Le fait métropolitain

Bassin de vie de Rouen



Le fait métropolitain

Bassin de vie de Rouen

© Agence d'urbanisme de Rouen et des boucles de Seine et Eure, mars 2015 101, boulevard de l'Europe - CS 30220 76004 Rouen Cedex 1 www.aurbse.org

> Imprimé en France Dépôt légal : 1er semestre 2015 ISBN : 978-2-9552584-0-8

Le bassin de vie de Rouen, ce sont 700 000 habitants qui y vivent au quotidien et près de 300 000 emplois qui confortent son poids dans l'économie nationale. C'est aussi un territoire de 255 000 hectares, aux paysages multiples dessinés par la Seine, les vallées de ses affluents et les plateaux, avec une réelle identité naturelle et agricole. C'est enfin un espace connecté, ouvert sur le monde comme place portuaire maritime et fluviale, et comme pôle urbain majeur de la vallée de la Seine.

Les forces économiques et le développement de l'habitat contribuent à étendre le rayonnement métropolitain et à tisser des liens dans un espace en mouvement. Les dynamiques de la métropolisation mettent en relation le bassin de vie et le système économique globalisé et, au sein même du bassin de vie, généralisent les modes de vie urbains. Le fait métropolitain, c'est donc à la fois un fait économique, un fait social, et finalement un fait environnemental tant le mode d'organisation du territoire et des mobilités vient conforter ou consommer les ressources naturelles.

Mobilisée sur la connaissance et l'analyse de ces réalités locales, notre agence d'urbanisme a choisi de publier de façon ordonnée, dans un même ouvrage, les travaux qu'elle a conduits depuis près de cinq ans et auxquels ont contribué l'ensemble de ses partenaires, qu'ils soient nationaux, locaux, institutionnels ou professionnels.

Ce livre est construit à partir d'une méthode qui veut associer une observation attentive, une expertise partagée, et des exemples extérieurs à notre espace quotidien. Il ambitionne de mettre en perspective et en débat certains enjeux de notre territoire, sans prétendre à un diagnostic exhaustif. Il propose un point de vue qui se nourrit des réflexions conduites par les collectivités territoriales préalablement à la mise en œuvre de l'action publique, et des analyses portées par les acteurs locaux. Le bassin de vie de Rouen est structuré par quatre schémas de cohérence territoriale élaborés et adoptés dans la période récente qui en permettent le développement durable. Les quatre collectivités qui en ont la compétence sont membres de l'agence, comme les départements et la région. Cette gouvernance très complète qui associe également l'État et des représentants du monde socio-économique permet à l'agence d'être un lieu d'échange et d'expression pour les stratégies territoriales, sur un temps long et sur un territoire plus large et mouvant que ne le dessinent les limites institutionnelles.

C'est dans cet esprit collectif que ce livre a été réalisé, et je souhaite qu'il puisse contribuer à une vision partagée de notre territoire.

Françoise Guillotin

Présidente de l'agence d'urbanisme de Rouen et des boucles de Seine et Eure, vice-présidente de la Métropole Rouen Normandie, première adjointe au maire d'Elbeuf-sur-Seine.

Sommaire

Les multiples dimensions du bassin de vie de Rouen	8
Tous métropolitains	
Urbains, périurbains, ruraux : une même envie	15
Du seuil de ma porte au bassin de vie de Rouen	31
Paysages d'un espace métropolitain Générations : faire bon ménage	45 61
La diversification économique pour l'emploi	75
Indicateurs comparés	88
Projets, projet	
La vallée de la Seine : une vision à 360°	111
Une nouvelle gare pour le siècle	125
Un nouvel angle de vue	139
La métropolisation, une démarche volontaire	155
70 ans de planification et d'aménagements	167
Glossaire	183
Bibliographie générale et ressources documentaires	184
Quatre années de publications de l'agence d'urbanisme	188

Les membres de l'agence d'urbanisme de Rouen et des boucles de Seine et Eure

Membres de droit

État

Métropole Rouen Normandie

Ville de Rouen

Communauté d'agglomération Seine-Eure

Communauté de communes d'Amfreville-la-Campagne

Communauté de communes de Bourgtheroulde-Infreville

Communauté de communes du Moulin d'Écalles

Communauté de communes du Plateau de Martainville

Communauté de communes des Portes Nord-Ouest de Rouen

Syndicat mixte du Pays entre Seine et Bray

Syndicat d'aménagement du Roumois

Syndicat mixte du Parc naturel régional des boucles de la Seine normande

Département de l'Eure

Département de Seine-Maritime

Région Haute-Normandie

Chambre de commerce et d'industrie de Rouen

Chambre de commerce et d'industrie d'Elbeuf

Chambre de commerce et d'industrie de l'Eure

Chambre d'agriculture de Seine-Maritime

Chambre d'agriculture de l'Eure

Grand Port maritime de Rouen

Établissement public foncier de Normandie

Université de Rouen

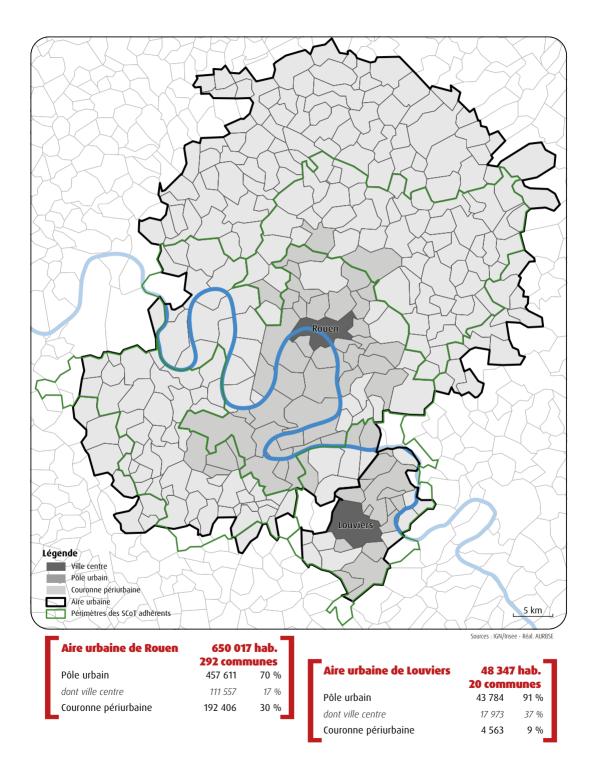
Membres adhérents

Ville de Sotteville-lès-Rouen Société d'aménagement foncier et d'établissement rural (SAFER) de Haute-Normandie

Membres associés

Syndicat Mixte Région Caux Seine

Les multiples dimensions du bassin de vie de Rouen



Liste des communes et populations municipales 2012^{*}

	Métropole Rouen-Normandie		488 630
	Amfreville-la-Mi-Voie	R	3 205
	Anneville-Ambourville	R	1 212
	Bardouville	R	677
	Belbeuf Berville-sur-Seine	R	1 951
	Bihorel	R R	555 8 268
	Bois-Guillaume	R	12 847
	Bonsecours	R	6 510
	Boos	R	3 334
	Canteleu	R	14 781
	Caudebec-lès-Elbeuf Cléon	R R	10 030 5 300
	Darnétal	R	9 418
	Déville-lès-Rouen	R	10 272
	Duclair	R	4 094
	Elbeuf	R	17 315
	Epinay-sur-Duclair Fontaine-sous-Préaux	R R	517 509
	Franqueville-Saint-Pierre	R	6 119
	Freneuse	R	910
	Gouy	R	798
	Grand-Couronne Hautot-sur-Seine	R R	9 896 378
	Hénouville	R R	1 234
	Houppeville	R	2 567
	Isneauville	R	2 574
	Jumièges	R	1 769
	La Bouille	R	793
	La Londe La Neuville-Chant-d'Oisel	R R	2 274 2 228
	Le Grand-Quevilly	R	24 563
	Le Houlme	R	4 002
	Le Mesnil-Esnard	R	7 478
	Le Mesnil-sous-Jumièges	R	613
-	Le Petit-Quevilly Le Trait	R //	22 089 5 239
	Les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen	// R	1 213
Т	Malaunay	R	5 940
	Maromme	R	11 232
	Mont-Saint-Aignan	R	19 798
	Montmain Moulineaux	R R	1 388 929
	Notre-Dame-de-Bondeville	R	6 983
	Oissel	R	11 445
	Orival	R	954
	Petit-Couronne	R R	9 278 596
	Quevillon Quévreville-la-Poterie	R R	942
	Roncherolles-sur-le-Vivier	R	1 079
	Rouen	R	111 557
	Sahurs	R	1 264
	Saint-Aubin-Celloville	R	956
	Saint-Aubin-Épinay Saint-Aubin-lès-Elbeuf	R R	1 001 8 101
	Saint-Étienne-du-Rouvray	R	28 616
	Saint-Jacques-sur-Darnétal	R	2 587
	Saint-Léger-du-Bourg-Denis	R	3 449
	Saint-Martin-de-Boscherville	R	1 460
	Saint-Martin-du-Vivier Saint-Paër	R R	1 713 1 273
	Saint-Pierre-de-Manneville	R	758
	Saint-Pierre-de-Varengeville	R	2 195
	Saint-Pierre-lès-Elbeuf	R	8 338
	Sainte-Marguerite-sur-Duclair	R	1 953
	Sotteville-lès-Rouen Sotteville-sous-le-Val	R R	28 622 773
	Tourville-la-Rivière	R	2 474
	Val-de-la-Haye	R	716
	Yainville	R	1 094
	Ymare Viille our Coine	R	1 152
	Yville-sur-Seine CA Seine-Eure	R	482 67 903
	Acquigny	L	1 529
	Alizay	R	1 449
	Amfreville-sous-les-Monts	//	506
	Amfreville-sur-Iton	L	771
	Andé Connelles	L //	1 141 198
	Crasville	L	125
_			

	nes et popula	ation	ns m
	Criquebeuf-sur-Seine	R	1 224
	Herqueville Heudebouville	L //	151 802
	Igoville	// R	1 610
	Incarville	Ľ	1 333
	La Haye-le-Comte	Ĺ	129
	La Haye-Malherbe	//	1 492
	La Vacherie	//	556
	Le Manoir	//	1 174
i	Le Mesnil-Jourdain Le Vaudreuil	L L	231 3 652
	Léry	Ĺ	2 100
Ī	Les Damps	R	1 301
	Louviers	L	17 973
	Martot	R	587
	Montaure Pinterville	// L	1 044 750
	Pîtres	//	2 428
	Pont-de-l'Arche	R	4 163
	Porte-Joie	L	113
	Poses	L	1 164
	Quatremare	L	401
	Saint-Étienne-du-Vauvray Saint-Pierre-du-Vauvray	L L	825 1 315
	Surtauville	//	478
	Surville	Ľ	930
	Tostes	R	444
	Tournedos-sur-Seine	//	100
	Val-de-Reuil	L	13 407
	Vironvay	L	307
i	Pays entre Seine et Bray Anceaumeville	R	50 385 697
	Authieux-Ratiéville	R	400
	Auzouville-sur-Ry	R	660
	Bierville	R	286
	Blainville-Crevon	R	1 191
	Bois-d'Ennebourg	R	532
	Bois-Guilbert Bois-Héroult	R R	289 178
	Bois-l'Évêque	R	500
	Boissay	R	354
	Bosc-Bordel	R	418
	Bosc-Édeline	R	338
	Bosc-Guérard-Saint-Adrien	R	890
	Bosc-Roger-sur-Buchy Buchy	R R	738 1 408
	Cailly	R	714
	Catenay	R	700
	Claville-Motteville	R	285
	Clères	R	1 374
	Elbeuf-sur-Andelle	R	446
	Ernemont-sur-Buchy Eslettes	R R	267 1 469
	Esteville	R R	514
	Estouteville-Écalles	R	489
	Fontaine-le-Bourg	R	1 533
	Fresne-le-Plan	R	633
	Fresquiennes	R	1 078
	Frichemesnil Grainville-sur-Ry	R R	433
	Grugny	R R	441 915
	Héronchelles	R	126
	La Houssaye-Béranger	R	527
	La Rue-Saint-Pierre	R	746
	La Vaupalière	R	960
	La Vieux-Rue	R R	522
	Le Bocasse Longuerue	R	707 301
	Martainville-Épreville	R	717
	Mesnil-Raoul	R	895
	Mont-Cauvaire	R	627
	Montigny	R	1 122
	Montville Morgny-la-Pommeraye	R R	4 795 1 003
	Pierreval	R R	461
	Pissy-Pôville	R	1 248
	Préaux	R	1 699
	Quincampoix	R	2 994
	Rebets	R	142
	Roumare	R	1 426

ř	dies zo iz			
	Ry	R	800	
	Saint-Aignan-sur-Ry	R	316	
	Saint-André-sur-Cailly	R	877	
	Saint-Denis-le-Thiboult	R	512	
	Saint-Georges-sur-Fontaine	R	905	
	Saint-Germain-des-Essourts	R	400	
	Saint-Germain-sous-Cailly	R	346	
	Saint-Jean-du-Cardonnay	R R	1 352 683	
	Sainte-Croix-sur-Buchy Servaville-Salmonville	R R	1 069	
	Sierville	R	989	
	Vieux-Manoir	R	693	
	Yquebeuf	R	255	
	Pays du Roumois		45 098	
	Amfreville-la-Campagne	//	917	
	Barneville-sur-Seine	R	480	
	Berville-en-Roumois	R	816	
	Boissey-le-Châtel	R	890	
	Bosc-Bénard-Commin	R	313	
	Bosc-Bénard-Crescy	R R	359	
	Bosc-Renoult-en-Roumois Bosgouet	R R	430 624	
	Bosquérard-de-Marcouville	R	601	
i	Bosnormand	R	326	
	Bouquetot	R	1 067	
	Bourg-Achard	R	3 066	
Ī	Bourgtheroulde-Infreville	R	2 890	
	Caumont	R	1 004	
	Cauverville-en-Roumois	//	227	
	Épreville-en-Roumois	R	399	
	Étréville	//	642	
	Éturqueraye	R	280	
	Flancourt-Catelon Fougueville	R	485 459	
	Hauville	R R	459 1 290	
	Honguemare-Guenouville	R R	630	
	Houlbec-près-le-Gros-Theil	R	112	
	La Harengère	R	549	
	La Haye-Aubrée	R	457	
	La Haye-de-Routot	R	286	
	La Haye-du-Theil	R	289	
	La Pyle	//	155	
	La Saussaye	R	1 876	
	La Trinité-de-Thouberville	R	445	
	Le Bec-Thomas	R	209	
	Le Bosc-Roger-en-Roumois	R	3 146	
	Le Gros-Theil Le Landin	R R	980 188	
	Le Thuit-Anger	R R	644	
	Le Thuit-Signol	R	2 252	
	Le Thuit-Simer	R	444	
	Mandeville	R	317	
	Mauny	R	169	
	Rougemontiers	R	957	
	Routot	R	1 434	
	Saint-Amand-des-Hautes-Ter		283	
	Saint-Cyr-la-Campagne	R	412	
	Saint-Denis-des-Monts	R	222	
	Saint-Didier-des-Bois	R	845	
	Saint-Germain-de-Pasquier	R	139	
	Saint-Léger-du-Gennetey Saint-Meslin-du-Bosc	R R	176 262	
	Saint-Nicolas-du-Bosc	"	267	
	Saint-Ouen-de-Pontcheuil	// R	99	
	Saint-Ouen-de-Thouberville	R	2 316	
Ī	Saint-Ouen-du-Tilleul	R	1 558	
	Saint-Philbert-sur-Boissey	R	171	
	Saint-Pierre-des-Fleurs	R	1 383	SE
	Saint-Pierre-du-Bosguérard	R	1 076	URB
	Theillement	R	396	al. A
	Thuit-Hébert	R	320	- Ré
	Tourville-la-Campagne	R	987	Isee
	Valletot Vaissravilla	//	348 124	-:-
	Voiscreville Vraiville	R //	610	Source : Insee - Réal. AURI
	ALOIA IIIC	//	010	S
	Aire urbaine de Rouen	Pôle urbain		
	Aire urbaine de Louviers	Couronne pé	riurbaine	

R : Aire urbaine de Rouen L : Aire urbaine de Louviers // : Commune multipolarisée

 $^{^{\}ast}$ Populations millésimées 2012 entrées en vigueur au 1er janvier 2015.

ous métropolitains

« Tous métropolitains » n'est ni une affirmation, ni un postulat, ni une conclusion. Cette formule traduit un état des lieux et une dynamique constatés objectivement à partir des différents travaux conduits notamment à l'agence d'urbanisme.

La dimension métropolitaine décrite ici est celle qui anime et fédère un espace large, celui de quatre collectivités dont chacune est en charge d'un schéma de cohérence territoriale (SCoT). D'un point de vue purement statistique, c'est aussi l'espace des deux aires urbaines de Rouen et de Louviers telles que définies par l'Insee.

Notre approche tient compte de la réalité institutionnelle posée par la loi du 27 janvier 2014 donnant rang de « métropole », depuis le 1^{er} janvier 2015, à la Communauté de l'agglomération Rouen Elbeuf Austreberthe (CREA), seule métropole du nord-ouest de la France entre Lille et Rennes. Mais nous souhaitons également apprécier la dimension métropolitaine d'un ensemble plus large.

Dans cet ensemble cohabitent et interagissent des communes rurales, périurbaines, périphériques, urbaines. Dans cet ensemble vivent des habitants qui, dans leur mobilité quotidienne, en dépassent régulièrement les limites administratives. Dans cet ensemble se développent des activités humaines, économiques, scientifiques, éducatives, sociales, qui participent de son attractivité et de son rayonnement. Enfin, cet ensemble est fait de paysages selon trois entités cohérentes : la vallée de la Seine, les vallées de ses affluents, les plateaux. Chaque commune, chaque bourg, chaque hameau, chaque quartier est un assemblage composite dont l'identité est le fruit de ces différentes approches, sociales, économiques, géographiques. Et chacun est à la fois contributeur au développement métropolitain et bénéficiaire de celui-ci.

C'est l'objet de cette première partie dont les analyses ont été nourries des indicateurs statistiques disponibles, des exploitations d'enquêtes de terrain spécifiques, et de la mobilisation de la base de données du mode d'usage de l'espace (MUE) constituée par l'agence.

Urbains, périurbains, ruraux : une même envie





... Le périmètre de l'agence dépasse celui de la CREA. Et c'est justement tout l'intérêt que nous avons trouvé pour y adhérer. J'évoquais tout à l'heure cette forte interdépendance économique pour les habitants du Roumois, mais aussi pour le territoire de Rouen et de son agglomération. Il y a des flux dans les deux sens. [...] Dans un pays qui est rurbain, sous forte dépendance, l'intercommunalité n'aura d'intérêt que si elle nous permet de devenir prospectifs et non plus de subir. Et cela veut dire être en cohérence avec les territoires qui nous entourent.

Un élu du territoire.

Nous sommes arrivés aux affaires en 2001. [...] Notre souci, puisque tout était pratiquement constructible, a été de voir un peu partout dans nos beaux paysages, les maisons qui commençaient à essaimer un peu partout. Dès 2002, on a mis en révision notre ancien POS (plan d'occupation des sols), qui avait été réfléchi dans les années 1980, qui avait été modifié, recousu... enfin c'était un véritable « habit d'arlequin » qui permettait tout et n'interdisait rien. On s'est dit que même pour une commune de 2 000 habitants, on n'allait pas se lancer dans une carte communale, on allait tout de suite se lancer dans un PLU. Cela a été un travail extrêmement intéressant, parce que nous qui pensions très bien connaître notre commune, mon équipe de cinq adjoints et moi-même, nous avons beaucoup appris au niveau du diagnostic. On n'allait pas s'occuper du zonage en priorité, mais on devait d'abord bien penser les objectifs, et des objectifs le plus fins possible, pour qu'ensuite le zonage soit la résultante du PADD.

Ceux qui montent un projet original plus onéreux font avancer la collectivité vers de meilleures formes d'urbanisme, d'architecture, vers une meilleure adaptation entre les modes de vie actuels et les constructions dans lesquelles vont se dérouler ces modes de vie.

Agnès Henrichs, maire de Sainte-Croix-aux-Mines. Extrait des Rencontre(s) #6 de l'AURBSE, 12 septembre 2012. L'individu est engagé dans ce qu'on peut appeler l'urbain, même lorsqu'il habite la campagne reculée. [...] Partout les habitants, les citadins, les individus sont engagés dans ce monde urbain parce qu'ils circulent en voiture avec leur GPS, ils ont leur ordinateur, etc. En fait, l'urbain, c'est un lissage des aspérités, une homogénéisation... Et les habitants entretiennent un rapport ambivalent avec le rural et la campagne. [...] Ils veulent tous les avantages de la ville, donc de la centralité, mais ils veulent aussi les avantages de la campagne.

Jean-Marc Stébé, professeur de sociologie urbaine à l'université de Lorraine. Extrait des Rencontre(s) #6 de l'AURBSE, 12 septembre 2012.

D'accord sur la notion d'homogénéisation des modes de vie, mais c'est précisément parce qu'elle existe qu'en retour, nous avons une demande identitaire qui se replie sur de fausses identités, dont le local fait partie. [...] Les centres urbains sont des creusets diversifiés, avec cette identité urbaine qui est d'abord et avant tout celle de la fusion des diversités dans un ensemble cohérent. L'intégration se fait par le centre-ville, y compris l'intégration des populations étrangères qui pose, d'ailleurs, beaucoup moins de problèmes que le fantasme qu'on en a. Le problème est qu'en fait, entre la réalité vécue et la réalité objective, cette homogénéisation provoque une demande identitaire qui se replie effectivement sur le local, sur le fantasme de la vie rurale qui n'existe plus, que les gens ne retrouvent pas, et qui génère néanmoins des demandes spécifiques. Et le vrai problème est un problème de gouvernance de cet espace. [...] Mais la question, c'est d'arriver à avoir une gouvernance suffisamment pertinente et efficace pour réguler ces phénomènes et éviter qu'ensuite, dans les traductions politiques, nous ayons des ghettos. Des ghettos constitués sur le refus de la ville et sur la recherche d'une identité locale fallacieuse, puisque tous ces gens-là sont des urbains qui veulent ignorer qu'ils sont urbains, et qui se réfugient dans la fuite hors des villes, en formulant, auprès des maires des communes rurales, des demandes parfaitement urbaines.

Un élu du territoire.

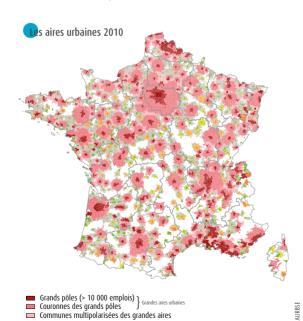
Je crois qu'il n'y a pas de frontière entre la ville et le rural. C'est-à-dire que le rural ne vivra bien que si la ville vit bien, et la ville ne vivra bien que si son rural vit bien. Il s'agit de montrer l'importance de cette complémentarité.

Gérard-François Dumont, professeur à l'Institut de géographie et d'aménagement de l'université Paris-Sorbonne. Extrait des Rencontre(s) #5 de l'AURBSE, 23 février 2012.

a France est un ensemble urbain. C'est ce que peuvent laisser entendre les analyses de l'Insee qui affirment qu'en 2010, 95 % des Français vivent sous l'influence d'une ville. Pourtant, l'attrait des espaces ruraux ne s'est pas démenti ces vingt dernières années : de plus en plus de familles vont « se mettre au vert » en accédant à la propriété toujours plus loin dans les campagnes, tout en continuant de se rendre au travail dans les centres urbains. Cet éloignement résidentiel montre l'élargissement de l'influence des villes au-delà de leurs limites historiques.

Ce constat d'extension urbaine est commun à toutes les applomérations françaises. Comment se caractérise-t-il à Rouen? Peut-on l'expliquer uniquement par une volonté, que semblent partager de nombreux ménages, de s'éloigner des centres-villes?

L'analyse de l'extension de l'aire urbaine de Rouen et la mise en perspective du processus de périurbanisation grâce, notamment, aux récits d'habitants, démontrent que périurbains et urbains partagent les mêmes aspirations au sein d'un même espace de vie.



■ Moyens pôles (5 000 à 10 000 emplois) \ Moyennes a

Petits pôles (1 500 à 5 000 emplois) Petites aire

Communes isolées hors influence des pôles

Couronnes des moyens pôles

Couronnes des petits pôles Autres communes multipolarisées

La France est de plus en plus urbaine

Selon la définition de l'unité urbaine de l'Insee (voir encadré page suivante), les villes occupent désormais 22 % du territoire national et abritent 78 % de la population (soit près de 48 millions d'habitants). L'espace urbain a ainsi été multiplié par trois depuis 1936 et sa croissance s'est accélérée ces dix dernières années1.

On pourrait voir dans ces évolutions le reflet du fort attrait qu'exerce la ville sur les populations. Or l'analyse des dynamiques démographiques de l'espace rural montre que celui-ci gagne, en proportion, plus d'habitants (+ 9 % entre 1999 et 2007) que l'espace urbain (+ 5 %). Ceci, essentiellement grâce à un solde migratoire positif (plus d'arrivées que de départs) et, depuis quelques années, grâce à un solde naturel en excédent (plus de naissances que de décès). Serait-ce le reflet d'un retour à un mode de vie rural? Un nouvel attrait de la campagne?

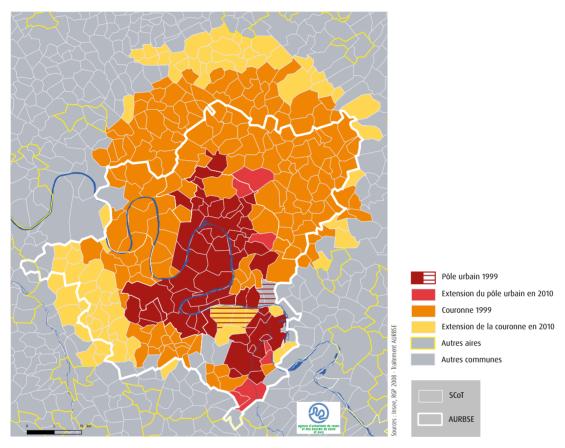
En prenant en compte les déplacements domicile-travail des personnes, le découpage par « aires urbaines » (voir ci-contre) élaboré par l'Insee permet de mesurer l'influence des villes. Il met en évidence le phénomène de périurbanisation sous-jacent à ces évolutions qui peuvent paraître contradictoires. En effet, depuis les années soixante-dix, les campagnes à proximité des pôles urbains gagnent de nouveaux habitants. Cependant, les emplois restent concentrés dans les pôles, ce qui multiplie les déplacements quotidiens favorisés par le réseau routier et engendre son développement. Les déplacements sont ainsi plus nombreux, les distances parcourues sont plus grandes, mais les temps moyens de déplacements restent stables.

Entre 1999 et 2010. l'Insee montre l'accélération du phénomène dans une majorité d'agglomérations françaises. Le périmètre des « grandes aires urbaines » s'est accru de 39 % et représente désormais près de la moitié du territoire contre un tiers, dix ans auparavant. C'est pourquoi l'Insee constate qu'en 2010, 95 % des Français vivent sous l'influence d'une ville.

L'espace périurbain, que l'Insee définit comme l'agréga-

tion des couronnes des grands pôles et des communes





Les zonages en aires urbaines 2010

La nouvelle délimitation en aires urbaines élaborée par l'Insee, sur la base de la géographie de 2010 et du recensement de la population de 2008, distingue :

- les grandes aires urbaines (230 en France métropolitaine) associées aux grands pôles urbains (unités urbaines* de plus de 10 000 emplois) :
- les moyennes aires (126) associées aux moyens pôles (unités urbaines de 5 000 à 10 000 emplois) ;
- les petites aires (415) associées aux petits pôles (unités urbaines de 1 500 à 5 000 emplois).

Les aires sont définies en adjoignant à chaque pôle une couronne constituée par l'ensemble des communes dont au moins 40 % des actifs résidents travaillent dans le pôle et les communes attirées par celui-ci.

Certaines communes, dites multipolarisées, sont attirées par plusieurs aires (au moins 40 % des actifs résidents travaillent dans des aires, sans atteindre ce seuil avec une seule d'entre elles).

Les couronnes des grandes aires et les communes multipolarisées des grandes aires constituent l'espace périurbain. Les communes n'appartenant pas à ces catégories sont qualifiées de communes isolées, hors influence des pôles.

^{*} L'unité urbaine est une commune ou un ensemble de communes, comportant une zone bâtie d'au moins 2 000 habitants, où aucune habitation n'est séparée de la plus proche de plus de 200 mètres. Sont considérées comme urbaines, les communes incluses dans une unité urbaine. Les communes ne relevant pas de cette catégorie sont dites rurales. Les unités urbaines ont été redéfinies par l'Insee en 2010.

multipolarisées des grandes aires urbaines, regroupe, en 2010, un tiers de la population haut-normande. Ces caractéristiques font de la Haute-Normandie l'une des régions où le phénomène de périurbanisation est le plus prégnant, alors que dans le même temps, la croissance annuelle moyenne de la population est restée très modérée (+ 0,3 % pour la région contre + 0,7 % pour la France de province entre 1999 et 2008).

Les aires urbaines de Rouen et Louviers sont en extension et en faible croissance démographique

Les évolutions récentes des aires urbaines de Rouen et de Louviers traduisent bien les évolutions observées à l'échelle régionale.

Première aire urbaine normande, l'aire urbaine de Rouen est classée par l'Insee parmi les territoires ayant connu la plus forte croissance, passant du 13º rang en 1999 au 12º rang dans le classement 2010 des aires urbaines françaises. Cette évolution est davantage le résultat de son extension que celui d'un fort dynamisme démographique. En effet, les unités urbaines de Rouen et d'Elbeuf ont fusionné en 2010, du fait de l'apparition d'une continuité du tissu bâti qui n'existait pas auparavant entre les deux pôles. Par conséquent, les communes de l'ancienne aire d'Elbeuf font désormais partie de l'aire de Rouen. À celles-ci s'ajoutent des communes anciennement hors de l'influence du pôle rouennais (par exemple Saint-Saëns, Routot) ou anciennement multipolarisées (par

exemple Auffay, Buchy, Bourg-Achard). La population de la couronne rouennaise a ainsi progressé d'un quart grâce à l'intégration de 104 nouvelles communes. L'aire urbaine de Rouen compte au total 293 communes dont 51 constituent son pôle et 242 sa couronne.

