habitant assez élevé et une croissance du PIB modérée depuis 1999 tandis que la région Basse-Normandie se caractérise par un PIB/habitant faible et une croissance du PIB faible depuis 1999.

Plus précisément, la Seine-Maritime apparaît comme proche, en termes de PIB, de l'ouest francilien. Le département du Calvados, du fait de l'agglomération caennaise est à une échelle intermédiaire, les autres départements se situant à un niveau de PIB relativement faible.

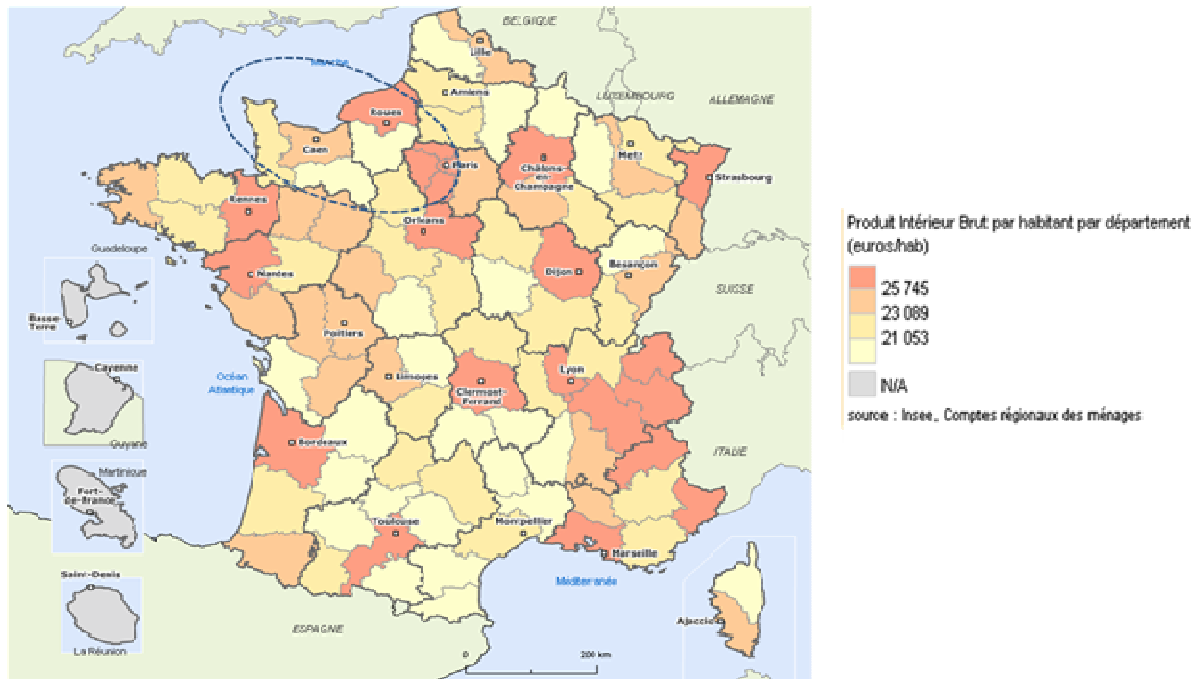


Figure 18 : PIB départementaux en 2008 source : INSEE

Le territoire d'étude se caractérise donc par une hétérogénéité des situations en termes de richesses produites entre :

- l'Île-de-France, dont le PIB représente le tiers du PIB de la France métropolitaine,
- la Haute-Normandie, partiellement intégrée aux dynamiques métropolitaines et caractérisée par un PIB relativement élevé,
- la Basse-Normandie, caractérisée par un PIB faible.

C.2. Une croissance de l'emploi relativement concentrée sur l'Ouest francilien

L'emploi en France a crû de 12% entre 1999 et 2007. Cette croissance est notamment due au fort développement des principales aires urbaines : les agglomérations de Paris, Lyon, Grenoble, Nantes, Rennes, Toulouse, Bordeaux, et le « continuum » urbain du littoral méditerranéen, allant de Montpellier à Nice. De même, on constate un dynamisme net de certains ensembles métropolitains : Pays-de-la-Loire-Bretagne, Toulouse-Montpellier-Marseille-Nice, ainsi que les aires métropolitaines lyonnaise et lilloise.

Concernant le Bassin parisien, qui constitue la région économique de Paris, les dynamiques se concentrent sur trois territoires très intégrés à la métropole : l'axe ligérien (Tours, Orléans), la basse vallée de la Seine, et un axe nord-sud entre Paris, Amiens et le Nord-Pas-de-Calais.

Cette forte croissance de l'emploi au sein des principaux systèmes urbains français contraste avec une croissance plus modérée dans les agglomérations et villes moyennes (Dijon, Besançon, Clermont Ferrand, Limoges ...).

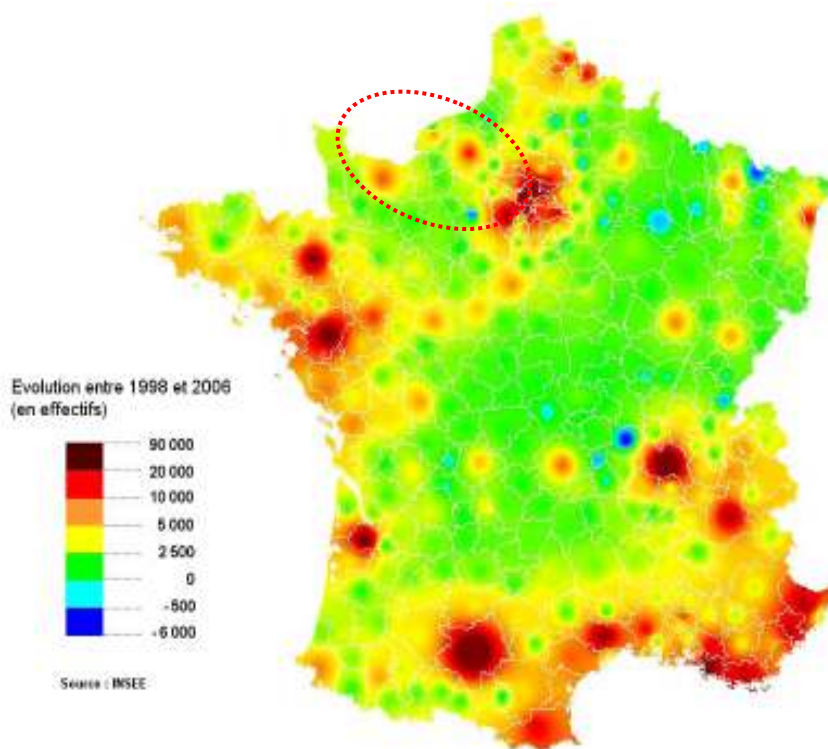


Figure 19 : Evolution des emplois entre 1998 et 2006. Source : INSEE – Carte : AUDIAR

La zone d'étude a connu une hausse du nombre d'emplois entre 1999 et 2007. Cette hausse a été concentrée sur l'ouest francilien (+14% dans le Val d'Oise, +12 % dans les Hauts-de-Seine), ses franges (Ouest de l'Eure) ainsi que sur les trois principales agglomérations normandes.

De façon générale, la Normandie a gagné moins d'emplois que la moyenne nationale (+8% en Basse-Normandie et +7,5% en Haute-Normandie contre 11% en France entre 1999 et 2007).

C.3. Des évolutions défavorables en termes de chômage

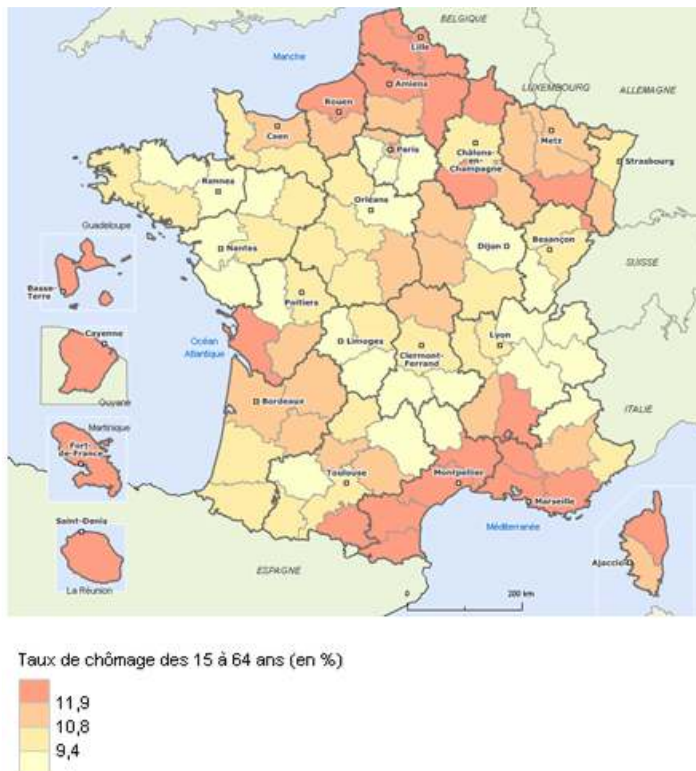


Figure 20 : Taux de chômage en 2006. Source : INSEE

Le nord de la France (Nord-Pas-de-Calais, Picardie, Champagne-Ardenne, Lorraine, Haute-Normandie), et le sud méditerranéen (Languedoc-Roussillon, PACA) connaissent les plus forts taux de chômage nationaux.

Le nord ainsi qu'une partie du Bassin parisien restent marqués par un tissu industriel qui continue à perdre des emplois tandis que le littoral méditerranéen, par sa structure économique peu industrialisée, n'est pas en capacité d'offrir assez d'emplois à une population en constante augmentation⁶.

L'ouest (Bretagne, Pays-de-la-Loire) et Rhône-Alpes connaissent des taux de chômage plus bas, en lien avec une dynamique économique forte. Les espaces du centre de la France (Centre, Auvergne, Limousin et une partie de la Bourgogne) connaissent des taux de chômage faibles, mais plutôt en lien avec leur caractère rural (faible nombre d'actifs et activité agricole dominante).

De la même façon que pour la richesse produite, le territoire d'étude se caractérise par une grande diversité des situations.

L'Île-de-France a historiquement eu un taux de chômage relativement faible. La Haute-Normandie, de par son histoire industrielle, connaît des taux de chômage relativement élevés tandis que la Basse-Normandie, région rurale, a un taux de chômage faible.

Avant la crise économique actuelle, le chômage a été en baisse au niveau national entre 2001 et 2008. Cependant, durant cette période, le chômage a progressé dans le grand Nord Est (Lorraine, Alsace, Franche-Comté) et dans le Bassin parisien, dans les franges externes

⁶ Nous renvoyons ici à la présentation de Brigitte Baccaïni « les migrations interdépartementales entre 2001 et 2006 » déjà citée. Cette présentation revient sur l'absence statistique de relations entre croissance de l'emploi et attractivité résidentielle.

de la métropole francilienne⁷. La Haute-Normandie a été touchée par cette hausse du chômage ainsi que la Basse-Normandie, mais de façon moins importante.

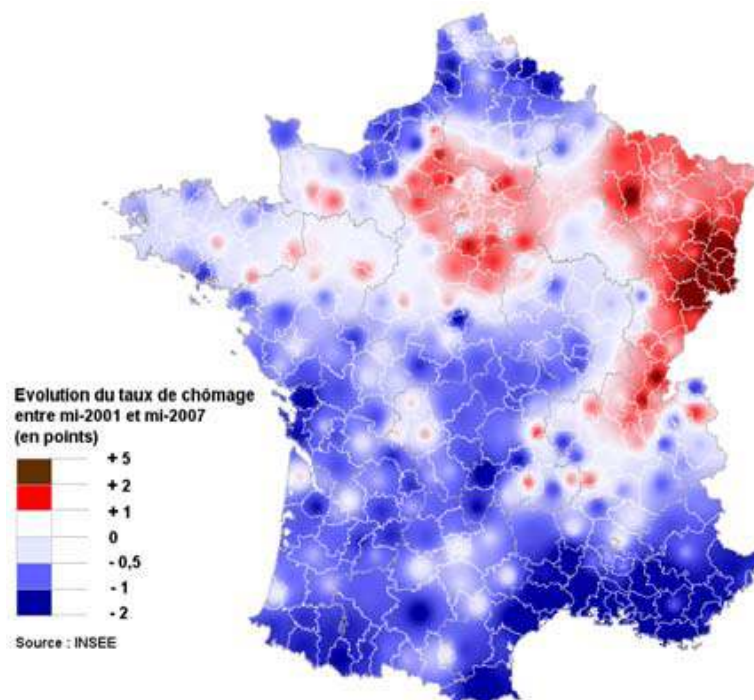


Figure 21 : Evolution du taux de chômage entre 2001 et 2007. Source : INSEE. Carte : AUDIAR

Enfin, depuis la crise amorcée en 2008 la Haute-Normandie a été particulièrement touchée, l'emploi reculant de 4,5% entre 2007 et 2009, contre 3,1% à l'échelle nationale (la Haute-Normandie ayant été la 6^{ème} région la plus touchée par la crise). La Basse-Normandie a connu un recul moindre (-2% par an) ainsi que l'Île-de-France, du fait de sa tertiarisation et du recours moindre à l'intérim.

⁷ Voir page 54 -56 du présent rapport pour une description de ces espaces.

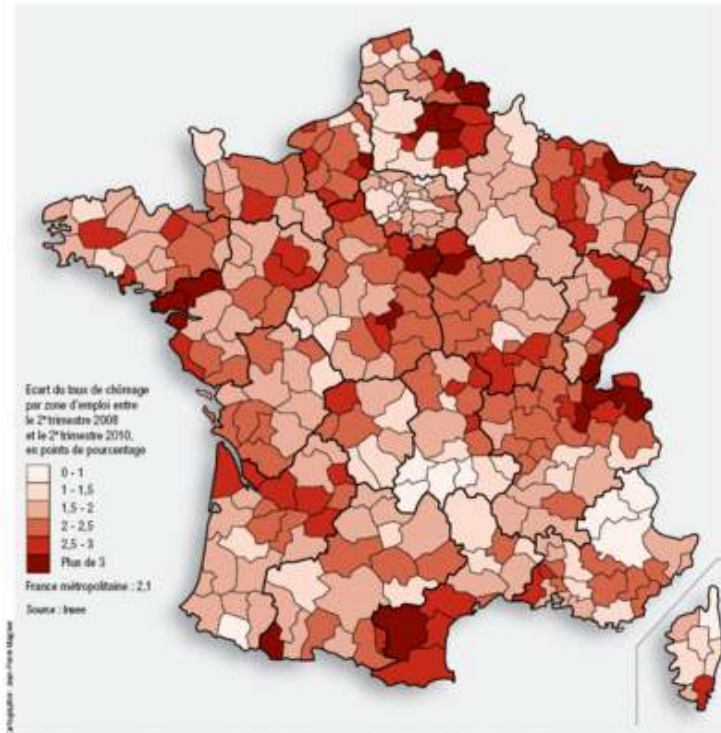


Figure 22 : Evolution du taux de chômage entre 2001 et 2007. Source : INSEE. Carte : AUDIAR

En conclusion :

⇒ Il existe de fortes différences économiques au sein du territoire d'étude :

- **L'Île-de-France reste la principale région économique française en termes de richesse produite. L'ouest francilien a concentré une part importante de la création d'emplois au sein du territoire d'étude.**
- **La Haute-Normandie apparaît comme bien positionnée à l'échelle nationale en termes de richesse produite même si elle connaît des évolutions modérées. Sa spécialisation industrielle explique son fort taux de chômage et les évolutions défavorables qu'elle a connues depuis le début de la crise actuelle.**
- **La Basse-Normandie se caractérise par un niveau faible en termes de PIB et par une croissance relativement faible.**

D. STRUCTURES GEOGRAPHIQUES DE L'ECONOMIE ET STRUCTURES ECONOMIQUES DES TERRITOIRES

D.1. Des différences fortes au sein du territoire d'étude

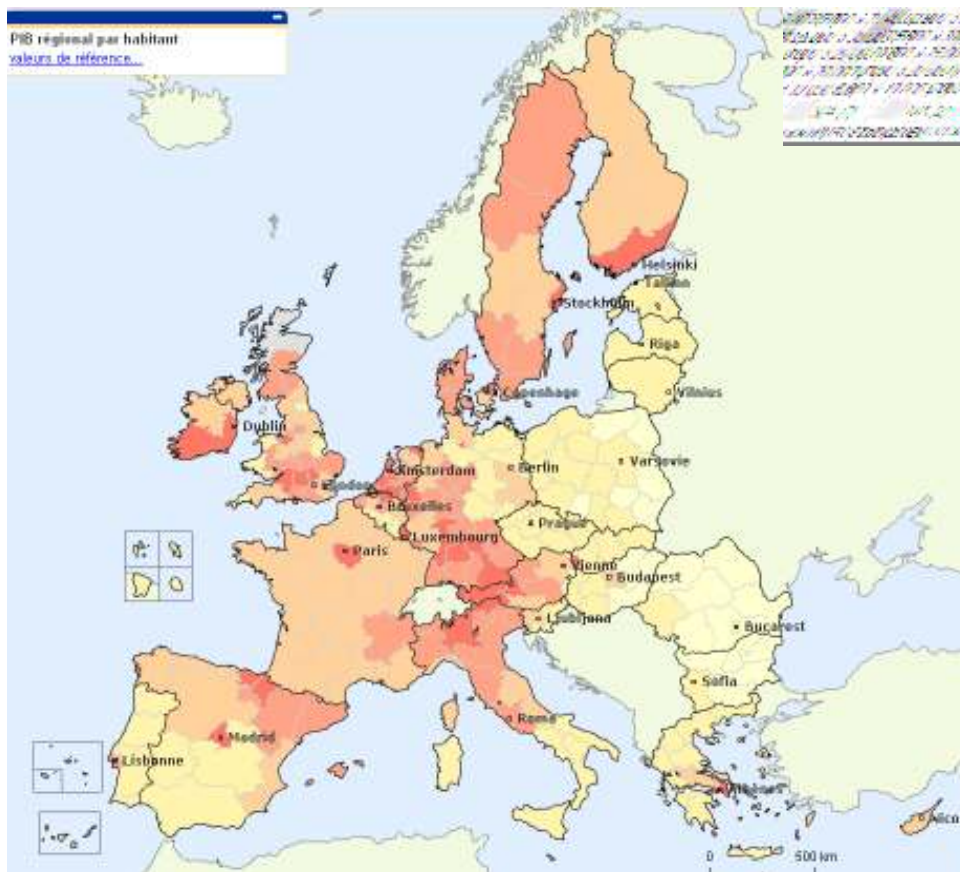


Figure 23 : PIB régionaux (NUTS2) – source : EUROSTAT

A l'échelle européenne, la France est située à proximité de l'aire métropolitaine du nord ouest (AMNO), principale aire économique et démographique européenne s'étendant du sud de l'Angleterre au nord de l'Italie (et intégrant le Bénélux et la vallée de la Ruhr), sans y être complètement intégrée.

La région francilienne joue un rôle moteur à l'échelle nationale et mondiale et est pleinement intégrée aux dynamiques européennes : elle est aujourd'hui la 1^{ère} région en termes de PIB au niveau européen. D'autres grandes agglomérations françaises sont également bien intégrées aux dynamiques économiques européennes, en premier lieu Lyon, mais également Strasbourg et Lille, de par leur situation géographique. On constate également la constitution de nouvelles dynamiques (Arc Atlantique, Arc Méditerranéen), auxquelles s'intègrent peu à peu les grandes agglomérations françaises.