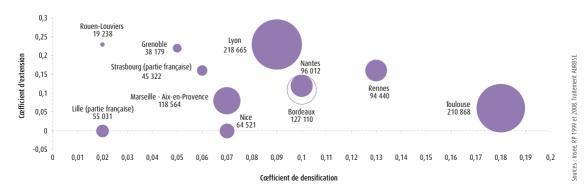
L'aire urbaine de Louviers est passée de 15 à 20 communes, toutes situées dans l'Eure. Elle compte plus de 48 000 habitants. Cette extension résulte de différents mouvements : 6 communes, autrefois multipolarisées, sont passées sous la seule influence du pôle de Louviers : Acquigny, Amfreville-sur-Iton, Andé, Herqueville, Poses et Saint-Pierre-du-Vauvray ; Surtauville a rejoint le groupe des communes multipolarisées.

Le regroupement des aires urbaines de Rouen et d'Elbeuf a permis d'en accroître la population statistique. Cependant, à périmètres constants — ceux de 2010 — les aires urbaine de Rouen et de Louviers ont gagné 20 000 habitants en dix ans, soit une progression de 3 %, tandis que dans les autres grandes aires urbaines françaises la population augmentait en moyenne de 10 %.

Un étalement urbain diffus bien visible

Dans les aires urbaines de Rouen et Louviers, la population a davantage progressé dans les couronnes périurbaines (+ 8 %) que dans les pôles urbains (+ 0,32 %). Dans les pôles urbains, l'emploi a cru beaucoup plus vite que la population (+ 10 %), comme c'est le cas dans la plupart des grandes aires urbaines françaises. Ce phé-





nomène spatial d'éloignement des habitants en parallèle d'une concentration de l'emploi dans les pôles urbains prend de l'ampleur depuis la fin des années soixante et s'est accéléré ces dix dernières années. Il prend la forme d'une croissance faible et diffuse de la population autour des pôles urbains qui, eux, continuent à polariser fortement l'emploi.

Cette urbanisation lente de petites communes souvent rurales à des fins résidentielles se fait sur le modèle du lotissement et de la construction d'une maison individuelle sur de grandes parcelles. L'étude de l'évolution du mode d'usage de l'espace du bassin de vie de Rouen (MUE)² montre que l'habitat individuel occupe les trois quarts des surfaces couvertes par l'usage résidentiel. Ce mode d'habitat poursuit son développement puisque 1220 hectares ont été consommés pour cet usage entre 1999 et 2009, ce qui représente près d'un quart des mutations totales effectuées en dix ans dans le bassin de vie de Rouen. 70 % de ces mutations ont pour origine des terres agricoles (827 ha). L'analyse par commune montre qu'il s'agit en moyenne de consommations très faibles (moins de 5 ha) dans de nombreuses petites communes rurales ou périurbaines. Dans le bassin de vie de Rouen, le développement urbain diffus sur les plateaux a ainsi produit davantage de mutations pour l'habitat que les vallées de la Seine et de ses affluents entre 1999 et 2009.

Cette observation spatiale corrobore ainsi le phénomène d'étalement urbain constaté par l'Insee sur les dix dernières années et apporte un éclairage sur le mode de périurbanisation diffus : un foisonnement de petites opérations immobilières isolées dans beaucoup de petites communes de la région.

Le développement du réseau routier est un accélérateur

2 Voir « Paysages d'un espace métropolitain », page 45.

connu de la périurbanisation. Mais le fait que celle-ci se fasse de façon si diffuse dans notre bassin de vie et au-delà peut être expliqué en partie par le fort morcellement communal de notre région : l'espace rural est structuré par de nombreux villages et hameaux, irrigués par un réseau routier secondaire très dense. Ces collectivités ont chacune leur mode de développement. La faible pression démographique qu'elles connaissent ne réclame pas forcément une planification trop contraignante. Les outils sont d'ailleurs, pour 48 % des communes de Haute-Normandie, des cartes communales ou des plans d'occupation des sols³, ces derniers devant être à terme transformés en plans locaux d'urbanisme (PLU), selon la loi ALUR (voir encadré page 28).

La périurbanisation relève d'un processus économique et social

Au-delà d'un choix volontaire de certains ménages qui recherchent le calme, l'espace et « la nature » dans les communes rurales, le désir d'accession à la propriété, de préférence en maison individuelle, ancré localement chez 77 % des Français (ce que rappelait le CREDOC en 2012⁴), a conduit de nombreux accédants au budget restreint à s'éloigner des cœurs urbains. Si ces ménages se montrent en général effectivement sensibles au cadre de vie, cette raison ne saurait à elle seule expliquer les différentes vagues de périurbanisation depuis le début des années soixante-dix.

Le développement de l'urbanisation périurbaine ne s'est pas accompagné, on l'a vu, d'un développement équivalent des emplois dans les communes concernées. Les ménages qui se sont installés dans les couronnes ont rarement été

- 3 DREAL Haute-Normandie, 2014.
- 4 CREDOC, Propriétaires, locataires : une nouvelle ligne de fracture sociale. Consommation et mode de vie, n° 248, mars 2012.

Densification ou extension?

Les évolutions constatées pour chaque aire urbaine peuvent résulter d'une densification de la population et/ou d'une extension territoriale :

- extension, parce que les actifs viennent travailler de plus loin dans les pôles urbains (étalement urbain);
- densification, lorsque les territoires déjà sous influence urbaine gagnent de la population.

Ces mouvements traduisent l'un et l'autre un accroissement de l'emprise de la ville.

Selon l'Insee, 89 % de la croissance des grandes aires urbaines de Haute-Normandie est expliquée par leur extension contre seulement 11 % par leur densification. A contrario, le facteur densification est bien plus élevé au plan national, avec 45 % pour l'ensemble des grandes aires urbaines (source : Insee Aval n° 106, octobre 2011).

motivés par un rapprochement des lieux de travail, l'activité restant concentrée dans les cœurs urbains.

En revanche, le coût de l'immobilier est décisif pour motiver l'installation en milieu périurbain. Il y a, d'une part, la question du coût de l'opération : l'attractivité des communes rurales est ici manifeste, compte tenu des moindres prix du foncier (alors que les prix immobiliers varient peu entre l'agglomération et la couronne). Il y a, d'autre part, la question du financement de l'opération. Dans ce domaine, les aides de l'État pour faciliter l'accession à la propriété ont joué un rôle essentiel dans la dynamique de la périurbanisation, tant dans les années soixante quinze à quatre vingt que dans la période plus récente, à partir de 1997 (avec respectivement les PAP — prêt d'accession à la propriété — et les PTZ — prêts à taux zéro). Ces prêts préférentiels, accessibles sous conditions de ressources, ont en effet conduit à l'éclosion des projets de ménages qui n'auraient pu accéder à la propriété autrement. Mais à la condition de faire coïncider le coût de l'opération avec les capacités de remboursement du ménage, et lorsque l'agglomération voyait ses prix immobiliers augmenter, de s'en éloigner. La charge foncière constitue, dès lors, la variable d'ajustement décisive. L'explication du processus de périurbanisation qui touche toutes les agglomérations françaises tient donc dans la rencontre entre l'aspiration des ménages à accéder à la propriété (pas nécessairement orientée vers un type d'espace périurbain) et un système économique complet et structuré comprenant les lotisseurs, les constructeurs, et les banques. Dans la période récente, ce phénomène s'est trouvé renforcé par la faiblesse historique des taux d'intérêt et des politiques publiques de soutien à la construction. Il apparaît donc que le développement de l'étalement urbain relève à la fois de ces facteurs macro-économiques et du coût apparemment supportable de la mobilité en voiture particulière⁵.

Des parcours résidentiels de dimension métropolitaine

De nombreuses études révèlent que l'installation des ménages dans une commune périurbaine se fait, le plus souvent, après un passage résidentiel par le

5 Beauvais, Jean-Marie, Évolution des prix réels des carburants et de transports collectifs urbains entre 1970 et 2005. Tours : FNAUT, 2007.

cœur de l'agglomération ou du moins dans une zone de proximité au domicile antérieur. C'est ce qui a été identifié lors de l'enquête menée par l'agence d'urbanisme auprès des habitants des espaces périurbains du bassin de vie de Rouen⁶ et que le parcours d'une famille rencontrée au Thuit-Signol⁷ illustre. Partis de Lille où ils étaient locataires en appartement, les conjoints ont emménagé comme locataires d'un appartement à Caudebec-lès-Elbeuf (commune du pôle urbain) puis, six mois plus tard, ils ont acheté une maison à Saint-Ouen-du-Tilleul (également dans le pôle urbain). Enfin, huit ans après, ils ont fait construire leur résidence actuelle au Thuit-Signol (commune de la couronne périurbaine) car ils souhaitaient plus d'espace.

Mais les observations récentes montrent aussi que les ménages qui s'installent dans les communes périurbaines sont de moins en moins originaires du cœur de l'agglomération⁸ et effectuent des mobilités résidentielles de proximité. Il peut s'agir de périurbains de deuxième génération qui ont grandi dans ces espaces et qui, après un court passage dans le cœur urbain, souvent pour les études, retournent dans leur secteur d'origine pour devenir propriétaires.

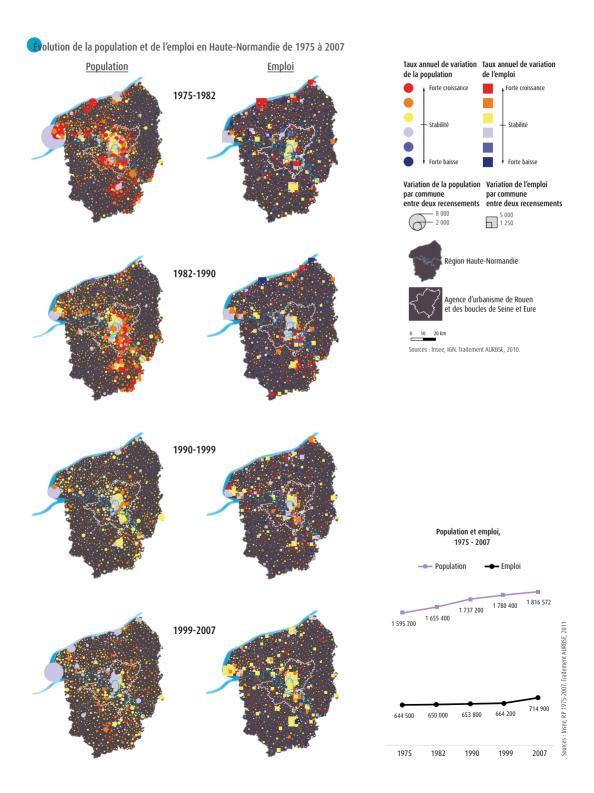
Cet aspect est particulièrement illustré par le parcours de Clara⁹. Cette enseignante à Val-de-Reuil, mère de deux enfants en bas âge, est, avec son mari, propriétaire depuis 2007. Elle n'a pas toujours habité à La Neuville-Chant-d'Oisel puisque, dans les premiers temps de sa vie maritale, elle vivait à Petit-Quevilly. Avec son mari, ils étaient locataires, puis ont décidé de devenir propriétaires et de faire construire une maison. Elle s'est alors naturellement tournée vers le village où elle avait passé son enfance. La réalisation de leur projet résidentiel a pris une année. L'ancrage de Clara dans la métropole rouennaise est donc très fort puisqu'elle ne s'est jamais éloignée réellement de là où elle vit actuellement (16 km à vol d'oiseau séparent son domicile actuel du précédent).

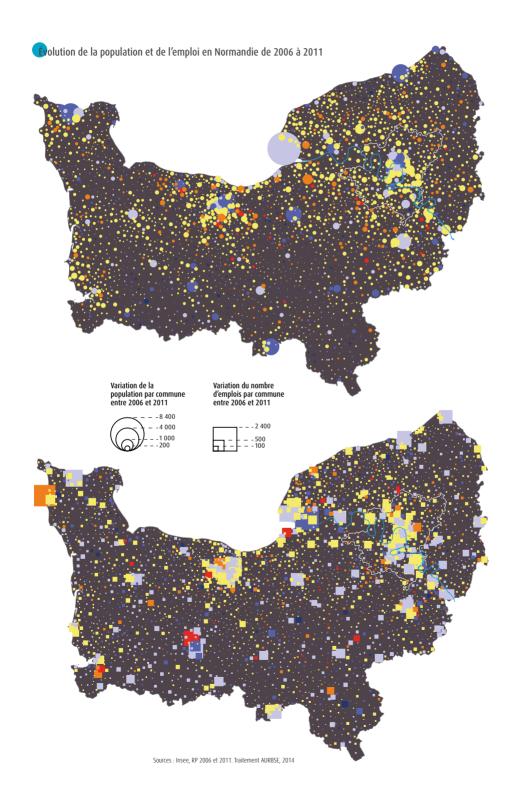
⁶ Phase qualitative, entretien auprès de 10 ménages habitant La Neuville-Chant-d'Oisel et de 10 ménages habitant Le Thuit-Signol, AURBSE, février à octobre 2012

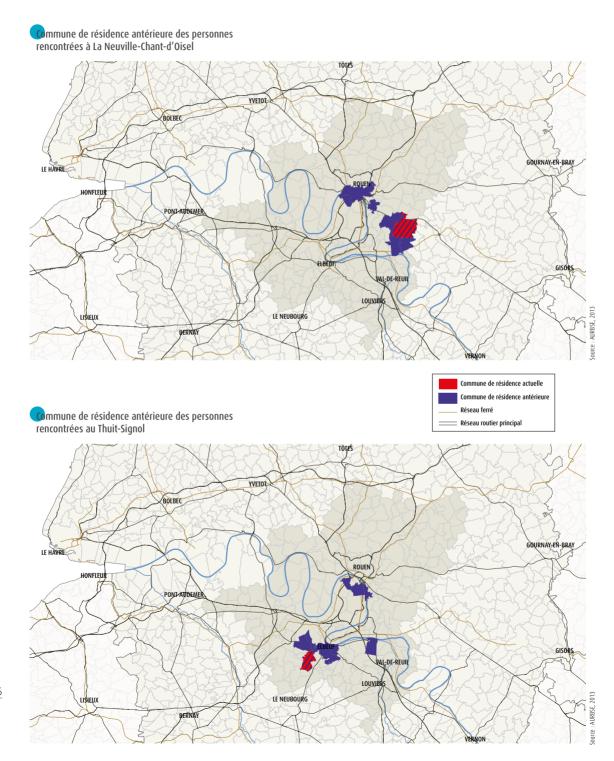
⁷ L'époux était âgé de 49 ans, l'épouse de 43 ans.

⁸ Dodier, Rodolphe, Habiter les espaces périurbains, Rennes, PUR, 2012.

⁹ Jeune femme de 36 ans, habitant La Neuville-Chant-d'Oisel.







Elle déclarait lors de l'enquête : « C'est un village où j'ai toujours vécu [...] Je n'y suis pas née, mais quasiment [...] je suis allée à l'école à la mairie et puis j'ai connu [celle] où va mon fils [...] je trouve qu'on n'est pas trop loin de la ville tout en étant au calme [...] On est dans l'agglomération [...], mais moi je me considère plus à la campagne [...] On est encore dans un milieu rural [...]. » Ce parcours de vie illustre l'existence d'un certain ancrage dans le périurbain, car c'est un espace de vie déjà pratiqué auparavant, mais dont l'intérêt réside aussi dans sa proximité avec la ville.

Organiser l'urbain généralisé

La ville à la campagne ou la campagne à la ville... Les habitants aspirent au calme et à la tranquillité d'un village lorsqu'ils habitent en ville et souhaitent des commerces, des services et davantage de convivialité lorsqu'ils sont en couronne périurbaine, comme l'a montré l'agence d'urbanisme en 2012 par une enquête¹⁰.

Ainsi, à la question de savoir quel environnement les ménages souhaitaient au début de leur recherche de logement, 59 % répondent un environnement urbain, et 26 % un environnement rural. À la question des critères qui ont été les plus déterminants pour choisir la localisation du logement actuel, arrivent largement en tête des réponses, la proximité du lieu de travail, la proximité des commerces et des services notamment de transports. Le dernier exemple est issu de la question posée sur la

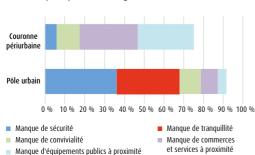
10 « Regard des habitants sur leur logement et le cadre de vie », enquête auprès de 800 ménages du bassin de vie de Rouen, TMO Régions, novembre 2012.

satisfaction des ménages vis-à-vis de l'environnement de leur logement. Globalement, 91 % se déclarent satisfaits. Parmi les 9 % d'insatisfaits, les urbains pointent le manque de sécurité et de tranquillité, et les périurbains le manque d'équipements publics et de services à proximité. Ces quelques chiffres issus de l'enquête sur « le regard des habitants sur leur logement et le cadre de vie » viennent illustrer et soutenir les propos de Jean-Marc Stébé. Les habitants aspirent, dans l'ensemble, à un même mode de vie, un style de vie urbain : « Ils entretiennent un rapport ambivalent avec le rural et la campagne. [...] Ils veulent tous les avantages de la ville, donc de la centralité, mais ils veulent aussi les avantages de la campagne. »

Comme le décrit Jacques Lévy en 2013, par leurs pratiques, les urbains, les périurbains et les ruraux partagent un espace éclaté dont l'échelle est métropolitaine. Il n'est donc plus possible d'opposer les territoires urbains, périurbains et ruraux : il faut plutôt avoir une approche systémique, les campagnes devenant des figures particulières du système métropolitain, mais lui étant intégrées.

Dans ce contexte, la poursuite de la construction de maisons individuelles, à coûts maîtrisés et destinées aux classes moyennes et modestes, dont la localisation est déconnectée des considérations relatives aux aménités urbaines (proximité d'un centre-bourg et de ses commerces, écoles, espaces publics, équipements, etc.), ne peut plus constituer un projet de territoire soutenable. D'une part, parce que les coûts de l'aménagement et de la viabilisation de maisons isolées, désor-





Critères les plus déterminants pour choisir la localisation du logement occupé (en dehors du prix)



mais portés essentiellement par les communes, ne sont plus supportables pour les plus petites d'entre elles. D'autre part, parce qu'il est difficile de développer une offre de transports collectifs quand la population à desservir est trop dispersée. Celle-ci n'a pas d'autre choix que d'utiliser sa voiture. De plus, l'accession à la propriété dans les espaces ruraux est un phénomène qui se poursuit et qui touche aujourd'hui des catégories sociales de plus en plus fragiles : on constate en effet dans le bassin de vie de Rouen un éloignement au pôle urbain inversement proportionnel aux revenus (voir cartes pages suivantes). Afin de ne pas favoriser l'émergence de nouveaux espaces de relégation, comme cela a été le cas pour certains quartiers d'habitat social, les pouvoirs publics cherchent à favoriser, en centralité comme en périphérie, une offre de logements suffisamment diversifiée et un cadre de vie qui satisfasse les attentes des habitants des métropoles contemporaines (espaces publics de qualité, aménagements de parcs, apaisement des circulations, transports en commun, etc.).

L'enjeu réside dans l'organisation du fonctionnement du bassin de vie dans son ensemble, et en particulier des relations entre les espaces périurbains et les centralités. De telles ambitions sont portées par différents documents comme les programmes locaux de l'habitat (PLH) dans les agglomérations ou encore les schémas de cohérence territoriale (SCoT), récemment renforcés par la loi ALUR (voir encadré). Les quatre projets de territoire arrétés ou approuvés dans le bassin de vie de Rouen affichent tous la même volonté de mieux organiser leurs espaces en renforçant leurs pôles de vie. La coopération entre les différents porteurs de ces projets, par exemple au travers de la démarche de l'interscot, est indispensable pour concilier les attentes de chacun et bâtir une relation « gagnant-gagnant» entre territoires. Dans le contexte démographique actuel du bassin de vie de Rouen, un regain d'attractivité du cœur urbain serait également profitable à sa couronne périurbaine en termes économigues et de cohésion sociale.

D'importantes évolutions législatives qui confortent les compétences en urbanisme des intercommunalités

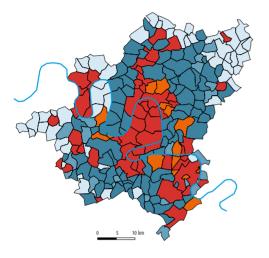
La loi MAPTAM (de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles) du 27 janvier 2014 instaure le statut de « Métropole » pour les intercommunalités de plus de 400 000 habitants dans une aire urbaine de plus de 650 000 habitants. Celles-ci bénéficient de compétences élargies dans les domaines du développement économique, de l'habitat, de l'aménagement du territoire.

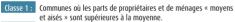
La loi ALUR (pour l'accès au logement et un urbanisme rénové) du 24 mars 2014 est un texte riche dont le volet urbanisme, en plus de ceux portant sur le logement, est ambitieux. Ce texte s'inscrit dans un contexte législatif en évolution permanente. Les lois SRU (solidarité et renouvellement urbains) de 2000 et ENE (loi portant engagement national pour l'environnement) de 2010 ont donné aux collectivités locales les outils pour prendre en main l'aménagement durable de leurs territoires. Aujourd'hui, la loi ALUR renforce les compétences des intercommunalités en matière d'urbanisme et met en avant le principe d'intensification urbaine pour limiter à la fois le mitage des espaces naturels, agricoles et forestiers et l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation. Parmi les nombreuses mesures contenues dans la loi ALUR, certaines permettent de :

- conforter le SCoT dans son rôle de document intégrateur, renforcer son contenu, développer sa couverture nationale;
- transférer la compétence d'élaboration du PLU aux communautés d'agglomération et aux communautés de communes;
- densifier les quartiers pavillonnaires ;
- lutter contre le mitage...

Le rôle des agences d'urbanisme est également conforté par la loi notamment dans le développement de l'observation territoriale, leur participation à l'élaboration des SCoT et des PLUI, et la préparation de projets métropolitains et territoriaux.

Typologie des communes selon le statut d'occupation et les revenus des ménages, en 2009





Classe 2 : Communes où la part de propriétaires est supérieure à la moyenne et dont les ménages ont des revenus de tous niveaux.

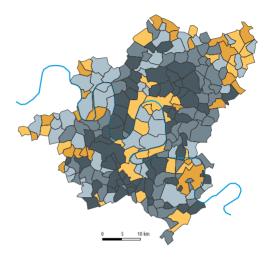
lasse 3 : Communes où les parts de propriétaires et de ménages « modestes » sont supérieures à la moyenne.

Classe 4: Communes où les parts de locataires (parc public et/ou privé) et de ménages « moyens et aisés » sont supérieures à la moyenne.

Classe 5: Communes où les parts de locataires (parc public et/ou privé) et de ménages « modestes » sont supérieures à la moyenne.

Sources : Filocom 2009, MEEDDM d'après DGFiP - AURBSE 2012

Typologie des communes selon l'âge et les revenus des ménages, en 2009



Classe 1: Communes où les parts de ménages aisés, et de ménages de 40 ans et plus (les 40-59 ans et les 60 ans et plus), sont supérieures à la moyenne.

Classe 2 : Communes où les parts de ménages aisés, et de ménages de moins de 60 ans (les moins de 40 ans et les 40-59 ans), sont supérieures à la moyenne.

Classe 3 : Communes où les parts de ménages modestes, et de ménages de moins de 40 ans et de 60 ans et plus, sont supérieures à la moyenne.

Classe 4: Communes où les parts de ménages modestes, et de ménages de moins de 40 ans, sont supérieures à la moyenne.

Classe 5 : Communes où les parts de ménages modestes, et de ménages de moins de 60 ans (les moins de 40 ans et les 40-59 ans) sont supérieures à la moyenne.

Sources : Filocom 2009, MEEDDM d'après DGFiP - AURBSE 2012

> Sélection bibliographique

Insee, Le nouveau zonage en aires urbaines de 2010. 95 % de la population vit sous l'influence des villes. Insee Première n° 1374, octobre 2011.

Insee, Le découpage en unités urbaines de 2010. L'espace urbain augmente de 19 % en une décennie. Insee, Première n° 1364, août 2011. PUCA, Vivre en ville hors des villes. Synthèse du programme de recherche « la mobilité et le périurbain à l'impératif de la ville durable : ménager les territoires de vie des périurbains ».

Paris : PUCA, 2014. AME1707

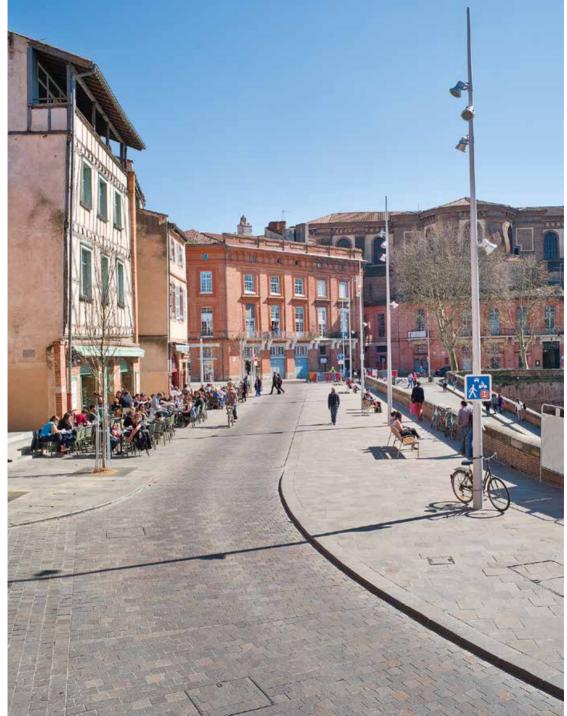
Tous périurbains! Tous urbains!, Esprit, N° 393, mars-avril 2013. AMF1219 Charmes, Éric, La ville émiettée. Essai sur la clubbisation de la vie urbaine. Paris : PUF, 2011.

POP280

Lévy, Jacques, **Réinventer la France.** Trente cartes pour une nouvelle géographie. Paris : Fayard, 2013.

AMF1421

Du seuil de ma porte au bassin de vie de Rouen



Source : Yorrick Canet, « Toulouse, identité et partage », Joan Busquets, Loubatières, 2014



Un mode de déplacements qui fonctionne, c'est lorsque tous ces micro-détails sont réglés. [...] Pour le changement de mode, la première expérience est décisive. Vous avez une chance, parfois deux, trois très rarement. Si les premières expériences ne sont pas bonnes, c'est fini pour plusieurs années.

Les visiteurs, ceux qui viennent pour la première fois, prennent volontiers le « Pass » [multimodal] [...]. Ce sont de bons relais des changements car ils sont plus à l'écoute de la nouveauté. Mais attention, l'offre de transport multimodale ne suffit pas. Elle doit encore être bien comprise, bien expliquée. En la matière, la signalisation est une vraie exigence.

Le changement est un mode long. Une personne que j'ai rencontrée dans un groupe m'a expliqué le temps qu'il lui a fallu pour passer de la voiture au tram puis au vélo : sept ans [...] À Strasbourg, à la fac, les jeunes, lui disaient : « Mais attends, tu viens encore en voiture, mais tu vis où !? Ici t'as le tram, le vélo... ». Il y avait une vraie pression sociale.[...] Il revend sa voiture, il passe au tram, au vélo, et quand il a besoin d'une voiture il utilise l'autopartage.

Il y a en fait deux cas de figure. Les personnes qui prennent les transports en commun, qui n'ont pas d'autre choix, et qui sont tellement habituées qu'elles ne voient plus les problèmes : elles font avec, c'est comme ça. Celles-là resteront. En revanche, si vous voulez gagner de nouvelles personnes dans les transports en commun, la qualité de vie à bord est essentielle.

L'intermodalité, elle, pour les clients ou pour les gens c'est l'enfer, c'est complètement anxiogène. [...] les raisons qui sont données : manque de flexibilité, manque de fiabilité ; il y a aussi le défaut d'informations, de confort, de sécurité (mal éclairé, tagué...), les correspondances qu'ils ont toujours l'impression de rater. Il y a donc un travail à faire sur la perception, sur l'image. [...] Ce sont les ruptures ou les étapes qui posent question. [...] Trois ruptures, c'est déjà énorme, une pourquoi pas, mais zéro c'est cela qu'ils veulent. C'est un point qui me paraît incontournable, et ce n'est même pas la peine de faire des extrapolations, en France, en Allemagne, en Suisse, en Italie... les réactions sont les mêmes.

Christian Werderer, consultant. Extrait des Rencontre(s) #4 de l'AURBSE, 6 octobre 2011. Le choix de ce système [dans le cadre de l'évolution du réseau de transports publics de la Métropole de Grenoble], c'est véritablement d'avoir un maillage de l'ensemble du territoire [...]. En 2016, la cinquième ligne de tram [la E] d'un peu plus de 10 km, sera inaugurée. On aura ce réseau structuré et hiérarchisé, avec des lignes radiales et des lignes transversales qui se renforcent. On aura un réseau de soirée permanent, tous les jours de l'année, des fiches horaires simplifiées, des correspondances de qualité. Et l'un des objectifs est d'avoir un centre-ville un peu plus apaisé, vis-à-vis des voitures mais aussi vis-à-vis des lignes de bus.

Le trafic de la gare s'est développé très fortement, notamment depuis une quinzaine d'années : entre 2002 et 2010, il a doublé et il est prévu qu'il double à nouveau d'ici 2020. [...] ici arrivent deux lignes de tram, la gare routière avec toutes les lignes du département qui sont nombreuses et puis cette demande très forte pour le vélo. [...] Le parvis qui aujourd'hui est encombré par la dépose-minute, le stationnement de courte durée, etc., sera totalement libéré des voitures, à part une voie pour les taxis, et rendu aux modes actifs, piétons et cycles.

Je souhaite préciser que le vélo comme mode d'accès à la gare multiplie par quinze l'aire de chalandise par rapport à la marche. Pour un temps de parcours donné, on a donc un périmètre d'accessibilité de la gare qui est multiplié en surface par quinze : c'est considérable. Et donc, c'est vraiment un mode à encourager pour accéder aux gares, lesquelles connaissent, lorsqu'on développe le ferroviaire — et chez nous, c'est particulièrement fort — des problèmes de stationnement automobile à cause du rabattement. On a donc intérêt à développer l'accessibilité vélo.

Le premier objectif, c'est que la quasi-totalité de la population de l'agglomération soit desservie par le réseau de transport public, et que les trois-quarts soient desservis par ce qu'on appelle le réseau magistral, c'est-à-dire évidemment le réseau de tram, mais aussi le réseau Chrono qui offre le même service que le tram. C'est un service élevé en termes de fréquence, mais aussi en termes d'amplitude puisque ce réseau bus va s'aligner sur le tram en soirée, le tram qui se termine à 1 h, 1 h 30 selon les destinations. [...] Les fréquences sur le réseau magistral, donc pour le tram et les lignes Chrono, sont de 4 minutes en heures de pointe à 10 minutes en heures creuses. Les lignes Proximo qui complètent le réseau ont une fréquence de 7 à 15 minutes. [...] Il n'y a pas d'horaires d'été sur ce réseau magistral. L'amplitude est de 5 h 30 à 1 h 30 tous les jours.

Michel Gilbert, chargé de mission à la Communauté d'agglomération de Grenoble-Alpes Métropole. Extrait des Rencontre(s) #9 de l'AURBSE, 4 juillet 2013. our accéder à toutes les ressources nécessaires à leur vie quotidienne, les habitants organisent leurs déplacements. Ces déplacements sont multiples et variés, mais quelles que soient les formes qu'ils prennent — individuels ou collectifs, de proximité ou de longue distance, réguliers ou exceptionnels —, ils ont tous pour finalité de mettre en relation, de connecter des espaces entre eux afin de permettre à chacun de réaliser ses activités.

Ces espaces interconnectés forment un même bassin de vie, et dans tous les cas, il convient de penser les déplacements dans un système et non isolément.

La voiture, premier mode de déplacement au-delà d'un kilomètre

Depuis les années soixante-dix, la concentration de l'emploi s'est accentuée dans les grands pôles urbains du bassin de vie de Rouen alors que la population augmentait fortement dans les communes de la couronne périurbaine. Ce phénomène s'est encore accéléré ces vingt dernières années. Il traduit la dissociation entre les communes d'emploi et de résidence, comme le montre la proportion des actifs occupés travaillant hors de leur commune de résidence, qu'elle soit urbaine ou périurbaine. Selon l'Insee, celle-ci est passée de 63 % en 1990 à 72 % en 1999 pour atteindre 75 % en 2007 dans le bassin de vie de Rouen. Par ailleurs, l'enquête nationale transport déplacement de 2007 a évalué les distances hebdomadaires parcourues par les actifs pour se rendre sur leur lieu de travail. Celles-ci sont de 214 km pour les actifs périurbains contre 141 km pour ceux qui habitent les villes-centres des pôles urbains (hors Île-de-France).

En 2011 et 2012, l'agence d'urbanisme a réalisé une enquête auprès des habitants des espaces périurbains du bassin de vie de Rouen qui portait sur leurs pratiques et comportements de mobilité. La première phase de ce travail a permis de quantifier les pratiques de déplacement grâce à un recueil de données par questionnaires¹. Lors de la deuxième phase, des entretiens approfondis en vis-à-vis ont été menés avec des familles afin de préciser les comportements de mobilité, l'un des obje-

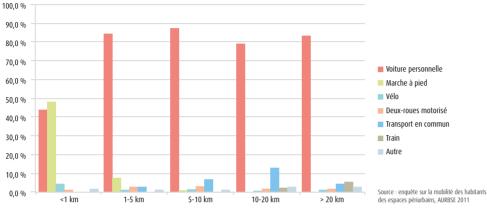
1 « La mobilité des habitants des espaces périurbains », phase quantitative, enquête auprès de 846 personnes habitant les communes périurbaines du bassin de vie de Rouen, AURBSE, avril et juin 2011. tifs étant d'explorer les alternatives au tout automobile². Selon les résultats de cette enquête, 83 % des habitants des communes périurbaines utilisent leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail. Selon d'autres sources, comme l'Enquête Ménages Déplacements (EMD) de 2007, cette proportion est de 78 % lorsque l'on considère tous les actifs, quelle que soit leur commune de résidence, urbaine ou périurbaine. Les résultats de l'enquête spécifique aux périurbains révèlent que, pour le déplacement le plus fréquent, quels qu'en soient le motif et la distance parcourue, c'est la voiture qui est la plus employée. Même pour des distances inférieures à 1 km, la part modale de l'automobile est de 44 % pour ces très courts déplacements.

Cette utilisation privilégiée n'est pas sans poser questions en termes de santé publique (la pollution), d'équilibre écologique (la dépendance au pétrole et les émissions de gaz à effet de serre) ou encore en termes socio-économiques (la part croissante des dépenses allouée aux transports dans le budget des ménages). Mais si la voiture prédomine tant sur les autres modes de transport, c'est bien du fait de sa facilité d'usage et de la flexibilité qu'elle permet notamment en rendant possibles les trajets de porte à porte. Dès lors, quelles autres possibilités répondant aux besoins et aspirations des habitants les acteurs publics pourraient-ils proposer? Ces politiques de mobilité peuvent trouver un écho favorable dans l'évolution des pratiques des habitants. Certains l'expriment clairement : « Deux voitures, c'est lourd. Je préférerais utiliser les transports en commun [...] ne pas être tout le temps dépendant de la voiture³. » La pratique des modes actifs et particulièrement du vélo n'est pas exclue par les habitants même pour des déplacements réguliers de moyenne distance. Des parents⁴ accepteraient que leurs enfants se rendent au collège à vélo, pour répondre à une demande d'autonomie. Mais ils soulignent la nécessité de sécuriser ce type de déplacement : « Il y a une piste cyclable jusqu'au rond-point et après qu'est ce qu'ils font les gamins? Il faut qu'ils prennent la route. Elle est tellement dangereuse [...] ils auraient fait une piste cyclable jusqu'au

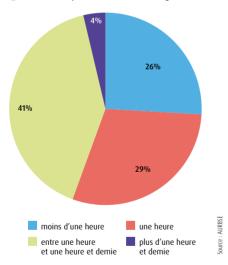
² Phase qualitative, entretien auprès de 10 ménages habitant La Neuville-Chant-d'Oisel et de 10 ménages habitant Le Thuit-Signol, AURBSE, février à octobre

³ Paroles d'une mère de famille de 45 ans habitant au Thuit-Signol. 4 Tel cet habitant de La Neuville-Chant-d'Oisel, âgé de 51 ans.

Mode de déplacement en fonction de la distance parcourue







bout... » Pour renforcer l'usage du vélo, un levier d'action à la disposition des collectivités réside donc dans l'aménagement de l'espace public et des voiries permettant la continuité et la sécurisation des parcours. Les habitants des espaces périurbains ne réalisent pas seulement des déplacements de moyenne ou longue portée. De nombreux déplacements se font en proximité. En effet, pour reprendre une expression tirée de travaux récents, il apparaît une certaine « périphérisation

des pratiques spatiales des périurbains⁵. » Ceci s'est notamment vérifié en ce qui concerne les pratiques de loisirs, le plus souvent sportifs, des habitants périurbains du bassin de vie de Rouen. Leurs discours révèlent qu'ils ont recours à des tactiques variées pour pouvoir réaliser toutes leurs activités. Les parents d'enfants pratiquent assez facilement l'accompagnement, comme le résume une mère de famille⁶ : « Émilien joue au foot. C'est souvent un voisin qui habite un petit peu plus loin qui les emmène en voiture... C'est moi qui vais les rechercher. [...] Et il y a le catéchisme aussi, où là on tourne à trois mamans. » Pour ses propres activités touiours à proximité de son domicile, elle s'arrange également avec une amie. Ces propos soulignent que, selon les activités et les personnes concernées, les schémas adoptés reposent sur l'échange de services.

Faciliter les formes élaborées de déplacement déjà existantes

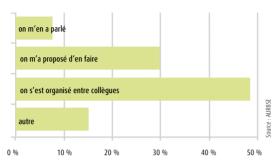
Le covoiturage est une pratique émergente parmi les modes de déplacement des habitants du bassin de vie de Rouen.

Dès 2007, l'EMD faisait apparaître que 7 % des personnes interrogées déclaraient pratiquer régulièrement le covoiturage pour les déplacements domicile-travail.

⁵ Rallet, Alain, Torre, André, Les nouvelles proximités urbaines. Paris : L'Harmattan,

⁶ Habitant La Neuville-Chant-d'Oisel, âgée de 36 ans.





L'enquête spécifique aux habitants des espaces périurbains réalisée en 2011 a révélé que 28 % des répondants avaient déjà pratiqué le covoiturage pour effectuer leur déplacement le plus fréquent.

Les propos des habitants du périurbain, lors de la phase qualitative en 2012, soulignent que le covoiturage est le plus souvent spontané, autonome et lié à la connaissance interpersonnelle. Il s'appuie principalement sur des liens sociaux et est recherché lorsqu'il a donné satisfaction, comme l'illustrent les discours : « Il y a quelques années, j'avais un collègue qui habitait là, donc on faisait du covoiturage, ça a duré un an, à peu près. [...] mais actuellement, je n'ai plus personne. [...] Si je pouvais le faire, je le ferais, parce que c'est vrai qu'économiquement, c'est quand même plus avantageux de faire du covoiturage⁷. » L'importance de l'initiative personnelle est corroborée par les résultats d'une autre étude menée par l'agence d'urbanisme en 2013 auprès de covoitureurs.

Des actions collectives ou publiques permettent d'inciter au covoiturage. C'est le cas notamment de la mise en pratique de plans de déplacements (inter)entreprises (PDE ou PDIE) qui mettent en relation des covoitureurs potentiels. D'autres initiatives existent, comme celle des Départements de Seine-Maritime et de l'Eure qui ont élaboré un site internet dédié au covoiturage. Ils ont également engagé un programme pluriannuel d'aménagement d'aires de covoiturage permettant aux automobilistes de se retrouver, dans de bonnes conditions de sécurité notamment. Dans le bassin de vie de Rouen, à la fin de l'année 2013, trois aires de ce type étaient opérationnelles à Boos, Les Essarts et Moulin d'Écalles.

L'aménagement de cinq autres aires était prévu en 2014, dont certaines de grande capacité comme à La Maison-Brûlée, Bourg-Achard ou Tourville-la-Rivière. Ces actions, complémentaires dans leur ensemble, permettent de conforter et d'amplifier des dynamiques existantes ou émergentes. Une autre manière de faciliter les pratiques de mobilité différentes du tout automobile consiste à accompagner les pratiques complémentaires ou alternatives. Ces politiques publiques se concrétisent par des aménagements permettant la pratique d'autres modes en complémentarité à la voiture, comme les parkings relais (P+R), qui encouragent l'utilisation des transports en commun.

De nombreux habitants organisent leurs déplacements en associant plusieurs modes de transport : c'est l'intermodalité. Comme l'a fait apparaître l'enquête de 2011, l'intermodalité est déjà pratiquée par 9 % des habitants périurbains du bassin de vie de Rouen. Parmi eux, neuf sur dix combinent deux modes de transport. Cet usage de l'intermodalité repose pour beaucoup sur la voiture, qui, dans deux tiers des cas, est associée à un autre mode de transport, quel qu'il soit. Plus précisément encore, la combinaison la plus pratiquée est celle associant voiture et bus. Dans une moindre mesure d'autres combinaisons modales sont aussi employées, notamment celles associant le car et les transports collectifs urbains (bus ordinaire ou à haut niveau de service, tramway) ou bien le train et ces mêmes transports collectifs urbains.

Ainsi, les autorités organisatrices de transport peuvent diversifier et coordonner leurs offres, notamment en multipliant les moyens à disposition des usagers. La simplification des titres de transport est l'un de ces outils, à l'exemple du développement de la carte Atoumod (TER, cars départementaux, réseaux Astuce et Transbord...). Les besoins des personnes effectuant des « déplacements » composés sont ainsi mieux couverts. Dès lors, ceux-ci seront facilités et, plus praticables, ils seront plus pratiqués.

Le transport ferroviaire, usages et parcours intermodaux

L'enquête menée par l'agence d'urbanisme en décembre 2012⁸, auprès des usagers des trains en direction de la gare de Rouen, a permis d'étudier les

⁸ Les lieux de l'intermodalité : de la mobilité quotidienne aux déplacements spécifiques à toutes les échelles. Rencontre(s) du 4 juillet 2013. Rouen : AURBSE, 2013

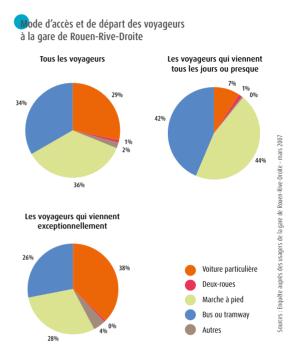
parcours intermodaux⁹ des voyageurs ferroviaires. Si l'accès aux gares régionales et périurbaines s'effectue majoritairement en voiture (44 % des enquêtés en tant que conducteurs et 24 % comme passagers) puis à pied (20 %); à la sortie de la gare de Rouen, l'accès à la destination finale se réalise principalement à pied (41 %), en tramway (31 %) et en bus (18 %).

Ces résultats viennent appuyer ceux de l'enquête menée en 2007 auprès des usagers de la gare de Rouen-Rive-Droite¹⁰. Globalement, les modes d'accès des usagers se répartissent pour 35,5 % en marche à pied, 33,6 % en transports collectifs et 28,5 % en véhicule particulier. Ce dernier est surreprésenté par le motif accompagnement (46 % des accompagnateurs utilisent le véhicule particulier) et les usagers exceptionnels. Les voyageurs en train et les utilisateurs quotidiens de la gare y accèdent très majoritairement à pied et en transports collectifs.

L'usage du train est donc très fortement corrélé aux possibilités offertes pour débuter ou terminer son déplacement sans automobile. L'enquête auprès des usagers des trains en 2012 a par exemple permis de mettre en exergue l'importance des transports collectifs comme motivation à l'utilisation du train. La situation géographique de la gare dans l'hypercentre du bassin d'emploi et sa parfaite connexion au tramway, ligne performante du réseau de transports urbains, expliquent les résultats actuels.

Accompagner les pratiques alternatives à l'automobile

De même, la situation géographique des gares de départ des usagers enquêtés, au regard de la population desservie, et les aménagements constituant leur accessibilité déterminent les modes qui sont utilisés pour s'y rendre. Les pratiques sont en effet très dépendantes des aménagements existants et le constat d'un rabattement automobile très pratiqué peut l'être du fait d'un manque d'aménagements alternatifs. Une attention trop grande portée au développement du stationnement en gares



régionales et périurbaines peut nuire au développement de l'accessibilité par l'ensemble des modes de déplacement et peut mobiliser des espaces stratégiques pour le développement urbain des communes.

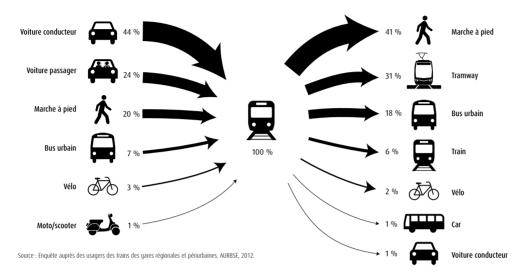
En effet, si certains usagers viennent de loin, ils sont beaucoup plus nombreux à résider dans la commune où se trouve leur gare. Une part importante des rabattements en voiture s'effectuent ainsi sur des distances courtes où des alternatives peuvent être développées. Les usagers des modes actifs, piétons et cyclistes, sont avant tout demandeurs de continuités dans les aménagements et sont sensibles à la qualité des espaces publics (accessibilité, entretien...), aux traversées piétonnes ou encore à l'éclairage. La plus grande fluidité des déplacements. l'amélioration de la sécurité et de la sûreté des parcours, la meilleure lisibilité des cheminements et les conditions d'accueil en gare, permettent de limiter les rabattements automobiles de courtes distances et d'inscrire le développement des alternatives à la voiture plus généralement dans le périurbain.

En effet, la prise en compte des déplacements de courtes distances dans les espaces périurbains et ruraux

⁹ La notion d'intermodalité implique l'enchaînement de plusieurs modes de transports au cours d'un seul déplacement, elle se distingue de la multimodalité qui désigne l'utilisation possible de modes de transports différents pour effectuer un déplacement entre deux lieux.

¹⁰ Enquête auprès des usagers de la gare de Rouen-Rive-Droite, 15, 16 et 17 mars 2007. Rouen : Syndicat mixte pour le SCoT de l'agglomération Rouen-Elbeuf. 2007.





est trop souvent minimisée¹¹. Au-delà de la gestion du rabattement sur les modes de transports collectifs, ils constituent un réel potentiel de report modal vers les modes actifs¹²

Dans le bassin de vie de Rouen, la distance moyenne des déplacements est de 5,5 km; 68 % sont inférieurs à 5 km et 46 % inférieurs à 2 km¹³. Là encore, une part importante des déplacements sont de courtes distances. Ceux-ci sont plus nombreux dans les centres urbains où il existe de réelles habitudes de proximité, ainsi les déplacements uniquement internes à la ville de Rouen représentent à eux seuls près de 15 % de la totalité de ceux de l'aire d'enquête, soit près de 350 000 déplacements.

L'utilisation de la voiture reste dominante, même sur ces courtes distances; 50 % des déplacements de moins de 5 km et 38 % de ceux de moins de 2 km s'effectuent en voiture. Les déplacements courts dans les zones urbaines denses constituent une réserve importante pour le report modal vers les transports collectifs qui permettent d'assurer des déplacements massifiés, sur des

distances « acceptables »¹⁴, contribuant ainsi à améliorer la rentabilité du réseau.

La hiérarchisation des réseaux de transports collectifs

Les déplacements pour les motifs de travail et d'étude

constituent la cible privilégiée des transports collectifs, car ils sont réalisés tous les jours de façon quasi identique et dans des tranches horaires identifiables.

Les déplacements pour ces motifs, dits contraints, sont en moyenne les plus longs (9,2 km pour le travail et 7,2 km pour l'université), parce qu'ils sont ceux pour lesquels chacun est prêt à effectuer les plus longs parcours (particulièrement en transports interurbains et en voiture). Toutefois, ces deux motifs recouvrent également de nombreux déplacements de proximité.

Les enjeux du report modal résident donc aussi dans l'organisation des déplacements courts, dans les zones urbaines denses, où ces derniers sont les plus nombreux et où les marges de progression sont les plus importantes. Le développement d'un réseau de transports collectifs urbains qui ne se focalise pas uniquement sur des longues

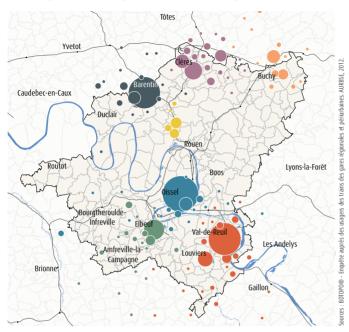
¹¹ En France, 43 % des déplacements dans le périurbain sont inférieurs à 5 km - source ENTD.

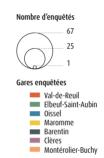
¹² En moyenne, en France, un déplacement à vélo dure 17 minutes (autant qu'en voiture), sur environ 2,6 km - source EMD standard CERTU.

¹³ Sources : Enquête Ménages Déplacements, Rouen 2007.

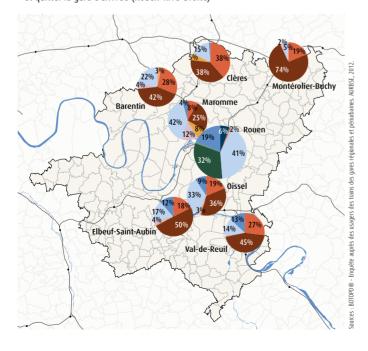
¹⁴ Les transports collectifs urbains sont plus souvent utilisés entre 2 et 4 km. La distance moyenne est de 6 km - EMD Rouen 2007.



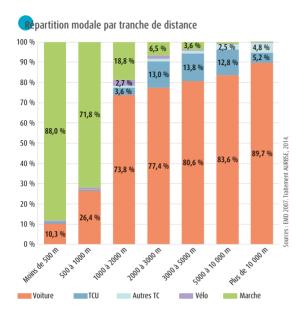




es modes de transports utilisés pour se rendre en gare de départ et quitter la gare d'arrivée (Rouen-Rive-Droite)







distances, et qui, tout en répondant à la demande de déplacements la plus forte, alimente le réseau ferroviaire et interurbain mieux adapté aux longs parcours, est une piste d'action indispensable. Elle permet surtout d'offrir une solution fiable à l'usager pour achever sa chaîne de déplacement à l'aller et assurer son retour. Le développement d'une armature performante (sites propres, priorités aux feux, fréquences fortes et grande amplitude...) permet ainsi de structurer le réseau urbain. En étant attentif à la qualité des interconnexions avec l'ensemble des lignes du réseau, on améliore son attractivité pour les déplacements plus difficiles à capter comme les achats et les loisirs — en offrant des opportunités de déplacements et en créant un « effet réseau ». On favorise aussi le report modal de l'automobile vers les transports collectifs en entrée d'agglomération, en garantissant un service de meilleure qualité indispensable à l'usage des parkings relais. De ce fait, un réseau TCU structurant performant est un atout indispensable pour l'amélioration des mobilités de tous.

Au-delà des centralités, le réseau structurant urbain est complété par les transports collectifs interurbains ou périurbains auxquels il est connecté (PEM en gares ferroviaires ou routières...). Ce maillon du réseau métropolitain dessert le bassin de vie dans son ensemble. Il se fonde sur des notions de vitesse plutôt que de cabo-

tage, sur des interstations plus grandes, des fréquences importantes et des itinéraires plus directs (en train ou cars interurbains). Il peut être alimenté par les rabattements en modes actifs à développer et par les réseaux de transports de proximité adaptés en complémentarité (itinéraire à la demande, horaires coordonnés...).

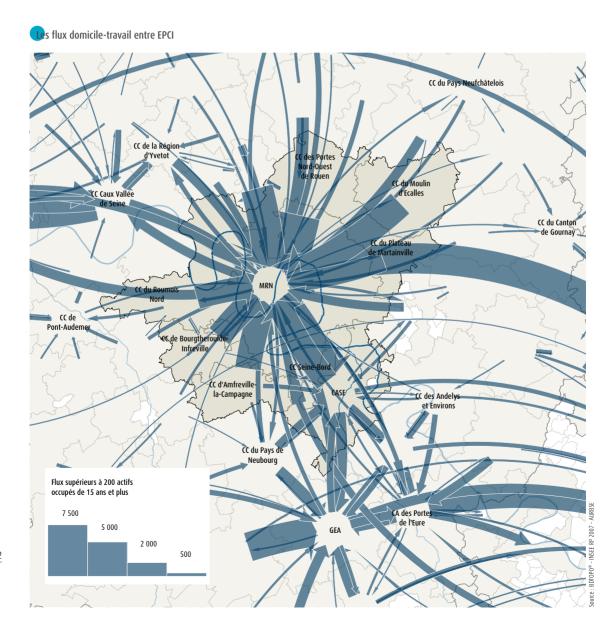
La qualité de l'espace public et de son partage

Les modes actifs constituent également une réserve importante de report modal pour les déplacements du quotidien. Par exemple, la pratique moyenne actuelle du vélo en France permet d'établir la distance pertinente de son usage aux alentours de 3 km, mais cette pratique varie beaucoup en fonction des actions menées pour la promouvoir. Dans la métropole de Strasbourg, la part modale du vélo est de 8 %, mais elle est supérieure à 16 % pour les déplacements de moins d'un kilomètre et reste supérieure à 3 % jusqu'à 8 km (EMD 2009). Dans le bassin de vie de Rouen (EMD 2007), cette part ne dépasse jamais 3 %, quelle que soit la distance. Avec le développement des aménagements cyclables et l'assistance à la propulsion (vélos à assistance électrique), la distance moyenne des parcours va probablement augmenter, ce qui permet d'envisager de plus grandes aires d'influence des équipements, des stations de transport et des gares.

Dans les espaces périurbains, les marges de progression pour les modes actifs sont très importantes. Il est possible de développer les voies cyclables « express » qui permettent des vitesses élevées sur de longues distances, comme le maillage des pistes cyclables et des aménagements accessibles aux piétons, en particulier dans les centralités périphériques des cœurs d'agglomération. De telles politiques publiques s'accompagnent d'une réflexion sur la qualité, la sécurité et l'éclairage des cheminements. De même, la perméabilité des espaces doit être optimisée pour les piétons et les cyclistes : raccourcis, traversées d'équipements ou de lotissements, généralisation des doubles sens cyclables... Dans les centralités urbaines, pour augmenter les déplacements à pied ou à vélo, il est nécessaire de repenser la place donnée aux déplacements motorisés. Il existe de nombreux leviers d'actions : redistribution et partage de la voirie, apaisement des vitesses,

qualité des aménagements, cohérence et lisibilité des cheminements...

La requalification des espaces publics et de la voirie constitue aussi un véritable enjeu de redynamisation des centres urbains : en élargissant le centre-ville souvent perçu comme limité au cœur historique de la ville, en le rendant plus agréable et attractif pour aider le tissu commercial à rester dynamique ou encore pour aider les jeunes parents et les personnes âgées à se maintenir en centre-ville. Les zones 30 ou les zones de rencontre, correctement aménagées, permettent la cohabitation entre les différents modes sans avoir obligatoirement recours à des aménagements dédiés. Au-delà de la signalisation, le respect de la modération des vitesses s'impose par



l'aménagement et la structuration de l'espace public, par la réduction des largeurs de voies de circulation, le traitement des trajectoires, la généralisation des contresens cyclables et tous les éléments qui rendent lisible la notion d'espace partagé, conduisent à la prudence et améliorent la sécurité, perçue ou réelle, indispensable à la pratique des modes actifs.

Leur mise en place nécessite de faire de la concertation avec les habitants un élément majeur du projet, facteur de sa réussite et du succès des aménagements puisque ceux-ci sont compris et acceptés des usagers.

Par exemple, l'aménagement d'une zone 30 nécessite d'insister sur certains éléments qui ne sont pas nécessairement coûteux :

- l'amélioration de la lisibilité de la zone par un marquage au sol fort des portes d'entrée et sortie, indispensable pour que les automobilistes sachent dans quel environnement ils circulent;
- le rétablissement des priorités à droite autant que possible ;

- la réduction de la chaussée grâce à un stationnement alterné en chicane pour minimiser les coûts, etc.

Les zones de rencontre, quant à elles, impliquent une priorité du piéton sur la circulation sans ambiguïté. Elles nécessitent des aménagements contraignants pour une lisibilité indispensable, le conducteur devant en effet comprendre spontanément que le piéton est prioritaire. Les aménagements risquent a priori d'être plus coûteux, mais ils se révèlent nécessaires dans certaines rues très. étroites des centres historiques urbains. Il est donc opportun de limiter ces voies à la desserte locale et d'y systématiser les sens uniques. De même, il est important d'éviter les aménagements qui « balisent » la circulation automobile dans les rues étroites (trottoirs trop petits pour être utiles, plots, barrières...) et qui produisent l'effet inverse de celui recherché. Ils tendent à cantonner la circulation piétonne dans des espaces trop contraints, et à augmenter la vitesse des automobilistes qui s'y sentent « protégés ».

Grenoble : réaménagement des quais de l'Isère, 2014



> Sélection bibliographique

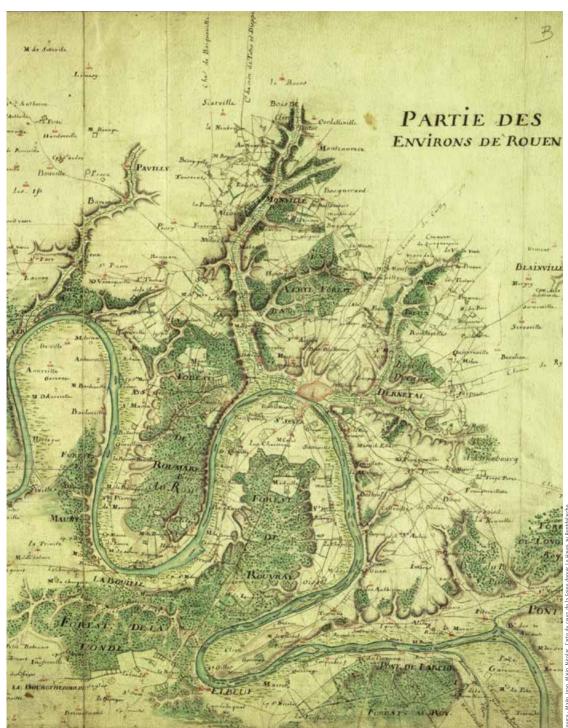
A'urba, Pour une mobilité fluide, raisonnée et régulée. Rapport du Grenelle des mobilités de la métropole bordelaise. Bordeaux : A'urba, 2013.