D.2. Structure économique des territoires

Il s'agit ici de revenir rapidement sur la structure économique des territoires, en essayant de saisir le degré « d'ancrage » des activités économiques. Pour ce faire, l'analyse est conduite à travers trois grandes sphères : la sphère productive, la sphère résidentielle et la sphère publique.

La sphère productive regroupe principalement l'industrie, l'agriculture, les services aux entreprises, le transport de marchandises, le commerce de gros. Elle concerne plus généralement des activités tournées vers des marchés extérieurs au territoire étudié (marchés national et international).

La sphère résidentielle correspond aux services aux particuliers (ceux non compris dans la sphère publique), et au secteur de la construction. Elle s'adresse principalement à un marché local et est donc liée aux évolutions et besoins de la population résidente ou de passage.

La sphère publique comprend les administrations et collectivités publiques, les établissements publics à caractère administratif (hôpitaux, universités...) ainsi que les établissements publics à caractère industriel et commercial (La Poste, SNCF, CEA...)⁸.

L'analyse de ces trois secteurs permet d'évaluer l'exposition d'un territoire à la conjoncture nationale ou internationale et son dynamisme propre.

D.2.1. Une spécificité productive

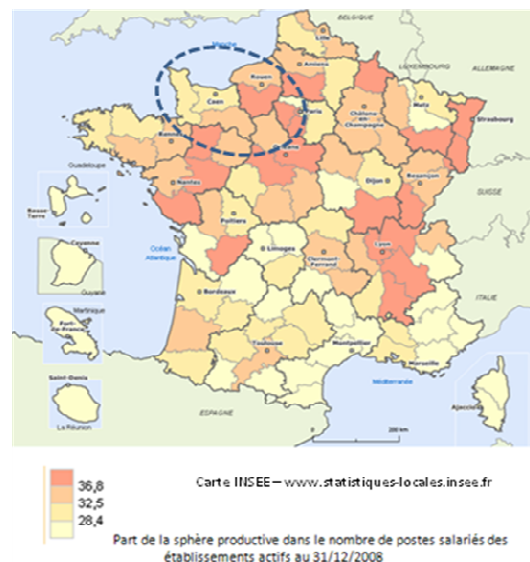


Figure 24 : Part de la sphère productive dans l'emploi salarié en 2008 source : INSEE

A l'échelle nationale, les espaces organisés autour de la sphère productive se concentrent dans le Bassin parisien, autour de l'agglomération lyonnaise et autour des agglomérations rennaises, nantaises et alsaciennes. Cette situation est le fruit de l'histoire et notamment des politiques de décentralisation industrielle menées dans les années 60.

Le territoire d'étude reste structuré autour de la sphère productive, la vallée de la Seine, y compris en Ile-de-France ayant été un des territoires privilégiés pour l'accueil des activités industrielles parisiennes dans les années 60. Il faut cependant distinguer la vallée de Seine (avec le secteur automobile, les industries de pointe dans l'Eure) et la Basse-Normandie, où la spécificité productive est moins marquée.

⁸ Les définitions et données cartographiques sont issues de La Lettre INSEE Rhône Alpes n°90 – mai 2008.

D.2.2. Une relative faiblesse de l'économie résidentielle

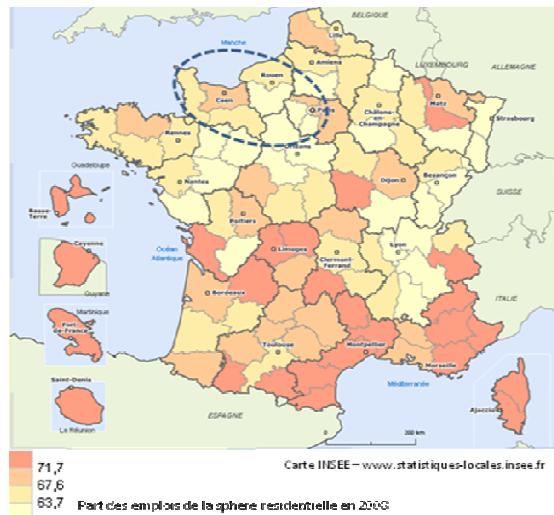


Figure 25 : Part de la sphère résidentielle dans l'emploi salarié en 2008 source : INSEE

L'importance des emplois de l'économie résidentielle (services à la personne, commerce, tourisme) dans la structure économique globale reflètent les dynamiques démographiques. Logiquement, les territoires littoraux sont assez fortement structurés par cette économie, notamment la côte méditerranéenne.

Le territoire d'étude est marqué par une relative faiblesse de la sphère résidentielle, ce qui est évidemment corrélé à l'importance de la sphère productive (haute Normandie, Yvelines), mais également à la relative faiblesse des dynamiques démographiques (haute Normandie, manche). On constate cependant que le Calvados a une part de la sphère résidentielle plus importante que les autres départements du territoire d'étude, ce qui peut s'expliquer notamment par les dynamiques démographiques que ce département connaît.

D.2.3. La sphère publique

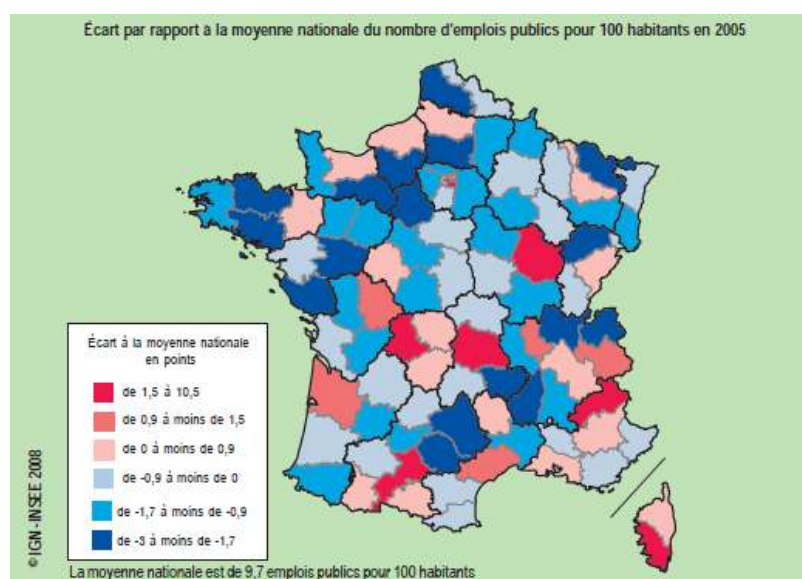


Figure 26 : Encadrement public des territoires – écart à la moyenne nationale en 2005. Source : INSEE

La géographie nationale de la sphère publique ne correspond à aucune des logiques mises en lumière précédemment. On constate seulement que les emplois au sein de l'administration publique sont plus importants au sein des départements accueillant les capitales régionales.

Le territoire d'étude se distingue par une sphère publique relativement faible : l'Île-de-France est la troisième région où l'emploi public est le moins développé, la Haute-Normandie la cinquième et la Basse-Normandie la 11^{ème}. On observe, comme à l'échelle nationale, des taux d'encadrement plus élevés sur les départements où se situe la métropole régionale.

D.3. Structure spatiale de l'économie

Pour compléter les analyses précédentes, nous allons maintenant revenir sur les principales évolutions des grands secteurs d'activité économique en détaillant les logiques territoriales.

D.3.1. L'industrie

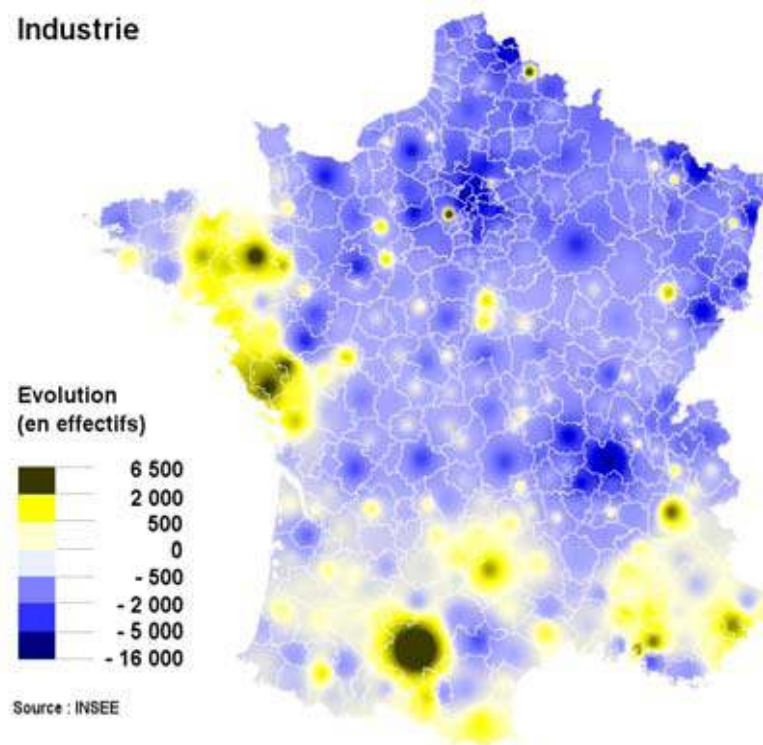


Figure 27 : Evolution des emplois industriels entre 1998 et 2006. Source : INSEE. Carte : AUDIAR

La géographie industrielle de la France a fortement évolué avec l'importance nouvelle des façades atlantique et méditerranéenne. On notera ainsi la dynamique de l'espace Vendée-Rennes (avec le développement du port de Saint-Nazaire, et à terme, le possible impact de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes), le poids très fort de Toulouse (et de son secteur aéronautique), ainsi que quelques pôles en développement (Rodez, mais surtout Marseille, Nice et Grenoble). De plus, le développement industriel se concentre aujourd'hui autour des métropoles, dans une logique de district industriel (concentration de PME-PMI sur un territoire géographiquement limité et sur une même filière).

Le reste de la France continue à connaître un processus de désindustrialisation avec une baisse ou un tassement des effectifs du secteur industriel.

Le territoire d'étude est aujourd'hui encore très industriel mais est touché par la désindustrialisation, conséquence de son positionnement sur des filières connaissant des dynamiques négatives.

La Haute-Normandie est ainsi la 5^{ème} région française au niveau de l'industrie (22% des emplois sont dans l'industrie), même si elle a perdu 20 000 emplois dans ce secteur depuis 2000.

La Basse-Normandie, ainsi que ses principales agglomérations, ont une spécificité industrielle (entre 15 et 20% des emplois sont industriels).

L'Île-de-France est désormais beaucoup moins industrielle qu'auparavant (10,6% des emplois en 2006). Cependant, l'ouest francilien concentre plusieurs pôles industriels majeurs et la vallée aval de la Seine reste un site industriel d'Île-de-France, avec une structure similaire aux territoires normands.

Le territoire d'étude accueille des secteurs industriels traditionnels, ce qui explique qu'il soit touché fortement par la crise actuelle (-15,4% pour les emplois industriels en Haute-Normandie entre 2008 et 2009). La filière automobile reste très implantée, avec 235 000 emplois sur les trois régions. L'industrie pétrochimique est également très présente (un tiers de la production française en 2004), ainsi que l'électronique et l'industrie pharmaceutique. En Basse-Normandie, le secteur de l'énergie est également une activité économique majeure, principalement dans la Manche (secteur nucléaire).

Cependant, des dynamiques importantes sont en cours concernant ces filières. Le territoire d'étude est ainsi fortement impliqué dans le pôle de compétitivité Mov'eo (commun aux trois régions) sur l'industrie automobile.

Parmi les pôles majeurs de recherche au sein du territoire, on peut également citer Pharma Valley en Haute-Normandie (qui représente 40% de la production nationale de médicaments), le projet TES (Transactions Electroniques Sécurisées) ou encore le technopôle CBS (Chimie-Biologie-Santé) en Haute-Normandie.

On observe en outre une forte complémentarité entre les différents territoires. Par exemple, de nombreuses entreprises dont l'appareil productif se trouve le long de la vallée de la Seine ont leur siège social implanté en Île-de-France.

D.3.2. Les services

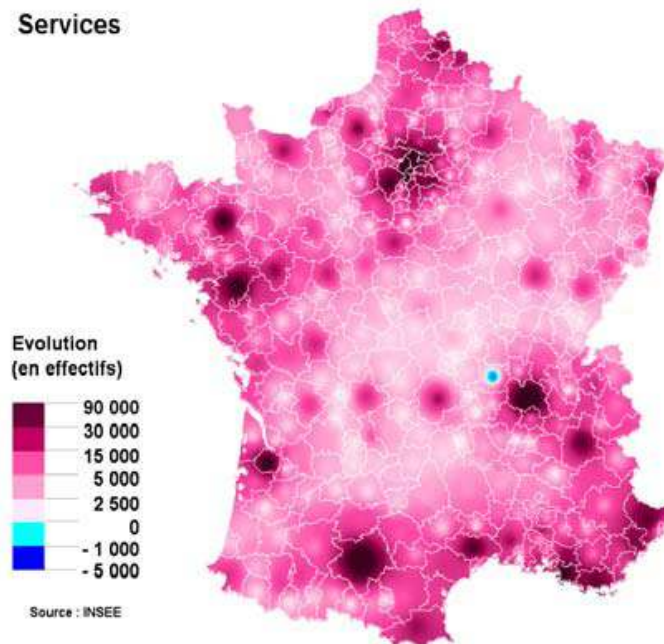


Figure 28 : Evolution des emplois de services entre 1998 et 2006. Source : INSEE – Carte : AUDIAR

Le nombre d'emplois de services a fortement progressé en 10 ans sur pratiquement toutes les zones d'emploi. Entre 1999 et 2006 les secteurs des services ont créé plus de 800 000 emplois supplémentaires soit 33% du total des emplois créés en France.

Logiquement, les principaux bénéficiaires sont les zones les plus densément peuplées (et en premier lieu les grandes métropoles).

La récente crise économique a mis un coup d'arrêt à cette expansion (régression du nombre d'emplois de 2,1% en 2009), mais cette diminution a été moindre que dans les autres secteurs, confirmant la prédominance de secteur dans l'économie française.

A l'échelle du territoire de projet, l'ouest francilien a fortement bénéficié de cette dynamique ; en effet, l'Île-de-France concentre 45% des emplois de tertiaire supérieur français, singulièrement représentés dans l'Ouest francilien, principalement à La Défense, et le quartier central d'affaire parisien, . De même, es agglomérations normandes ont connu une forte croissance (Caen a connu une augmentation de 14% des emplois dans ce secteur, Rouen +8% et Le Havre +7,6%).

D.3.3. L'agriculture

Alors que le secteur agricole n'emploie plus que 3% de la population active en France en 2009, ce secteur est encore relativement important en Basse-Normandie, où il représentait 6,5% des emplois en 2006, au contraire de la Haute-Normandie (2,7%) et de l'Île-de-France (0,5%).

D.3.4. La construction

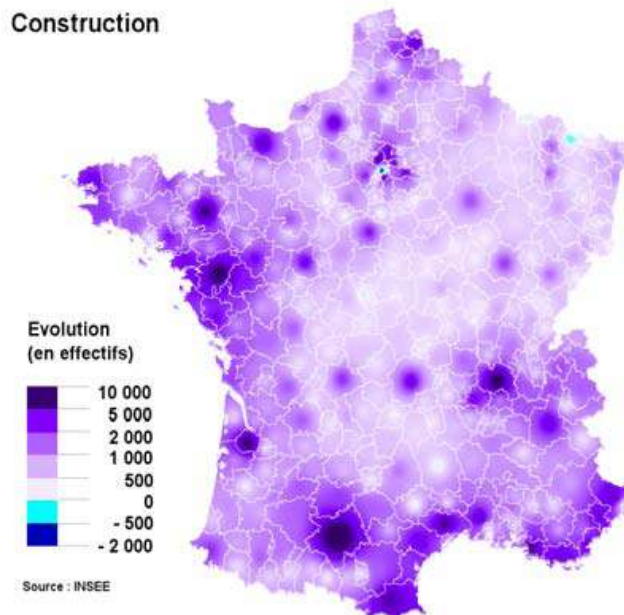


Figure 29 : Evolution des emplois industriels entre 1998 et 2006. Source : INSEE – Carte : AUDIAR

La géographie de la construction est le reflet de celle de la croissance démographique. Elle est donc dynamique dans :

- les aires métropolitaines principales,
- le grand ouest,
- Toulouse et le sud méditerranéen.

Au niveau du territoire d'études, Rouen et Caen présentent une forte dynamique en termes de création d'emplois dans le secteur de construction. L'Île-de-France a connu une évolution similaire, particulièrement dans le nord et l'ouest.

D.4. Quelques éléments caractéristiques de l'économie du territoire d'étude

Dans un dernier temps, il est nécessaire de faire une présentation rapide des secteurs économiques importants pour le territoire d'étude afin de mieux saisir les enjeux en termes d'aménagements de la Ligne Nouvelle.

D.4.1. La filière logistique

La filière logistique est prépondérante au sein du territoire, à la fois de par son poids économique et de par son importance stratégique. En effet, cette activité transversale aux différents secteurs industriels et tertiaires s'est intensifiée avec le développement économique. En Haute-Normandie, elle représente 10% de l'emploi régional, soit deux fois plus qu'à l'échelon national. Les effectifs des activités logistiques ont également augmenté en Basse-Normandie (+7,3% entre 2000 et 2007). Par ailleurs, l'intensification de l'activité logistique a un poids important dans l'économie du territoire ; ainsi entre 1997 et 2003, cette filière représentait 25% des créations d'emplois totales.

L'importance de la filière logistique est liée à la situation géographique privilégiée du territoire, entre la mer la plus fréquentée du globe, la Manche, et un bassin de consommation majeur à l'échelle européenne. Le territoire se retrouve à la fois sur un axe est-ouest et nord-sud, qui devrait être renforcé avec le canal Seine Nord.

La présence du port du Havre, 1^{er} port géographiquement sur le « range » nord (et donc le plus rapidement accessible), 1^{er} système portuaire français et 4^{ème} complexe européen renforce la position stratégique du territoire. L'activité du port est d'ailleurs en forte expansion ces dernières années grâce au projet Port 2000 (projet de restructuration du port afin d'accroître sa capacité) : en 10 ans, le nombre d'EVP transportés a augmenté de 63% et le volume de marchandises transportées a augmenté de 5 millions de tonnes. Aujourd'hui, le complexe portuaire Le Havre-Rouen représente 100 millions de tonnes transportées (dont 75% au Havre).

Ce complexe portuaire de première importance est complété par plusieurs ports importants le long du littoral normand (Cherbourg, Caen-Ouistreham, Dieppe), par l'axe Seine-Aval (11 millions de tonnes transportées en 2008, en augmentation de 27% depuis 2001), par les axes routiers et le fret ferroviaire (7,5 millions de tonnes transportées en 2009).

Cependant, comme le constate la Directive Territoriale d'Aménagement de l'Estuaire de la Seine⁹, le potentiel de cet ensemble portuaire est insuffisamment exploité¹⁰ au regard de sa position stratégique mais également de son hinterland.