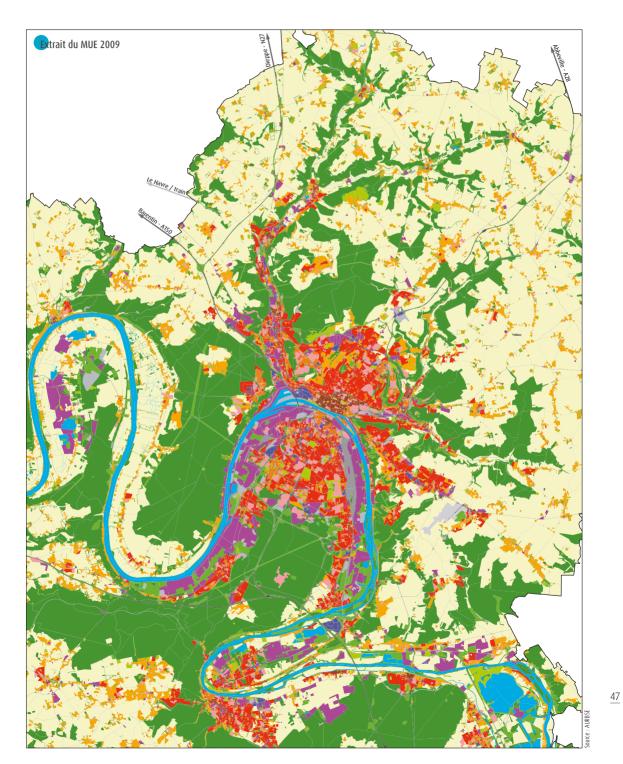
FNAU, Pour des espaces publics ordinaires de qualité. Paris : FNAU Gallimard, 2014.

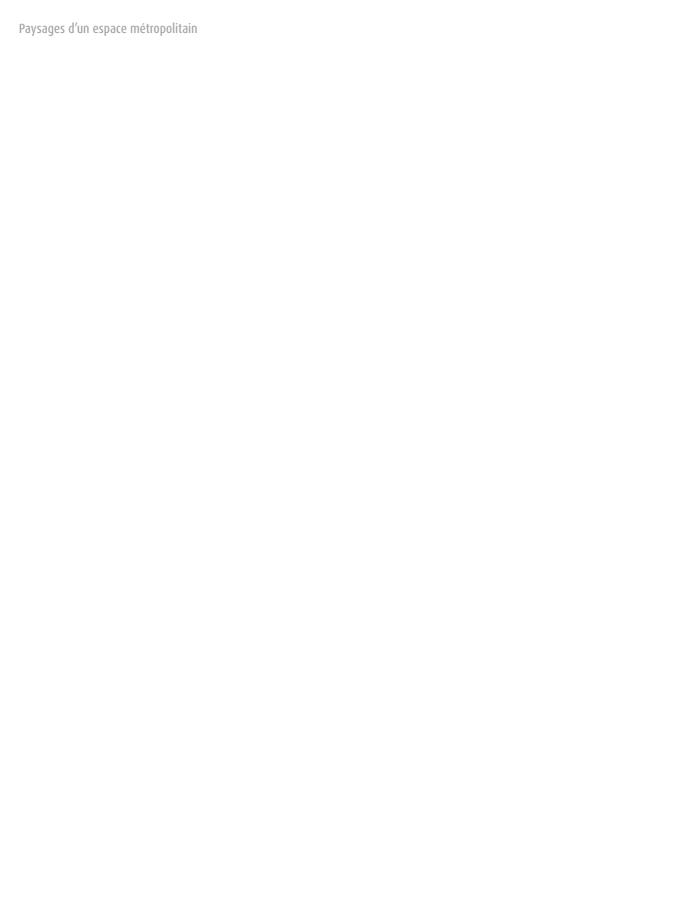
PAR1869

CERTU, Aménager la voirie 10 principes essentiels pour la sécurité. Lyon : CERTU, 2012.

Paysages d'un espace métropolitain









- Dans l'idée de paysage, il y a d'abord l'idée de monument, c'est-à-dire la représentation de la société à travers ce qu'elle fabrique.
- Je pense que le territoire d'une agglomération est un des premiers territoires dans lequel on va pouvoir parler de paysage.
- Le parc est le moteur d'un nouvel urbanisme. L'urbanisme est lié au parc et c'est pour cela que je crois que les grandes métropoles ont une responsabilité aujourd'hui : il faut qu'elles relancent les parcs.
- Il faut reboiser davantage, car la forêt est le seul élément qui donne de la densité à l'espace qui est en débat avec la ville.
- Le projet est déclencheur. Il n'est pas le résultat d'une chose, mais déclencheur de nouvelles actions.

Gilles Vexlard, enseignant à l'École nationale supérieure de paysage de Versailles, lauréat du Grand Prix national du paysage en 2009. Extrait des Rencontre(s) #11 de l'AURBSE, 21 novembre 2013.



« Nous parlerons ici [...] de choses sans importance : d'architecture au strict quotidien. Du parpaing comme pierre du pauvre. Du pavillon comme pastiche de maison. Du lotissement comme semblant de village. De la loi du marché comme principe esthétique. De l'indifférence comme règle d'uniformisation. De l'individualisme comme substitut de l'identité. De la parcellisation comme succédané de l'urbanisme. Du chacun chez soi comme accomplissement communautaire. Du n'importe quoi n'importe où au plus vite comme illusion de liberté. Et nous nous demanderons : l'espace où nous choisissons de vivre se doit-il d'être une juxtaposition de propriétés privées que chacun occupe à sa guise, ou une propriété par nature indivise objet d'un intérêt commun? »

Jean Lahougue, *Lettre au maire de mon village*, Éditions Champ Vallon, coll. « L'esprit libre », mai 2004.

e bassin de vie de Rouen est constitué de trois grandes entités de paysages qui fondent son image métropolitaine : la vallée de la Seine, les vallées des affluents et les plateaux.

Entre autres choses, l'image métropolitaine se construit à partir des points de vue, statiques ou cinétiques, sur les paysages. Ces derniers témoignent de l'histoire du développement local par les transformations que les activités humaines ont apportées selon les époques.

Les paysages donnent également à voir les transformations en cours ou à venir.

Dans un premier temps, les activités humaines se sont adaptées aux contraintes naturelles. Les évolutions techniques ont ensuite permis à l'homme de s'en abstraire petit à petit, jusqu'aux grandes révolutions industrielles qui ont rendu possibles des transformations plus radicales des paysages. Ces évolutions ont amené de nouvelles dynamiques, caractérisant un peu plus chacune des entités.

Le mode d'usage de l'espace (MUE), dont sont tirées une grande partie des données utilisées dans cet article pour caractériser ces paysages, est un observatoire construit à partir de photo-interprétations. Il met en évidence l'influence du développement humain sur la construction et l'appréhension du paysage.

La Seine, premier élément constitutif de l'image métropolitaine

La boucle de la Seine au cœur de l'agglomération constitue un amphithéâtre naturel dont la ville de Rouen est la scène. C'est un lieu de confluences qui est incontournable tant par sa forme que par l'ensemble des œuvres artistiques qu'il a inspirées.

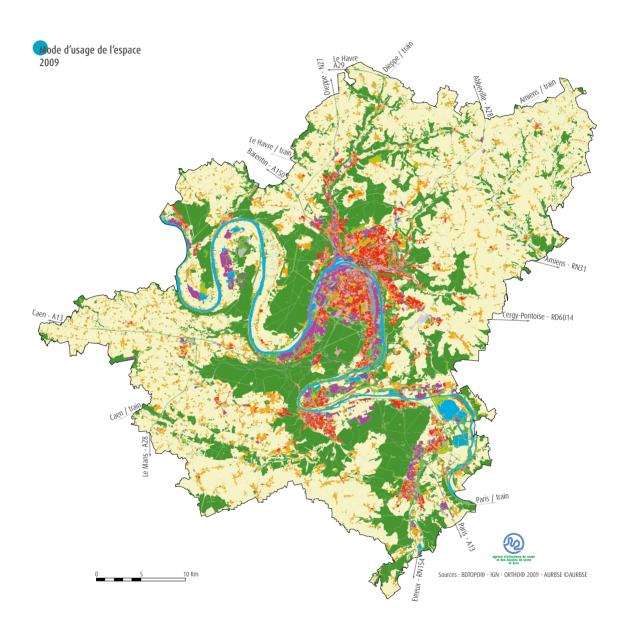
Cours d'eau et grands réseaux d'infrastructures routières et ferroviaires irriguent ce paysage et le traversent pour connecter l'espace métropolitain aux grands réseaux nationaux et internationaux. Sa localisation à la limite du fluvial et du maritime a fait de Rouen, jusqu'à la création ex nihilo du Havre à la Renaissance, le premier et l'unique point d'accès à la Manche depuis la Normandie. Rouen est alors un point de rupture de charge obligé pour les échanges commerciaux, très tôt dans l'histoire de France¹. Ce positionnement stratégique, conforté par le développement des infrastructures ferroviaires puis autoroutières, a favorisé le développement et le rayonnement de l'activité portuaire, en faisant de la place rouennaise le premier port céréalier européen.

1 Pinol, Jean-Luc, Atlas historique des villes de France. Paris, Rouen, Lille, Strasbourg, Lyon, Marseille, Montpellier, Toulouse, Bordeaux, Nantes. Paris : Hachette, 1996.

Grte manuscrite en deux feuilles, 48x115 cm, encre et aquarelle, de la vallée de la Seine du Havre jusqu'à Pont-de-L'Arche, réalisée en 1750 par Nicolas et Jean Majin, ingénieurs ordinaires du Roi.



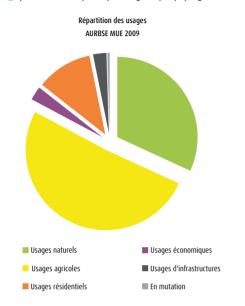
ree : wojnir, jean, wojni, medias, care un codis de la penie d te 48x115 cm, 1750. Reproduction BNF.

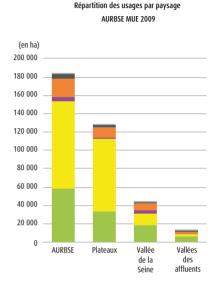


- Espaces naturels non boisés, non agricoles (coteaux, espaces libres dans le tissu urbain, espaces de transition)
- Espaces boisés (au moins 10 % d'arbres)
- **11** Espaces aquatiques
- Espaces de loisirs et d'agrément
- 13 Activités agricoles (sous toutes leurs formes)
- Constructions en milieu rural (bâtiments agricoles, fermes, silos, bâtiments isolés agricoles)
- Activités industrielles extractions et/ou artisanales et/ou tertiaires et/ou portuaires et/ou aéroportuaires
- Centres commerciaux, supermarchés (y compris parkings, halles et entrepôts)

- 30 Habitat dense, continu, hypercentre
- Ensemble d'habitats collectifs dominant
- Habitat individuel dense (supérieur à 10 unités/hectare)
- BB Habitat individuel peu dense (inférieur à 10 unités/hectare)
- Équipements publics ou privés avec leurs parkings
- 41 Aéroports, embarcadères des bacs fluviaux, croisières
- 42 Autoroutes, routes essentielles, échangeurs (voies d'environ 15 m d'emprise, remblais et déblais compris)
- 43 Voies ferrées
- Urbanisation en cours, friches commerciales ou industrielles extractions, décharges sauvages

Repartition des espaces par usage et par paysage en 2009





Presque concomitamment au développement portuaire, les premières implantations manufacturières ont vu le jour. Tout d'abord situées en ville, le long des cours d'eau qui traversent Rouen, ces dernières se sont implantées en périphérie, sur la rive gauche sur le site de Saint-Sever, sur la rive droite dans les fonds de vallée de l'Aubette, du Robec ou du Cailly, pour se développer de facon intensive dès le début du xix^e siècle², avec l'avènement de l'industrie. Les aménagements économiques, les infrastructures et le développement des communes de la rive gauche ont composé un ensemble de plus en plus complexe. La mixité et la proximité des fonctions se sont intensifiées, faisant cohabiter des activités économiques industrielles, logistiques, portuaires, avec les espaces de loisirs, les équipements et les espaces résidentiels. L'ensemble s'est adossé à un vaste espace forestier sur la rive gauche et aux coteaux boisés ou bâtis sur la rive droite.

2 « Des cités comme Rouen, Elbeuf, Louviers, Honfleur, possédaient à la fin du xw^e siècle de nombreux métiers à tisser qui permettaient de les comparer " aux villes drapantes" des Flandres. L'élevage des moutons n'ayant pas connu en Normandie un essor comparable à celui de la Champagne ou du Berry, les industries devaient avoir recours à l'importation de laine pour produire les draps les plus fins et les plus beaux. » in Les Transformations des industries textiles de l'ouest de la France du Moyen-Âge au xx^e siècle. Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest, Vol. 97, 1990. pp 281-289.

La vallée de la Seine est aujourd'hui un espace en tension que chaque mouvement d'urbanisation, de renaturation, ou de reconquête urbaine transforme de façon perceptible, en instaurant de nouveaux rapports entre les principaux usages.

Cette entité de paysage recouvre 44 269 ha, soit 25 % de l'espace de l'interscot. En excluant les espaces en eau, les usages se répartissent de la façon suivante : un tiers de l'espace est dédié aux espaces agricoles, un autre tiers aux espaces forestiers et le dernier tiers aux espaces urbanisés³ (rassemblant activité économique et espaces résidentiels).

En accueillant 72 % de l'ensemble des usages économiques — hors agriculture — recensés dans l'ensemble de l'espace de l'interscot, la vallée de la Seine se structure fortement autour d'une activité économique qu'elle concentre dans ses espaces urbanisés (57 % des usages économiques sont dans les communes urbaines de la Métropole Rouen Normandie et de la CASE). De la même façon, la vallée de la Seine accueille un tiers de l'ensemble

³ L'ensemble des données de surfaces pour les usages décrits tout au long de cet article est issu de « Construction et évolution des paysages - Bassin de vie de Rouen » - synthétisant les principales exploitations du MUE, dont les évolutions constatées entre le MUE 1999 et le MUE 2009.

des espaces d'usages résidentiels recensés dans l'espace de l'interscot. Un quart de ceux-ci est situé dans les communes urbaines de la Métropole Rouen Normandie et de la CASE.

Les vallées des affluents, indissociables du développement industriel

Les vallées des affluents désignent ici principalement l'ensemble des vallées connectées à la Seine. Cette entité de paysage comprend également des vallées moins larges dont les cours d'eau alimentent ces affluents ou se jettent dans la Seine. Elles possèdent, dans leur ensemble, des caractéristiques paysagères identiques, résultant principalement de l'histoire de leur urbanisation, plus ou moins importante selon la taille du cours d'eau et la largeur de la vallée.

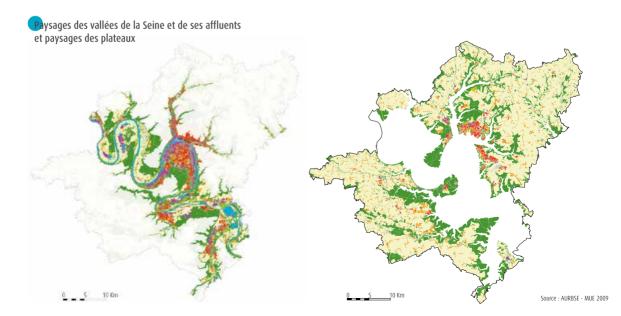
On dénombre trois vallées majeures dans l'espace de l'interscot : la vallée de l'Eure, l'ensemble de la vallée des Deux Rivières et des vallées de l'Aubette et du Robec, la vallée du Cailly et, aux franges de cet espace, la vallée de l'Andelle. Des vallées plus petites sont silonnées par les cours d'eau de l'Oison (affluent de la Seine), du Crevon (affluent de l'Andelle), de la Clérette (affluent du Cailly) et de l'Iton (affluent de l'Eure).

À l'instar de la vallée de la Seine, ces vallées sont historiquement des sites privilégiés pour le développement industriel « hors la ville » (Rouen et Elbeuf) et « dans la ville » (Louviers)⁴.

En effet, ces rivières, dont le débit est plus facile à maîtriser que celui du fleuve, sont les principaux fournisseurs de l'énergie et de l'eau nécessaires à la production industrielle. Par ailleurs, c'est également dans ces vallées que l'on retrouve de grandes emprises foncières (agricoles ou religieuses) propices à l'installation de grands bâtiments et ensembles industriels.

De multiples facteurs ont contraint la morphologie de l'urbanisation dans ces vallées encaissées aux coteaux abrupts parmi lesquels les pratiques d'aménagement des capitaines d'industrie construisant les logements proches des sites de production, les infrastructures routières et ferroviaires et l'inondabilité des secteurs de confluence. Le manque d'espace en fond de vallée a conduit à densifier, intensifier et mixer les fonctions économiques, résidentielles et commerciales, jusque sur les coteaux, notamment dans les secteurs les plus proches et les moins inondables des zones de confluence. Dans ces ensembles, la tension générée par la grande mixité d'usages, parfois contradictoires, et l'intensité

4 Licquet, François Isidore, Rouen, précis de son histoire, son commerce, son industrie, ses manufactures, ses monuments, guide nécessaire pour bien connaître. Rouen: Edouard Frère, 1831.



de leur répartition induisent des modifications très perceptibles du paysage au gré des changements d'usages.

En remontant les cours d'eau, cette urbanisation devient plus clairsemée, l'activité industrielle laissant la place aux activités agricoles, jusqu'à l'arrivée sur les plateaux où elles deviennent majoritaires et structurantes du paysage. Sur les crêtes des coteaux et sur les pentes les plus fortes, les espaces naturels et boisés dominent, amorçant la transition vers les ensembles forestiers ou les étendues cultivées des plateaux.

L'entité de paysage des vallées recouvre 12 093 ha, soit 7 % de l'espace de l'interscot.

Schématiquement, les vallées des affluents sont composées pour près de la moitié d'espaces d'usages forestiers, pour un quart d'infrastructures, d'usages économiques et résidentiels (avec une forte prédominance de ces derniers), et pour un quart d'espaces agricoles. Ce rapport entre les espaces à usages urbains et les espaces à usages agricoles est le plus fragile, compte tenu de leur mise en concurrence dans les fonds de vallée, alors que les espaces naturels et forestiers sont, de fait, protégés par la forte déclivité sur laquelle ils sont implantés.

L'entité des plateaux, espaces « nourriciers » du développement métropolitain

L'histoire du développement est en grande partie intimement liée à l'agriculture présente sur les plateaux. Cette activité a nourri l'essor industriel, de plusieurs façons :

- D'une part, en fournissant la main-d'œuvre et en permettant son alimentation tant en denrées qu'en matières premières (lin et laine) lorsque les activités étaient dans les cœurs urbains.
- D'autre part, en impliquant plus fortement l'agriculture dans le développement industriel, à partir de 1672, lorsque la production textile a été autorisée dans l'espace rural. Elle devient ainsi le réceptacle de process de production (les industriels fournissent alors le matériel et la matière première à transformer à une main d'œuvre restant à domicile).
- Enfin, l'agriculture devient elle-même industrielle avec la mécanisation de sa propre production⁵.

Cette dynamique de développement autour de l'agriculture a, semble-t-il, influencé la structuration spatiale des espaces ruraux, et explique, sans doute en partie, les phénomènes de répartition des usages que l'on observe sur les plateaux, et leur évolution dans le temps.

La structure même de l'agriculture normande est caractérisée par le parcellaire agricole, les superficies gérées par une exploitation, la répartition des bâtiments d'exploitations, les hameaux regroupant les ouvriers, ou encore les grandes bâtisses des propriétaires. Les modalités spécifiques de son fonctionnement ont défini une trame singulière d'organisation de l'espace.

On constate schématiquement trois formes d'aménagement, qui structurent le paysage des plateaux : le clos masure et plus généralement le bâti agricole, les hameaux et les bourgs.

Les modes de gestion d'un territoire aux sols riches et productifs, mais aussi un fort morcellement communal ont probablement participé à une répartition disséminée mais très organisée de l'ensemble de ces aménagements.

Cependant, la conjonction de plusieurs phénomènes a changé les logiques d'organisation et d'implantation des populations dans cette entité de paysage, la modifiant peu à peu :

- L'industrialisation de l'agriculture, qui a étendu les capacités de gestion des sièges d'exploitation, réorganisé une grande partie du parcellaire, et a eu tendance à faire disparaître les petites unités de production, favorisant ainsi la libération de foncier et de bâti agricole.
- L'aspiration fortement encouragée⁶ à une forme standardisée d'habitat pavillonnaire, parallèlement au développement de l'automobile.
- Le morcellement communal et le nombre important de petites communes⁷.

De ce fait, on observe dans le MUE, malgré leur faible part, une dissémination des usages résidentiels⁸ sur les plateaux. Ces usages sont les premiers « consommateurs » d'espaces agricoles puisque l'habitat individuel très peu

⁶ Le livre coécrit par H. Raymond, N. Haumont, M.G. Dezes et A. Haumon, intitulé L'habitat pavillonnaire, met en perspective l'histoire de cette forme de logement, de son évolution comme celle de ses modes de production ou de financement et les débats politiques que cela a pu enqendrer.

^{7 128 306} ha de paysage de plateaux répartis sur 184 communes. Dans les SCoT dont le territoire est couvert à plus de 95 % de paysage de plateaux, la superficie moyenne des communes est inférieure à la superficie moyenne des communes de leur département.

 $^{8\,}$ 11 500 ha couverts par les usages résidentiels sur les plateaux, soit à peine 9 % de la superficie de l'entité de paysage.

dense en est la composante majoritaire9. À l'échelle de l'interscot, c'est sur les plateaux que les surfaces qui ont muté vers des usages résidentiels ont été les plus importantes ces dix dernières années. Les hameaux, les bourgs et, dans une moindre mesure, certaines constructions agricoles sont les principaux points d'ancrage des populations périurbaines. Depuis une vingtaine d'années, les dynamiques démographiques, auxquelles répond l'offre de logement, ont une réelle influence sur la dispersion des populations. En effet, une dynamique démographique faible, conjuguée à un fort morcellement communal, induit des rythmes de production de logements très lents à l'échelle de chacune des communes. Les modifications sont mineures en apparence, alors que par leur multiplicité, elles transforment des micropaysages, des lignes de crêtes, des talwegs, des continuités urbaines le long des routes... Toutefois, les plateaux conservent une très forte image agricole et forestière : avec 79 250 ha et 31 360 ha, soit respectivement 84 % et 65 % des espaces agricoles et forestiers de l'espace de l'interscot. Cependant, on observe une lente érosion du capital économique constitué par l'agriculture, et au-delà, une forte dissémination des populations. Ce dernier phénomène induit des questions importantes à des horizons plus ou moins

9 Cet usage représente 8 500 ha, soit 73 % des surfaces couvertes par les usages résidentiels. Notons que ces usages résidentiels comptabilisent les équipements et les secteurs urbanisés mixtes de centre-bourg. Notons, enfin, que ces 8 500 ha représentent 55 % du total des espaces couverts par cet usage à l'échelle de l'espace de l'interscot.

lointains à propos de l'isolement de certaines catégories de population, notamment les plus âgées.

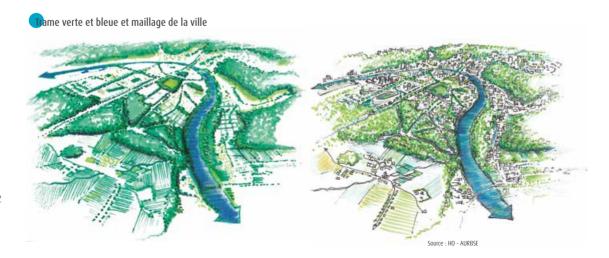
Trois éléments clés pour développer l'image métropolitaine

L'analyse du paysage à partir de l'observation de son évolution sur les dix dernières années montre les enjeux de l'aménagement dans chacune des entités qui le composent. Dans les vallées de la Seine et de ses affluents, le renouvellement urbain pour produire de l'espace économique et de l'espace résidentiel, tout comme la gestion de la cohabitation des fonctions urbaines, sont essentiels. Parmi les objectifs retenus dans les SCoT, s'agissant des plateaux, figurent la moindre consommation et le regroupement d'espaces pour l'usage résidentiel.

La construction de l'image métropolitaine passe également par la prise en compte, dans les politiques d'aménagement de l'espace, de trois éléments clés que le MUE permet d'approcher : la place de la nature en ville et à ses franges, le rôle structurant de l'espace public et la définition d'une agriculture périurbaine.

De la trame verte et bleue à la nature en ville

Le paysage du bassin de vie de Rouen est caractérisé par la forte présence des espaces forestiers et leur très grande proximité aux espaces urbanisés à vocation résidentielle ou



économique¹⁰. En 2006, une étude réalisée à partir de l'inventaire forestier national montrait que le taux de boisement est supérieur à 30 % dans l'unité urbaine de Rouen-Elbeuf et plus faible au-delà, dans la couronne périurbaine. Ces ensembles boisés, pour l'essentiel exploités, sont des éléments maieurs de la trame verte et bleue. définie dans le schéma régional de cohérence écologique (SRCE). En revanche, au cœur du territoire, la photo-interprétation permet d'observer une très faible pénétration de ces espaces en milieu urbain, et ce malgré les politiques de renaturation ou la reconquête de certaines friches industrielles par des espèces floristiques et faunistiques. Cette situation pose la question de la continuité et du maillage des espaces naturels, au travers des espaces urbains. Ces questions sont déjà anciennes et renvoient aux premières théories sur l'urbanisme de Cerdà, aux cités-jardins de Howard, et aux concepts de « greenways » et « parkways »¹¹, liés aux préoccupations hygiénistes en faveur de la nature en ville.

Pour autant, il serait possible d'en imaginer dès à présent une déclinaison locale, en prenant appui sur le contexte agricole, forestier ou naturel : par exemple, la création d'un réseau de parcs et jardins maillé par des voies vertes, sur lequel s'appuieraient les espaces résidentiels, économiques et l'ensemble des modes de déplacements alternatifs à la voiture.

Depuis la loi solidarité et renouvellement urbains (SRU) de 2000 et la loi portant engagement national pour l'environnement (ENE) de 2010, ces questions ont pris une nouvelle dimension en intégrant, en plus des enjeux environnementaux, des questions climatiques, techniques, économiques et sociales.

L'intégration de la nature en ville n'est plus abordée comme une contrainte environnementale, mais plutôt comme un élément de projet porteur de solutions et

10 On compte 47 900 ha d'espaces boisés et forestiers dans l'espace de l'interscot, dont 22 700 ha dans l'espace de la Métropole Rouen Normandie et 10 770 ha dans l'espace de la CASE ; 13 830 ha d'espaces boisés et forestiers sont recensés dans l'unité urbaine de Rouen, soit 61 % de ces espaces recensés sur l'ensemble du territoire de la Métropole Rouen Normandie ; 8 100 ha sont recensés dans l'unité urbaine de Louviers, soit 81 % de l'ensemble des espaces boisés et forestiers recensés dans la CASE.

11 Ces deux notions sont développées par l'architecte-paysagiste F. L. Olmsted dès la moitié du xxe Siècle. Elles s'inspirent fortement des aménagements des espaces verts de la ville de Paris définis par Haussmann. En les adaptant à l'échelle américaine, F. L. Olmsted théorise puis dessine et réalise avec son associé C. Vaux, une véritable infrastructure verte dans plusieurs grandes villes américaines dès le milieu du xxe siècle (Central Park, New York, le collier d'émeraude de Boston ou préfigure le réseau de parcs de Chicago, etc.).

répondant à une pluralité d'enjeux. Ainsi, l'agence d'urbanisme propose une approche des fonctionnalités de la nature en ville selon cing axes¹²:

- les fonctions écologiques ;
- la composition urbaine (ou le paysage urbain) ;
- le rôle bioclimatique ;
- les fonctions techniques (filtration, gestion de l'eau, gestion de l'ensoleillement, brise-vent, etc.);
- le rôle socio-économique (accessibilité et appropriation, espace de sociabilité, micro-production...).

Projet de parkways et greenways - « After Burnham : The Notre Dame Plan of Chicago 2109 » - Notre Dame School of Architecture*



°Pour célébrer le centenaire du plan de Chicago de 1909 par Daniel Burnham, The Notre Dame School of Architecture en a réalisé une projection à l'horizon 2109.

Le rôle structurant de l'espace public dans la fabrication du paysage métropolitain

L'importance accordée à l'espace public rejoint le développement des théories sur l'urbanisme que nous venons d'aborder s'agissant de la place de la

12 Rejoignant ainsi le concept de « sociotope » développé par A. Ståhle, « Les sociotopes et le paysage des habitants », Les Cahiers de l'IAU n° 159, septembre 2011, p. 80-83.

nature en ville. Plus récemment, l'attention particulière portée à la conception, au traitement, à la qualité de l'espace public comme élément majeur d'organisation du développement urbain a été relancée à partir des années quatre-vingt. La conception qualitative de l'espace public est venue concrétiser et renforcer les intentions d'aménagement, de développement économique, social et culturel portées par les pouvoirs publics. Parti de Barcelone, ce mouvement a, ensuite, été enrichi de l'expérience de grandes métropoles, d'agglomérations moyennes, mais aussi de villages qui ont fait du traitement qualitatif de l'espace public un outil de valorisation et de renouvellement urbain.

Ces nombreux retours d'expériences nous montrent que le champ de l'espace public qui *a minima* doit intégrer les aménagements de voirie, le traitement des flux de circulation et la notion d'accessibilité, s'étend bien au-delà. En effet, l'espace public est un élément fondamental du paysage urbain car il témoigne de pratiques sociales et donne à voir la ville qui l'entoure ou à laquelle il est connecté, il permet la lisibilité et la compréhension du système urbain par l'habitant.

Dès sa conception, l'espace public doit répondre aux objectifs suivants :

- L'amélioration du quotidien des habitants par une réponse adaptée à leurs attentes en matière de mobilité apaisée, de lieux de sociabilité et d'échanges, de flânerie... Le vieillissement de la population induit, par exemple, de nouvelles pratiques de l'espace public qui dépassent la stricte question de la mise aux normes d'accessibilité.
- Le renforcement de l'attractivité et du rayonnement par le confort, la qualité perçue, la lisibilité et l'homogénéité des traitements, qui soutiennent l'activité commerciale, répondent à la valorisation du patrimoine architectural, culturel, naturel et finalement concourent à l'appropriation de ces espaces par tous, habitants, visiteurs, touristes...
- L'organisation du partage de l'espace public qui est le corollaire d'une transformation profonde du rapport entre la voirie empruntée par les voitures et les espaces rendus aux piétons, vélos, sites propres de transports collectifs... (voir aussi page 41).

- Le potentiel d'innovation par la prise en compte des évolutions sociales, des pratiques émergentes, des technologies de la communication, des enjeux bioclimatiques, des consommations d'énergie...

En tant qu'espace social, économique et culturel, l'espace public témoigne par la qualité de son aménagement et de son entretien du dynamisme local et d'une réelle « qualité de vie ». Cette dernière est un argument d'attractivité tant pour le visiteur que pour le futur habitant.

Les différents objectifs cités précédemment sont à combiner plus qu'à additionner. Programmer, répondre aux usages actuels et potentiels de l'espace public sont autant de conditions à satisfaire, avant même de le dessiner.

Une agriculture proche de l'urbain, voire « dans l'urbain »

L'éparpillement de la périurbanisation a généré une grande proximité entre l'agriculture et les espaces urbanisés. De ce fait, les espaces agricoles sont les premiers à être ponctionnés par l'extension urbaine : sur les 5 500 ha qui ont changé d'usage entre 1999 et 2009, 2 126 ha (soit près de la superficie de la ville de Rouen) ont été pris sur les espaces agricoles 13.

Cependant, ces espaces ne sont pas menacés uniquement parce qu'ils jouxtent l'urbain et paraissent être des sols facilement mobilisables. Leur exploitation est parfois ressentie comme une source de nuisances par les riverains, qui trouvent alors dans l'urbanisation le moyen de faire reculer le problème.

La définition d'une agriculture très proche de l'urbain, voire « dans l'urbain », est l'occasion de travailler sur les modalités de la cohabitation entre rural et urbain :

- par la protection stricte de terres cultivées et des sièges d'exploitations agricoles;
- par de nouveaux modes de culture et de production, adaptés à des surfaces plus petites ;
- par le développement de nouveaux services à l'initiative du monde agricole, qui peuvent être une source de revenus (conseil, fournitures de graines, location de matériel, accueil de groupes scolaires...).
- 13 Vidal, Roland, Entre ville et agriculture, une proximité à reconstruire. Métropolitiques, 2011. http://www.metropolitiques.eu/Entre-ville-et-agriculture-une.html (consulté le 18/04/2011)

Les éléments clés qui composent le paysage, la nature en ville, l'agriculture périurbaine et l'espace public sont porteur d'enjeux dans la construction d'une image métropolitaine. Cependant, leur conjugaison est possible, voire souhaitable, pour imaginer des solutions nouvelles et enrichir l'image métropolitaine.

> Sélection bibliographique

Agence Bertrand Folléa, Claire Gautier Paysagistes DPLG, Urbanistes, **Atlas des paysages de la Haute-Normandie - Partie 1 et 2**. Rouen : Région Haute-Normandie, décembre 2010 AME 827

Berque, Augustin, **Médiance, de milieux en paysages**. Paris : Belin, 2000.

FNV 1679

CAUE 76, Exposition le paysage du Pays de Caux - un plateau parsemé d'îlots arborés - http://www. caue76.org/spip.php?article205 (consulté le 25/06/2014)

Centre de Cultura Contempoània de Barcelona, **Atlas historique des villes de France**.

Paris : Hachette, 1996.

AME 672

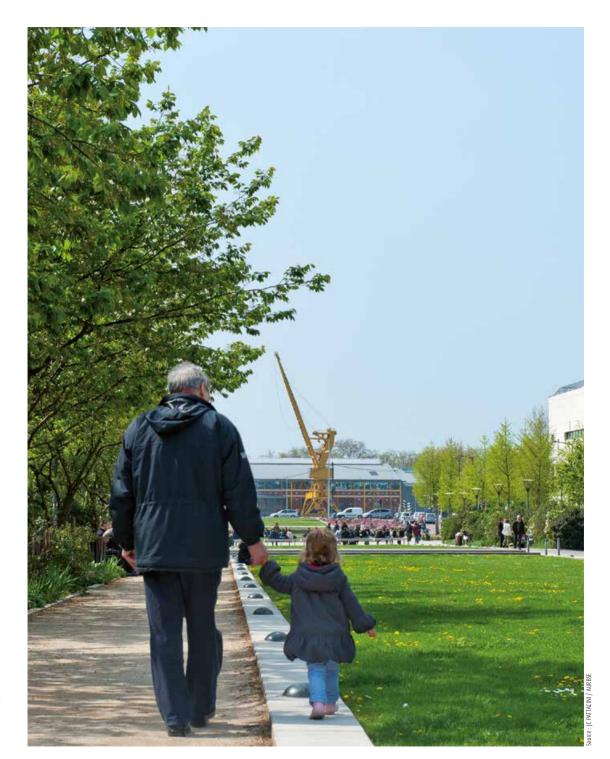
CERTU, Le système de parc de Chicago - l'exemple de frontlake park. Lyon : CERTU, août 2011. Goffman, Erving, La mise en scène de la vie quotidienne - tome 1 : la présentation de soi.

Paris : Les Éditions de Minuit, 1973.

Raymond, Henri, Haumont, Nicole, Dezès, Marie Geneviève, Haumont, Antoine, L'habitat pavillonnaire. Paris: Éditions L'Harmattan. 2003.

Vidal, Roland, Entre ville et agriculture, une proximité à reconstruire. Métropolitiques, 2011. http://www. metropolitiques.eu/Entre-ville-etagriculture-une.html (consulté le 18/04/2011)

Générations : faire bon ménage





[...] À Rouen, ce sont les jeunes actifs qui quittent la région. Et en quittant la région, ils lui font perdre non seulement les jeunes actifs qu'ils sont, mais de futurs enfants qui ne naîtront pas à Rouen.

L'attractivité, c'est la capacité d'un territoire, d'une part à faire en sorte que la population qui y réside trouve des opportunités ou un cadre de vie qui lui donne envie d'y rester, d'autre part à faire en sorte d'attirer des populations parce qu'il peut leur offrir un certain nombre d'opportunités. Or là clairement, l'un des déficits de l'attractivité rouennaise est dans l'insuffisante création d'emplois.

Gérard-François Dumont, professeur à l'Institut de géographie et d'aménagement de l'université Paris-Sorbonne. Extrait des Rencontre(s) #5 de l'AURBSE, 23 février 2012.

Il faut vraiment voir qu'aujourd'hui, on est dans une période assez particulière : la génération qui part à la retraite part en bonne santé, avec un système de protection sociale qui lui assure une parité de niveau de vie entre actifs et retraités, avec aussi une conjonction historique un peu particulière qui lui permet de partir avec un patrimoine.

C'est une transition qui va être pérenne, on bascule véritablement dans une société de la longévité.

Il y a ceux qui continuent à vieillir sur place et ceux qui vont migrer ailleurs. Malheureusement, sur les flux migratoires, on a peu de connaissances. On ne sait pas quel sera le comportement de la génération baby-boom. En même temps, c'est la première génération qui montre de vrais mouvements à l'âge de 60 ans et de 75 ans. En tout cas, on sait qu'une concentration de population de plus de 60 ans peut impulser une dynamique positive ou, au contraire, être un poids parce que la dynamique n'est pas présente : dynamique des revenus, dynamique de services en face.

Il y a par conséquent de véritables enjeux économiques qui sont particuliers à cette génération. La fenêtre de tir n'est pas très grande, et l'horizon de temps que l'on a pour impulser une dynamique positive, si l'on veut lancer un vrai marché de la *silver economy*, c'est maintenant.

Hélène Xuan, déléguée générale de la chaire transitions démographiques, transitions économiques. Extrait des Rencontre(s) #12 de l'AURBSE, 16 octobre 2014.

ICI NORMANDIE)

29 AOÛT 2032

J'ai tout ce qu'il me faut à proximité et des voisins adorables!

Annie, 82 ans, est ravie, Elle s'installe aujourd'hui dans le coquet trois-pièces au quatrième et dernier étage d'un petit immeuble avec ascenseur situé à la Grand'Mare. que lui prêtent Lucas (29 ans) et Manon (31 ans) dans le cadre du réseau intergénérationnel d'échange de logements. Annie est soulagée de retrouver la ville et ce quartier si agréable avec ses nombreux squares arborés : « J'ai tout ce qu'il me faut à proximité et des voisins adorables! J'avais de plus en plus de difficultés à m'occuper de la maison et du jardin, en plus toutes mes activités. même si je suis encore plutôt en forme. » (Elle anime en effet depuis près de quinze ans le club Fit'générations du Pays entre Seine et Bray.)

« Le potager d'Annie est superbe. Comme on adore jardiner, il sera entre de bonnes mains! ». rassure le couple qui vient d'accueillir un deuxième enfant. « La maison est grande et idéalement située pour nous : Lucas travaille tout près, à Buchy, chez Silverbot [Ndlr: 500 salariés, premier fabricant français de robots de compagnie et d'assistance aux personnes dépendantes] et moi, je vais bientôt reprendre mon poste à Blainville. Je vais être très prise et les facilités de garde offertes par la maison intergénérationnelle du Pays sont appréciables [elle est l'un des deux coaches sportifs occupés à plein temps à la maison de santé, dont le succès ne se dément pas malgré le service de coaching senior en liane ouvert depuis auelaues années, en même temps que celui de télémédecine]. Car pour s'occuper des enfants en cas de soucis, nous ne pouvons compter ni sur nos

parents ni sur nos grands-parents qui sont pourtant dans la région. Ils sont bien trop occupés! »

Les parents de Lucas n'habitent en effet pas très loin, à Bois-Guillaume, où plus de la moitié des habitants ont plus de 60 ans. « Une vraie chance pour notre vie associative! », déclare le maire. Par ailleurs. ils viennent de créer leur entreprise [Ndlr: 37 % des créateurs d'entreprises françaises ont plus de 60 ans, selon l'Insee, et ils sont aujourd'hui à l'origine de plus de 40 % des nouveaux emplois comptabilisés en 2031]. « Une troisième chaîne de voitures électriques sans chauffeur adaptées aux seniors étant annoncée pour l'an prochain à l'usine Renault de Cléon, mes parents ont créé leur propre bureau techniques comptent bien profiter de ce regain local d'activité. »

'expression « vieillissement de la population » désigne une modification progressive de la pyramide des âges : une augmentation de la proportion des âges élevés et une diminution du poids relatif des âges jeunes. L'espérance de vie des Français a progressé d'un trimestre par an durant les vingt dernières années et la moyenne d'âge de la population française n'a cessé d'augmenter pour atteindre 40 ans aujourd'hui.

Les défis du vieillissement démographique

Ce gain d'espérance de vie conjugué à l'entrée dans les troisième et quatrième âges de la génération nombreuse du baby-boom, va entraîner une hausse significative du nombre de seniors. C'est donc un vieillissement par le « haut » de la pyramide¹. À compter de 2006, moment où les premiers baby-boomers ont atteint 60 ans, a débuté une phase de vieillissement accéléré prévue jusqu'aux environs de 2035, qui cumule la poursuite du vieillissement tendanciel et le « papy-boom ». Par la suite, la part des 60 ans ou plus devrait continuer à croître, mais à un rythme plus sensible aux hypothèses sur les évolutions démographiques. Il faut, en effet, rappeler que les projections démographiques ne sont que des projections, et non pas des prévisions. L'effet du baby-boom est très prévisible car il est, dès à présent, inscrit dans la pyramide des âges. Les effets des évolutions futures de l'espérance de vie ou des éventuelles variations à venir de la fécondité et des flux migratoires sont plus délicats à appréhender.

Quelques chiffres donnent la mesure de ce phénomène. En France, les « plus de 60 ans » représentaient 17 % de la population totale en 1962; ils sont 23 % aujourd'hui. Ce taux devrait avoisiner 31 % en 2040, suivant le scénario retenu par l'Insee². Les personnes âgées vivant plus longtemps, le groupe d'âge des plus de 80 ans est celui qui connaît la plus forte progression : en 1962, ce groupe représentait moins de 2 % de la population; il en représente actuellement près de 6 % et les démographes estiment qu'il en représentera

1 La notion de « vieillissement par le haut » renvoie à la croissance du nombre de plus de 60 ans. Avec une fécondité de 1,95 enfant par femme et un flux migratoire de 100 000 entrées/an, la population d'âge actif serait quasiment stationnaire jusqu'en 2060, préservant la France d'un processus de vieillissement « par le bas ». Chardon, Olivier, Blanpain, Nathalie, Projections de population 2007-2060 pour la France métropolitaine. Insee résultats n°117, décembre 2010.

2 Insee - Projections de population 2007- 2060 Hypothèse centrale.

presque 10 % en 2040. À cette date, l'aire métropolitaine rouennaise devrait compter 27 % de personnes de plus de 60 ans (contre 20 % actuellement), dont 9 % de plus de 80 ans, soit un doublement du nombre de personnes très âgées.

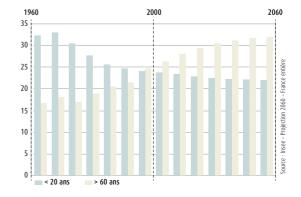
Identifier les causes et les facteurs du vieillissement de la population peut aider à mieux en saisir les conséquences et les façons de s'y adapter. Cependant, si on sait assez bien évaluer l'ampleur du phénomène de vieillissement du point de vue démographique, on connaît en revanche très mal l'impact qu'il aura en matière de coût — ou au contraire de création de richesses — pour la collectivité. Ce vieillissement général et inéluctable — dont l'ampleur pourrait cependant légèrement varier selon les régions, leurs structures et dynamiques démographiques — lance en effet de nombreux défis aux pouvoirs publics en matière de politiques sociales, économiques et d'aménagement du territoire.

Certains effets de ces évolutions démographiques sont d'ores et déjà perceptibles dans le contexte économique de ce début de xxi° siècle, marqué par l'affaiblissement de l'« État-providence » et un taux de chômage élevé, en particulier chez les seniors.

Au-delà des effets attendus de l'allongement de l'espérance de vie en matière sociale, médico-sociale et économique, le vieillissement de la population devrait également avoir une forte influence dans de nombreux autres domaines. Il devrait mobiliser les politiques publiques, de façon plus large et en particulier :

- La manière de pratiquer l'espace pour travailler, se loger, se déplacer, se soigner, se divertir... Quelle capacité ont

Repartition par âges 1960/2060 (<20 ans/>60 ans), en France



les espaces urbanisés, dans leur diversité, à répondre aux besoins des seniors? Comment retarder le plus longtemps possible la prise en charge institutionnelle des personnes en perte d'autonomie?

- Les équilibres générationnels et, par conséquent, les modes de vie. Quelle aptitude auront les différentes générations à s'adapter à ce rapport inédit entre elles, avec près d'un Français sur trois en moyenne appartenant à la catégorie dite aujourd'hui des troisième et quatrième âges? Qui seront les futurs « vieux »?

Les migrations résidentielles étant à l'avenir le principal facteur d'évolutions démographiques, elles seront aussi un levier essentiel pour maintenir les grands équilibres générationnels à toutes les échelles territoriales. Comment les orienter?

Une apparente stabilité de la population et de profondes mutations à venir dans les équilibres entre générations

L'aire métropolitaine rouennaise se caractérise depuis plusieurs décennies par une croissance démographique parmi les plus faibles des aires urbaines comparables. De 580 000 habitants en 1968, la population est passée à 720 000 en 2010, selon un taux d'évolution qui s'est affaibli au fil des décennies (0,3 % par an en moyenne entre 1999 et 2010, quand les 12 aires métropolitaines progressaient en moyenne de 0,8 % par an).

Ce dynamisme démographique très modéré, à l'image de celui que l'on observe généralement dans les régions au nord d'un axe Caen-Lyon, résulte de deux principaux facteurs :

- Une faible attractivité de ces territoires à l'échelle nationale. Le déficit migratoire (excédent des départs sur les arrivées) y est permanent depuis les années 1970.
- Un excédent naturel (excédent des naissances sur les décès), traditionnellement élevé, qui tend à se réduire et à se rapprocher de la moyenne nationale, et ne parvient pas à corriger le déficit migratoire.

Un exercice de prolongement des tendances démographiques à l'horizon 2040, a été réalisé en 2012 par l'Insee³ dans le cadre d'une réflexion à carac-

3 Les projections mentionnées correspondent à des hypothèses tendancielles et ne peuvent pas être interprétées comme des prévisions. Elle peuvent néanmoins servir de repères, voire d'alertes, pour l'action publique locale. tère prospectif engagée par l'agence d'urbanisme. Il fait apparaître une stabilisation de la population de l'aire métropolitaine, aux conditions actuelles de fécondité, d'espérance de vie et de migrations. Si les paramètres démographiques récents se maintenaient (scénario tendanciel), la population de l'aire métropolitaine augmenterait à un rythme de plus en plus faible pour atteindre environ 760 000 habitants en 2040.

L'évolution démographique de l'aire métropolitaine rouennaise ne repose en fait que sur un solde naturel aujourd'hui positif, dont l'effet moteur devrait structurellement s'atténuer à l'avenir : le vieillissement généralisé de la population abaissera progressivement le solde naturel.

Aujourd'hui, néanmoins, 25,4% de la population de l'aire métropolitaine rouennaise a moins de 20 ans; c'est un point de plus que la moyenne nationale (24,5%). Les moins de 20 ans y sont 1,22 fois plus nombreux que les plus de 60 ans, pour seulement 1,06 fois en France métropolitaine. Cette jeunesse s'atténue quelque peu lorsqu'on rapproche l'aire rouennaise des 11 autres aires métropolitaines : la comparaison des indices de jeunesse⁴ place Rouen en 7^e position après Lille, Rennes, Paris, Nantes, Lyon, Toulouse, mais juste avant Grenoble et Strasbourg.

Comme les autres territoires, l'aire métropolitaine rouennaise connaîtra un vieillissement important dans les prochaines décennies. Toutes les classes d'âge avant 60 ans devraient voir leurs effectifs décroître.

À l'horizon 2030, le nombre de moins de 20 ans diminuerait légèrement dans les conditions actuelles de fécondité⁵. Les adultes d'âge moyen connaîtraient un recul nettement plus marqué, en particulier les personnes entre 40 et 60 ans : –6 000 personnes de 30 à 39 ans en scénario tendanciel (soit –3 %) et –17 000 personnes de 40 à 59 ans (–9 %). À l'inverse, toujours dans le scénario tendanciel, le nombre de seniors augmenterait fortement : + 42 000 personnes de 60 à 79 ans (+38 %) et +21 000 adultes de 80 ans ou plus (+66 %).

⁴ L'indice de jeunesse est le rapport entre la population âgée de moins de 20 ans et celle âgée de 60 ans et plus, multiplié par 100.

⁵ Une remontée sensible du nombre d'enfants par femme pourrait toutefois annuler ou même inverser cette tendance à la baisse.

Au final, cet horizon temporel serait le point de départ d'une situation inédite dans l'aire métropolitaine rouennaise, qui verrait le nombre des plus de 60 ans dépasser celui des moins de 20 ans.

Notre bassin de vie serait d'autant plus sensible aux effets de ce bouleversement démographique, qu'il peine déjà à garder et attirer des personnes appartenant aux classes d'âge les plus jeunes, dont l'arrivée permettrait d'atténuer, dans une certaine mesure, la perception du vieillissement de la population.

L'enjeu de l'attractivité à l'égard des jeunes et des actifs

Du fait du vieillissement attendu, ce sont les migrations de population qui seront, à l'avenir, le principal facteur d'évolution démographique des régions françaises : les arrivées (moins les départs) de population sont en effet le levier susceptible de produire les effets les plus significatifs en matière de gain ou de renouvellement de population. Les données de l'Insee nous éclairent sur le profil migratoire de l'aire métropolitaine rouennaise⁶.

L'analyse des migrations résidentielles intervenues entre 2003 et 2008 souligne en premier lieu que l'aire métropo-

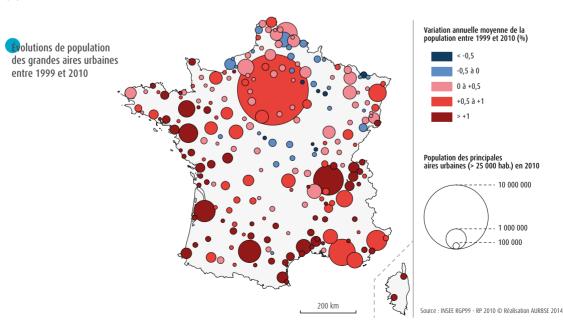
6 AURBSE, L'attractivité résidentielle du bassin de vie de Rouen : qui arrive, qui part ? Infolio n°4, 2013.

litaine rouennaise n'échappe pas à certains déterminants sur la mobilité des ménages constatés au plan national :

- Les changements de situation, dans le cadre des études ou pour raisons professionnelles, sont le plus souvent à l'origine des déménagements. Ainsi, les jeunes et les catégories socio-professionnelles supérieures sont les plus mobiles, pour des motifs liés aux études et au désir d'autonomie pour les premiers, à l'évolution de leur carrière professionnelle et la recherche d'un meilleur cadre de vie pour les seconds.
- Les migrations se réduisent avec l'âge et celles des ménages les plus âgés représentent des volumes beaucoup plus modestes que celles des autres tranches d'âge (avec un léger sursaut entre 55 et 65 ans, au moment du départ à la retraite).
- Les choix d'installation diffèrent selon l'âge, la composition familiale ou les revenus. Ils sont fortement influencés par l'image que les régions ont su refléter et le dynamisme de leur marché du travail, notamment celui de leurs métropoles.

La polarisation des migrations des ménages rouennais vers les régions atlantiques et méridionales suit ainsi la tendance nationale sur la période 2000-2008.

Cependant, contrairement aux métropoles de ces régions, l'aire métropolitaine rouennaise attire peu (un peu



plus de 11 000 arrivées) et laisse partir chaque année près de 13 000 personnes.

Le déficit migratoire constaté l'est surtout avec les régions du Sud et de la façade atlantique. Celui-ci concerne davantage les actifs et les familles que les retraités. Les arrivées de jeunes haut-normands poursuivant leurs études ne compensent pas le déficit enregistré sur les autres tranches d'âge.

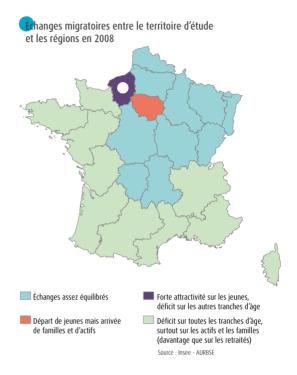
Avec l'Île-de-France, la situation est inverse : beaucoup de jeunes de l'aire rouennaise partent pour la région capitale, pour leurs études supérieures et pour occuper leurs premiers emplois. Mais les arrivées de familles et d'actifs franciliens sont encore plus nombreuses.

Avec les autres régions françaises, celles du centre et du quart nord-est, les échanges sont à peu près équilibrés pour toutes les catégories de population.

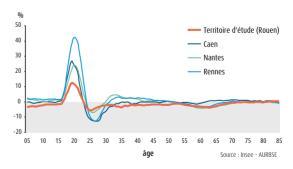
Le profil migratoire selon les classes d'âge est moins favorable à Rouen que dans les autres aires urbaines du nord-ouest de la France prises pour référence (Caen, Nantes, Rennes)⁷.

Malgré son importance et sa diversité, l'offre d'enseignement supérieur dans le bassin de vie de Rouen ne produit pas autant d'effets en termes d'arrivées que dans les principales aires urbaines du Nord-Ouest : ceci peut s'expliquer en partie par un « vivier » de jeunes, notamment étudiants, plus réduit par rapport à d'autres pôles d'enseignement supérieur rayonnant sur des régions plus vastes et plus peuplées, ainsi que par la concurrence avec l'île-de-France.

D'autre part, notre bassin de vie est faiblement attractif pour les actifs (classes d'âge de 30 à 55 ans environ) et leurs enfants. Pour cette catégorie de personnes, le bassin rouennais enregistre à la fois moins d'arrivées et davantage de départs. Au-delà de ce solde migratoire déficitaire, le faible volume de population concerné, notamment dans le sens des arrivées, au regard de celui de métropoles de taille comparable, pose également question : une faible capacité à attirer des personnes



Pofil migratoire de l'aire métropolitaine de Rouen et comparaison avec d'autres aires urbaines



venant d'autres régions (en particulier des étudiants et des cadres) prive le territoire de forces vives à même d'entretenir sa vitalité économique et sa capacité d'innovation. Ces personnes, certes parmi les plus mobiles et donc susceptibles de repartir, constituent autant d'« ambassadeurs » potentiels de notre territoire.

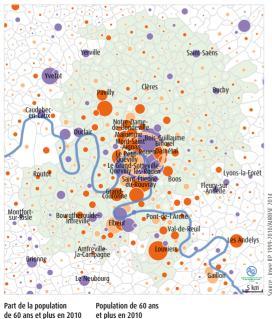
⁷ Pour donner une valeur de diagnostic à l'analyse du profil migratoire de l'aire rouennaise, on a comparé celle-ci à des aires urbaines françaises de même statut et de situation géographique proche (les métropoles plus peuplées ou situées dans le sud de la France ne présentant pas ces garanties). Le choix a ainsi été fait de comparer l'attractivité de l'aire de Rouen avec celles de Caen (de tailles démographique et économique un peu inférieures, mais chef-lieu de Région de taille semblable), Rennes et Nantes (de tailles comparables ou supérieures et dont l'attractivité reconnue pouvait servir de références à l'aire rouennaise).

Un vieillissement plus marqué dans les communes périurbaines que dans les cœurs urbains

Quelle que soit, à l'avenir, la capacité de l'aire métropolitaine à en atténuer les effets, le vieillissement est à l'œuvre. Mais les modifications prévisibles dans les équilibres générationnels ne devraient pas être ressenties partout avec la même acuité.

Bien que présents dans toute l'aire métropolitaine, les seniors sont logiquement plus nombreux dans les communes les plus peuplées des aires urbaines de Rouen et Louviers. Les plus de 60 ans sont également proportionnellement très présents aujourd'hui dans quelques grandes communes urbaines dont le développement a débuté très tôt, en particulier : Bonsecours (32%), Le Grand-Quevilly (29%), Mesnil-Esnard (28%) Saint-Aubin-lès-Elbeuf (26%), Sotteville-lès-Rouen (25%), Saint-Pierre-lès-Elbeuf (25 %)...

Les personnes de plus de 60 ans dans les aires urbaines de Rouen et Louviers en 2010



de 60 ans et plus en 2010 Moins de 15% 15 à 20%

20 à 25%

Plus de 25%

-- 20 000

Périmètre des aires urbaines de Rouen et Louviers

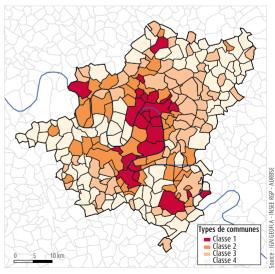
Cependant, si les comportements migratoires observés durant la dernière décennie devaient se prolonger, le vieillissement concernerait, à l'avenir, davantage les territoires périurbains que les cœurs urbains.

C'est, en effet, dans la couronne périurbaine, où résident une forte proportion de ménages aujourd'hui âgés de 50 à 65 ans, que pourraient vivre les seniors de demain. Ce résultat est le fruit de l'histoire de l'urbanisation de ces communes qui ont accueilli massivement les baby-boomers lorsqu'ils ont accédé à la propriété à partir des années 1980.

Depuis, la faible diversification de l'offre de logements de ces communes — tournées vers l'accueil de familles en maisons individuelles — a freiné l'apport de nouvelles populations, ce qui a pour effet d'accélérer leur vieillissement8.

8 Dans les communes urbaines, la plus grande diversité du parc de logements en tailles et statuts d'occupations permet un renouvellement de la population et des générations.

Typologie des communes selon l'âge des logements



Urbanisation ancienne, majorité de logements d'avant-querre et fort développement de 1949 à 1974, habitat diversifié.

Classe 2

Développement après-guerre, très marqué après 1975, habitat individuel dominant.

Majorité de logements d'après 1975, en périphérie des agglomérations, habitat quasi exclusivement individuel (à l'exception de Val-de-Reuil).

Classe 4

Développement périurbain « récent » (depuis 1990) autour de noyaux anciens, exclusivement sous forme d'habitat individuel.

Dans l'aire métropolitaine rouennaise, 85 % des ménages de plus de 65 ans habitant une commune de la couronne périurbaine sont propriétaires d'une maison individuelle. Fortement attachés à leur patrimoine, ces seniors ne se déclarent pas prêts à déménager au moment de la retraite⁹ : ils envisagent de vieillir en se maintenant le plus longtemps possible dans leur maison, alors même que sa configuration peut paraître inadaptée, et que son éloignement des commerces, équipements, services de santé... les rend très dépendants de l'automobile.

Si, aujourd'hui, les seniors périurbains vivent majoritairement en couple, ce qui apparaît comme une condition du « bien vieillir » dans cet environnement, les personnes seules par veuvage ou fragilisation des liens familiaux ne trouvent que difficilement des logements locatifs, plus petits ou moins chers, en dehors des structures dédiées¹⁰.

Ces difficultés peuvent être relativisées dans les bourgs ruraux les mieux équipés en matière de services et de commerces, souvent dotés d'un foyer-logement ou d'un EHPAD pouvant offrir une solution d'habitat alternatif et plus adapté, mais elles sont, et deviendront, plus préoccupantes dans les petites communes éloignées des pôles. Dans ce contexte particulier, celui des secteurs périurbains et ruraux, la question d'assurer le plus longtemps possible l'autonomie résidentielle des seniors, lorsque ces derniers voient leur mobilité personnelle se réduire considérablement, est plus que jamais cruciale.

Des ajustements seront nécessaires dans les secteurs pavillonnaires peu denses et monofonctionnels. Ils sont confrontés tout à la fois à l'absence de services spécifiques, notamment de santé, à une offre d'habitat peu diversifiée et au manque de transports collectifs dans les secteurs le plus diffus. La mise en place de services d'aide ou de soins à domicile y est également plus coûteuse du fait de la dispersion de l'habitat ou de la faible densité de population.