Les acteurs locaux ont mené différents projets pour dynamiser cette filière ; ils ont ainsi développé à la fois des pôles d'excellence et de compétitivité dans ce domaine, comme Novalog (dont l'objectif est de développer les systèmes d'informations portuaires futurs et de définir l'aménagement de plates-formes logistiques multimodales), logistique Seine-Normandie et Normandie Packaging (ces deux derniers travaillant sur le renforcement de la performance logistique grâce aux TIC). On peut cependant considérer, à l'instar de la DTA Estuaire de la Seine¹¹, que les agglomérations normandes n'exploitent pas encore entièrement leur potentiel en terme de logistiques à grande échelle.

Pour dynamiser cette filière, on observe également le développement de nouvelles synergies entre acteurs locaux : ainsi, de nouvelles coopérations sont envisagées entre les plateformes multimodales de Gennevilliers, Achères et Triel ainsi qu'entre le port de Caen et celui du Havre (projet de navettes conteneurs entre les deux terminaux).

Il est essentiel de constater que l'activité logistique, malgré son importance, est au sein du territoire un secteur peu diversifié : ainsi en Basse-Normandie, 75% de l'activité est effectuée par la route (contre 56% à l'échelle nationale) et le fret ferroviaire reste encore peu développé à l'échelle du territoire.

D.4.2. Le tourisme

Première destination touristique mondiale avec plus de 60 millions de visiteurs annuels, l'Île-de-France dispose d'une offre touristique reconnue, avec de nombreux sites classés.

La Normandie est également une destination touristique prisée : on y trouve plusieurs sites majeurs (Mont Saint-Michel, plages du Débarquement) et la Normandie dispose d'un littoral

⁹ DTA Estuaire de la Seine, approuvée par décret en Conseil d'Etat du 10 juillet 2006

¹⁰ Cf. DTA page 17 qui souligne le décalage entre le trafic reçu (1/7 ème du trafic total sur le range nord) et l'importance économique des régions avoisinantes (les régions normandes, avec l'Île de France et la Picardie représentant 1/3 du PIB de l'ensemble des régions connexes au Range Nord)

¹¹ DTA Estuaire de la Seine, Page 21

de près de 610 km de long. En 2007, le tourisme induisait près de 44 000 emplois en Basse et Haute-Normandie, ce territoire se classant ainsi au 7ème rang des régions françaises. Ce secteur représente 5% de l'emploi total en Basse-Normandie (4ème région française) et 3,2% en Haute-Normandie.

En Normandie, on constate l'importance des courts séjours : en Haute-Normandie, la durée moyenne des séjours est de 3 jours en camping et 1,6 en hôtel. Cette situation, similaire en Basse-Normandie s'explique par un double facteur : la proximité de la région francilienne (et donc du tourisme de fin de semaine) et l'importance de la clientèle britannique, dont la « porte d'entrée » sur la France est souvent la côte normande (la Basse-Normandie est le 4ème point de passage vers le Royaume Uni en volume).

Le tourisme apparaît comme un relais de développement des territoires normands.¹²

D.4.3. L'agriculture

Les surfaces agricoles représentent 75 % du territoire normand. En termes économiques, le secteur agricole est aujourd'hui moins important en Haute-Normandie, même si le territoire est performant dans certaines cultures spécifiques (1^{ère} région pour la culture du lin par exemple). L'agriculture reste en revanche un secteur majeur en Basse-Normandie : elle représente presque 6,5% de l'emploi régional (contre 3,2% à l'échelle métropolitaine).

Par ailleurs, en Basse-Normandie, l'importance de l'agriculture a un effet d'entraînement sur d'autres secteurs : ainsi l'agro-alimentaire représente 21% de l'emploi industriel total. De plus, on observe en Basse-Normandie la constitution de pôles d'excellence agricole (notamment autour de la filière équine).

En conclusion :

⇒ Le territoire d'étude se caractérise par l'importance de la sphère productive et la relative faiblesse des sphères résidentielles et publiques.

⇒ Le territoire d'étude, malgré son histoire industrielle riche, n'apparaît plus dans les territoires industriels dynamiques à l'échelle nationale.

⇒ Le développement des services s'est concentré sur l'Ouest francilien tandis que le développement de la construction s'est polarisé sur les principales agglomérations de l'aire d'étude (Caen, Rouen, Le Havre).

⇒ Le territoire d'étude dispose d'un système portuaire de rang international, dont le développement passe par des relations plus fortes avec son hinterland.

⇒ Le territoire d'étude accueille une activité logistique importante, tournée essentiellement vers le transport routier.

⇒ Le territoire d'étude compte des sites touristiques de première importance et une agriculture compétitive.

¹² DTA Estuaire de la Seine , page 51

PARTIE III LES DYNAMIQUES DE METROPOLISATION – LE TERRITOIRE D'ETUDE AU SEIN DU BASSIN PARISIEN

A. INTRODUCTION

Paris est une des premières métropoles mondiales par son rayonnement. Son développement est permis notamment par sa connexion aux principaux réseaux mondiaux et par son intégration dans l'économie mondiale.

Dans le même temps, son fonctionnement s'inscrit dans un territoire de plus en plus vaste, qui dépasse les limites administratives de l'Île-de-France. Les logiques d'organisation de l'espace se modifient sensiblement et se déploient à l'échelle de régions urbaines, ce que traduit le concept de métropolisation¹³.

La Ligne Nouvelle Paris Normandie ne mettra pas en relation des ensembles urbains jusque là indépendants les uns des autres. Elle s'inscrit dans un territoire d'ores et déjà en forte interaction avec l'agglomération parisienne. Afin d'appréhender les effets possibles de la Ligne Nouvelle Paris Normandie, nous allons présenter les grands traits de l'organisation du Bassin parisien ainsi que des évolutions qui le transforment.

Le Bassin parisien¹⁴ regroupe 8 régions et 28 départements. Il compte, en 2006, 22,4 millions d'habitants soit 36% de la population française et concentre 42% du PIB national. Il entretient des relations fortes avec l'agglomération parisienne, notamment en termes économiques.

Les liens entre ce vaste espace et l'agglomération parisienne se sont intensifiés dès le milieu des années 1950 avec la politique de décentralisation industrielle. Le Bassin parisien s'est alors industrialisé : la Basse-Normandie, jusqu'alors agricole a ainsi accueilli des usines automobiles (Citroën), d'électroménager (Moulinex)...

Cette politique d'aménagement du territoire a amené une organisation de type centre-périphérie¹⁵ avec une diffusion des activités de production sur l'ensemble du Bassin parisien, les activités de commandement et à forte valeur ajoutée (conception) restant concentrées en Île-de-France.

¹³ Nous retenons pour la métropolisation la définition de Denise Pumain : « processus d'étalement des très grandes villes, ainsi que leur structuration autour, non plus d'un centre unique, mais de centralités multiples, qui ont émergé aussi bien du fait de la diversification des activités urbaines, de la pluralité des populations rassemblées, de l'augmentation de la mobilité permise par l'accroissement des vitesses des communications, que de la multiplicité des formes de vie urbaine. » in PUMAIN Denise, PAQUOT Thierry, KLEINSCHMAGER Richard, *Dictionnaire de la ville et de l'urbain, Paris, Economica*, pp. 184-185

¹⁴ au sens de la DATAR, tel que proposé en 1992

¹⁵ Cf. P.Thiard, *Les dynamiques du Bassin parisien : un système spatial entre mutations du système productif et impact des politiques publiques*, 1975-1990. Thèse Paris I

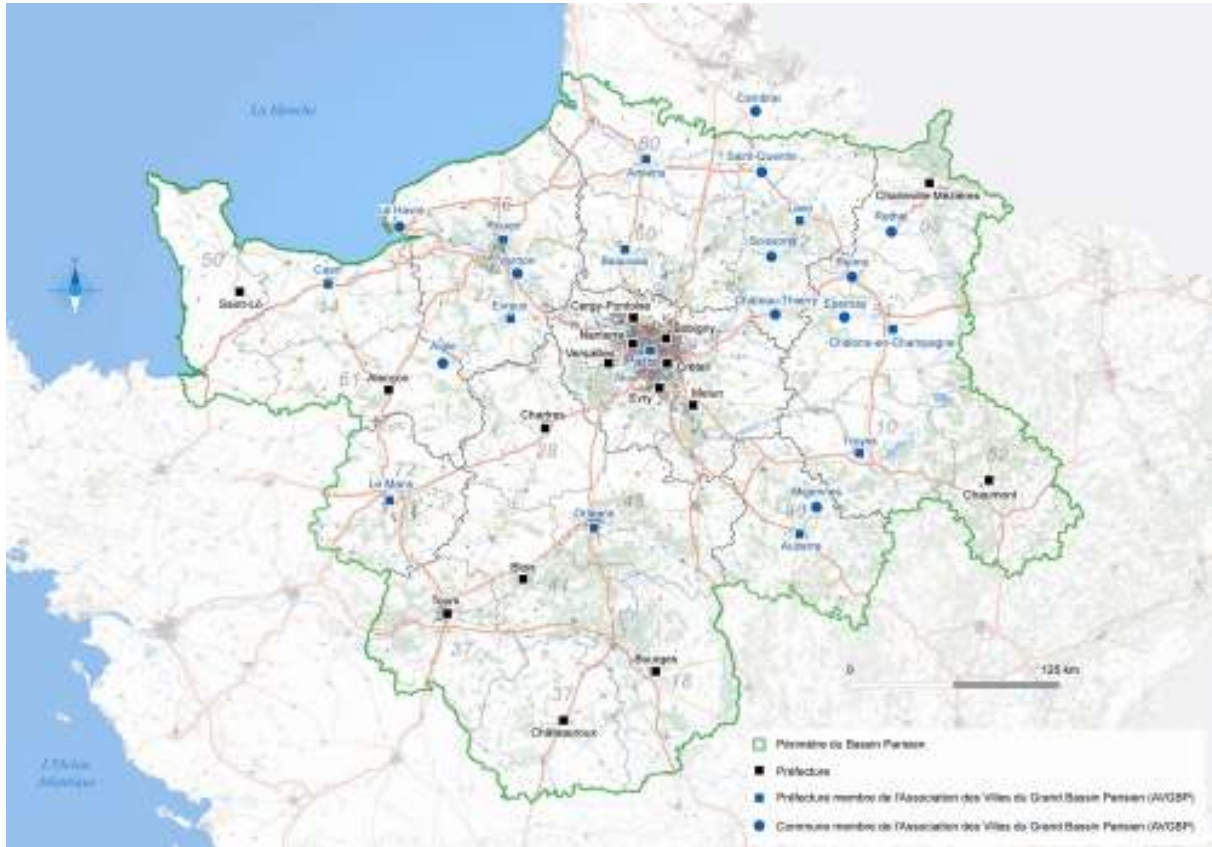


Figure 30 : Le Bassin parisien (définition de la DATAR) – source : Association des Villes du Grand Bassin Parisien

Les évolutions économiques, notamment dans les processus de production¹⁶, ont modifié cette structuration de type fordiste en faisant émerger de nouvelles formes spatiales pour les réseaux économiques : du territoire dépendant d'une entreprise à des territoires où des districts industriels sont structurés et développés par des firmes transnationales¹⁷. C'est ainsi que la filière automobile, bien qu'elle soit présente sur l'ensemble du Bassin parisien¹⁸, ne se structure plus à une échelle inter régionale. Enfin, le développement des lignes TGV a rapproché les grandes agglomérations de province à Paris en les plaçant à des temps de transports analogues aux villes du Bassin parisien. Ces modifications de l'espace-temps autour de Paris ont profondément entamé le positionnement du Bassin parisien comme « alter égo de proximité de la capitale »¹⁹.

Alors que ce positionnement a permis l'industrialisation de cet espace dans les années 50, la contraction de l'espace temps français coïncide avec la difficulté des villes du Bassin parisien à évoluer vers des dynamiques métropolitaines comparables à celles des autres agglomérations françaises :

- Le Bassin parisien hors Île-de-France se caractérise ainsi par un taux d'emplois métropolitains supérieurs relativement faible (5,6% contre une moyenne nationale de 9% et 15% pour l'Île-de-France) et par une progression moindre de ces emplois par rapport à la moyenne nationale.

¹⁶ Les entreprises étant de moins en moins intégrées verticalement, les processus de production sont de plus en plus fragmentés, avec notamment des recours à la sous-traitance.

¹⁷ Le meilleur exemple étant celui de la Cosmetic Valley entre Chartres et Orléans

¹⁸ Fabrication automobile dans la vallée de Seine (Le Havre, Rouen, Flins, Poissy), Pôle équipementier à Flers, activités plastiques dans l'Oise, siège et R&D en Île-de-France...

¹⁹ F. Gili, *De Paris au Bassin parisien : les échelles de la métropole*

-
- Les villes du Bassin parisien peinent, au contraire des grandes agglomérations de province, à développer des partenariats avec les laboratoires de recherche d'Île-de-France²⁰.

Ceci explique certaines caractéristiques fortes de cet espace : la densité de son tissu industriel et la faible autonomie de son appareil productif. Ces deux caractéristiques sont illustrées par les cartes 31 et 32.

En conclusion, le Bassin parisien est la région économique de Paris. En tant que tel, il a une importance stratégique et croissante pour l'ensemble de l'économie française (sa part dans le PIB français est passée de 41% du PIB en 1999 à 42,8% en 2006).

Cet espace est en mutation. En effet, sa relation à Paris reste déterminante mais elle a évolué dans deux directions :

- La structure centre périphérie a fortement évolué vers une organisation originale (détaillée dans la partie II du document) et une répartition plus équilibrée que le modèle centre périphérie initial. En effet, la centralité principale n'est plus Paris mais l'ensemble des territoires à l'intérieur de l'A86. Le cœur d'agglomération polarise une majeure partie de l'agglomération, mais les villes nouvelles jouent aussi un rôle polarisateur important sur les territoires de deuxième couronne. Enfin, les territoires périphériques (franges internes) sont en voie de restructuration et de densification, et des polarités locales s'affirment. Paris ne polarise plus exclusivement les villes du Bassin parisien, ce qui pose question aux agglomérations du Bassin parisien dont le développement pourrait passer par de nouvelles relations avec Paris (partenariat d'universités, de laboratoires de recherche..) et par des relations plus fortes avec le reste du territoire national.
- Au sein de cette « région économique », des sous ensembles sont en cours de constitution. L'un des exemples les plus forts est le système Rouen-Le Havre, qui pourrait à terme, comme le rappelle la DTA Estuaire de la Seine, devenir un ensemble métropolitain Caen – Le Havre Rouen²¹.

²⁰ N. Massard, C. Autant-Bernard et C. Riou, *Production de connaissances et innovation. Positionnement et enjeux pour le Bassin parisien*, rapport pour la DATAR, Miat Bassin parisien

²¹ DTA, page 63.

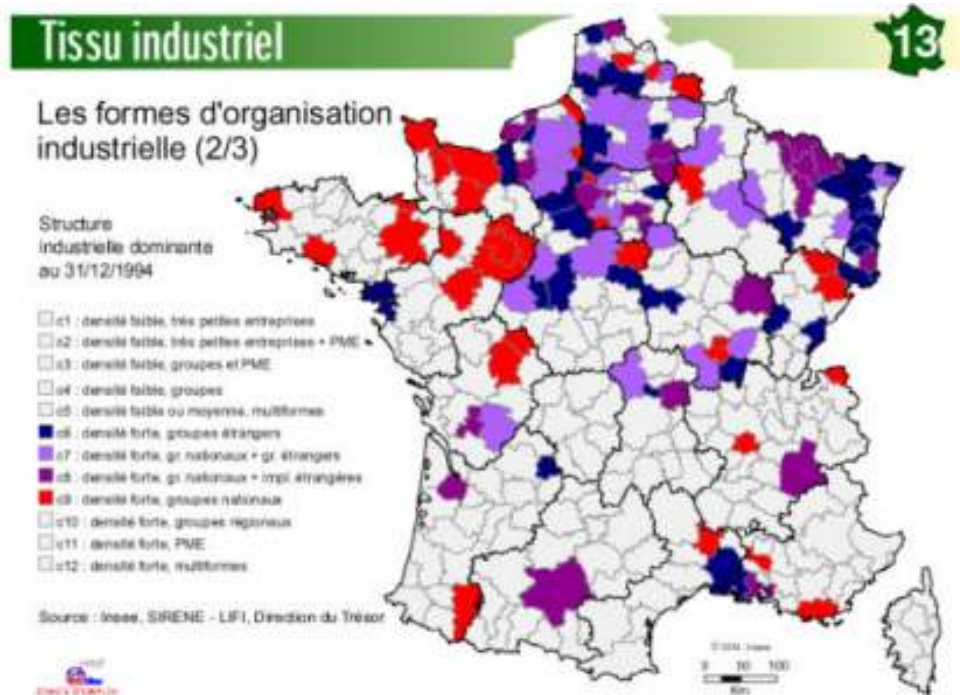


Figure 31: Les formes d'organisation industrielle – F. Gilli Source : INSEE, SIRENE – LIFI, Direction du Trésor

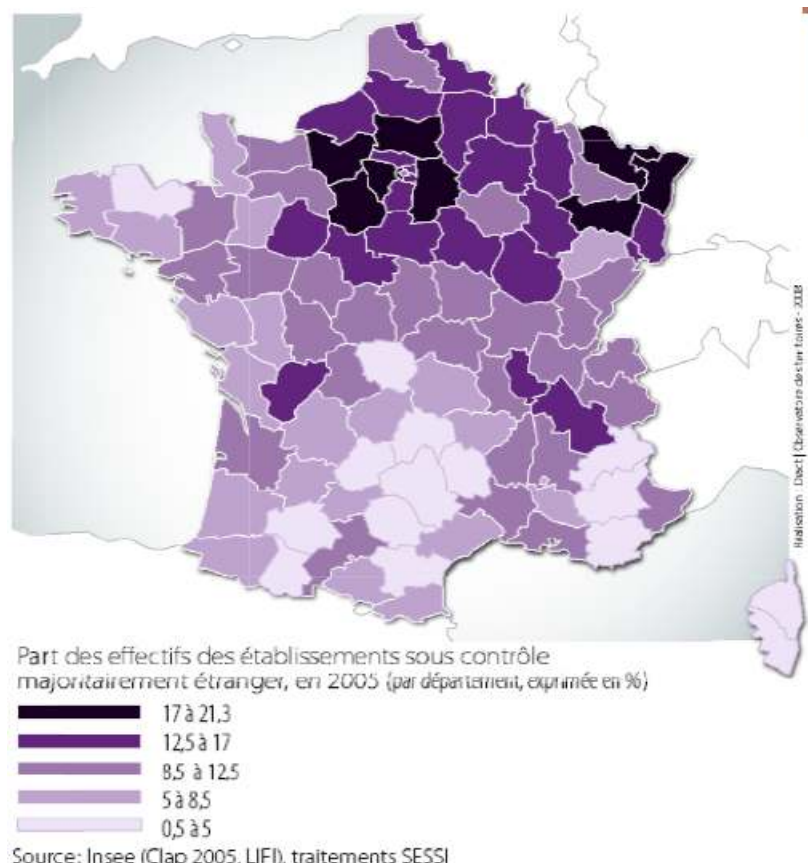


Figure 32 : la part des établissements sous contrôle étranger – F. Gilli Source : INSEE, SIRENE – LIFI, Direction du Trésor

B. STRUCTURE ECONOMIQUE ET FONCTIONNEMENT TERRITORIAL

Comme cela a été rappelé, le Bassin parisien est caractérisé par l'importance de son tissu industriel. Afin de mieux cerner les enjeux en termes de développement, il est nécessaire de revenir plus en détail sur les filières les plus importantes présentes dans le Bassin parisien et pour chacune des filières, de revenir sur l'organisation spatiale de son système de production.