Dès lors, faudrait-il inciter les personnes âgées à s'installer dans les zones urbaines mieux dotées en services de proximité et disposant d'une offre de logements plus diversifiée (ce qui ne veut pas dire bien adaptée)¹¹ y compris en établissements spécialisés? Bien que la mobilité résidentielle des seniors soit faible, on peut certes déjà observer un certain « retour à la ville » : ainsi, entre 2003 et 2008, deux tiers des seniors venus s'installer dans l'agglomération rouennaise (en général dans une commune urbaine dotée d'une RPA ou d'un EHPAD) étaient originaires d'une commune périurbaine ou rurale¹². Isolement, veuvage, perte d'autonomie... forcent souvent les personnes à changer de résidence, dans le plus complet manque d'anticipation.

Mais les secteurs urbains sont-ils aujourd'hui plus « propices au vieillissement »? On serait tenté de répondre positivement en matière de diversité d'offre de services, mais avec plus de réserves en termes d'accessibilité de cette offre : logements, commerces, équipements, transports en commun et espace public sont encore loin d'offrir toutes les facilités d'accès pour une personne en perte d'autonomie ou handicapée. De même, les résidences dédiées aux seniors ne jouissent pas toujours d'un environnement optimal.

En témoignent également les débats sur l'applicabilité de la loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées du 11 février 2005 : le chantier engagé sera loin d'être achevé dans les temps (initialement 2015) d'où son aménagement récent par le législateur et l'octroi de délais supplémentaires aux acteurs publics et privés pour se mettre en conformité.

En conséquence, si l'on peut considérer que les secteurs les plus urbains répondent globalement mieux que d'autres aux problématiques du vieillissement, l'adaptation de l'habitat (la cellule logement et son environnement) s'y pose en définitive avec autant d'acuité que dans les communes périurbaines et rurales. De surcroît, d'un quartier à l'autre, au sein d'une même zone urbaine, il existe des disparités en matière d'accès aux services ou aux transports collectifs. Enfin, il ne faut pas oublier que c'est avant tout l'état de santé de la personne qui détermine sa capacité à rester autonome dans son environnement, aussi bien équipé et accessible soit-il.

⁹ AURBSE, Regard des habitants sur leur logement et le cadre de vie. Rouen : AURBSE, 2012.

¹⁰ Voir à ce propos l'étude sur les besoins en logements des seniors dans la CREA réalisée par l'AURBSE en 2013/2014.

¹¹ Il s'avérera aussi nécessaire d'adapter les formes bâties et les espaces intérieurs du logement aux capacités déclinantes des aînés, afin de leur assurer un niveau de bien-être et une autonomie acceptable au sein de leur foyer.

12 AURBSE, L'attractivité résidentielle du bassin de vie de Rouen : qui arrive, qui part ? Infolio n°4. 2013.

La question du vieillissement amène ainsi à interroger différentes échelles. En effet, les personnes âgées ayant tendance à restreindre leur territoire de vie avec la perte d'autonomie liée à l'âge, c'est à l'échelle de la commune, du quartier, du bâtiment voire du logement qu'il convient de raisonner. En outre, les enjeux d'aménagement relatifs au vieillissement — mixité et densité, accessibilité de « tous à tout » — ne résolvent pas tous les problèmes. Les choix résidentiels des seniors, comme ceux de l'ensemble de la population, résultent d'arbitrages entre de nombreux facteurs comme les prix de l'immobilier, la nature du logement, la qualité de l'offre de santé, de services et commerces de proximité, mais aussi des facteurs sociaux comme la proximité de la famille.

Il est cependant difficile d'anticiper le comportement des baby-boomers, notamment de ceux qui se sont installés massivement dans les couronnes périurbaines : ils pourraient être davantage enclins que leurs aînés à regagner les secteurs urbains au moment de la retraite ou de la dépendance, à condition toutefois, d'y trouver un environnement favorable.

En matière d'habitat et de cadre de vie, mais aussi de pratiques sociales, culturelles et de loisirs, comme de mobilité ou de modes de consommation nous ne pouvons qu'extrapoler les aspirations des seniors de demain, comme leurs rapports aux autres générations. La difficulté à anticiper tient essentiellement aux incertitudes liées aux évolutions des comportements et des modes de vie. C'est la raison pour laquelle l'agence d'urbanisme a conduit et propose de renouveler des enquêtes auprès des ménages du bassin de vie afin de mieux cerner leurs aspirations actuelles et chercher à anticiper leurs besoins futurs.

Nouvelle donne générationnelle : la grande inconnue

Le processus de vieillissement à l'œuvre fera coexister jusqu'à cinq générations. La présence en nombre de la génération du baby-boom bouleverse les rapports et la solidarité entre les âges, avec en perspective et pour la première fois, un poids de toutes les générations jeunes, adultes ou âgées sensiblement identique.

Elles devront cohabiter non seulement au sein de la famille, mais plus généralement au sein d'une société marquée par un certain « jeunisme » ou, du moins, par une tendance à repousser (refuser?) le vieillissement. Il existe en particulier un décalage entre un vieillissement biologique de plus en plus tardif et un « vieillissement social » constamment avancé.

Le « vieillissement social » commence souvent par une sortie du monde du travail de plus en plus tôt, notamment avec la progression du chômage des seniors, alors que paradoxalement l'âge de cessation de l'activité professionnelle est amené à être retardé.

La fragilisation des liens familiaux (éclatements, recompositions, mais aussi distances) est un élément de ce vieillissement social. Il est cependant intéressant de souligner que, malgré des liens plus distendus, la famille reste aujourd'hui le lieu privilégié des solidarités entre générations, même si elles s'expriment différemment dans la vie quotidienne, notamment par les technologies de la communication.

Malgré la charge que peut constituer l'aide à un parent âgé, les formes de solidarité familiale restent en réalité encore très répandues : un rapport d'information de l'Assemblée nationale¹³ estimait en 2011 à 4 millions les non-professionnels accompagnant des personnes dépendantes, dont une très large majorité de femmes, avec des conséguences sur leur santé personnelle et leur temps. Or, il est permis de penser que dans les années à venir, les femmes, plus souvent actives et ayant changé d'aspirations et de modes de vie par rapport à la génération actuelle d'aidantes, seront moins portées à prendre en charge un parent dépendant. Ce qui ne sera pas sans conséquence, notamment pour les personnes âgées les plus modestes. Les évolutions démographiques et sociales conduiront peut-être à un rééquilibrage des rôles d'aidants familiaux entre femmes et hommes, ces derniers étant amenés à devenir plus nombreux à la fois parmi les personnes dépendantes et les aidants potentiels?¹⁴ Quelle que soit la réponse, les évolutions démographiques et sociales pèseront sur l'aide apportée par les familles (moins d'aidants pour plus de personnes dépendantes) et renvoient à la question de la professionnalisation de l'aide apportée aux plus âgés, à sa valorisation sociale et économique, ainsi qu'à son accessibilité financière.

¹³ Rapport d'information n°3920, fait au nom de la délégation aux droits des femmes et à l'égalité des chances entre les hommes et les femmes sur le genre et la dépendance. Paris : Assemblée nationale, 2011.

¹⁴ Ined, La dépendance : aujourd'hui l'affaire des femmes, demain davantage celle des hommes ? Population et société n°483, novembre 2011.

Enfin, il importerait sans doute de faire évoluer la définition que l'on donne à la vieillesse, tout comme l'idée que l'on s'en fait. Avec l'augmentation de l'espérance de vie et des perspectives de vie sans incapacité¹⁵ apparaît une « nouvelle » tranche d'âge, entre âge mûr et début de la vieillesse biologique. « C'est moins l'émergence d'un supposé quatrième ou cinquième âge, que la naissance d'un important et nouveau groupe social entre la fin de l'activité professionnelle et la vieillesse¹⁶ » : une nouvelle tranche d'âge en quête d'un rôle social, quittant la vie active après 60 ou 65 ans, avec en perspective un horizon de près de vingt ans et l'envie de rester actifs et utiles. « Les nouveaux retraités aspirent à de nouvelles formes d'insertion sociale pour les vingt à trente années qui s'ouvrent encore devant eux. Ils recherchent de nouveaux rôles sociaux, de nouveaux modèles de vie, de nouvelles formes de citoyenneté active¹⁷. »

Au niveau culturel, les baby-boomers, nés après la guerre et ayant connu les grandes avancées sociales et technologiques qui ont suivi (études plus longues, activité professionnelle des femmes plus répandue, etc.) sont, de fait, en décalage avec la représentation et le mode de vie de la personne âgée, encore persistante aujourd'hui, dans la majorité des esprits.

Une opportunité pour la métropole rouennaise

Le vieillissement démographique et les évolutions des rapports entre générations qu'il est permis de prévoir, sont porteurs d'interrogations, mais sans nul doute aussi d'opportunités de développement.

En matière de cohésion sociale, ces évolutions vont notamment avoir pour conséquence un accroissement considérable du nombre de « seniors » en bonne santé¹⁸,

15 Dans l'UE (1), l'espérance de vie à 65 ans en 2011 était de 18 ans pour les hommes et 21,4 ans pour les femmes. L'espérance de vie en bonne santé perçue (années de vie où les gens se perçoivent en bonne santé) a également augmenté de façon significative depuis 2005, de 1,5 an pour les hommes et de 1,6 an pour les femmes, plus que les qains de l'espérance de vie totale.

Sur une note moins positive, les années de vie sans incapacité (années sans limitation d'activité) à 65 ans et au-delà, sont restées stables entre 2005 et 2011. 16 Reguer, Daniel, Qui sont les retraités de demain ? Cinquième rencontre de l'ingénierie gérontologique du CERIG, Le Creusot, novembre 1994.

17 Guillemard, Anne-Marie, Préretraites et mutations du cycle de vie. Futuribles n° 88. mai 1985.

18 Et ce bien que les études récentes s'accordent sur une situation sanitaire et sociale haut-normande préoccupante. Insee, Les territoires de santé en Haute-Normandie - Situation socio-sanitaire actuelle et perspectives démographiques. Aval n°114. mars 2012.

mobiles, disponibles, disposant d'un niveau de formation plus élevé que par le passé et qui, davantage que par le passé aussi, auront le désir et la capacité de rester actifs (y compris peut-être par un prolongement, volontaire ou non, de leur activité professionnelle) et utiles au territoire, par une implication associative par exemple.

Dans le champ économique, les territoires gagneront à investir dans l'amélioration de la qualité de vie des seniors, bien qu'on en mesure encore mal les réelles potentialités en termes de création d'activité et d'emploi. On cerne en effet difficilement les perspectives ouvertes par l'accroissement de cette « nouvelle clientèle vieillissante ». Les réflexions portent aujourd'hui principalement sur le développement d'une offre adaptée aux personnes âgées dans les secteurs les plus divers (logement, santé, domotique et robotique, TIC, etc). Les pouvoirs publics s'efforcent de structurer la filière de la « silver economy » fondée sur l'innovation technologique, industrielle, médicale et sociale, en s'appuyant sur les Régions.

Enfin, en matière d'habitat et de qualité du cadre de vie, la présence accrue des seniors appellera une nécessaire adaptation des espaces urbains et ruraux.

Avec l'amélioration de la prise en charge des personnes dans le cadre des politiques d'autonomie, il est possible de supposer qu'à l'avenir une part encore plus importante de personnes âgées vieillira à domicile¹⁹. C'est donc sur le parc de logements ordinaires et son environnement (solidarités, services, cadre de vie) que repose en majeure partie la réponse aux besoins d'habitat des seniors actuels et futurs.

Cela passe notamment par la prise de conscience du risque présenté par les formes d'habitat homogènes — dont les secteurs pavillonnaires peu denses privilégiés ces dernières décennies — qui pourraient devenir des secteurs de fragilité sociale dans un futur proche. N'est-ce pas d'ailleurs l'occasion de mieux répondre aux besoins de tous, à ceux des familles vivant dans ces territoires comme à ceux des personnes plus âgées?

Rendre la ville plus accueillante pour toutes les générations relève plus d'un changement d'état d'esprit, de micro-adaptations et d'aménagements adaptés plutôt que d'investissements lourds, comme en témoigne par exemple la démarche de l'OMS « Villes amies des

¹⁹ En Haute-Normandie, en 2011, 90% des personnes âgées de 75 ans et plus vivent encore chez elles.

aînés²⁰ » : une circulation apaisée et moins bruyante, des transports, équipements, services et commerces accessibles, un espace public agréable et sûr, des espaces verts et lieux pour échanger et se reposer... favorisent l'autonomie et l'inclusion sociale des personnes âgées, et sont tout aussi appréciés par l'ensemble des habitants.

Le bassin de vie de Rouen, comme tous les territoires, devra être en mesure de répondre aux attentes de sa population vieillissante, mais peut-être davantage que les autres métropoles, la plupart plus attractives pour les ménages jeunes et actifs, elle devra être capable de transformer cette « menace » en opportunité.

20 Le réseau mondial des Villes-amies des aînés lancé par l'OMS a pour objectif de créer des environnements urbains permettant aux personnes âgées de rester actives, en bonne santé et de continuer à participer à la vie sociale. Pour faire face à ce défi, de nombreuses réponses viendront d'une complémentarité d'actions entre espaces urbains et ruraux, à l'échelle de l'aire métropolitaine. Il s'agit aussi de travailler ensemble, à l'échelle du bassin de vie, à un regain d'attractivité du territoire, l'un des premiers objectifs à partager dans ce contexte spatial élargi, afin d'attirer davantage de jeunes générations et d'amortir l'impact du vieillissement démographique. Ainsi, les dynamiques démographiques, dont les effets ne peuvent se mesurer que sur le long terme, imposent une forte anticipation dans la conduite de politiques locales répondant à un projet ambitieux et intégrant en particulier cette perspective démographique dans un objectif de développement métropolitain.

Qu'est-ce qu'une génération?

- La notion de génération renvoie à différentes définitions, selon le point de vue adopté.
 - Pour Le Robert, une génération est « l'espace de temps correspondant à l'intervalle séparant chacun des degrés d'une filiation ».
- Du point de vue démographique, une génération est une cohorte, un groupe de personnes nées pendant une période déterminée.
- Du point de vue anthropologique, la génération s'analysera en termes de liens de filiations, familiaux ou symboliques.
- Du point de vue sociologique, une génération se définira plutôt comme « une réalité d'ordre temporel représentant un ensemble d'individus nés au même moment, qui ont donc vécu les mêmes événements, les mêmes temps d'école, de travail, de mode de vie, un niveau semblable de salaire, de couverture sociale, les mêmes catastrophes (guerres, crise), mais aussi la même économie mondiale* ». Cette notion fait référence à une communauté historique de mémoire et d'expérience. Selon ce point de vue, une génération peut être définie « à partir d'une conscience collective partagée due au vécu de faits semblables ». C'est donc un processus « marqué par l'empreinte du temps, qui inclut des notions de modes de vie, de niveaux de vie et de cycles de vie. Il s'agirait donc d'un groupe de personnes qui ont vécu et ont été marquées par une succession d'événements ou de conditions à un âge plus ou moins similaire** ».
- * Rigaux, Nathalie, in Journée d'étude et d'échange du 7/12/98, Parlement européen.
- ** Leleu, Myriam, Solidarités intergénérationnelles, Les politiques sociales n°1 et 2, 2002. p. 81.

> Sélection bibliographique

Blanpain, Nathalie et Chardon, Olivier, **Un papy-boom aura lieu, même si l'espérance de vie ne progressait plus,** Espace-Populations-Sociétés, n° 2011-3, 2011. pp 617-637.

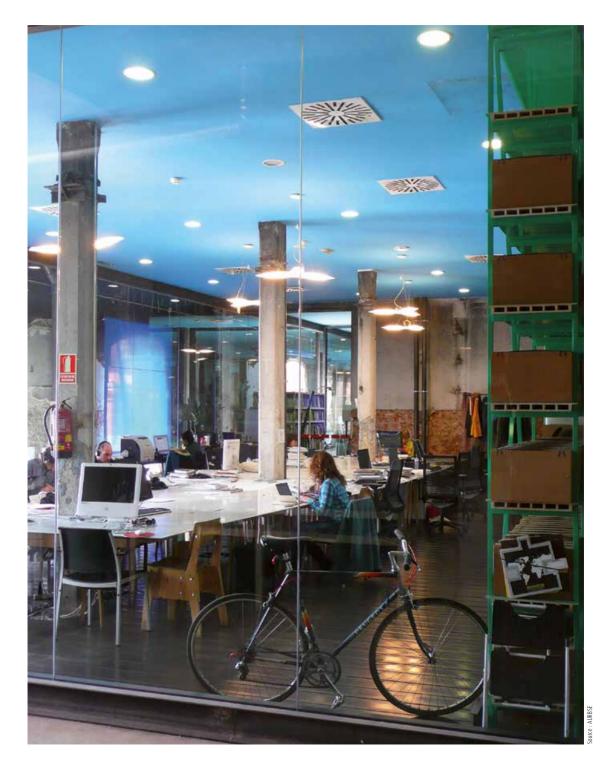
Blanchet, Didier et Le Gallo, Françoise, Baby-boom et allongement de la durée de vie : quelles contributions au vieillissement?, Insee Analyses n° 12, septembre 2013. Chardon, Olivier et Blanpain, Nathalie, **Projections de population 2007-2060 pour la France métropolitaine**, Insee résultats, Série Société, n° 117, 2011.

Guffens, Caroline, Où vivre ensemble, étude de l'habitat à caractère générationnel pour personnes âgées. Fondation Roi Baudouin, 2006.

Centre d'analyse stratégique, Vieillissement et espace urbain. Comment la ville peut-elle accompagner le vieillissement en bonne santé des aînés? Note d'analyse n°323, février 2013.

Vieillissement et enjeux d'aménagement : regards à partir de différentes échelles. 78° congrès de l'AFCAS. Actes du colloque, Université de Montréal, 2010.

La diversification économique pour l'emploi



<u>76</u>



Rouen n'est pas très discriminante au niveau européen sur l'industrie puisqu'il y a des agglomérations de plus de 200 000 habitants qui sont beaucoup plus industrielles, notamment en Allemagne ou en Italie du Nord.

Est-ce qu'on la conforte sur ses fonctions portuaire et industrielle, de capitale administrative qui sont ses points forts? [...] Mais vous pouvez aussi prendre la décision, en lien avec les stratégies régionale et nationale, d'infléchir plus nettement la tendance « au fil de l'eau » pour marquer un peu plus le territoire par des fonctions sur lesquelles il est aujourd'hui moins reconnu. Il ne s'agit pas de viser une trop forte spécialisation, car on ne serait plus dans une économie métropolitaine où c'est la diversité qui fait la richesse.

Une réflexion stratégique n'est pas forcément quelque chose de stratosphérique, ce peut être pour un territoire de convenir qu'il y a trois ou quatre priorités importantes auxquelles répondre pour les quinze ans à venir [...] que c'est sur elles qu'il fallait faire un surinvestissement pour déclencher quelque chose.

Je peux dire que les territoires urbains qui se portent le mieux aujourd'hui en France sont les grandes agglomérations qui ont non seulement réussi à attirer des fonctions dites « métropolitaines », mais également à bien fonctionner en réseau avec leur environnement, au moins à l'échelle régionale.

Philippe Matheron, chef de la mission Métropoles à la DATAR. Extrait des Rencontres(s) #10 de l'AURBSE, 25 septembre 2013.

Dans la crise de 2008-2009, les territoires français qui s'en tirent le mieux sont ceux qui ont le plus fort pourcentage de cadres des fonctions métropolitaines. [...] Je voudrais ne pas donner l'impression qu'il s'agit pour moi uniquement de travailler sur des emplois de haute qualification, mais il s'agit quand même de les privilégier, car ce sont ces emplois qui nous donnent de l'emploi induit.

Gérard-François Dumont, professeur à l'Institut de géographie et d'aménagement de l'université Paris-Sorbonne.

Extrait des Rencontre(s) #5 de l'AURBSE, 23 février 2012.

Ce qui va faire que des activités économiques vont rester, vont se développer ou que des activités exogènes vont venir sur un territoire [...] c'est le tissu économique, le marché, l'attractivité du territoire. J'entends par « attractivité » tout un ensemble de ressources dont le territoire dispose et que les acteurs sont capables de mobiliser, de valoriser. [...] Ce sont des facteurs d'attractivité que l'infrastructure seule ne permet pas.

Ludovic Vaillant, chercheur à l'IFSTTAR, directeur d'études au CETE Nord-Picardie. Extrait des Rencontre(s) #7 de l'AURBSE, 25 octobre 2012.

Pour le cas lillois, il faut se souvenir qu'en 1993, le projet [Euralille] était un projet de forte densité urbaine. Il y a eu une récession économique et seules deux des cinq tours prévues au-dessus de la gare ont été construites. Ensuite, la densité globale a été diminuée et la première phase d'Euralille en a pâti. [...] Maintenant, Euralille 3 atteint les espaces du renouvellement urbain et il faudrait demander la vision que les élus lillois avaient à l'époque et la vision qu'ils continuent de porter, la vision de Pierre Mauroy au moment où la récession arrive. Il fallait tout de même avoir un courage fort et une vision de long terme. [...] Quelque part, il y a eu un geste politique très fort, mais en même temps, la conjoncture économique n'a pas été favorable à ces ambitions au moment où le quartier entrait en construction.

Alain L'Hostis, chercheur à l'IFSTTAR. Extrait des Rencontre(s) #3 de l'AURBSE, 16 juin 2011.

epuis plusieurs décennies. la France est installée dans une période de mutations économiques (globalisation, crise financière de 2008, réduction des déficits publics et restrictions d'accès au crédit bancaire...) même si quelques signes laissent entrevoir des perspectives de reprise. Aujourd'hui, ces phénomènes se conjuguent, au prix de conséquences économiques et sociales notamment en matière d'emploi. Certains secteurs comme l'industrie sont particulièrement touchés. Alors que le bassin de vie de Rouen n'échappe pas à ces difficultés, comment y relancer une dynamique de croissance?

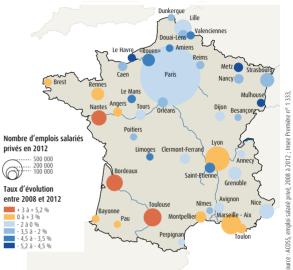
La démarche proposée par l'agence d'urbanisme invite à prendre du recul et à adopter une approche comparative. S'appuyant sur des statistiques publiques, elle vise à analyser les caractéristiques du tissu économique et le positionnement de Rouen, c'est-à-dire les points aui la distinguent véritablement d'un échantillon d'agglomérations françaises¹. Le bassin de vie apparaît ainsi comme un pôle dont le socle productif peut être soutenu par de véritables capacités de développement tertiaire. En complément de la stratégie et des outils déjà mis en œuvre (attractivité touristique, renforcement de l'enseignement supérieur et de la recherche, création d'un réseau de pépinières...) de nouvelles pistes se dessinent pour renforcer le processus de métropolisation et améliorer la situation de l'emploi.

Un potentiel de diversification du tissu économique

Le bassin de vie de Rouen n'échappe pas aux difficultés économiques rencontrées sur le plan national. Alors que la France perdait 1,2 % d'emplois salariés privés entre 2008 et 2012, les pertes qu'il a subies ont été de 3,7 %². Quels sont donc les obstacles supplémentaires auxquels il est confronté? Tout d'abord, le bassin de vie semble s'inscrire dans un contexte géographique défavorable. L'étude de l'évolution de l'emploi salarié privé dans les principales agglomérations françaises dessine une France

1 Cet échantillon comprend quatre aires urbaines : les deux aires urbaines des futures métropoles de Grenoble et de Rennes, dont le profil socio-économique et le poids démographique sont particulièrement proches de l'aire urbaine de Rouen: les aires urbaines de Caen et du Havre, compte tenu de leur proximité géographique avec Rouen, bien qu'elles ne soient pas pour l'heure de rang métropolitain. 2 Source : ACOSS, emploi salarié privé 2008 à 2012. Traitement : AURBSE.

Evolution de l'emploi salarié privé dans les principales aires urbaines françaises entre 2008 et 2012



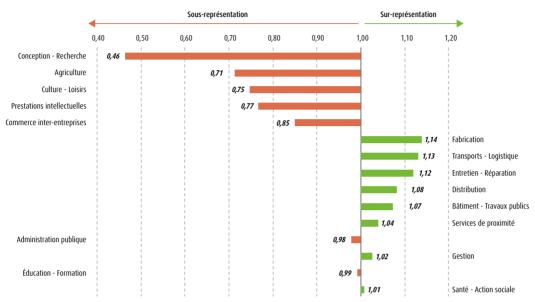
source : ACOSS, emploi salarié privé, 2008 à 201 anvier 2011 (aires urbaines « structurantes ») -

à deux vitesses : l'une du Sud et de l'Ouest en croissance. l'autre du Nord et de l'Est en crise.

Une telle lecture des dynamiques territoriales, qui conduit à dépasser le concept de « diagonale du vide ». doit cependant être nuancée par une analyse distinquant plusieurs types d'aires urbaines. Ainsi, celles qui réussissent le mieux au sein de la France en croissance sont Lyon, Nantes, Bordeaux ou Toulouse. De même, celles qui résistent le mieux dans les régions françaises en difficulté sont les aires urbaines dont le profil métropolitain est le plus affirmé, comme Lille ou Strasbourg.

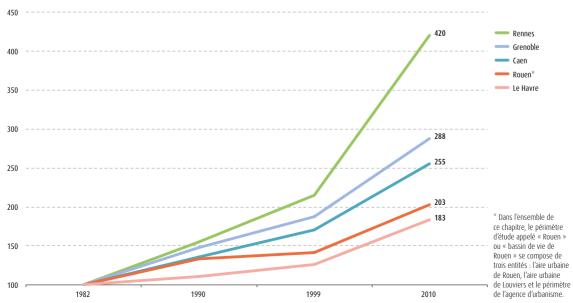
Les difficultés économiques rencontrées par le bassin de vie de Rouen semblent autant liées à ce contexte géographique peu favorable qu'à un profil de métropole qui a besoin de se renforcer pour s'imposer dans le contexte économique. Au sein de notre échantillon, le bassin de vie fait partie des territoires les plus touchés par les crises récentes. En témoigne le fait qu'il ne soit pas encore parvenu à reconstituer le volume d'emplois qui était le sien en 2007, subissant une baisse presque constante de ses effectifs salariés privés. Dans une période de crise telle que la période actuelle, il se révèle donc fortement exposé à la conjoncture. Ce constat ne

Indice de concentration des fonctions économiques dans le bassin de vie de Rouen en 2010



Source : Insee, recensement 2010. Échantillon de comparaison : aires urbaines de Grenoble, Rennes, Caen et Le Havre - Traitement AURBSE

(b) olution des emplois de cadres des fonctions métropolitaines entre 1982 et 2010 (base 100)



préjuge pas des capacités de rebond de l'économie locale en cas de reprise économique, mais souligne la dépendance du bassin de vie à l'égard de la conjoncture, et la nécessité pour lui de s'en affranchir davantage.

Dans cette optique, le renforcement de certaines ressources stratégiques et la diversification du tissu économique sont de sérieuses pistes à explorer. Les fonctions exercées par les actifs travaillant dans le bassin de vie en sont une première illustration. Par rapport à notre échantillon d'aires urbaines, les fonctions sur-représentées à Rouen relèvent plutôt de l'exécution, comme la fabrication, l'entretien et la réparation. La fonction de gestion, bien qu'importante en volume d'emplois à Rouen, n'est pas discriminante à l'échelle de notre échantillon de comparaison, notamment parce que cette fonction concerne des métiers présents dans de nombreux établissements (chefs d'entreprise, fonctions support, etc.)³.

À l'inverse, les fonctions de conception, de recherche et de prestations intellectuelles, ou celles qui seraient susceptibles d'apporter une certaine diversité au tissu économique, comme la culture et les loisirs, s'avèrent sous-représentées. Le cas de la conception et de la recherche, dont la part ne représente que la moitié de celle qui est observée en moyenne dans les autres aires urbaines étudiées, mérite une attention particulière.

Dans le prolongement de l'analyse des fonctions, les « emplois de cadres des fonctions métropolitaines » sont un autre critère d'évaluation de la diversité du tissu économique rouennais. Cette notion⁴, qui a remplacé pour l'Insee celle des « emplois métropolitains supérieurs », désigne des emplois tendant à se concentrer dans les agglomérations d'envergure métropolitaine et pouvant, à cet égard, être considérés comme un marqueur de l'intensité du processus de métropolisation.

Au cours des trente dernières années, à mesure que le phénomène de mondialisation et sa traduction spatiale, la métropolisation, prenaient de l'ampleur, Rouen a connu une progression modérée de ces emplois. Ceux-ci, bien qu'ayant doublé dans le bassin de vie de Rouen, triplaient à Grenoble, ou quadruplaient à Rennes⁵.

Désormais, notre bassin de vie se situe dans une position intermédiaire en comparaison de notre échantillon d'aires urbaines, avec plus de 20 000 emplois de cadres des fonctions métropolitaines. Il figurait parmi les territoires qui possédaient le plus de ressources « stratégiques » de ce type au début des années 1980, mais il s'est laissé distancer par Grenoble (dont il était encore proche) et dépasser par Rennes. Les trois dernières décennies se sont ainsi déroulées sans que Rouen ne tire pleinement profit du processus de métropolisation.

Enfin, les activités sur lesquelles s'est positionné le bassin de vie sont un critère essentiel à analyser pour comprendre la relative faiblesse de sa dynamique économique. On peut, en effet, considérer que les activités présentes à Rouen se sont révélées plutôt en difficulté, tandis que les autres agglomérations ont bénéficié d'un positionnement sur des activités plutôt en croissance.

Parmi les activités sur-représentées⁶ dans le bassin de vie de Rouen, celles qui constituent sa véritable spécificité appartiennent à l'industrie pharmaceutique, dont la place est sensiblement plus importante qu'en moyenne dans l'emploi des autres aires urbaines. Des activités allant de pair avec un profil métropolitain sont également sur-représentées, telles que l'assurance ou les sièges sociaux. Cependant, les activités sur-représentées sont le plus souvent des activités en repli économique ou en mutation : c'est le cas de la métallurgie ou de l'automobile. Ces activités sont pour beaucoup celles qui ont constitué le socle industriel du bassin de vie depuis des décennies.

À l'inverse, bon nombre d'activités sous-représentées sont des activités sur lesquelles s'appuie actuellement la croissance économique, comme la recherche-développement, les activités informatiques, le conseil de gestion, l'ingénierie, la publicité, les activités comptables et même de support aux assurances. Ce sont, pour la plupart, des activités de services aux entreprises, généralement qualifiées de secteur tertiaire « supérieur », lequel représente un autre marqueur de la métropolisation.

³ Source : Insee, recensement 2010. Traitement : AURBSE.

⁴ Cette nouvelle notion retient cinq des fonctions économiques précédemment étudiées : la conception et la recherche, les prestations intellectuelles, le commerce inter-entreprises, la culture et les loisirs, ainsi que la gestion. Au sein de ces fonctions, seuls les emplois de cadres et de chefs d'entreprise appartenant à des entreprises de 10 salariés ou plus sont pris en compte.

 $^{5\ \ \}text{Source}: Insee, \, recensement \,\, \text{2010}. \,\, \text{Traitement}: AURBSE.$

Deux facteurs freinent, par conséquent, la dynamique locale. D'une part, la situation géographique au Nord-Ouest est moins favorable ici que pour les aires urbaines de l'ouest et du sud de la France. D'autre part, le tissu économique manque de diversité. Ces facteurs peuvent encore être approfondis, en particulier la notion de contexte géographique, qui doit être clairement définie. Celle-ci peut être étayée grâce à une analyse statistique permettant de déterminer dans quelle mesure les réductions d'emplois sont imputables aux difficultés du tissu économique (on parle alors d'« effet structurel ») et dans quelle mesure elles sont imputables au contexte géographique (on parle alors d'« effet local »).

L'effet structurel, qui résulte de la composition du tissu d'activités rouennais, est mesuré d'après la dynamique observée pour ces activités à l'échelle des principales aires urbaines françaises7. Il révèle la trajectoire économique que le bassin de vie aurait connue si chacune des activités qui y sont présentes avait suivi la même évolution que celle qu'elle a suivie au niveau national. Ici, cette trajectoire supposée aurait abouti à une réduction de l'emploi salarié privé de 1,5 % entre 2008 et 20128. En réalité, le nombre d'emplois a diminué de 3,6 %. Les 2,1 points d'écart avec l'évolution structurelle restent donc à expliquer. Ils sont précisément considérés comme un « effet local », c'est-à-dire comme le résultat de facteurs spécifiques qui ont renforcé la dynamique négative, tandis que d'autres aires urbaines ont pu créer des conditions économiques plus favorables pour compenser les difficultés de leur tissu d'activités ou même, dans certains cas, amplifier le développement de celui-ci. Cet environnement économique peut recouvrir des facteurs aussi divers que le niveau de formation des ressources humaines, l'immobilier d'entreprise, le foncier, les transports, le cadre de vie, etc.

Une capitale dotée d'un socle productif

À la lumière de l'observation de la composition du tissu économique dans le bassin de vie de Rouen, il devient possible de porter un nouveau regard sur son « identité industrielle ». Ce constat communément admis s'appuie sur certains faits tangibles. Avec 15 % de l'emploi appartenant à ce secteur en 2010, soit 45 000 emplois, le bassin de vie figure parmi les territoires les plus industriels de notre échantillon, derrière des aires urbaines aux profils pourtant très différents : Grenoble (16 %) et Le Havre (17 %).

Le tissu économique est également caractérisé par le poids des entreprises de plus de 250 salariés. Ce seuil, le plus couramment retenu pour caractériser les établissements de taille intermédiaire (ETI), est franchi par une trentaine d'établissements industriels du bassin de vie¹⁰, qui entraînent dans leur dynamique d'innovation, d'exportation et de développement un tissu dense de petites et moyennes entreprises (PME), souvent sous-traitantes. Cette relation positive en phase de croissance peut cependant devenir problématique en période de crise. La sur-représentation d'établissements industriels et d'établissements de « grande taille » n'est pas sans conséquence sur leur ancrage régional, car nombreux sont ceux qui dépendent d'un centre de décision situé hors de la région. En 2010, la moitié des emplois dépendait d'un siège social localisé à l'extérieur de la région, taux le plus élevé de France (25 % en moyenne)11.

De même, le poids de l'industrie se traduit par une proportion importante d'ouvriers (24%) dans le bassin de vie, alors que les cadres y sont au contraire peu présents (15%). Cela renvoie à la sur-représentation des fonctions d'exécution et à la sous-représentation des fonctions de conception précédemment observées. Dans les aires urbaines de Grenoble et de Rennes, on note au contraire un certain équilibre entre trois catégories socio-professionnelles principales (cadres, employés et professions intermédiaires), qui rassemblent chacune au moins 20% des actifs ayant un emploi¹². Il semble donc que l'identité industrielle du bassin de vie résulte autant de la part de ce secteur dans l'économie locale que des empreintes territoriales et sociales que celui-ci a générées. Elle doit par ailleurs être nuancée au

⁷ Pour chaque activité, la variation du nombre d'emplois est calculée, sur la période 2008-2012, en moyenne à l'échelle des 41 aires urbaines figurant sur la première carte de ce chapitre.

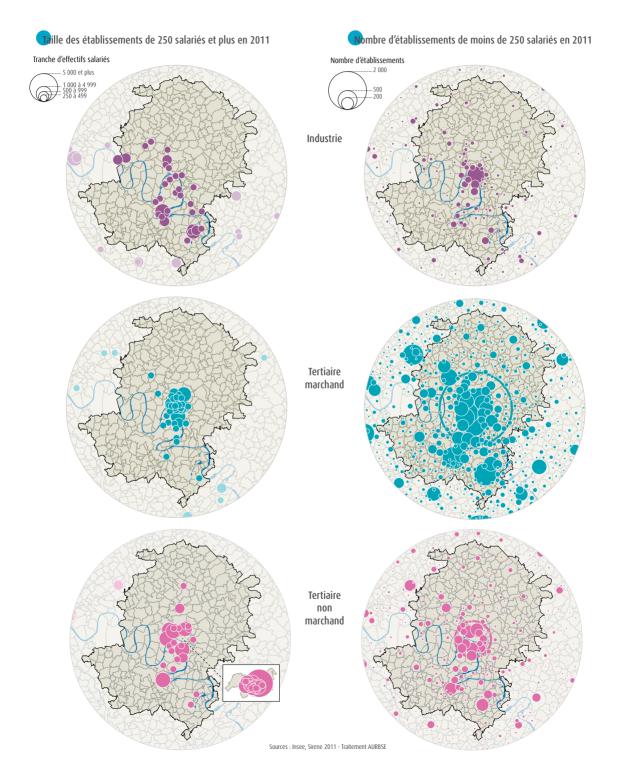
⁸ Source : ACOSS, emploi salarié privé 2008 à 2012, Traitement : AURBSE.

⁹ Source: Insee, recensement 2010. Traitement: AURBSE.

¹⁰ Source : Insee, Sirene 2011. Traitement : AURBSE.

¹¹ Source : Ernst & Young, « Diagnostic de l'économie régionale » préparatoire au Contrat régional de développement économique, novembre 2010.

¹² Source : Insee, recensement 2010. Traitement : AURBSE.

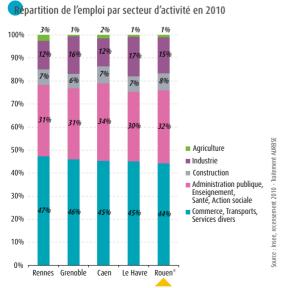


regard de la place qu'occupe le secteur tertiaire, qui représente, à lui seul, les trois quarts de l'emploi total du bassin de vie, soit cinq emplois tertiaires pour un emploi industriel. Ainsi, comme la France dans son ensemble, et tout particulièrement les espaces métropolitains, le bassin de vie de Rouen est avant tout un territoire tertiaire.

Pour autant, cette situation apparaît plus contrastée selon le type d'emploi observé. Du point de vue du tertiaire non marchand (administration publique, enseignement, santé, action sociale), Rouen se situe dans une position intermédiaire au sein de notre échantillon, avec 32 % des emplois appartenant à ce secteur.

Le tertiaire marchand (commerce, transports, services divers), en revanche, rassemble 44 % de l'emploi, ce qui fait du bassin de vie le territoire où ce secteur est le moins étoffé de notre échantillon. Il reste certes le plus représenté dans le tissu local comme dans celui des autres aires urbaines, mais son faible poids relatif confirme la faiblesse des services aux entreprises précédemment entrevue.

En définitive, la clé de compréhension des interactions entre les secteurs d'activité du bassin de vie réside peut-être dans la répartition de l'emploi entre la sphère



* Dans l'ensemble de ce chapitre, le périmètre d'étude appelé « Rouen » ou « bassin de vie de Rouen » se compose de trois entités : l'aire urbaine de Rouen, l'aire urbaine de Louviers et le périmètre de l'agence d'urbanisme. présentielle et la sphère non présentielle ¹³. La part importante de la sphère présentielle (2/3 de l'emploi) montre que le statut de capitale régionale de Rouen et les fonctions administratives qui en découlent lui apportent un certain rayonnement et amortissent en partie les difficultés économiques, d'autant que la sphère présentielle peut encore être étoffée avec le développement de secteurs émergents comme la « silver economy »¹⁴. La sphère non présentielle (1/3 de l'emploi) montre que le bassin de vie possède un socle productif sur lequel il peut s'appuyer pour reconstruire une économie nouvelle, à condition de relever plusieurs défis.

Le développement du tourisme, de l'innovation et des services

Sans prétendre à l'exhaustivité, nous avons souhaité porter un éclairage particulier sur ces trois secteurs d'activité, véritables leviers pour la diversification économique et le dynamisme du territoire.

La valorisation du potentiel touristique

Ce secteur constitue une réelle opportunité d'évolution pour l'image du bassin de vie de Rouen et de développement des emplois tertiaires marchands. Il bénéficie d'une situation favorable, proche de grands bassins de population comme l'Île-de-France, et d'un riche patrimoine naturel et culturel, dont les principaux sites sont localisés dans le bassin de vie de Rouen ou à proximité, sans oublier les autres sites majeurs en Normandie (Mont-Saint-Michel, plages du débarquement, Honfleur, Étretat, Giverny...). Toutefois, la proximité de l'Île-de-France a également des effets contraires, comme celui de favoriser le tourisme de courts séjours ou de passage, ce qui limite le nombre des nuitées et des emplois générés par le tourisme (3,2 % des emplois appartiennent à ce secteur pour 3,9 % en moyenne en France métropolitaine)¹⁵.

14 La « silver economy » rassemble les activités de production de biens et de services destinés à répondre aux besoins liés au vieillissement de la population.
15 Source : Insee Haute-Normandie, Les retombées économiques du tourisme en Normandie, juin 2014.

¹³ Substituées par l'Insee aux notions de sphère « résidentielle », « publique » ou « productive », censées rendre compte des phénomènes de localisation de l'emploi, la sphère présentielle et la sphère non présentielle ont été créées pour mettre en évidence les logiques de marché et le degré d'ouverture des activités d'un territoire. Ainsi, la sphère présentielle englobe les activités produisant des biens et des services principalement destinés au bassin de vie local, c'est-à-dire à la population des habitants et des touristes. La sphère non présentielle, obtenue par déduction, recouvre quant à elle les activités dont la production est destinée au marché extérieur et aux entreprises.

Afin de développer l'offre touristique, des réalisations emblématiques sont engagées par les collectivités territoriales, comme l'Historial Jeanne d'Arc ou le Panorama XXL. Cette politique touristique peut être soutenue par des actions de requalification des espaces publics, de mise en valeur du bâti et de dynamisation du commerce. De même, le tourisme de congrès trouvera dans le nouvel équipement programmé et la coordination des politiques de communication des marges de progression. Par ailleurs, si l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire d'une ville profite avant tout au tourisme urbain et au tourisme de congrès 16. le proiet de ligne nouvelle Paris-Normandie augmentera non seulement les possibilités de visites de passage et de courts séjours, mais aussi la clientèle souhaitant consacrer plus de temps à Rouen. L'offre touristique gagne donc à être régulièrement renouvelée grâce à l'événementiel et à une programmation culturelle et diversifiée, à l'exemple du festival Normandie Impressionniste.

Parallèlement, le bassin de vie peut se positionner sur de nouvelles tendances, telles que le tourisme industriel, pour lequel il dispose là encore d'un vaste patrimoine. Il s'agit à la fois d'installations témoignant de l'industrie ancienne, souvent implantées au bord des cours d'eau (moulins à eau, filatures...) et de centres technologiques qui peuvent donner davantage de visibilité au tissu économique et promouvoir une identité. L'éolien offshore représente, à ce titre, un marqueur potentiel du savoir-faire et de l'innovation en Normandie.

Le développement de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation

En lien avec ses activités, le bassin de vie affiche un taux élevé de personnes disposant d'une qualification professionnelle reconnue : plus du quart de la population sortie du système éducatif possède un CAP ou un BEP. Mais, au sein de notre échantillon, le bassin détient aussi l'un des plus faibles taux de personnes diplômées de l'enseignement supérieur (23 %)¹⁷. Une

16 Source : « Les études de cas : huit effets territoriaux identifiés », in Les effets de Bretagne à grande vitesse dans l'agglomération rennaise – Euro Rennes : un projet historique pour valoriser Rennes, la Bretagne et ses territoires, AUDIAR, septembre 2012.

17 Source: Insee, recensement 2010. Traitement: AURBSE.

telle situation est un véritable paradoxe dans l'un des principaux pôles étudiants du pays. Avec près de 39 000 étudiants¹⁸ inscrits dans l'enseignement supérieur au cours de l'année 2011-2012, Rouen se positionne comme la 15^e aire urbaine française et le deuxième pôle de la vallée de la Seine après l'Île-de-France. L'offre de formation y est particulièrement diversifiée, avec près d'une centaine d'établissements d'enseignement supérieur, dont certains figurent parmi les plus reconnus de France dans les classements spécialisés : INSA de Rouen, ESIGELEC, Neoma Business School... Le faible niveau de diplôme de la population active trouve son explication dans la difficulté à retenir, une fois diplômés, les étudiants pour lesquels le bassin de vie est au départ attractif. La population des 15-24 ans est ainsi la seule classe d'âge pour laquelle le bassin de vie accueille davantage d'habitants qu'il n'en perd, ce qui révèle que les étudiants venus se former à Rouen tendent à repartir par la suite, pour certains afin de compléter leur cursus, mais aussi, pour d'autres, faute de débouchés professionnels correspondant à leur niveau de formation. Les jeunes les plus diplômés semblent donc finir par quitter le bassin de vie¹⁹.

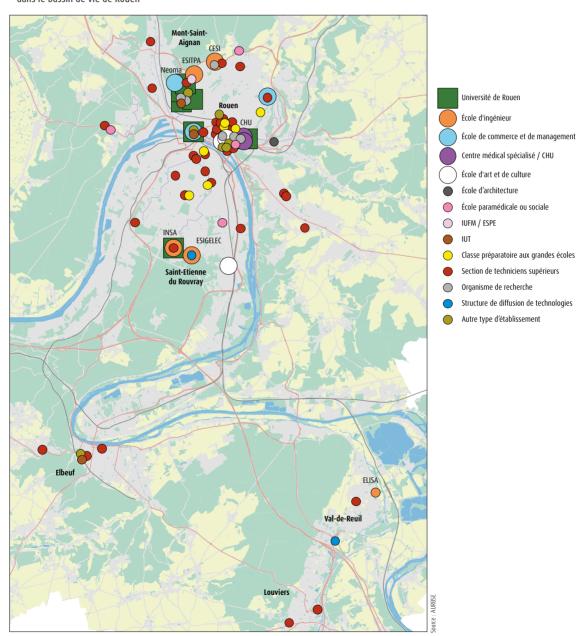
Concentrant le quart des établissements d'enseignement supérieur et 43 % des étudiants de Normandie, le bassin de vie de Rouen se situe également dans un rapport de forte interaction avec la région, en particulier dans les domaines de la recherche et de l'innovation. Ainsi, la région possède des effectifs de chercheurs qui pourraient être étoffés et est encore en mesure d'accroître sa contribution à la production scientifique nationale. Un tel constat s'explique en partie par la prépondérance du secteur privé et la place modeste du secteur public dans la recherche régionale, mais aussi par d'autres efforts à intensifier, tels que l'amélioration de la visibilité des publications régionales, le renforcement des coopérations entre établissements notamment dans le cadre de la COMUE ou la sensibilisation des PME à la R&D et à l'innovation²⁰.

¹⁸ Source : Ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche, Atlas régionaux 2011-2012.

¹⁹ Infolio n°4, Attractivité résidentielle du bassin de vie de Rouen : qui arrive, qui part ? - AURBSE juin 2013.

²⁰ Infolio #5, Bassin de vie de Rouen : effectifs d'étudiants et établissements d'enseignement supérieur - AURBSE septembre 2013.

fablissements d'enseignement supérieur et de recherche dans le bassin de vie de Rouen



Afin de répondre à ces enjeux, la Région et la Métropole Rouen Normandie ont élaboré des stratégies concordantes de recherche et d'innovation, qui visent à décloisonner ces milieux en structurant toute la diversité de leurs acteurs autour de réseaux de recherche thématiques bénéficiant d'équipements de pointe. Les secteurs prioritaires sont la santé, l'énergie, les transports, les matériaux, ou encore les technologies de l'information et de la communication.

En parallèle, une large offre d'hébergement a été constituée sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie, qui comprend notamment un réseau de pépinières permettant de répondre aux besoins des entreprises de ces secteurs prioritaires et de favoriser la diversification du tissu économique :

- Seine Biopolis, pépinière hôtel d'entreprises dédiée au secteur de la biologie et de la santé, bénéficiant de laboratoires et équipements spécifiques, et située à proximité du CHU et de la faculté de médecine et pharmacie;
- Seine Ecopolis, pépinière hôtel d'entreprises dédiée à l'éco-construction, pouvant accueillir jusqu'à 50 entreprises ;
- Seine Innopolis, dans le secteur des technologies de l'information et de la communication, site de 10 000 m² de bureaux en cœur d'agglomération doté d'une pépinière d'entreprises et d'un espace de travail collaboratif, « La Cantine » ;
- Seine Créapolis, pépinière proposant des bureaux et des ateliers aux entreprises de tout type et de tout secteur d'activité;

 Seine Actipolis, parc d'activités industrielles, artisanales et mixtes, intégrant un hôtel d'entreprises composé d'ateliers et de locaux tertiaires

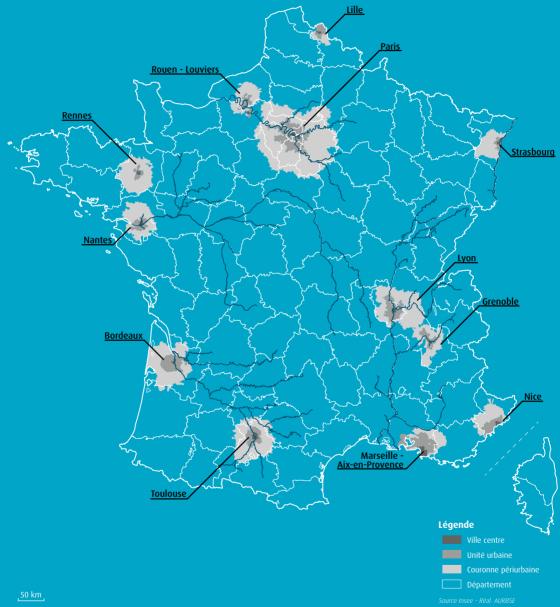
La progression des emplois tertiaires qualifiés

C'est un troisième défi pour le bassin de vie. Pour l'heure, en effet, il manque comparativement plus de 20 000 emplois tertiaires par rapport à Grenoble et plus de 30 000 par rapport à Rennes. Cette situation s'explique notamment par un marché de l'immobilier de bureaux sous-dimensionné pour satisfaire la demande dans une agglomération de cette envergure, avec 42 000 m² loués ou vendus en movenne chaque année. dont seulement 15 000 m² neufs. Grenoble en totalise 53 000 m² par an et Rennes 77 000 m² dont 42 000 m² neufs. Les causes en sont nombreuses et certaines d'entre elles sont structurelles : Rouen est pénalisée par une insuffisance chronique d'offre neuve, particulièrement en centralité, et l'absence d'un quartier d'affaires identifié, susceptible d'entraîner une véritable dynamique de développement tertiaire²¹. Dans cette optique, le bassin de vie de Rouen dispose aujourd'hui d'un levier exceptionnel pour transformer profondément ses conditions économiques. La mise en œuvre du proiet Seine Cité, amplifiée par la nouvelle gare d'agglomération, permet de recréer un environnement économique favorable à moyen terme, dont les premiers jalons, à plus court terme, s'inscrivent dans une stratégie de développement globale et cohérente.

21 Source : Ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche, diagnostic STRATER, 2011.

Indicateurs comparés

Localisation des 12 principales aires urbaines métropolitaines françaises



Note
La loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, dite « loi MAPTAM », vise à clarifier les compétences des collectivités territoriales en créant des « conférences territoriales de l'action publique » (CTAP), organes de concertation entre les collectivités, et en réorganisant le régime juridique des intercommunalités françaises les plus intégrées, à savoir les métropoles. Les articles 43 à 53 de la loi réforment le régime juridique des métropoles, en refondant le statut prévu par la loi du 16 décembre 2010 de réforme des collectivités territoriales, et disposent de la création obligatoire le 1st janvier 2015 de métropoles organisant les agglomérations de : Bordeaux, Grenoble, Lille, Nantes, Nice, Rennes, Rouen, Strasbourg et Toulouse. Paris, Marseille et Lyon présentent quant à elles un statut particulier et les deux premières ne verront le jour qu'au 1st janvier 2016.
Il s'agit de créer par décret des métropoles de droit commun pour les EPCI à fiscalité propre de plus de 400 000 habitants situés dans une aire urbaine d'au moins 650 000 habitants situés dans une aire urbaine d'au moins 650 000 habitants ont été créées par décret après accord à la majorité qualifiée des communes membres. Il s'agit des bassins situées autour de Brest et Montpellier. Dans le présent document, seules seront présentées les 12 métropoles

des communes membres. Il s'agit des bassins situés autour de Brest et Montpellier. Dans le présent document, seules seront présentées les 12 métropoles

Indicateurs synthétiques

Aire urbaine de Paris⁽¹⁾

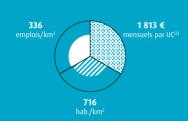


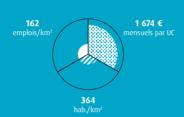
Aire urbaine de Lyon

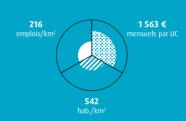


Aire urbaine de Marseille -Aix-en-Provence



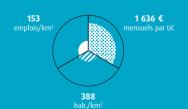






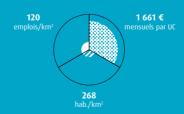
Aire urbaine de Nice





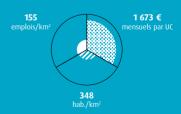
Aire urbaine de Nantes





Aire urbaine de Strasbourg





Légende



Périmètre de la métropole Ville centre

⁽²⁾ L'unité de consommation (UC) est un système de pondération attribuant un coefficient à chaque membre du ménage et permettant de comparer les niveaux de vie de ménages de tailles ou de compositions différentes: 1 UC pour le premier adulte du ménage, 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus et 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans.

Aire urbaine de Toulouse

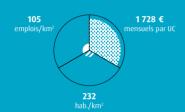
Aire urbaine de Lille

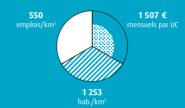
Aire urbaine de Bordeaux

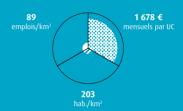












Aires urbaines de Rouen et Louviers

Aire urbaine de Rennes

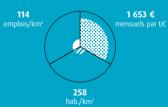
1724 € nensuels par UC

Aire urbaine de Grenoble





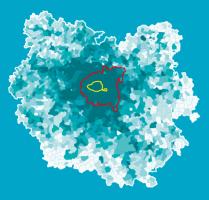




275 hab./km²

50 km

Aire urbaine de Paris



Aire urbaine de Lyon



Aire urbaine de Marseille -Aix-en-Provence



Population Habitants/km²

Poids démographique de l'unité urbaine

12 292 895

1798 716

86 %

Population Habitants/km²

Poids démographique de l'unité urbaine

2 188 759

364

72 %

Population 1720 941

Habitants/km² 542

Poids démographique de l'unité urbaine

Aire urbaine de Nice



Population 1 003 947 Habitants/km²

Poids démographique de l'unité urbaine

388

94 %

Aire urbaine de Nantes



Population Habitants/km²

Poids démographique de l'unité urbaine

884 275

268

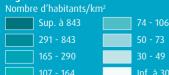
Aire urbaine de Strasbourg



Population 764 013 267 Habitants/km² 348

Poids démographique de l'unité urbaine 59 %

Légende





Ville centre

Aire urbaine de Toulouse

Aire urbaine de Lille

Aire urbaine de Bordeaux







Population Habitants/km²

de l'unité urbaine

1 250 251 232

Population Habitants/km²

Poids démographique de l'unité urbaine

1 159 547

1 253 88 %

Population 1 140 668 Habitants/km² 203

Poids démographique 75 % de l'unité urbaine

Aires urbaines de Rouen et Louviers



Population 702 914 Habitants/km² 275

Poids démographique de l'unité urbaine

Aire urbaine de Rennes



Habitants/km² *Poids démographique de l'unité urbaine*

Population

181 46 %

679 866

Aire urbaine de Grenoble



Population 675 122 Habitants/km² 258

Poids démographique de l'unité urbaine

74 %

93

Concentration d'emploi

Aire urbaine de Paris

Aire urbaine de Lyon



Aire urbaine de Marseille -Aix-en-Provence



UU: Emplois*

AU: Taux d'activité 75 % UU: Indice de

concentration d'emploi

Poids des emplois de l'UU dans le total de l'AU

5 286 984

91 %

AU: Taux d'activité UU: Indice de 1.10 concentration d'emploi

UU: Emplois

Poids des emplois de l'UU dans le total de l'AU

UU: Emplois

776 085

73 %

1,17

94 %

74 %

1,24

80 %

AU: Taux d'activité UU: Indice de

concentration d'emploi

Poids des emplois de l'UU dans le total de l'AU

95 %

651 783

68 %

1,10

Aire urbaine de Nice



384 625 72 %

1,01

concentration d'emploi Poids des emplois de l'UU dans le total de l'AU

Aire urbaine de Nantes



UU: Emplois 319 374 AU: Taux d'activité UU: Indice de

concentration d'emploi

Poids des emplois de l'UU dans le total de l'AU

Aire urbaine de Strasbourg



UU: Emplois

AU: Taux d'activité UU: Indice de

dans le total de l'AU

concentration d'emploi Poids des emplois de l'UU 1,25

234 559

72 %

Légende

UU: Emplois

UU: Indice de

AU: Taux d'activité

Indice de concentration d'emploi (nombre d'emplois au lieu de travail / nombre d'actifs occupés résidents)

Sup. à 1,10 Inf. à 0,30



^{*} Emplois comptabilisés au lieu de travail

Aire urbaine de Toulouse

Aire urbaine de Lille

Aire urbaine de Bordeaux



481 399

73 %

1,22

86 %

1,22

85 %



476 327

69 %

1,18

73 %

1.54

66 %



UU: Emplois AU: Taux d'activité UU: Indice de concentration d'emploi Poids des emplois de l'UU dans le total de l'AU

UU: Emplois AU: Taux d'activité UU: Indice de concentration d'emploi Poids des emplois de l'UU dans le total de l'AU

UU: Emplois AU: Taux d'activité UU: Indice de concentration d'emploi Poids des emplois de l'UU dans le total de l'AU

425 601 72 % 1,16 86 %

Aires urbaines de Rouen et Louviers



UU: Emplois 247 440 AU: Taux d'activité 71 %

concentration d'emploi Poids des emplois de l'UU dans le total de l'AU

Aire urbaine de Rennes



UU: Emplois 204 956 AU: Taux d'activité UU: Indice de concentration d'emploi Poids des emplois de l'UU dans le total de l'AU

Aire urbaine de Grenoble



UU: Emplois 253 063 AU: Taux d'activité 72 % UU: Indice de concentration d'emploi Poids des emplois de l'UU dans le total de l'AU

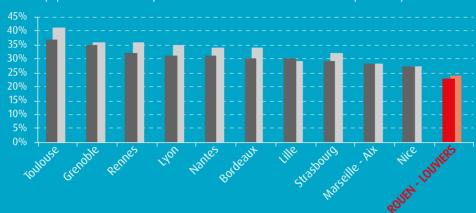
UU: Indice de

95

Éducation et formation

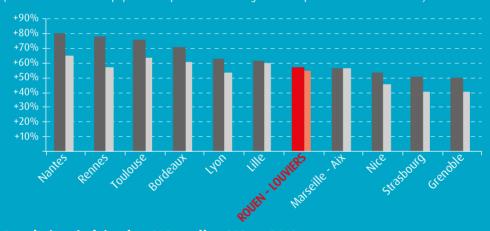
Population diplômée de l'enseignement supérieur en 2010

(Part de la population de 15 ans et plus non scolarisée titulaire d'un bac+2 ou sup. en 2010)



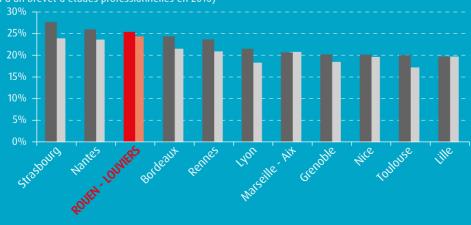
Évolution de la population diplômée de l'enseignement supérieur entre 1999 et 2010