Les éléments de cette partie s'appuient principalement sur l'étude menée par Frédéric Gilli pour le compte de la MIAT Bassin parisien²² en 2004 « Des espaces spécialisés dans le Bassin parisien »²³.

Il s'agit ici de croiser une analyse économique (présentation de la filière, éléments sur son fonctionnement) avec une analyse géographique (implantation géographique de la filière, positionnement des territoires par rapport aux réseaux de la filière). Les analyses territoriales se font sur la base des zones d'emplois définies par l'INSEE pour dégager les formes spatiales des réseaux économiques de la filière. Seront distinguées les zones « phares »²⁴, sur lesquelles sont organisées de nombreuses activités de la filière et les zones « d'appuis »²⁵, spécialisées dans certaines activités de la filière. Cette analyse permettra ainsi de

- déterminer les territoires les plus importants pour les filières
- donner des éléments sur l'organisation spatiale de la filière : des territoires spécialisés, nécessairement articulés avec d'autres territoires, et territoires plus centraux pour la filière, au sein desquels s'organise une articulation entre différentes activités.

Les cinq filières étudiées permettent de souligner l'extrême diversité du tissu économique du Bassin parisien ainsi que sa forte base industrielle.

B.1. La filière Chimie

Le Bassin parisien possède une place prédominante dans l'activité chimique nationale en accueillant 53% des emplois pour les 23 secteurs de la filière²⁶. De manière plus précise, 250 500 salariés travaillent dans ce secteur dans le Bassin parisien dont 80 760 en recherche et développement (32% des effectifs) et 33,3% travaillant dans la fabrication de médicaments et la fabrication de parfums. Le Bassin parisien occupe d'ailleurs une place prépondérante pour la fabrication de médicaments, où il concentre 62% de l'emploi national, et pour la fabrication de parfum, où il concentre 76% de l'emploi national. Enfin, le Bassin parisien est présent sur la chimie et parachimie notamment sur la fabrication de gaz et de peintures et vernis, avec plus de la moitié des emplois nationaux sur ces deux secteurs.

La filière chimie est caractérisée par sa concentration et la forte présence de grands établissements (à titre d'exemple, les 28 établissements de plus de 500 salariés dans le secteur de la fabrication de médicaments représentent 48% des emplois). Elle est actuellement relativement peu dynamique (-6% pour les emplois entre 1993 et 2000),

²² Mission Interministérielle et Interrégionale pour l'Aménagement du Territoire pour le Bassin Parisien

²³ Le rapport est disponible à l'adresse suivante : <http://gilli.ensae.net/Filieres.pdf>

²⁴ Et qui se caractérisent par une présence sur l'ensemble des activités de la filière, qui représentent une part importante des emplois dans le Bassin parisien pour la filière.

²⁵ Qui se caractérisent par leur poids important sur une partie seulement des activités de la filière.

²⁶ Le Bassin parisien représente 43% des emplois français, toutes filières et tous secteurs confondus.

La filière chimie est également spatialement concentrée : l'Île-de-France concentre 69% des emplois (contre 64% des emplois totaux) et 2/3 des emplois de l'activité de recherche et développement.

La région Centre occupe la deuxième position avec une spécialisation (axe ligérien) dans la fabrication de parfums et de médicaments. Enfin, la Haute-Normandie se place en troisième position avec un positionnement sur la fabrication de médicaments et sur des secteurs de la chimie lourde (colorants, caoutchouc, matières plastiques).

De façon plus précise, la filière s'organise autour des zones phares suivantes :

- Le cœur de l'Île-de-France rassemblant plusieurs zones importantes de la filière (Nanterre, Boulogne, Paris et Orsay représente 40% de l'emploi de la filière dans le Bassin parisien).
- Rouen, représentant 4,5% de l'emploi total de la filière dans le Bassin parisien et occupant une place stratégique dans plusieurs activités de la filière (fabrication de produits azotés et engrais, de produits pharmaceutiques de base, de produits agrochimiques).
- Orléans (ainsi que la vallée de la Loire), est une zone phare concentrant 6200 emplois dans la filière, principalement dans la fabrication de médicaments, la recherche et développement, la fabrication de produits pharmaceutiques et la fabrication de parfums.
- Compiègne, avec 5400 emplois dans la filière, est fortement présente sur la fabrication de produits pharmaceutiques de base, de produits de chimie inorganique de base, de savons, détergents et produits d'entretien.
- Le Havre, bien que disposant de moins d'emplois que les autres zones suscitées (environ 3900), est très fortement présente dans plusieurs secteurs de la chimie lourde (fabrication de caoutchouc synthétiques, colorants et pigments, fabrication de matières plastique de base).

On constate que la filière s'organise ainsi suivant des axes forts :

- La vallée aval de la Seine
- La vallée de la Loire
- Un arc enserrant l'ouest Francilien

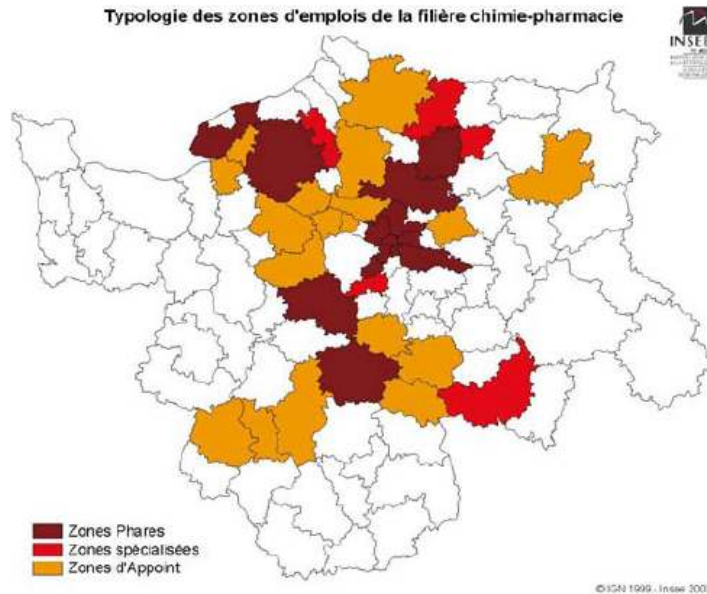


Figure 33 : Organisation territoriale de la filière Chimie – F. Gilli Source : INSEE

B.2. La filière Automobile

Cette filière est historique au niveau du Bassin parisien et elle a été l'un de ses éléments de structuration ; les politiques de décentralisation industrielle des années 60 ayant notamment porté sur ces activités. Aujourd'hui, le Bassin parisien n'occupe plus une place primordiale au sein de l'espace national pour cette filière. En effet, la part du Bassin parisien dans cette filière est égale à sa part dans l'emploi national (39%). Cependant, le Bassin parisien reste important dans certains secteurs de la filière comme la construction de véhicules automobiles (44% de l'emploi national) et la fabrication d'équipements automobiles (43% des emplois nationaux). De façon plus précise, cette filière représente 248 209 emplois dans l'ensemble du Bassin parisien.

Comme la filière chimique, la filière automobile est caractérisée par la présence et l'importance de très grands établissements (54 établissements de plus de 500 employés représentent 74% de l'emploi de la filière). Ici encore, la filière est peu dynamique, 24 500 emplois ayant été détruits dans le Bassin parisien entre 1993 et 2000 (-16,1%).

La filière automobile est relativement peu concentrée géographiquement (conséquence des politiques d'aménagement menées), très concentrée économiquement (présence de grands groupes industriels) avec de très fortes spécialisations locales.

Plus spécifiquement, la filière s'organise autour des secteurs phares suivants :

- Versailles et Boulogne, plutôt positionnés sur l'activité de construction automobile mais présents sur les autres activités de la filière.
- Nanterre et Caen qui présentent des structures d'emplois plus équilibrées, la construction ne représentant que la moitié des effectifs.
- Rouen qui se positionne sur 6 activités de la filière.

Par ailleurs, des espaces plus spécialisés contribuent également à structurer la filière :

- Beauvais, Reims ainsi qu'un large arc au sud-ouest de l'Île-de-France avec des activités de fabrication d'équipements automobiles.
- Les Mureaux, Poissy et Le Havre qui abritent des usines de construction de véhicules.

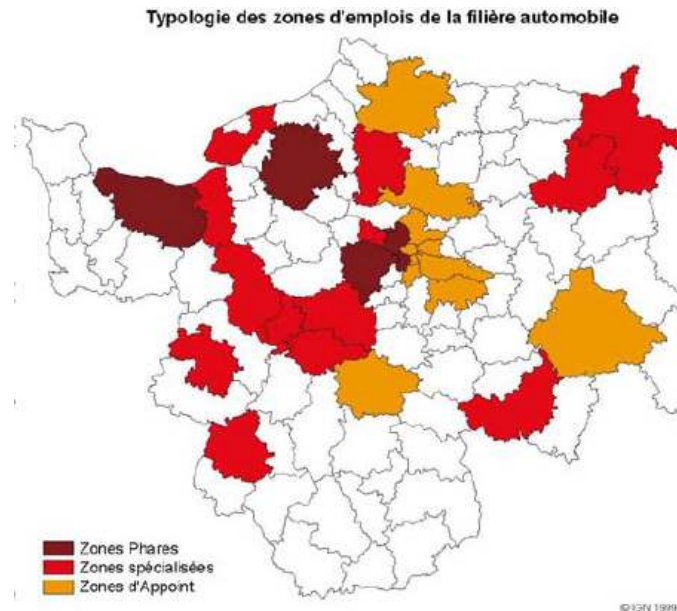


Figure 34 : Organisation territoriale de la filière automobile – F. Gilli Source : INSEE

B.3. La Filière Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication²⁷

Le Bassin parisien occupe une place majeure dans cette filière en concentrant 525 800 emplois soit 58% des effectifs au niveau national. Cette filière se compose de trois secteurs : les contenus (édition de livres, productions de films), les services (conseil en services informatiques, télécommunications, réalisation de logiciels, commerce de gros de machines de bureaux) et l'industrie (fabrication d'appareils de téléphonie, d'ordinateurs, reproductions d'enregistrements). Les contenus représentent 20% des emplois de la filière, les services 55% et l'industrie 25%.

Le Bassin parisien concentre 70% des emplois français pour l'activité « contenus », 46% pour l'activité industrielle et 60% pour la partie services. Enfin, la stabilité de la filière en termes d'emplois masque de profondes différences entre les activités : les contenus ont perdu 20% de leurs emplois entre 1993 et 2000, l'industrie 7% tandis que les services gagnaient 10% en termes d'emplois²⁸.

La filière est extrêmement concentrée géographiquement avec 26% des salariés de la filière à Paris, la première zone hors Île-de-France pour ce secteur étant en 10ème position avec 1,5% des emplois du Bassin parisien. Plus précisément, il apparaît que l'activité « contenus » est fortement concentrée sur Paris, les services sont concentrés dans des métropoles régionales (Rouen, Orléans, Tours) tandis que l'industrie se concentre sur les axes de desserrement industriel des années 60 (vallée de la Seine, vallée de la Loire).

²⁷ Nous reprenons ici la définition d'activités retenues dans l'étude de Frédéric Gilli « *des espaces spécialisés dans le Bassin parisien* », MIAT Bassin parisien, 2005

²⁸ Avec des gains de 102% pour les services informatiques et de 150% pour la réalisation de logiciels.

Ainsi, deux espaces phares se détachent :

- L'Île-de-France qui accueille une concentration des activités contenus et aussi services dans le cœur d'agglomération.
- La Basse Seine avec Rouen et Le Havre qui sont présents sur l'ensemble de la filière. On constate également l'émergence d'un continuum de communes polyvalentes entre Rouen et l'agglomération parisienne le long de la vallée de la Seine.

Des zones plus spécialisées mais « numériquement » importantes apparaissent :

- Amiens/Châlons-en-Champagne sur les contenus.
- Le sud ouest Francilien (Chartres) pour l'industrie.

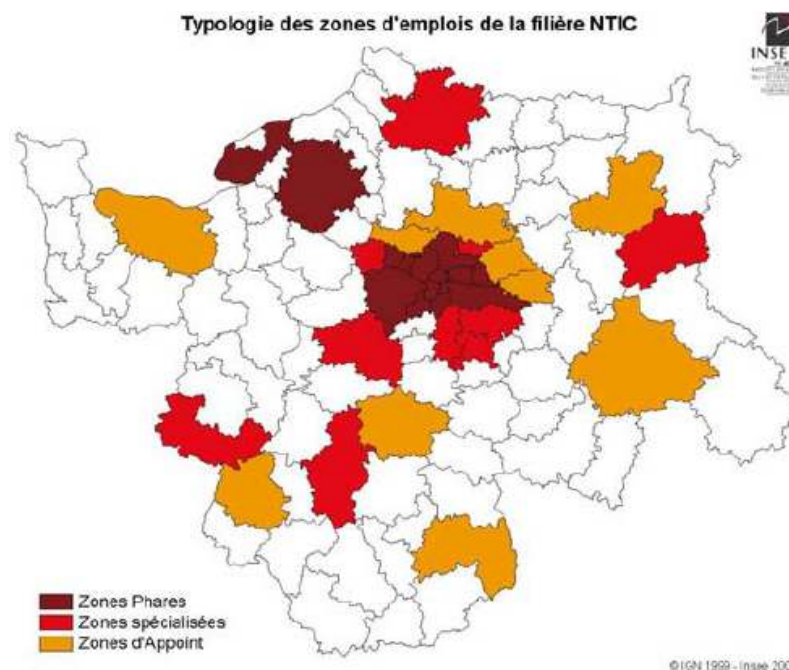


Figure 35 : Organisation territoriale de la filière NTIC – F. Gilli Source : INSEE

B.4. La filière Agro-alimentaire

L'analyse sera ici centrée sur la partie non agricole (c'est-à-dire les activités de transformation, de conditionnement et de transport) de cette filière qui emploie 312 170 personnes au niveau du Bassin parisien. Le Bassin parisien ne représente que 30,5% des emplois français de la filière²⁹ mais, pour 37 des 87 activités de la filière, le département le plus important en termes d'emplois s'y trouve. De fait, trois régions sont structurantes au niveau national : la Basse-Normandie (cidrerie et beurre), la Haute-Normandie (charcuterie, thé, café, engrais) et la Champagne-Ardenne (sucre, Champagne). Cette filière a été peu dynamique ces dernières années en perdant 15% de ses emplois entre 1993 et 2000³⁰.

La filière agro-alimentaire se caractérise par une certaine dualité entre de petits établissements, à caractère artisanal et de très grands établissements, où l'on retrouve des grands acteurs de l'agro-alimentaire (Nestlé, Danone, LVMH).

²⁹ Le Bassin parisien représente 39% des emplois français.

³⁰ Cette baisse est notamment due à la rationalisation qu'a connue le secteur logistique.

Sept zones se détachent :

- Paris avec un poids important du commerce de gros et de la distribution.
- Nanterre avec du commerce de gros, comme pour l'ensemble des zones métropolitaines mais également de la fabrication
- Caen et Lisieux avec des fonctions de commerce de gros, commerce de détail mais également des activités de fabrication et de conditionnement (viande et lait principalement)
- Rouen qui, contrairement aux autres agglomérations, ne se distingue pas par l'importance du commerce de gros mais par l'activité industrielle (engrais, produits agro chimiques) ainsi que les activités liées au port (transformation sur le thé et le café).
- Reims.
- Des zones rurales (Sarthe, Somme) présentes sur des activités de production/transformation.

La filière agro-alimentaire apparaît ainsi comme relativement polarisée au niveau du Bassin parisien, avec des pôles relativement autonomes les uns des autres.

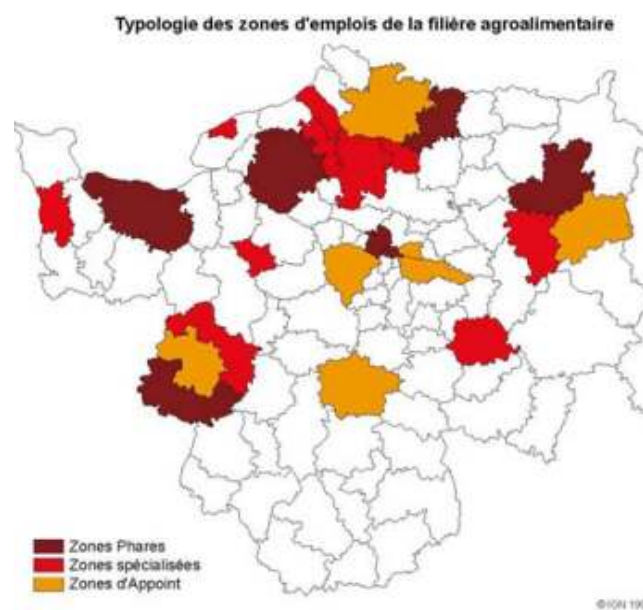


Figure 36 : organisation territoriale de la agro alimentaire – F. Gilli Source : INSEE

B.5. Les activités portuaires

La filière portuaire regroupe des activités relativement différentes. Pour une meilleure compréhension, la filière a été découpée en trois activités :

- Les activités amont : ce sont l'ensemble des activités permettant le transport maritime : constructions navales mais également assurances.
- Le cœur d'activité : ce sont les activités logistiques portuaires à proprement parler.
- Les activités aval : elles regroupent les activités liées à l'écoulement des produits une fois ceux-ci déchargés : transports routiers, transports ferroviaires et transports fluviaux.

L'ensemble de la filière regroupe 264 000 salariés sur le Bassin parisien soit 40% de l'emploi français. Les activités amont représentent 27% des emplois de la filière (mais 49% des emplois nationaux), le cœur d'activité représente 13% des emplois de la filière dans le Bassin parisien (43% des emplois français) et les activités aval représentent 60% des emplois de la filière dans le Bassin parisien (38% des emplois à l'échelle nationale). Le Bassin parisien concentre de plus fortement certaines activités de la filière, ainsi, dans les activités amont, 99% des emplois français dans le domaine de la réassurance se trouvent dans le Bassin parisien, de même que plus de 50% dans le domaine de l'organisation des transports internationaux.

Cette filière a été dynamique avec la création de 32 500 emplois entre 1993 et 2000 (+12%), les activités amont étant le moteur de cette croissance avec une croissance de l'emploi de 40%.

La filière est relativement concentrée, avec les zones phares suivantes :

- Paris, présente sur l'ensemble de la filière
- Nanterre, qui accueille principalement des activités amont et aval.
- Rouen qui est présent sur le cœur d'activité (1^{er} port de vrac céréalier au niveau européen) mais également sur les activités amont. On constate ici aussi, comme pour la filière automobile, un chapelet de communes entre Rouen et l'agglomération parisienne positionnée sur ces activités
- Le Havre qui est surtout centrée sur le cœur de la filière.
- Enfin, Cherbourg est une zone importante pour cette filière mais spécialisée dans la construction navale.

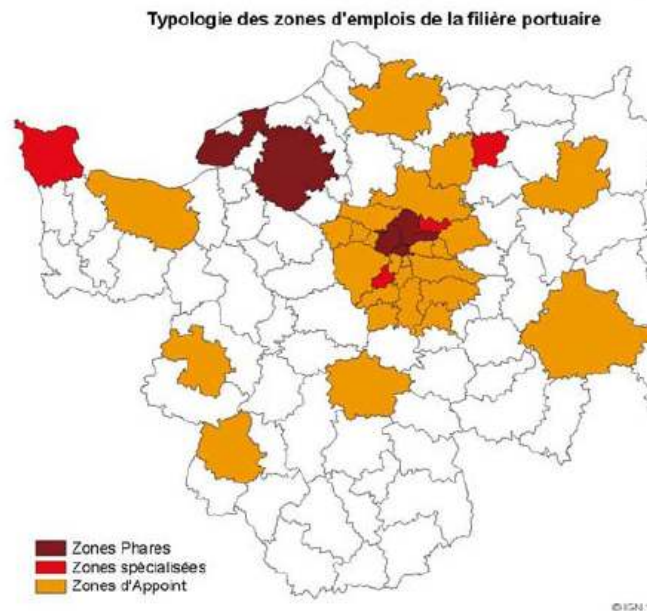


Figure 37 : Organisation territoriale de la filière portuaire – F. Gilli Source : INSEE

En conclusion

⇒ La basse vallée de la Seine joue un rôle structurant dans l'organisation de la filière chimie au sein du Bassin parisien

⇒ Les agglomérations normandes, ainsi que l'ouest francilien, ont une importance centrale pour la filière automobile au sein du Bassin parisien

⇒ Rouen, Le Havre ainsi que le cœur d'agglomération parisienne sont essentielles pour les activités portuaires

⇒ Rouen et Caen sont importants dans l'organisation de la filière agro-alimentaire

⇒ Rouen et Le Havre participent également à l'organisation de la filière NTIC au sein du Bassin parisien.

⇒ Rouen, Le Havre et Caen apparaissent comme des pôles économiques majeurs au sein du Bassin parisien

C. UNE REGION ECONOMIQUE PORTEE PAR UNE STRUCTURE URBAINE ORIGINALE

L'étude des principales filières du Bassin parisien a fait ressortir des éléments communs qui donnent des indications sur l'organisation de la région économique de Paris. Le centre de l'agglomération parisienne (Paris mais également les territoires à l'intérieur de l'A86) conserve une importance et une diversité sans commune mesure dans le tissu économique du Bassin parisien. Cependant, un certain nombre d'agglomérations émergent comme des polarités économiques importantes et structurantes au niveau du Bassin parisien, au premier rang desquelles Rouen, Le Havre, Caen et Orléans.

Le Bassin parisien peut être décrit comme la région économique de Paris, au sein de laquelle les prémises d'un fonctionnement polycentrique apparaissent. Cependant, les relations entre Paris et son bassin ne sont pas de la même essence que celles que peut entretenir une métropole plus modeste avec sa région urbaine. En effet, il n'apparaît pas que le Bassin parisien soit la région urbaine³¹ de Paris.

³¹ Nous reprenons le sens le plus commun de ce terme, à savoir un espace au sein duquel s'organisent les déplacements quotidiens au sein d'une métropole. A ce sujet, voir par exemple l'étude de l'INSEE sur la région urbaine Marseille-Aix en Provence : http://www.insee.fr/fr/insee_regions/provence/themes/dossier/atlas02t1/RUM1_ch1.pdf

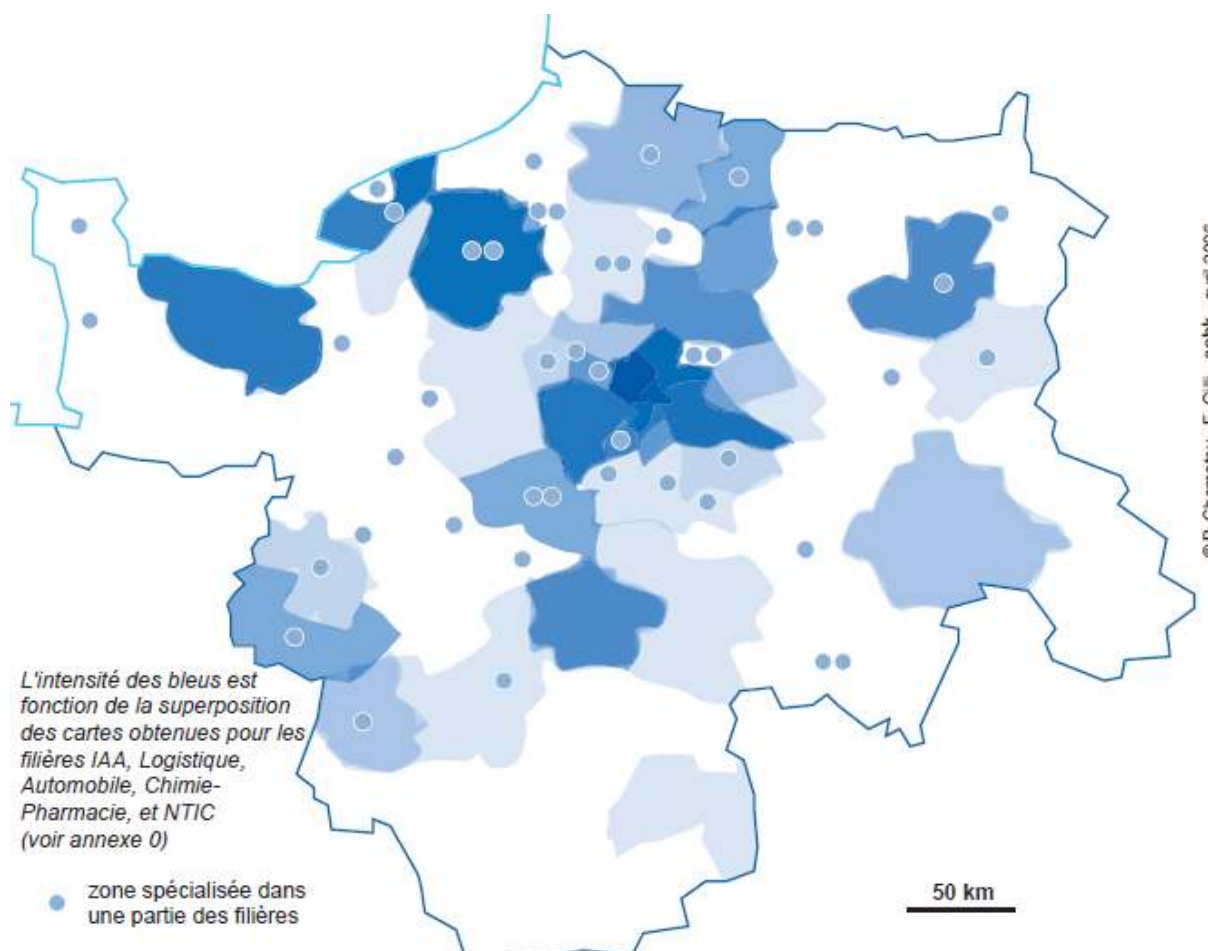


Figure 38 : émergence de pôles économiques dans le Bassin parisien – F. Gilli Source : INSEE

Le Bassin parisien renvoie ainsi à plusieurs échelles de fonctionnement, le fonctionnement de Paris s'appuyant sur l'ensemble du Bassin parisien en termes économiques et concernant des espaces plus larges que l'Île-de-France en termes de déplacements domicile-travail³² (l'aire urbaine de Paris s'étend sur 14 départements, 8 en Île-de-France et 6 hors Île-de-France -voir la figure 7 du présent rapport).

Pour analyser le fonctionnement multi-scalaire du Bassin parisien, nous allons compléter les réflexions déjà menées par une analyse des différentes migrations :

- Les migrations professionnelles compléteront les analyses économiques menées précédemment en précisant les gains d'emplois ainsi que leur structure qualitative.
- Les migrations résidentielles donneront des indications sur les espaces où le cadre de vie est attractif ainsi que sur les relations entre agglomérations.
- Les migrations alternantes permettront enfin de faire ressortir des éléments sur la structure de la centralité urbaine et la polarisation de l'espace.

³² Les phénomènes de métropolisation, ainsi que la dé--corrélation de plus en plus forte entre l'implantation d'activités économiques et celle de logements composent une nouvelle structuration urbaine, appréhendable à travers l'analyse des déplacements domicile-travail

Les analyses menées dans ce chapitre s'appuient principalement sur les études commandées par la DIACT sur le Bassin parisien³³. Ces études s'intéressaient principalement à décrire et qualifier la structure urbaine du Bassin parisien.

Un élément fort des réflexions menées est l'approche de la structure urbaine à travers l'analyse des résidus, que nous allons maintenant détailler

Les migrations entre deux pôles, quel que soit leur type, peuvent être décrites par un modèle gravitaire (ce qui veut dire qu'un flux entre deux agglomérations est proportionnelle et la taille de chacune est inversement proportionnelle au carré de la distance qui les sépare).

La différence entre la valeur constatée empiriquement et la valeur tirée d'un modèle gravitaire nous renseigne sur les relations entre deux agglomérations :

- *Si cette valeur est positive (résidu positif) : les deux agglomérations ont plus de relations que ce qu'engendreraient leur taille et leur inter-distance. Il existe donc des préférences de la part des habitants des deux agglomérations vis-à-vis de l'autre agglomération*
- *Si cette valeur est négative : les deux agglomérations ont moins de relations, il existe un effet de barrière entre les deux.*

L'analyse des résidus s'appuie ainsi sur cette comparaison entre flux calculés par un modèle gravitaire et flux empiriquement constatée.

Cette méthode permet ainsi une description beaucoup plus fine de la structure urbaine en éliminant partiellement les effets de taille et en faisant ressortir les effets de la géographie.

C.1. Migrations professionnelles

En première analyse, les régions normandes, picardes et champenoises sont très attractives du point de vue des migrations professionnelles. Les échanges entre l'aire urbaine parisienne et les autres agglomérations du Bassin parisien montrent qu'à l'exception du Havre, les agglomérations normandes gagnent dans leurs échanges avec Paris.

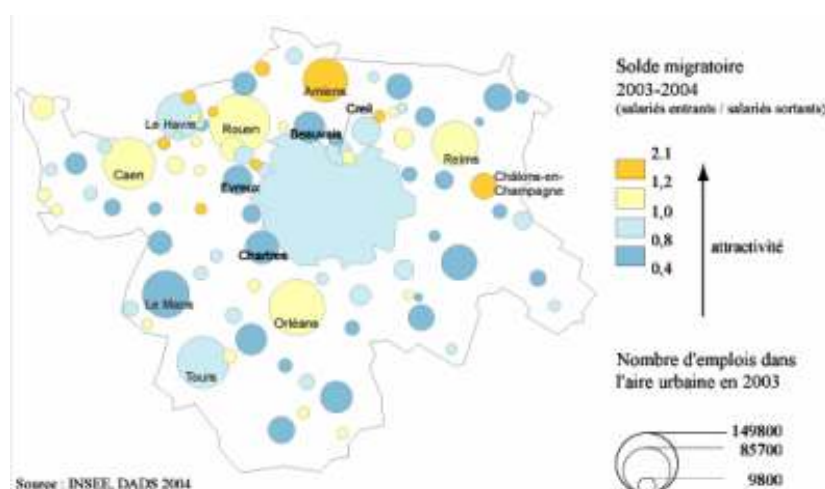


Figure 39 : Solde migratoire 2003-2004 in Sandrine Berroir, Nadine Cattan, Timothée Giraud, Thérèse Saint-Julien « Fonctionnement métropolitain du Bassin parisien », DIACT, 2007

³³ Nous ferons principalement référence à S. Berroir, N.Cattan, T. Giraud, T. Saint-Julien, *Fonctionnement métropolitain du Bassin parisien*, étude pour le compte de la DIACT, 2007.

Avant d'en venir à l'analyse des résidus, quelques éléments d'explication concernant les cartes 40 et 42 : la carte appelée « résidus positifs » représente les flux qui ont été plus forts que ce que prévoyait le modèle gravitaire. Cette carte montre donc les relations « privilégiées », qui ne s'expliquent pas seulement par la taille des agglomérations et leur éloignement mais qui traduisent une proximité forte. Inversement, la carte appelée « résidus négatifs » représente les flux qui sont inférieurs dans la réalité à ce que prévoyait le modèle. Elle montre ainsi des effets de barrière entre agglomérations.

L'analyse des résidus du modèle gravitaire fait apparaître un effet de barrière entre l'aire urbaine parisienne et les agglomérations proches. Ainsi, Amiens, Orléans et Rouen captent peu de Franciliens tandis que des villes comme Evreux et Beauvais sont relativement peu attirées par Paris. On constate également des échanges moins importants que prévus entre agglomérations proches (entre les villes de Basse-Normandie et celles de Haute-Normandie par exemple).

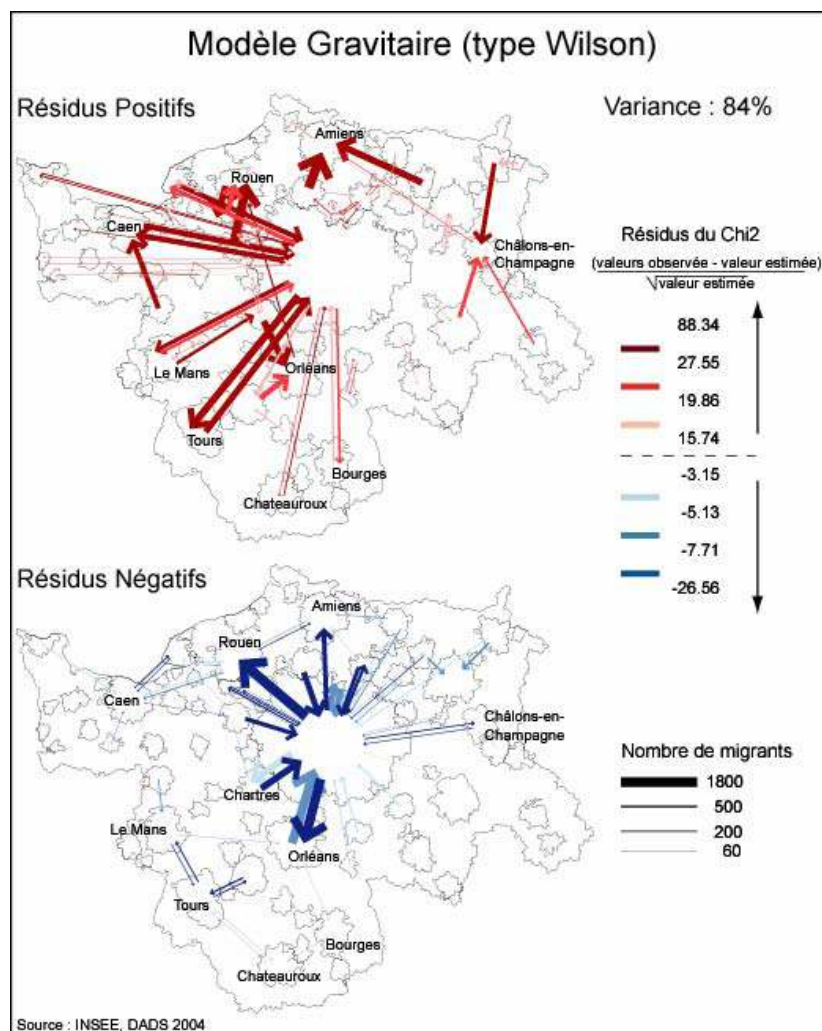


Figure 40 : Analyse des résidus – migrations professionnelles in Sandrine Berroir, Nadine Cattan, Timothée Giraud, Thérèse Saint-Julien « Fonctionnement métropolitain du Bassin parisien », DIACT, 2007

Inversement, on constate une polarisation importante de la part des agglomérations proches de l'aire urbaine parisienne sur leur proche environnement ainsi que des échanges

importants entre les agglomérations en marge du Bassin parisien (Caen, Tours, Le Mans) et l'aire urbaine centrale.

Ces quelques éléments confirment les analyses précédentes sur l'émergence d'un modèle polycentrique. Ce modèle se fonde notamment sur des pôles régionaux qui jouent un rôle de relais vis-à-vis de l'agglomération centrale. Par ailleurs, on constate une intégration métropolitaine plus forte au sud et à l'ouest du Bassin parisien (basse vallée de la Seine, vallée de la Loire).

C.2. Migrations résidentielles

La principale caractéristique des migrations résidentielles est leur courte portée géographique : près de la moitié se fait à l'intérieur d'une même aire urbaine.

Pour les migrations se faisant à l'extérieur des aires urbaines, le réseau des migrations résidentielles est polarisé par l'aire urbaine centrale.

L'analyse des soldes migratoires entre les aires urbaines du Bassin parisien démontre qu'une grande partie des principaux pôles régionaux perdent dans leurs échanges avec l'aire urbaine centrale. Exceptions notables : Caen et Orléans, qui se caractérisent également par une bonne captation de migrants de leur hinterland proche.

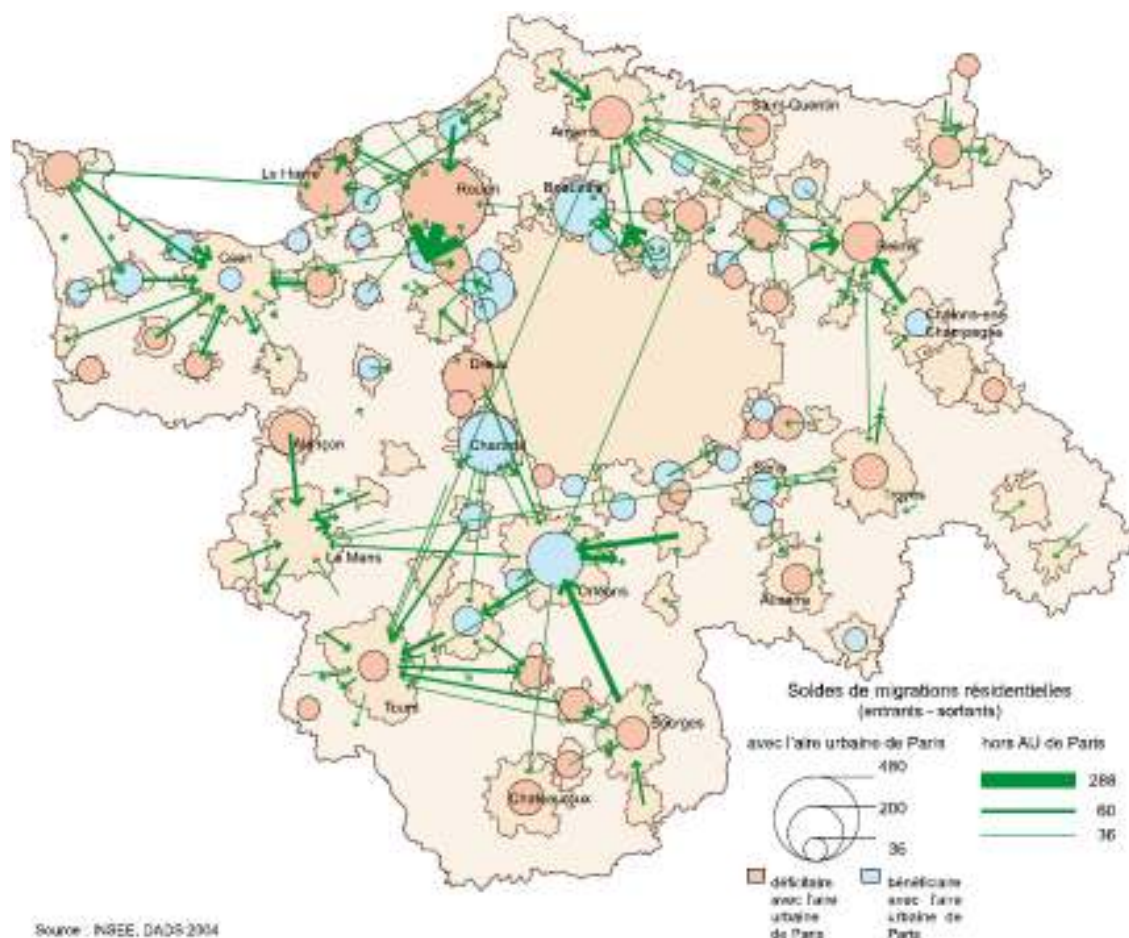


Figure 41 : Soldes des migrations résidentielles entre les principales aires urbaines in Sandrine Berroir, Nadine Cattan, Timothée Giraud, Thérèse Saint-Julien « Fonctionnement métropolitain du Bassin parisien », DIACT, 2007

C.3. Migrations alternantes :

L'une des meilleures preuves du fonctionnement multi scalaire du Bassin parisien est le constat que la part des personnes habitant et travaillant sur un même espace est particulièrement basse et ce, quelle que soit l'échelle territoriale choisie.

La première échelle de fonctionnement est l'aire urbaine, au sein de laquelle s'effectuent environ ¾ des migrations alternantes.

L'analyse des autres navettes fait ressortir des éléments décelés dans les précédentes analyses et notamment une polarisation forte des espaces de l'ouest (principalement la basse vallée de la Seine) et du sud (Vallée de la Loire) par l'aire urbaine centrale. Inversement, les territoires du nord et de l'Est du Bassin parisien sont moins polarisés qu'attendu par l'agglomération centrale.

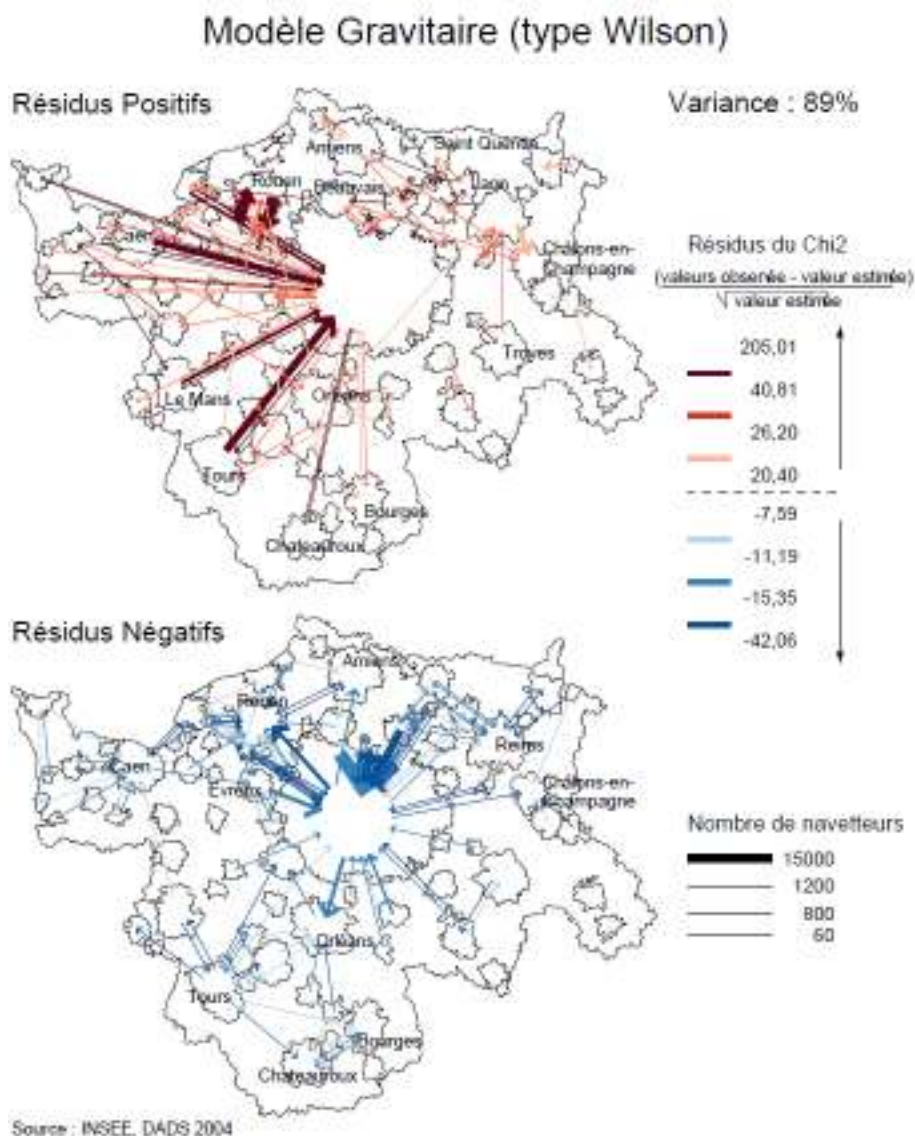


Figure 42 : Résidus du modèle gravitaire pour les migrations alternantes in Sandrine Berroir, Nadine Cattan, Timothée Giraud, Thérèse Saint-Julien « Fonctionnement métropolitain du Bassin parisien », DIACT, 2007

Si l'on analyse les relations entre les agglomérations en excluant l'aire urbaine centrale, on constate que les agglomérations les plus intégrées au fonctionnement métropolitain (Rouen, Orléans) polarisent de façon modeste les territoires attenants mais sont plus fortement

intégrées dans un système de relations entre métropoles (Rouen-Le Havre, Rouen-Caen, Rouen- Orléans).

En conclusion :

⇒ **Le Bassin Parisien évolue vers un modèle polycentrique, les principales agglomérations, au premier rang desquelles Rouen, jouant un rôle de relais vis-à-vis de l'aire urbaine parisienne**

⇒ **L'axe Rouen – Le Havre apparaît comme un espace structurant**

⇒ **Caen apparaît comme actuellement moins intégrée au système métropolitain. Cependant, elle tire partie de ses échanges avec l'agglomération parisienne tout en polarisant fortement l'espace bas normand**

C.4. Conclusions sur la structuration du Bassin parisien

Les différentes analyses menées ont tout d'abord fait ressortir l'importance d'un centre d'agglomération, constitué des territoires à l'intérieur de l'A86. Ces territoires, qui convergent de plus en plus quant à leurs caractéristiques, sont aujourd'hui le véritable cœur de la région économique de Paris ; ils ont une capacité de polarisation importante (l'Île-de-France) et qui va grandissante.

Les analyses ont permis de mettre en lumière le fonctionnement à plusieurs échelles du Bassin parisien :

- Des territoires (ouest et sud du Bassin parisien) qui s'intègrent dans la métropole francilienne. Ces territoires (basse vallée de la Seine notamment) sont caractérisés par un réseau urbain dense et hiérarchisé dans lequel les métropoles régionales (Rouen et Orléans) jouent un rôle de relais de l'aire urbaine centrale.
- Des territoires (Nord et Est) moins intégrés où les métropoles régionales polarisent leur espace mais où l'aire urbaine centrale joue également un rôle important
- Des territoires en passe d'intégration à la métropole où les polarités secondaires jouent souvent un rôle de structuration de l'espace.

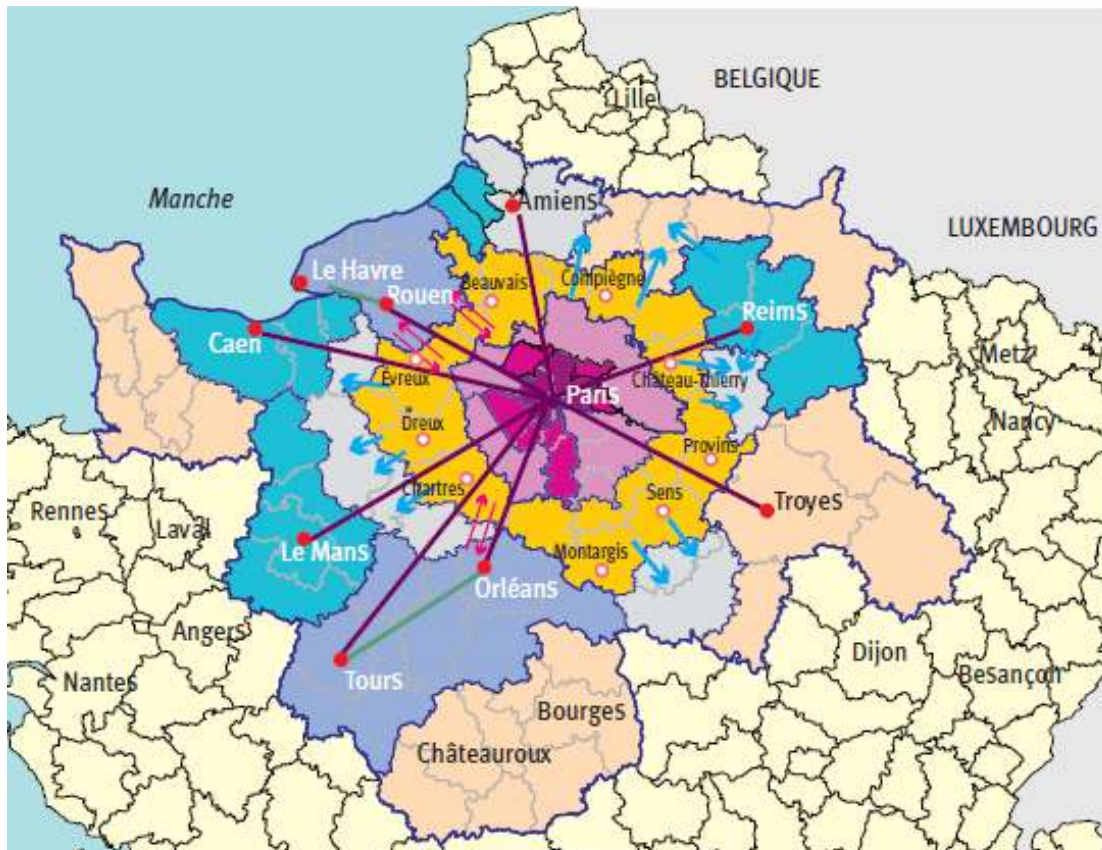
De manière synthétique, on peut distinguer plusieurs structures territoriales au sein du Bassin parisien :

- L'aire urbaine parisienne : celle-ci est structurée et polarisée avant tout par le cœur d'agglomération, mais également par des polarités de seconde couronne (au 1er rang desquelles les villes nouvelles). Ces dernières comportent également des franges internes, territoires correspondant aux limites actuelles du front d'urbanisation. Ces franges sont des espaces en cours de restructuration. Des polarités locales émergent ou s'affirment, qui structurent ces espaces.
- Les franges externes sont les espaces les plus directement au contact de l'Aire urbaine centrale et de son extension continue. Ces espaces connaissent une croissance importante, structurée et polarisée par des centres d'emplois importants (Chartres, Dreux, Evreux, Compiègne, Château-Thierry) qui s'intègrent de plus en plus fortement à la métropole parisienne. Ces centres sont ainsi dans une situation relativement similaire à celle des villes nouvelles dans les années 70.
- Des espaces intégrés au fonctionnement métropolitain (basse vallée de la Seine, Vallée de la Loire). Ces espaces jouent un rôle important dans l'organisation de

filières économiques importantes pour l'ensemble du Bassin parisien. Ils sont structurés par un réseau urbain dense et maillé.

- Des espaces peu intégrés, polarisés par une agglomération et l'aire urbaine centrale.

L'extension de l'agglomération parisienne prend ainsi une forme multipolaire dans le sud ouest du Bassin parisien en gardant une forme mono-centrique au Nord Est. C'est ainsi que la basse vallée de la Seine est fortement structurée autour de Rouen et du Havre tout en étant intégrée au fonctionnement métropolitain.



Organisation du Bassin parisien



Dynamique des espaces



Figure 43 : Fonctionnement et structures territoriales du Bassin parisien – F. Gilli Source : INSEE

PARTIE IV EVOLUTIONS AU FIL DE L'EAU ET EFFETS POTENTIELS DE LA LNPN

Toute démarche prospective est fragile, qui plus est quand il s'agit d'évoquer les effets d'une évolution de la desserte ferroviaire sur les territoires concernés.

Il nous a semblé nécessaire, dans un premier temps, de reprendre les éléments saillants du diagnostic et de prolonger les tendances observées sur les prochaines années. Cet exercice n'a pas vocation à définir le futur probable du territoire mais de permettre, dans un deuxième temps de définir les inflexions que pourraient permettre la LNPN.

A. EVOLUTIONS AU FIL DE L'EAU

Le diagnostic a traité principalement de la position du territoire d'étude au sein de l'espace national, de l'organisation du Bassin parisien et de la position du territoire au sein de cet ensemble. Le Bassin Parisien constitue la région économique de Paris et de son bon fonctionnement dépend, en partie, la compétitivité et le rayonnement international de l'Île-de-France.

Un certain nombre de caractéristiques actuelles du Bassin parisien viennent directement des politiques d'aménagement des années 50. Celles-ci ont permis un développement fondé essentiellement sur la décentralisation des industries parisiennes, principalement automobile, chimie et électroménager. L'organisation du Bassin parisien s'est alors construite sur un modèle centre – périphérie marquée par une concentration des activités tertiaires supérieures (ainsi que l'offre de formation supérieure) en Île-de-France et une diffusion des activités de production.

Ce modèle, qui a permis le développement, démographique comme économique, des régions normandes apparaît aujourd'hui « en fin de course » :

- Les filières industrielles dont il a permis la diffusion et le développement, soumises à une compétition internationale forte, connaissent des dynamiques négatives en France et plus généralement en Europe. Leur implantation en France et sur le territoire dépend notamment de leur capacité d'innovation et du développement de nouvelles productions, à plus forte valeur ajoutée (voiture propre par exemple pour la filière automobile). Pour l'heure, le Bassin parisien et le territoire d'étude subissent une érosion de l'emploi dans l'ensemble de ces filières.
- Cette coloration industrielle explique également les dynamiques démographiques : du fait de l'érosion des tissus économiques, ces territoires sont devenus de moins en moins attractifs pour les populations. Alors qu'ils ont connu une croissance démographique extrêmement forte durant plusieurs décennies, ces territoires connaissent depuis les années 90 des évolutions très faibles, dues notamment à des soldes migratoires qui se sont inversés.
- Ces liens forts avec l'agglomération parisienne, notamment en termes économiques (une partie importante des sièges sociaux des principaux employeurs en Normandie sont en Île-de-France), ainsi que la prépondérance du système universitaire parisien expliquent en partie la faiblesse du développement de Rouen et les difficultés du Havre. Rappelons que depuis les années 90, les principales agglomérations

françaises ont fondé leur développement sur leur offre universitaire et de recherche et sur l'émergence d'un tissu de PME de haute technologie.

Nous avons également vu que ce modèle, et l'organisation du Bassin parisien qui en découlait, connaissent actuellement des inflexions :

- La basse vallée de la Seine³⁴ (axe Le Havre – Rouen – Mantes) apparaît comme un territoire émergent, avec des polarités économiques majeures pour le Bassin parisien. Ce territoire joue un rôle structurant dans des filières majeures du Bassin Parisien (automobile, chimie, portuaire mais aussi agro-alimentaire, NTIC).
- L'axe Evreux-Caen-Cherbourg³⁵ apparaît comme un territoire en développement, bien que moins structurant à l'échelle du Bassin parisien. L'agglomération caennaise a connu un développement remarquable, combinant développement de la recherche, tertiarisation de l'économie et maintien d'activités industrielles. Evreux a également connu un développement important en jouant un rôle structurant pour les franges de l'Île-de-France. La question centrale pour le devenir de ces territoires réside dans le prolongement, ou non, de ces dynamiques à l'échelle du Bassin parisien et à leur capacité à créer de nouvelles dynamiques, tant démographiques qu'économiques.

A.1. L'axe Seine

Le diagnostic a montré la situation intermédiaire dans laquelle se trouvait la partie normande de ce territoire. Ses agglomérations sont confrontées à des dynamiques faibles (Rouen), voire négatives (Le Havre perd de la population) mais, dans le même temps, deviennent des pôles économiques majeurs du Bassin parisien.

Concernant la partie francilienne de ce territoire, le diagnostic a mis en lumière le décalage entre un redéveloppement résidentiel bien amorcé et une dégradation continue de son tissu économique, dont les caractéristiques sont assez proches de celles de la partie normande.

En termes économiques, les deux parties de cet axe devraient ainsi connaître le même type d'évolution avec la poursuite du déclin des activités industrielles. Les pôles de compétitivité, notamment MOVEO, devraient permettre des synergies plus grandes dans la partie recherche et développement. Cependant, en l'absence de liaisons fortes entre les différentes agglomérations et entre l'Île-de-France et les régions normandes, il est probable que la partie production fasse de plus en plus l'objet de délocalisations.

L'activité logistique devrait continuer à croître, modérément. Le port du Havre devrait continuer à se développer (capacité plus importante de traitement des containers, développement des coopérations avec les autres ports, normands et franciliens, développement de l'activité sur la Seine Aval où la demande est forte). Cependant, en l'absence d'une amélioration des liaisons ferroviaires Le Havre-Paris et d'une connexion à l'est européen, son développement devrait être relativement modéré³⁶ eu égard aux

³⁴ Pour une description de ces territoires et une cartographie, voir le rapport D2, qui leur est notamment consacré et plus particulièrement la page 7.

³⁵ Id.

³⁶ Nous nous référons ici au rapport au premier ministre « la desserte ferroviaire et fluviale des grands ports maritimes » fait par le député Roland Blum en 2009. Ce rapport est disponible à l'adresse suivante : <http://lesrapports.ladocumentationfrancaise.fr/BRP/104000280/0000.pdf>

principaux ports du Range Nord (Anvers, Rotterdam) qui améliorent actuellement fortement leurs liaisons ferroviaires, à destination de leur hinterland et de l'Europe tout entière³⁷.

Les liaisons entre les régions normandes et l'Île-de-France, ainsi que celles entre les agglomérations normandes, ne devraient pas connaître d'améliorations substantielles. Le développement de coopération, dans le domaine universitaire et dans celui de la recherche, est très lié aux conditions d'accessibilité entre agglomérations. Il devrait donc être faible entre agglomérations normandes, ne leur permettant pas de disposer d'une meilleure visibilité à l'échelle nationale.

L'absence de développement dans les domaines universitaires et de la recherche, combinée à l'éloignement relatif avec le cœur d'agglomération parisienne (et notamment avec La Défense) devraient continuer à être un frein à la tertiarisation des agglomérations normandes. Ces dernières devraient ainsi connaître un développement tertiaire faible, en deçà des dynamiques nationales.

En conclusion, l'axe Seine devrait connaître des dynamiques économiques faibles et un affaiblissement de son positionnement à l'échelle du Bassin parisien.

On devrait également assister au prolongement des faibles dynamiques démographiques déjà constatées sur la partie normande de l'axe. Le solde migratoire pourrait se stabiliser – du fait des politiques urbaines menées dans les principales agglomérations - mais rester négatif. Du fait des difficultés économiques, les territoires normands de l'axe Seine devraient continuer à perdre de jeunes actifs et à voir leur population vieillir. De ce fait, le solde naturel pourrait diminuer.

La Seine Aval devrait poursuivre son regain démographique et voir s'accroître son caractère résidentiel. En effet, l'amélioration de la desserte vers le cœur d'agglomération (et principalement vers La Défense) devrait accroître son attractivité résidentielle.

En conclusion, l'Axe Seine, dans sa partie normande, devrait continuer à connaître des dynamiques démographiques faibles, voire négatives. La Seine Aval devrait continuer son regain démographique, amplifiant ainsi son caractère exclusivement résidentiel.

Le prolongement des tendances fait ainsi apparaître un risque de décrochage entre la partie normande et la partie francilienne de l'axe Seine. La Seine Aval resterait ainsi dans une position de confins de l'Île-de-France en devenant exclusivement une partie du bassin d'habitat de La Défense. La basse vallée de Seine continuerait quant à elle à connaître des évolutions peu favorables en voyant son rôle structurant au niveau du Bassin parisien peu à peu remis en cause.

A.2. L'axe Evreux-Caen-Cherbourg

Nous allons dans cette partie distinguer Evreux et ses abords et la Basse-Normandie. Le diagnostic a mis en lumière le rôle structurant d'Evreux pour les franges externes de l'Île-de-France.

³⁷ Par exemple, le développement de navettes ferroviaires entre Rotterdam et les principales villes d'Allemagne par la société ERS, créée par les principaux armateurs (P&O, Maersk) du port de Rotterdam. De même le port d'Anvers a investi massivement depuis 2008 pour l'amélioration de sa desserte interne ferroviaire et Infrabel, gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge, investit également pour améliorer les liaisons entre Anvers et différentes destinations européennes. Voir Jean Debrie « Acteurs et pratiques spatiales des dessertes terrestres portuaires : axes ou réseaux européens ? » in Flux n° 55, pp6-16, consultable à l'adresse suivante : <http://olegk.free.fr/flux/Flux55/pdf/55/02Debrie6-16.pdf>

Cependant, son développement apparaît comme relativement fragile car fondé sur l'extension de l'appareil productif francilien et sur de bonnes relations avec les territoires franciliens.

Le prolongement des tendances actuelles et la faiblesse des liaisons avec l'Île-de-France pourraient remettre en cause ce positionnement. Evreux risquerait ainsi de se retrouver dans la même position que Mantes dans les années 80 : un tissu économique en difficulté et une position « de terminus » qui pourraient entraîner des évolutions démographiques défavorables.

En conclusion, Evreux pourrait, comme l'axe Seine, connaître des évolutions peu favorables, comparables à celles qu'a connues Mantes dans les années 80

La Basse-Normandie se caractérise par un faible PIB, une économie peu tertiaisée et des évolutions relativement modérées. Caen, métropole régionale, connaît un développement remarquable tandis que Cherbourg, de par sa position éloignée, connaît des évolutions faibles.

Caen devrait continuer à se développer, tant en termes démographiques qu'économiques. Il est cependant probable que ses dynamiques tendent à s'atténuer : le développement économique caennais est partiellement lié à ses capacités universitaires et de recherche. En l'absence de meilleures relations, tant avec Paris qu'avec les autres agglomérations normandes, il est possible que le développement économique soit moins fort d'ici à 2020 que depuis le début des années 2000. En termes démographiques, Caen devrait continuer sa croissance avec, à terme, des problèmes liés à son modèle extensif de développement (dépendance à l'automobile). Ce modèle devrait cependant évoluer, comme en attestent des projets de densification du cœur d'agglomération prévus par les documents de planification³⁸.

Les évolutions sur Cherbourg et le reste de la Basse-Normandie sont en revanche moins favorables. Cherbourg reste extrêmement dépendant des décideurs nationaux (AREVA, DCNS) et donc, en partie, de la qualité de ses liaisons avec le cœur de l'agglomération. En l'absence d'amélioration des liaisons, les évolutions économiques de Cherbourg restent extrêmement incertaines et fragiles. De façon générale, la Basse-Normandie devrait connaître des évolutions très faibles, avec une concentration de la croissance sur l'agglomération caennaise. Sa situation relativement périphérique dans le Bassin parisien et la faiblesse des relations avec la Haute-Normandie continueront à être des freins au développement économique de ses agglomérations (en dehors de Caen).

La Basse-Normandie devrait connaître des évolutions très faibles en dehors de Caen, qui pourrait connaître une inflexion de son développement économique.

A.3. Conclusions

Le territoire d'étude pourrait connaître des évolutions peu favorables dans les années à venir. Le prolongement des tendances constatées a ainsi fait apparaître des risques.

Le premier concerne le décrochage entre l'Île-de-France et les différents territoires normands. La médiocrité des liaisons pourrait remettre en cause les dynamiques territoriales actuelles (émergence d'un axe Seine intégré à la métropole parisienne avec des pôles économiques structurants à l'échelle du Bassin parisien) : les différents territoires (Basse-Normandie, partie normande de l'axe Seine, ouest francilien) s'autonomiseraient partiellement et connaîtraient des évolutions différenciées.

³⁸ Nous renvoyons ici au rapport D2

Le deuxième risque, lié au premier, réside dans la poursuite de dynamiques économiques faibles sur l'ensemble du territoire d'étude. Il est possible que l'axe Seine continue son déclin industriel sans évolution majeure de son tissu économique, tandis que la Basse-Normandie, en dehors de Caen, subisse une stagnation de son activité économique.

L'absence de développement de relations entre les agglomérations normandes et entre celles-ci et l'agglomération parisienne devrait ainsi devenir un frein au développement de fonctions métropolitaines supérieures au sein des agglomérations normandes. Cette analyse rejoint celles de la DTA Estuaire de la Seine.³⁹

Enfin, il apparaît que les régions normandes sont face à un enjeu démographique : la poursuite des tendances actuelles pouvant mener à une stagnation voire à un déclin démographique.

B. LES EFFETS POTENTIELS DE LA LIGNE NOUVELLE PARIS NORMANDIE

A partir des éléments de réflexion sur l'évolution au fil de l'eau du territoire d'étude, nous allons tracer ce que pourraient être les effets territoriaux de la LNPN. De la même façon que précédemment, les effets sont présentés suivant différentes échelles territoriales

B.1. La LNPN et l'axe Seine

La ligne nouvelle Paris Normandie pourrait avoir des effets puissants sur le développement, la cohérence et la structuration de l'ensemble de la vallée de Seine en aval de Paris. En permettant une réorganisation de l'offre ferroviaire entre Paris et Le Havre, elle pourrait être un levier important pour la redynamisation de cette vallée.

B.1.1. Redynamisation économique

La ligne nouvelle Paris Normandie va permettre de profondes évolutions de l'offre ferroviaire entre Paris et le Havre, pour les voyageurs –avec une amélioration des dessertes entre les différentes agglomérations – et également pour le fret. Ces améliorations peuvent être des atouts essentiels pour ce territoire à la recherche d'un nouveau modèle de développement, principalement dans trois directions : développement d'un Gateway, développement d'une offre touristique globale, développement de coopérations universitaires et de recherche. Nous verrons enfin que LNPN peut également contribuer au développement de l'économie présentielle sur la vallée de la Seine.

Par le développement d'un Gateway portuaire

L'un des enjeux majeurs des ports est aujourd'hui leur capacité à accueillir et à traiter des trafics conteneurisés⁴⁰. Les ports actuellement les plus actifs à l'échelle européenne (Rotterdam, Anvers) ont développé depuis plusieurs décennies une politique visant à développer un « Gateway », c'est-à-dire un réseau de plates-formes multimodales – dans leur hinterland – en capacité de traiter et transformer les flux de conteneurs.

Le redéveloppement du port du Havre – initié par Port 2000 – passe ainsi par le développement et la mise en relation de plates-formes multimodales dans la vallée de Seine en capacité de traiter et transformer ces flux internationaux⁴¹. Le développement de ce Gateway est une condition *sine qua non* pour que le port du Havre améliore son attractivité

³⁹ DTA Estuaire de la Seine, page 63.

⁴⁰ Rappelons que ces trafics sont extrêmement dynamiques (+10% par an au long de la dernière décennie) et qu'ils représentent une part croissante du commerce mondial.

⁴¹ Cet enjeu avait été mis en avant en 2006 par la DTA Estuaire de la Seine. Page 51 et 56.

internationale, mais aussi pour que la vallée aval de la Seine – historiquement industrielle – puisse économiquement se « re »développer.

Rappelons que le principal port pour l'agglomération parisienne est aujourd'hui Anvers, du fait de l'efficacité logistique de son hinterland (en 2006, 25% du trafic conteneurs à destination de l'Île-de-France passe par Le Havre contre plus de 50% par Anvers).

Au regard des investissements réalisés actuellement par le Grand Port Maritime du Havre pour améliorer les capacités de transbordement vers le fer, la ligne nouvelle Paris Normandie, grâce à l'offre fret qu'elle permettra de développer, est essentielle pour relier le port du Havre – ainsi que celui de Rouen – aux différentes plates-formes multimodales en projet (au premier rang desquelles Achères). Elle pourrait ainsi constituer la colonne vertébrale du Gateway du Port du Havre et contribuer au développement et à l'organisation d'un système logistique sur la vallée de la Seine. Elle contribuera ainsi au développement de plates-formes multimodales structurantes comme celle du port d'Achères.

Par la structuration et la valorisation touristique

La ligne nouvelle Paris Normandie va diminuer le temps de parcours vers Rouen et le Havre depuis Paris et va également sensiblement augmenter la fréquence de desserte sur la vallée de la Seine.

Ces évolutions vont permettre le développement d'offres touristiques de courte durée depuis Paris et vers les principales agglomérations normandes (Rouen ayant alors le même temps d'accès depuis le centre de Paris que Versailles). De façon générale, la vallée et l'estuaire de la Seine proposent de nombreux lieux de grand intérêt : musée de Giverny (et la vallée des Impressionnistes), ville médiévale de Rouen, centre ville du Havre (Patrimoine Mondial de l'Humanité).

La ligne nouvelle pourrait être le vecteur d'un surcroît de visibilité touristique de ce territoire, au niveau international (intégration de 1 à 2 journées en Normandie dans le cadre d'un voyage d'une semaine en France de la part de tour opérateurs) ou au niveau national (développement d'un tourisme urbain sur Le Havre et Rouen dans le cadre de séjours de courte durée).

Par le développement de coopérations économiques

Les agglomérations du Havre, de Rouen, de Louviers et le territoire de la Seine-Aval ont des caractéristiques économiques communes, que ce soit pour les filières sur lesquelles ces territoires sont importants au niveau du Bassin parisien (automobile, chimie, parfumerie) ou que ce soit pour les pistes de développement (logistique, éco-construction). LNPN – par la mise en relation quotidienne qu'elle permet – sera un apport essentiel pour permettre de créer des effets de synergie et structurer des filières à l'échelle de la vallée de la Seine.

Par une nouvelle structuration... induisant un nouveau cercle vertueux

L'amélioration d'un système de transport sur l'axe Seine et l'abaissement des temps de parcours va repositionner les différentes agglomérations et polarités au sein du Bassin parisien. Au-delà du développement économique déjà évoqué, la LNPN va rapprocher de nombreux territoires – au premier rang desquels Rouen et le Mantois – du cœur de l'agglomération qui connaît actuellement de fortes dynamiques économiques. La LNPN devrait ainsi permettre à ces territoires – au moins en partie – de devenir résidentiellement attractifs. Articulée avec des politiques urbaines ambitieuses, la LNPN devrait ainsi permettre

à ces territoires de renouer avec des dynamiques démographiques plus favorables. La LNPN sera un facteur d'attractivité parmi d'autres de ces territoires.

A l'instar de ce que l'on a pu observer sur Caen, ce développement démographique servirait également de base pour un développement tertiaire – services à la personne – sur cette vallée qui, en la matière, est peu dense.

B.1.2. Redynamisation démographique

Comme cela vient d'être évoqué, la ligne nouvelle Paris Normandie – au sein d'un projet territorial d'ensemble – est un atout pour le redéveloppement économique, mais également démographique des territoires de la vallée de la Seine.

La LNPN devrait permettre d'approfondir l'insertion de ces territoires dans les dynamiques métropolitaines, de mieux articuler les différents éléments de ce « puzzle » territorial (Le Havre-Rouen, Franges franciliennes, Seine Aval, Ouest du cœur d'agglomération parisienne) et également de créer ainsi des synergies et des effets d'entraînement.

Par une offre de transport mieux articulée et sans goulet d'étranglement

En plaçant certains territoires en deçà de 40 minutes de trajet de la capitale, la LNPN va rendre une partie de ces territoires beaucoup plus attractifs qu'ils ne le sont actuellement.

Articulée avec un projet d'aménagement global, la LNPN pourrait ainsi permettre de polariser le développement résidentiel – lié au développement économique du cœur d'agglomération notamment – sur des centralités déjà existantes : Mantes, Rouen...

Par une nouvelle image, un nouveau positionnement

La LNPN va abaisser les temps de parcours et permettre une amélioration des fréquences. Elle va enfin permettre d'avoir une exploitation plus robuste des lignes. Dès lors, les principaux territoires traversés deviendront plus proches les uns des autres qu'ils ne le sont aujourd'hui. Cette proximité – outre les opportunités de développement économique que nous venons d'évoquer – sera un élément central pour construire un projet global pour la vallée de la Seine qui rende lisible la réalité de fonctionnement et la logique de cet axe.

Cette dynamique de projet global est d'ores et déjà engagée au travers des réflexions menées dans le cadre de l'Axe Seine. Elle peut porter sur des projets d'aménagement, de transports mais également – à l'instar de l'estuaire de la Loire – au travers d'événements culturels et artistiques qui rendent ce territoire « évident » aux yeux des citoyens.

L'arrivée de la ligne nouvelle Paris Normandie est ainsi une opportunité pour construire une nouvelle image de la vallée de Seine plus en phase avec sa réalité (intégration au fonctionnement métropolitain) et alliant qualité du cadre de vie et dynamisme métropolitain.

Grâce à la dynamisation économique

Les territoires traversés par la ligne nouvelle Paris Normandie ont des caractéristiques communes quant aux dynamiques démographiques :

- Une dégradation progressive et continue des soldes migratoires
- Une faible capacité de ces territoires à retenir et à attirer des populations jeunes (jeunes actifs et jeunes familles)

-
- En conséquence, des territoires vieillissant.

La ligne nouvelle Paris Normandie pourrait permettre un renversement de ces tendances :

- La meilleure connexion entre les différentes agglomérations de l'Axe Seine et plus globalement entre agglomérations normandes⁴² (y compris le cœur d'agglomération parisienne) peut permettre un développement économique soutenu (voir A.1) et diversifié. Le développement de l'emploi sur ce territoire – avec un large panel de qualifications – est un levier important pour inverser les dynamiques démographiques actuelles. Si ces territoires deviennent des pôles d'emplois importants, dynamiques et ouverts sur l'extérieur, les échanges migratoires entre la Normandie et le reste du territoire national pourraient s'inverser, prélude d'un regain démographique de ce territoire.⁴³
- Le développement des formations supérieures est également un levier pour des agglomérations ayant aujourd'hui du mal à retenir leurs jeunes actifs.

B.1.3. Une structure urbaine à grande échelle

La ligne nouvelle Paris Normandie aura un effet sur la structure urbaine de la vallée de la Seine en permettant notamment aux polarités des franges franciliennes de se développer grâce à un nouveau positionnement territorial.

Une confortation de Mantes comme ville structurante des franges internes de l'Île-de-France

La Seine Aval connaît actuellement un regain résidentiel mais reste soumise à des dynamiques économiques défavorables. Sa dépendance au cœur d'agglomération, ainsi que son positionnement en terminaison des lignes franciliennes peuvent faire craindre une accélération des dynamiques actuelles et un déséquilibre préjudiciable pour le territoire (« territoire-dortoir »).

Le tissu économique de Seine Aval et ses dynamiques démographiques le rapprochent plus sûrement des territoires normands que du centre Ouest de l'agglomération parisienne.

La ligne nouvelle Paris-Normandie permettra de repositionner ce territoire non comme la fin de l'Île-de-France mais comme un trait d'union entre le cœur de l'agglomération parisienne et les agglomérations normandes.

Elle devrait ainsi être un levier pour le développement économique de ce territoire :

- En facilitant les échanges économiques avec les agglomérations normandes ayant les mêmes caractéristiques (industrie automobile notamment) et souvent les mêmes pistes de développement (éco construction, logistique) que Seine Aval.
- En permettant le développement d'une offre logistique conséquente sur ce territoire articulant développement portuaire, fluvial et ferroviaire.

⁴² Cf. DTA page 63

⁴³ rappelons que ce territoire profite de mouvements migratoires faibles avec Paris et de mouvements négatifs avec les départements hors Bassin parisien, le changement d'image peut être l'occasion de multiplier les migrations depuis l'Île-de-France en limitant les départs hors du Bassin parisien

Une nouvelle place pour Evreux, pôle d'équilibre en renouveau entre Paris, Rouen et Caen

Evreux joue aujourd'hui un rôle structurant pour les franges externes de l'Île-de-France, en canalisant et structurant des développements urbains liés à la proximité de l'Île-de-France.

Cependant, ses dynamiques économiques sont aujourd'hui fragiles. La ligne Paris Normandie permettrait de repositionner Evreux à différentes échelles pour que cette agglomération puisse jouer pleinement son rôle :

- La ligne nouvelle Paris Normandie permettrait d'améliorer les relations avec le cœur de l'agglomération parisienne et avec l'agglomération rouennaise. Ce renforcement permettra à Evreux de jouer pleinement son rôle de pôle secondaire, relais d'agglomérations plus importantes.
- L'amélioration de l'offre ferroviaire en Normandie devrait également permettre de renforcer les relations avec d'autres pôles normands comme Louviers et Vernon. Ce rapprochement permettra de développer des synergies économiques qui pourraient permettre une nouvelle étape de développement pour Evreux.

B.2. La LNPN et l'ensemble de la Normandie

La ligne nouvelle Paris Normandie devrait ainsi avoir des effets importants sur la constitution d'un ensemble territorial fort et relativement intégré le long de la vallée de Seine. Ses effets possibles vont cependant bien au-delà et ils devraient concerner l'ensemble de la Normandie et ce, à deux échelles :

- Une amélioration de la relation entre les différents territoires normands et le cœur de l'agglomération parisienne.
- Une structuration urbaine plus forte à l'échelle des deux Normandies grâce à un approfondissement des relations entre les différents territoires normands.

B.2.1. Un meilleur positionnement de la Basse-Normandie au sein du Bassin parisien

La Basse-Normandie apparaît comme un espace moins intégré aux dynamiques métropolitaines que ne le sont l'axe Seine et la Haute-Normandie dans son ensemble :

- Caen polarise une part importante de la Basse-Normandie et entretient des relations avec le centre de l'agglomération parisienne. Cependant, Caen apparaît comme moins intégrée aux dynamiques métropolitaines que ne l'est Rouen par exemple.
- Le Cotentin est quant à lui dans une situation périphérique, tant par rapport au cœur d'agglomération parisienne, que par rapport aux autres agglomérations normandes.

La ligne nouvelle Paris Normandie devrait avoir des effets importants sur le positionnement de l'ensemble de la Basse-Normandie au sein du Bassin parisien.

Une meilleure intégration de Caen aux dynamiques métropolitaines

La ligne nouvelle Paris Normandie va améliorer les déplacements entre Caen et le cœur d'agglomération parisienne en plaçant la capitale bas-normande à 1h15 de Paris Intra

Muros. Au regard des évolutions du réseau de transports en commun en Île-de-France (réseau Grand Paris Express principalement), la LNPN va permettre de mieux connecter Caen aux grandes polarités du cœur d'agglomération (La Défense, Saint-Denis, Massy-Saclay), ainsi qu'aux infrastructures de transports européennes et mondiales (Orly, Roissy, gares parisiennes).

Ces accès facilités permettraient également de développer les relations de l'université et des laboratoires de recherche de Caen avec le système francilien. La LNPN devrait ainsi permettre un développement du système universitaire et de recherche caennais.

De façon plus générale, LNPN, par l'amélioration des relations entre Caen et les principales polarités de l'agglomération parisienne, devraient permettre une plus forte insertion de Caen dans les dynamiques métropolitaines et la poursuite du développement déjà engagé.

Cherbourg et le Cotentin dans un nouvel « espace temps »

La ligne nouvelle Paris Normandie améliorera sensiblement les temps de parcours entre Cherbourg d'une part et Caen et Paris d'autre part et sera donc un facteur important pour que ce territoire sorte d'une situation périphérique préjudiciable à son développement et à son équilibre.

La ligne nouvelle Paris Normandie devrait contribuer à améliorer le positionnement de Cherbourg dans différentes filières économiques, notamment la construction navale (militaire mais également de plaisance), le nucléaire.

Enfin, LNPN devrait être un levier pour le développement du tourisme à Cherbourg, basé notamment sur le développement de la navigation de plaisance.

Une dynamisation forte de l'économie résidentielle et touristique rurale et littorale

Cette amélioration des liaisons avec l'agglomération parisienne sera un atout important pour le développement de l'activité touristique en Basse-Normandie et notamment sur son littoral.

La ligne nouvelle Paris Normandie permettra de développer une offre ferroviaire adaptée au tourisme de court séjour pratiqué par les franciliens sur la côte normande (qui aujourd'hui recourent de manière quasi exclusive à la voiture particulière, faute d'alternative simple).

Elle devrait également être un support au développement de ce tourisme francilien en Basse-Normandie, notamment sur Caen, le pays d'Auge d'un côté et sur Cherbourg et le Cotentin de l'autre (avec la montée de la plaisance notamment à Cherbourg).

De façon générale, la Basse-Normandie dispose d'un patrimoine, naturel et historique, exceptionnel. La ligne nouvelle Paris Normandie, en rapprochant cette région de Paris – qui est une des 1^{ères} destinations touristiques mondiales, devrait permettre de l'insérer dans les circuits touristiques nationaux et internationaux.

B.2.2. Le développement des relations entre Haute et Basse-Normandie

La ligne nouvelle Paris Normandie va permettre de développer des échanges entre la Basse-Normandie et le cœur de l'agglomération parisienne. Elle va également permettre une refonte de l'offre de transports à l'échelle des deux Normandie qui contribuera certainement à approfondir les coopérations déjà amorcées entre les principales agglomérations normandes.

Une refonte de l'offre de transports

La ligne nouvelle Paris Normandie permettra de restructurer fortement l'offre de transports sur la Haute et la Basse-Normandie : elle améliore les temps de parcours vers Paris des principales agglomérations Normandes mais elle permet également un développement des relations entre ces agglomérations normandes.

La ligne nouvelle Paris Normandie va permettre de réorganiser l'offre ferroviaire en Normandie autour d'un hub à Rouen. Elle devrait ainsi permettre de développer fortement les liaisons directes entre les principales agglomérations normandes.

Un facteur de développement de coopérations universitaires et de recherche

Les difficultés rencontrées dans le cadre de la construction d'un PRES (Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur) ne doivent pas cacher que des coopérations existent entre les trois pôles universitaires de Caen, Le Havre et Rouen et qu'elles sont importantes au niveau du Bassin parisien. Ces coopérations permettent le développement de nouveaux masters mais également le dépôt de brevets plus nombreux.

La ligne nouvelle Paris Normandie améliorera les relations entre ces trois agglomérations en rendant faciles des déplacements aller-retour dans la journée. Elle devrait ainsi permettre un approfondissement des dynamiques en cours tant au niveau universitaire qu'au niveau de la recherche.

Ce développement de coopérations et le rapprochement possible avec d'autres pôles universitaires (Cergy par exemple) peut permettre la constitution d'une offre universitaire visible et forte à l'échelle du Bassin parisien comme à l'échelle nationale. En retour, cette offre – universitaire et de recherche – peut être le ferment d'un développement tertiaire des agglomérations – à l'instar de ce que Caen a réalisé (le pôle de compétitivité Transactions Electroniques Sécurisées s'est développé à partir de laboratoires de recherche de l'ENSI Caen et a permis le développement d'un réseau de PME spécialisées dans le service aux entreprises). De façon plus générale, il est à noter que le développement de l'enseignement supérieur a été un levier – parmi d'autres – du fort développement tertiaire qu'ont connu les grandes agglomérations françaises depuis les années 90.

Un facteur de développement des échanges normands

Ce développement des liaisons ferroviaires intra normandes peut donc être un outil en termes d'aménagement du territoire en étant le support d'un développement des coopérations déjà engagées entre les principales agglomérations normandes, en termes universitaires mais également économiques.

LNPB peut ainsi être un outil permettant non seulement d'insérer les territoires normands dans les dynamiques métropolitaines mais également de structurer un réseau urbain normand, permettant à la Normandie de jouer un rôle important au niveau du Bassin parisien, en lui donnant une masse critique suffisante pour peser face à l'agglomération parisienne.

B.3. Un atout majeur pour le développement du Bassin parisien

La ligne nouvelle Paris Normandie apparaît donc comme un outil au service d'un projet d'aménagement et de développement à plusieurs échelles (les agglomérations traversées, l'axe Seine, la Basse-Normandie et l'Île-de-France). Les effets que nous avons évoqués sont

souvent reliés à un repositionnement des territoires au sein du Bassin parisien, qui constitue aujourd'hui la véritable région économique de Paris.

In fine, il apparaît donc que la ligne nouvelle Paris Normandie peut être un levier de développement pour l'ensemble du Bassin parisien, en articulation avec le projet de Grand Paris.

B.3.1. Un élément du « maillon ouest » fret

La ligne nouvelle Paris Normandie permettra le développement d'une offre fret. En tant que telle, elle constitue un élément important du projet de Gateway du port du Havre. A l'échelle du Bassin parisien, la ligne nouvelle Paris Normandie est également un élément clé du projet de Maillon Ouest. Ce projet – d'envergure européenne – vise à créer un axe fret Est-Ouest à l'échelle européenne avec comme point d'entrée internationale le Port du Havre. Au regard de la congestion existante des principaux axes fret (aujourd'hui orientés Nord-Sud), le développement d'axes Ouest-Est est à l'agenda de l'Union Européenne. Le maillon Ouest, porté par la conférence des 8 Régions du Bassin parisien, est une des solutions envisageables dans ce cadre.

La ligne nouvelle Paris Normandie permettrait le développement d'un réseau fret à l'échelle du Bassin parisien, ainsi que le développement du port du Havre.

B.3.2. Une dynamisation économique globale

La ligne nouvelle Paris Normandie devrait permettre de construire un nouveau modèle de développement pour la Normandie, l'Île-de-France et le Bassin parisien dans son ensemble :

- LNPN devrait permettre – en complément aux développements portuaires – de capter une plus grande part des flux internationaux. De façon plus générale, LNPN devrait permettre d'ouvrir de façon plus forte les territoires normands sur l'ensemble du Bassin parisien mais également sur l'ensemble de l'Europe. Cette ouverture est un atout important pour développer un nouveau système industriel (Gateway) mais également pour diversifier l'économie (tertiarisation du fait du développement industriel et de la meilleure connexion à d'autres agglomérations).
- LNPN, en réduisant les temps de parcours entre la Normandie et l'Île-de-France et en permettant un meilleur accès depuis la Normandie aux réseaux nationaux et européens, devrait aider les territoires normands à renouer avec des dynamiques démographiques fortes, qui entraîneront un développement de l'économie résidentielle.

B.3.3. L'émergence d'une organisation multipolaire du Bassin parisien

Au-delà des dynamiques pour les différents territoires, LNPN devrait participer à l'émergence de polarités fortes à l'échelle du Bassin parisien et à leur mise en réseau. LNPN pourrait ainsi contribuer à l'émergence – dès aujourd'hui perceptible – d'une organisation polycentrique du Bassin parisien.

Des agglomérations plus denses et plus polarisantes

La ligne nouvelle aura également des effets plus localisés au sein des agglomérations qui disposeront d'arrêts de gares. En accroissant l'offre de transports, LNPN va accroître l'attractivité des gares du réseau et devrait permettre le développement d'opérations d'aménagement structurantes sur les quartiers de gare.

LNPN devrait ainsi permettre de prolonger et d'approfondir les politiques urbaines actuellement menées par les principales agglomérations du territoire d'étude et qui visent à densifier et restructurer les centres urbains existants.

Sur Rouen, le projet LNPN soumis au débat public prévoit deux implantations possibles pour la gare nouvelle : Saint-Sever ou Sotteville. Cette construction devant permettre de faire face à la saturation – prévisible à court terme – de la gare existante. Cette nouvelle gare, à $\frac{3}{4}$ d'heure de Paris, et ses abords seront très attractifs et devraient générer des développements urbains importants. La localisation portée par les acteurs locaux (Communauté d'Agglomération Rouen Elbeuf Austreberthe notamment) à Saint-Sever permettrait de prolonger et d'approfondir les politiques urbaines de construction d'un cœur d'agglomération dense et dynamique déjà en cours. L'arrivée de la grande vitesse serait ainsi l'occasion de construire un nouveau quartier ainsi qu'un pôle tertiaire structurant, à l'échelle de la principale agglomération du Bassin parisien. LNPN peut ainsi être un outil au service des politiques urbaines, mais également des stratégies de diversification du tissu économique de cette agglomération.

Concernant le Havre, LNPN sera également l'occasion de prolonger les politiques de revitalisation du tissu urbain. Le quartier de la gare – désormais à 1 heure et quart de Paris – devrait devenir attractif, notamment pour des catégories socioprofessionnelles aujourd'hui peu présentes (cadres principalement). L'arrivée de la grande vitesse – et la nécessaire reconfiguration des quais- pourrait induire une nouvelle réflexion urbaine sur des secteurs aujourd'hui en déshérence (Est, Sud Est des voies ferrées).

Concernant Caen, l'arrivée de la ligne nouvelle sera également un levier pour des politiques urbaines orientées dès aujourd'hui vers la construction d'un nouveau centre d'agglomération, dense et mixte. Les disponibilités foncières autour de la gare sont extrêmement conséquentes et des études urbaines sont d'ores et déjà en cours pour construire une stratégie urbaine autour de la gare.

On peut donc dire que la ligne nouvelle Paris Normandie sera un levier important pour prolonger et approfondir des politiques urbaines extrêmement fortes et qui connaissent d'ores et déjà de premières réalisations.

Des relations entre agglomérations plus fortes

La ligne nouvelle Paris Normandie devrait avoir des effets sur les relations entre les agglomérations normandes et ainsi permettre l'approfondissement de coopérations. Elle sera un levier pour l'émergence d'une organisation polycentrique à l'échelle de la Normandie. De même, la ligne nouvelle Paris Normandie devrait permettre de repositionner le Mantois comme articulation entre les territoires normands et l'agglomération parisienne.

La ligne nouvelle Paris Normandie constitue donc un outil au service d'une politique d'aménagement du Bassin parisien, formant la région économique de Paris.

Le Bassin parisien a historiquement été structuré sur un modèle centre-périphérie qui s'avère aujourd'hui obsolète. En effet, ce modèle, adapté au fordisme, constitue désormais un handicap par rapport à des organisations économiques de plus en plus fondées sur des mises en réseaux.

La compétitivité et le rayonnement international de Paris supposent des évolutions substantielles dans l'organisation territoriale du Bassin parisien. L'un des enjeux majeurs est de passer d'un système mono-centré à un système polycentrique, marqué par un centre principal (le cœur de l'agglomération parisienne), des pôles secondaires forts et un fonctionnement en réseau, avec le développement de liens entre les différents pôles secondaires.

Mutatis mutandis, ces problématiques sont relativement proches de celles posées par le Schéma d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne (SDAURP) de 1965. Il s'agissait à l'époque, au travers des villes nouvelles et de la mise en place du réseau RER, de permettre un développement équilibré de la région parisienne avec des pôles secondaires forts pour éviter d'avoir un centre hypertrophié et des banlieues dortoirs.

La LNPN apparaît ainsi comme un outil au service de l'aménagement du Bassin parisien, permettant l'émergence d'un fonctionnement polycentrique, souhaitable tant en termes économiques qu'en termes de qualité de vie.

La LNPN, en favorisant des synergies et des dynamiques ne passant pas nécessairement par l'aire urbaine centrale, en permettant d'insérer plus fortement l'ensemble du Bassin parisien dans les flux mondiaux, est ainsi un levier pour le développement de l'ensemble du Bassin parisien, y compris pour l'agglomération parisienne.



PARTIE V ANNEXE : LISTE DES ILLUSTRATIONS

| | |
|---|----|
| Figure 1 : Faisceau ouest du SDRIF | 9 |
| Figure 2 : Variation annuelle moyenne de la population 1999-2007. Source : INSEE | 11 |
| Figure 3 : Taux annuel de migration nette entre 1999 et 2006. Source : Brigitte Baccaïni - INSEE | 12 |
| Figure 4 : Evolution des taux annuels migratoires entre 1990-1999 et 1999-2007. Source : Brigitte Baccaïni - INSEE | 12 |
| Figure 5 : Typologie selon le solde naturel et le solde migratoire entre 1999 et 2007. Source : INSEE carte : DATAR | 13 |
| Figure 6 : taux annuel migratoires avec l'Île-de-France concernant les cadres entre 1999 et 2006. Source : Brigitte Baccaïni - INSEE | 14 |
| Figure 7 : L'aire urbaine parisienne 2006- INSEE..... | 15 |
| Figure 8 : Taux annuel d'évolution démographique des agglomérations normandes - INSEE | 16 |
| Figure 9 : Variation annuelle moyenne de la population entre 1999 et 2007 sur le territoire d'études (INSEE)..... | 16 |
| Figure 10 : Indice de jeunesse 2006 – Source INSEE..... | 17 |
| Figure 11 : Indice de jeunesse 2006 sur le quart nord-ouest français (INSEE)..... | 18 |
| Figure 12 : Revenu médian par Unité de consommation en 2008 (Carte INSEE – www.statistiques-locales.insee.fr) | 19 |
| Figure 13 : Revenu médian par Unité de Consommation en 2008 sur le territoire d'études 2008 (Carte INSEE – www.statistiques-locales.insee.fr) | 19 |
| Figure 14 : Nombre de personnes de 15 à 59 ans ayant au moins un diplôme du 1er cycle en 2006 (DATAR)..... | 20 |
| Figure 15 : Evolution du PIB régional au regard de l'évolution du PIB national entre 1999 et 2006. Source : INSEE | 22 |
| Figure 16 : Taux annuel de croissance du PIB régional entre 1999 et 2006. Source INSEE carte : AUDIAR | 22 |
| Figure 17 : PIB régionaux en 2009 [classement selon le PIB/habitant] source : INSEE | 23 |
| Figure 18 : Evolution des emplois entre 1998 et 2006. Source : INSEE – Carte : AUDIAR..... | 25 |
| Figure 19 : Taux de chômage en 2006. Source : INSEE | 26 |

| | |
|--|------------------------------------|
| Figure 20 : Evolution du taux de chômage entre 2001 et 2007. Source : INSEE. Carte : AUDIAR | 27 |
| Figure 21 : Evolution du taux de chômage entre 2001 et 2007. Source : INSEE. Carte : AUDIAR | 28 |
| Figure 22 : PIB régionaux (NUTS2) – source : EUROSTAT | 29 |
| Figure 23 : PIB départementaux en 2008 source : INSEE..... | Erreur ! Signet non défini. |
| Figure 24 : Part de la sphère productive dans l'emploi salarié en 2008 source : INSEE | 30 |
| Figure 25 : Part de la sphère résidentielle dans l'emploi salarié en 2008 source : INSEE | 31 |
| Figure 26 : Encadrement public des territoires – écart à la moyenne nationale en 2005. Source : INSEE | 31 |
| Figure 27 : Evolution des emplois industriels entre 1998 et 2006. Source : INSEE. Carte : AUDIAR.. | 32 |
| Figure 28 : Evolution des emplois de services entre 1998 et 2006. Source : INSEE – Carte : AUDIAR | 34 |
| Figure 29 : Evolution des emplois industriels entre 1998 et 2006. Source : INSEE – Carte : AUDIAR | 35 |
| Figure 30 : Le Bassin parisien (définition de la DATAR) – source : Association des Villes du Grand Bassin Parisien | 39 |
| Figure 31: Les formes d'organisation industrielle – F. Gilli Source : INSEE, SIRENE – LIFI, Direction du Trésor | 41 |
| Figure 32 : la part des établissements sous contrôle étranger – F. Gilli Source : INSEE, SIRENE – LIFI, Direction du Trésor | 41 |
| Figure 33 : Organisation territoriale de la filière Chimie – F. Gilli Source : INSEE | 44 |
| Figure 34 : Organisation territoriale de la filière automobile – F. Gilli Source : INSEE | 45 |
| Figure 35 : Organisation territoriale de la filière NTIC – F. Gilli Source : INSEE | 46 |
| Figure 36 : organisation territoriale de la agro alimentaire – F. Gilli Source : INSEE | 47 |
| Figure 37 : Organisation territoriale de la filière portuaire – F. Gilli Source : INSEE | 48 |
| Figure 38 : émergence de pôles économiques dans le Bassin parisien – F. Gilli Source : INSEE | 50 |
| Figure 39 : Solde migratoire 2003-2004 in Sandrine Berroir, Nadine Cattan, Timothée Giraud, Thérèse Saint-Julien « Fonctionnement métropolitain du Bassin parisien », DIACT, 2007..... | 51 |
| Figure 40 : Analyse des résidus – migrations professionnelles in Sandrine Berroir, Nadine Cattan, Timothée Giraud, Thérèse Saint-Julien « Fonctionnement métropolitain du Bassin parisien », DIACT, 2007 | 52 |
| Figure 41 : Soldes des migrations résidentielles entre les principales aires urbaines in Sandrine Berroir, Nadine Cattan, Timothée Giraud, Thérèse Saint-Julien « Fonctionnement métropolitain du Bassin parisien », DIACT, 2007 | 53 |

Figure 42 : Résidus du modèle gravitaire pour les migrations alternantes in Sandrine Berroir, Nadine Cattan, Timothée Giraud, Thérèse Saint-Julien « Fonctionnement métropolitain du Bassin parisien », DIACT, 2007 54

Figure 43 : Fonctionnement et structures territoriales du Bassin parisien – F. Gilli Source : INSEE .. 56

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 :