(Taux de variation de la population diplômée de l'enseignement supérieur entre 1999 et 2010)



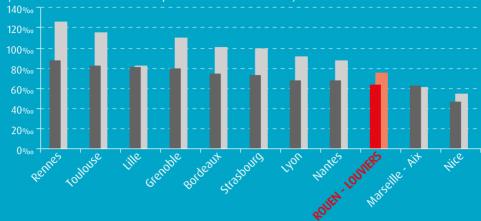
Population titulaire dun CAP ou d'un BEP en 2010

(Part de la population non scolarisée de 15 ans et plus qui est titulaire d'un certificat d'aptitudes professionnelles ou d'un brevet d'études professionnelles en 2010)

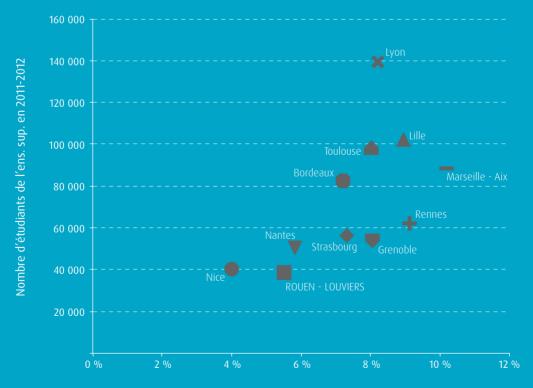


Population étudiante en 2010

(Population de 18 à 29 ans scolarisée pour 1 000 habitants en 2010)



Étudiants de l'enseignement supérieur à l'aire urbaine en 2011

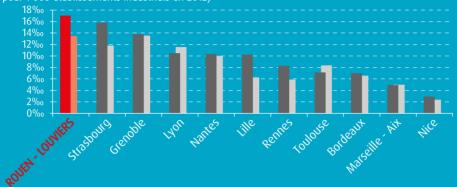


Part d'étudiants de l'enseignement supérieur dans la population totale en 2011

Économie et emploi

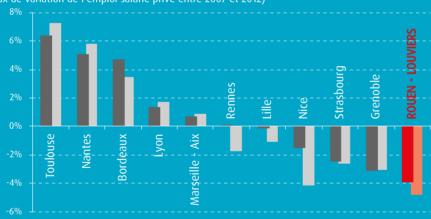
Établissements industriels de plus de 250 salariés en 2012

(Part des établissements économiques du secteur industriels de 250 salariés et plus pour 1 000 établissements industriels en 2012)



Évolution de l'emploi salarié privé entre 2007 et 2012

(Taux de variation de l'emploi salarié privé entre 2007 et 2012)



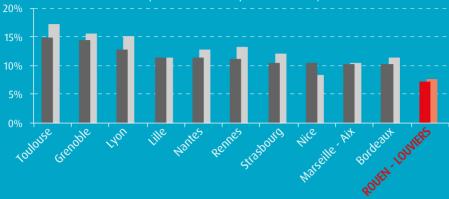
Établissements de plus de dix salariés en 2012

(Part des établissements de plus de dix salariés parmi l'ensemble des entreprises en 2012)



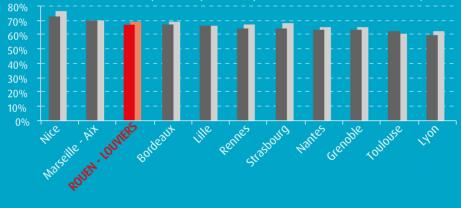
Cadres des fonctions métropolitaines en 2010

(Part des cadres des fonctions métropolitaines dans l'emploi total en 2010)



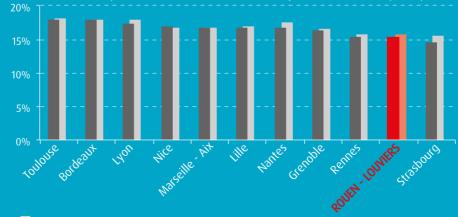
Emplois tournés vers la demande locale en 2010

(Part des emplois de la sphère présentielle dans l'emploi total en 2010, c'est-à-dire les emplois tournés vers la satisfaction des besoins des personnes présentes, qu'elles soient résidentes ou touristes)



Création d'entreprises en 2012

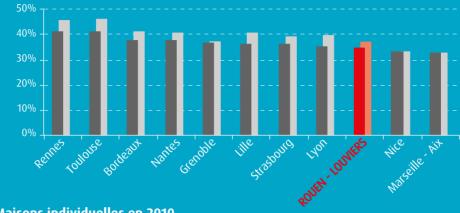
(Part des créations d'entreprises en 2012 sur l'ensemble des entreprises existantes au 1^{er}janvier)



Logement et habitat

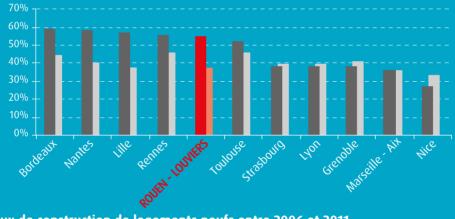
Nouveaux emménagés en 2010

(Part des ménages installés dans la commune depuis moins de 5 ans en 2010)



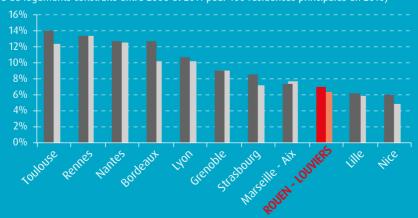
Maisons individuelles en 2010

(Part des logements individuels parmi l'ensemble des logements en 2010)



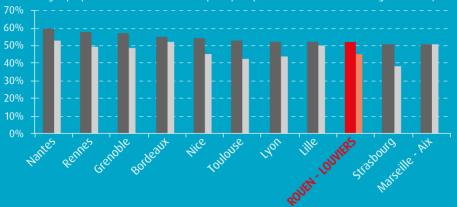
Taux de construction de logements neufs entre 2006 et 2011

(Nombre de logements construits entre 2006 et 2011 pour 100 résidences principales en 2010)



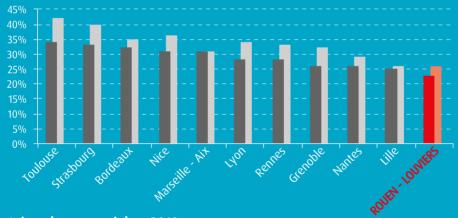
Ménages propriétaires de leur résidence principale en 2010

(Part des ménages propriétaires de leur résidence principale parmi l'ensemble des ménages en 2010)



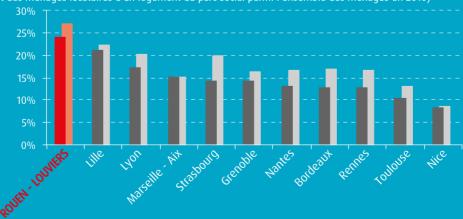
Locataires du parc privé en 2010

(Part des ménages locataires d'un logement du parc privé parmi l'ensemble des ménages en 2010)



Locataires du parc social en 2010

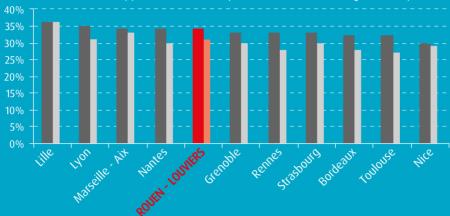
(Part des ménages locataires d'un logement du parc social parmi l'ensemble des ménages en 2010)



Ménages et familles

Familles avec enfant(s) en 2010

(Part des familles avec enfant(s) de moins de 25 ans parmi l'ensemble des ménages en 2010)



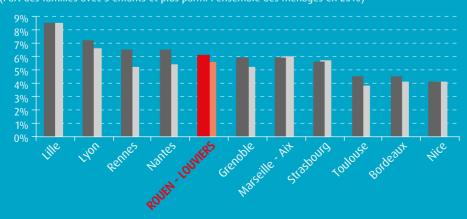
Familles monoparentales en 2010

(Part des familles monoparentales parmi l'ensemble des ménages en 2010)



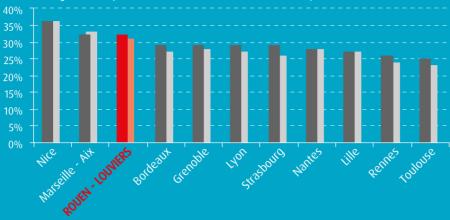
Familles nombreuses en 2010

(Part des familles avec 3 enfants et plus parmi l'ensemble des ménages en 2010)



Ménages retraités en 2010

(Part des ménages dont la personne de référence est retraitée en 2010)



Personnes vivant seules en 2010

(Part des ménages composés d'une personne seule parmi l'ensemble des ménages en 2010)



Taille moyenne des ménages en 2010

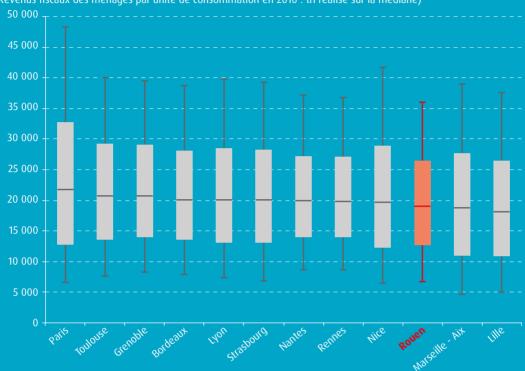
(Nombre moyen de personnes par ménage en 2010)
2,4
2,3
2,2
2,1
2,0
1,9
1,8

IIILE
I TOIT LIE LE ROIT CHERCHE MARIES REPRES RESTRADOURS BOILE DU LIE LE ROIT LOUIS E MICE
ROUTE LE ROIT LE ROIT LE ROIT LE ROIT LOUIS E MICE
ROUTE LE ROIT LE ROIT LE ROIT LE ROIT LOUIS E MICE
ROUTE LE ROIT L

Niveaux de vie et écarts de revenus

Revenus annuels des ménages et écarts de revenus à l'aire urbaine en 2010

(Revenus fiscaux des ménages par unité de consommation en 2010 : tri réalisé sur la médiane)

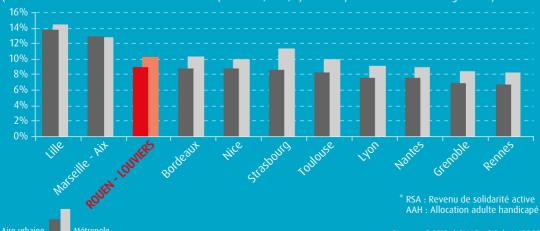


03 Médian
D1 D1

Le premier décile (D1) du revenu fiscal par UC est tel que 10 % des personnes appartiennent à un ménage qui déclare un revenu par UC inférieur à cette valeur et 90 % présentent un revenu supérieur, tandis que le dernier décile (D9) est tel que 10 % présentent un revenu supérieur. De même, le premier quartile (Q1) du revenu fiscal par UC est tel que 25 % des personnes appartiennent à un ménage qui déclare un revenu par UC inférieur à cette valeur et le troisième quartile (Q3) est tel que 75 % des personnes appartiennent à un ménage qui déclare un revenu par UC inférieur à cette valeur. La médiane, quand à elle, est la valeur qui partage la population en deux parties de même effectif. C'est-à-dire que 50 % de la population présentent un revenu supérieur, et les 50 % restants présentent un revenu inférieur.

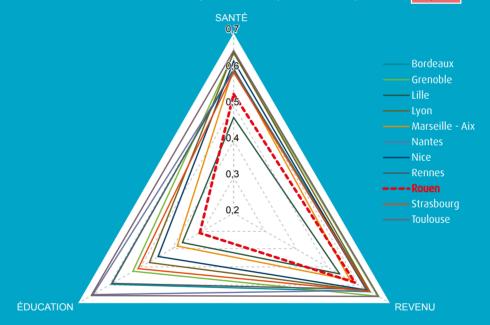
Taux de couverture des minima sociaux en 2012

(Nombre d'allocataires des minima sociaux CAF (RSA socle, AAH,...)* fin 2012/Nombre total de ménages 2010)



Indice de développement humain (IDH-2)

Aire Urbaine	SANTÉ	REVENU	ÉDUCATION	IDH-2
1. Toulouse	0,65	0,66	0,66	0,66
2. Nantes	0,59	0,63	0,65	0,62
3. Grenoble	0,64	0,66	0,52	0,61
4. Bordeaux	0,60	0,64	0,59	0,61
5. Rennes	0,60	0,62	0,59	0,60
6. Lyon	0,65	0,64	0,47	0,58
7. Strasbourg	0,59	0,63	0,51	0,58
8. Nice	0,62	0,63	0,44	0,56
9. Marseille - Aix-en-Provence	0,60	0,57	0,38	0,52
10. Rouen	0,53	0,59	0,31	0,48
11. Lille	0,47	0,54	0,36	0,46



Note: méthode de calcul de l'IDH-2
L'IDH-2 est un indicateur synthétique qui s'inspire de l'IDH mais pour lequel les variables prises en compte pour refléter ses trois grandes dimensions (santé, éducation et niveau de vie) sont légèrement différentes afin de permettre une analyse au niveau local. Pour chaque indicateur, une valeur plancher et une valeur plafond ont été déterminées afin de calculer les sous-indices selon les formules décrites ci-dessous. L'IDH-2 résulte ainsi de la moyenne de ces trois sous-indices.

Dimension	Indicateur	Source	Valeur plancher	Valeur plafond	Méthode de calcul de l'indice (valeur comprise entre 0 et 1)
SANTÉ	Espérance de vie moyenne à la naissance en 2012 (valeur du département d'appartenance de la ville centre de l'aire urbaine)	Insee, État civil	70 ans	90 ans	(espérance de vie moyenne-70)/(90-70)
	% de personnes de plus de 15 ans non scolarisées et ayant suivi une scolarité au-delà du collège en 2010	Insee, Recensement de la population	60 %	90 %	(% de personnes diplômées-60)/(90-60)
REVENU	Revenu médian 2010 des ménages par UC en €	Insee-DGFiP, Revenus fiscaux localisés des ménages	10 000 €	30 000 €	(log(revenu médian des ménages par UC)-log(10000))/(log(30000)-log(10000))

rojets, projet

Le bassin de vie de Rouen est le lieu de nombreux projets stratégiques et opérationnels, à court, moyen ou long termes, dont les effets dépassent très souvent le cadre strict de leur localisation. Leur rayonnement est dès lors intercommunal, métropolitain, régional, voire national. Les populations qui en bénéficient sont celles qui habitent ou fréquentent ces espaces.

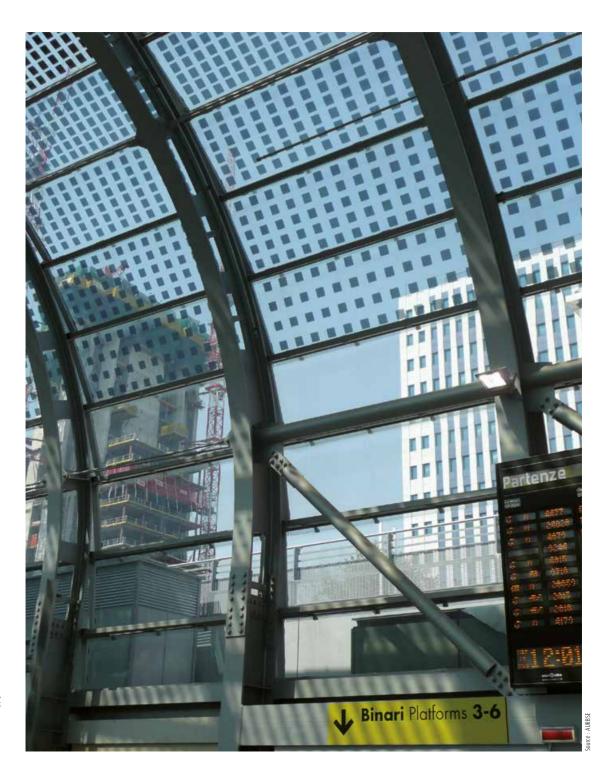
Dans cette deuxième partie, nous avons volontairement retenu les projets aux échelles les plus larges auxquels nous sommes associés, quels qu'en soient les degrés d'avancement et de maturation.

La réflexion engagée sur la vallée de la Seine, impliquant Paris, l'ouest francilien, les bassins de vie de Rouen, du Havre et de Caen, sert une ambition importante, de portée nationale, voire européenne. Dans cet espace guidé par la Seine, mis en tension par la « ville-monde » qu'est Paris Métropole à l'Est et son débouché maritime à l'Ouest, s'imbriquent des lieux d'une grande diversité d'usages et de fonctions, dont beaucoup présentent un fort potentiel de mutation.

Au cœur de cet espace, le bassin de vie de Rouen, tourné vers la Seine, est un point de confluence à même de rayonner sur de nombreux territoires tant sur un axe Est-Ouest que Nord-Sud. L'amélioration des conditions de sa desserte et des réseaux de communication est donc un enjeu fort que viennent soutenir, à un horizon de dix à quinze ans, les projets de nouvelle gare à Rouen en lien avec la ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN), et de contournement Est/liaison A28-A13. Nous nous attacherons, plus particulièrement, à souligner les multiples interactions que ces projets pourront construire avec les territoires desservis, dans une relation de valorisation réciproque. Ces interactions sont de tous ordres, sociales, économiques, urbaines, paysagères ; elles conditionnent l'efficacité des déplacements et viennent renseigner les collectivités sur les modalités d'aménagement et de programmation.

Enfin, le rayonnement du bassin de vie de Rouen, de dimension métropolitaine, lui offre toutes les capacités de renforcer son inscription dans les grands réseaux de coopération, et d'en être l'un des principaux acteurs.

La vallée de la Seine : une vision à 360°





En matière d'aménagement du territoire, le report modal ne se décrète pas : ce n'est pas en multipliant les infrastructures et les plateformes multimodales que, par enchantement, les acteurs de l'économie vont les utiliser [...] Vous pouvez créer des infrastructures, mais si vous ne travaillez pas sur les systèmes productifs, cela ne sert à rien.

Ludovic Vaillant, chercheur à l'IFSTTAR, directeur d'études au CETE Nord-Picardie. Extrait des Rencontre(s) #7 de l'AURBSE, 25 octobre 2012.

L'échelle de lecture du port comme simple interface qui manipule des flux pour attirer des navires est révolue. L'autorité portuaire a maintenant un rôle qui dépasse ses simples attributions car ce ne sont plus les ports qui sont en concurrence mais bien les corridors.

Yann Alix, délégué général de la fondation Sefacil. « Axe Seine : une vision partagée », actes de l'atelier du 26 juin 2012.

Le port du Havre dessert son hinterland à 85 % par la route, 10 % par le fleuve et 5 % par voie ferrée, ce qui constitue un véritable handicap de compétitivité pour l'Axe Seine. Les ports du Range font en général quatre fois mieux [...] On peut parler d'un certain tropisme français sur cette problématique de la multimodalité.

Philip Maugé, directeur du développement de Voies navigables de France. « Axe Seine : une vision partagée », actes de l'atelier du 26 juin 2012.

Les frontières administratives n'existant pas pour le tourisme, il faut arriver à construire, à l'échelle de l'Axe Seine, une offre thématique globale qui permette d'associer les richesses des différents territoires.

Catherine Barnouin, Comité régional du Tourisme d'Île-de-France. « Axe Seine : une vision partagée », actes de l'atelier du 25 septembre 2012.

C'est bien du projet que peut naître l'organisation, pas l'inverse. Le projet transversal de l'Axe Seine, quand il aura pris corps, sera le seul à même d'articuler ces différentes échelles [le bassin de vie de Paris, le grand Bassin parisien, la méga-région Paris-Londres-Randstad] dans le prolongement du Grand Paris ; c'est en cela qu'il est un projet d'avenir pour la compétitivité de la vallée de la Seine d'abord, qui en a bien besoin, de la métropole parisienne et de l'Europe du Nord tout entière.

Dans le prolongement de cette démarche stratégique, l'identité du territoire, sa « marque » ne saurait être le fruit d'une discussion entre des politiques et leurs conseillers en communication mais l'aboutissement d'un travail collectif [...] Onlylyon, qui n'est pas un objet de communication mais le résultat d'une démarche collective, en est un excellent exemple.

Franck Vallérugo, professeur titulaire de la chaire d'économie urbaine à l'ESSEC. « Axe Seine : une vision partagée », actes du colloque de Paris, 22 novembre 2012.

'ambition d'une démarche cohérente d'aménagement et de développement de la vallée de la Seine a fait l'objet de multiples réflexions portées par les collectivités territoriales, le monde économique, et soutenues par l'État, avec notamment la création d'un commissariat général puis d'une délégation interministérielle¹. Depuis 2010, les collectivités territoriales ont posé, par

Depuis 2010, les collectivités territoriales ont posé, par une série de déclarations finales lors de colloques annuels, les bases d'une collaboration plus forte dans des domaines définis comme majeurs, et pour ce faire, se sont appuyées sur le travail partenarial de leurs agences d'urbanisme.

Le territoire de la vallée de la Seine, qui forme l'un des côtés d'un triangle schématique reliant Paris, Londres et Amsterdam, est dans une position stratégique vis-à-vis de ce noyau de développement européen.

Le poids du territoire « Paris Seine Normandie » est très important à l'échelle nationale, puisqu'il rassemble 15 millions d'habitants, 4,5 millions d'emplois (dont plus de 600 000 dans l'industrie), près de 700 000 étudiants, un ensemble portuaire, Haropa, positionné au 4º rang européen pour le trafic maritime et au 1er rang pour le trafic fluvial.

Cet ensemble constitue une réelle opportunité pour asseoir une stratégie de développement bénéficiant au pays tout entier. Dès à présent, l'engagement de projets majeurs d'infrastructures et de stratégies thématiques, comme le tourisme ou la logistique, dessinent les premiers contours d'une grande vision d'aménagement du territoire.

Véritable « colonne vertébrale » de « Paris Seine Normandie », le projet de nouvelle ligne ferroviaire (LNPN) vise une mise en service par phases, dont la section prioritaire, Paris-Mantes-Evreux et Rouen-Yvetot est programmée avant 2030, y compris la nouvelle gare à Rouen-Saint-Sever et le tunnel sous-fluvial.

Dans le secteur de la logistique, beaucoup d'initiatives ont été menées : projets de constitution de corridors à l'échelle de l'Europe du Nord-Ouest (Weastflows) et d'organisation d'un réseau d'échanges autour de la vallée de la Seine (Seine Gateway); mise en place d'un

observatoire par le réseau Logisitique Seine-Normandie, recensant notamment l'offre multimodale disponible à cette échelle; alignement stratégique des ports de Paris, Rouen et Le Havre sous la bannière Haropa; animation de la recherche-développement sur le territoire par le pôle de compétitivité Nov@log. Plus largement, les chambres de commerce et d'industrie (CCI) réunies au sein de l'association Paris Seine Normandie ont développé une approche par filières économiques stratégiques. Le Département de Seine-Maritime a initié, en lien avec le Département de l'Eure, le pacte Grande Seine 2015 destiné à coordonner la gestion du fleuve et l'aménagement de ses abords.

Dans ce chapitre, nous aborderons essentiellement les enjeux du projet de la ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN), la fonction logistique et la coopération des six agences d'urbanisme de la vallée de la Seine.

Les enjeux du projet de ligne nouvelle Paris-Normandie

Le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie peut être considéré comme l'évolution aboutie de la « LGV Normandie », inscrite au schéma directeur du réseau ferré national en 1991 puis abandonnée au profit de la liaison rapide Normandie vallée de Seine (LRNVS), au début des années 2000. À la suite des consultations du Grand Paris, ce projet d'amélioration de la desserte de la Normandie réapparaît en 2009 et est inscrit au schéma national des infrastructures de transport (SNIT). Le projet de LNPN, dans son ensemble, fait l'objet d'un débat public en 2011. Sa première phase est retenue par le Premier ministre, le 9 juillet 2013, dans les projets prioritaires à réaliser avant 2030, suite aux propositions de la commission Mobilité 21.

Ce projet représente un élément majeur dans la stratégie des agglomérations et de la métropole normande pour leur rayonnement et leur attractivité vis-à-vis des autres territoires. Leur mise en relation avec les centres économiques et urbains nationaux et européens est un véritable enjeu de développement. Au-delà de leur liaison à Paris, les agglomérations de Rouen, Le Havre et Caen se trouveraient mieux connectées au réseau ferroviaire à grande vitesse européen ainsi qu'aux aéroports internationaux.

¹ Décret du 19 mai 2011 instituant le commissaire général au développement de la vallée de la Seine.

Décret du 22 avril 2013 relatif au délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine

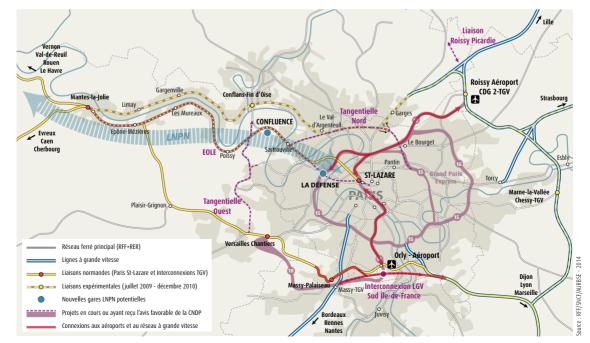
En plus des liaisons ferroviaires « intersecteurs » qui pourraient être développées grâce à l'augmentation de capacité inhérente au projet LNPN, la Normandie doit aussi pouvoir bénéficier du réseau francilien en s'assurant de la qualité des interconnexions avec le réseau existant et avec celui du Grand Paris Express en projet. L'accessibilité performante aux pôles urbains et économiques de l'Île-de-France et de Paris garantira la qualité des relations économiques et touristiques entre la Normandie et l'Île-de-France. De même, la LNPN devrait améliorer l'accessibilité aux aéroports de Paris et au réseau à grande vitesse. Que les liaisons s'effectuent en correspondance via le Grand Paris Express, ou sans rupture de charge, les solutions envisagées sont multiples et s'inscrivent dans des temporalités différentes. La solution d'une connexion aux aéroports via le réseau francilien offre l'avantage de proposer des fréquences élevées. En effet, les TGV d'interconnexion sont peu nombreux et leurs horaires contraints. En revanche, la correspondance entre deux systèmes de transports à haute fréquence (LNPN et métro automatique) offre

plus de flexibilité face aux horaires multiples de départs et d'arrivées des vols nationaux et internationaux.

Le projet de ligne nouvelle offre l'opportunité de pouvoir relier le réseau du fret ferroviaire normand aux corridors de fret européens. Il permettrait d'augmenter la compétitivité des ports du Havre et de Rouen grâce à l'accès à la desserte européenne, mais aussi de développer leur activité en garantissant l'accès au fret aérien international via le pôle aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle. En effet, le fret aérien nécessite souvent une interconnexion au fret ferroviaire rapide du fait de la nature des marchandises transportées, à haute valeur ajoutée ou périssables.

La LNPN doit permettre de libérer des sillons fret compétitifs et garantir un accès par chemin de fer fiable et rapide aux grandes métropoles françaises et européennes, élément indispensable pour pouvoir concurrencer les grands ports européens. « Les nouveaux gisements de compétitivité se situent désormais dans le contrôle des segments terrestres du transport, qui





comportent des enjeux financiers non négligeables. [...] Une offre terrestre performante devient un facteur de différenciation et d'efficacité². » De plus, la politique mise en œuvre au sein de l'Union européenne vise à limiter la croissance du transport routier et de ses effets négatifs sur l'environnement. Le projet LNPN s'inscrit dans cette démarche en offrant la possibilité au transport de marchandises normand de sortir d'une situation difficile de dépendance vis-à-vis du mode routier. L'inscription récente de l'Axe Seine dans l'un des neuf corridors prioritaires du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)³ par les institutions européennes confirme l'importance stratégique du projet en la matière.

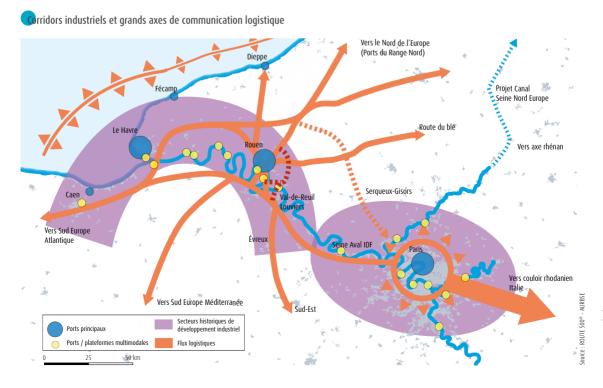
Règlement du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013. Voir aussi : European commission : Core Network Corridors. Septembre 2014.

La fonction logistique est cardinale

On estime à 490 000 les emplois liés à la fonction logistique à l'échelle de Paris Seine Normandie.

La logistique est au cœur des enjeux géostratégiques régionaux et des ensembles métropolitains de son territoire. L'importance du phénomène de métropolisation est en effet fortement corrélée à l'inscription du territoire dans un système d'échanges qui s'appuie à la fois sur la circulation des personnes et sur celle des marchandises. C'est ce même système qui a permis le développement industriel du bassin de vie de Rouen et qui fait, par conséquent, l'objet d'une attention soutenue.

En 2011, l'agence d'urbanisme a repris les travaux initiés par les CCI de l'Eure et de Rouen, visant à partager et à développer une vision commune sur l'enjeu logistique. Ces travaux, associant les collectivités territoriales et le monde économique, se sont conclus en février 2012 par un consensus des participants sur la nécessité pour le



² Rapport public thématique de la Cour des Comptes : « Les ports français face aux mutations du transport maritime : l'urgence de l'action ». Juillet 2006.
3 Corridor atlantique.

bassin de vie de Rouen de renforcer son positionnement central sur l'Axe Seine. Selon le diagnostic partagé, si le territoire possède une position géographique initiale très avantageuse, cette dernière ne suffira pas à maintenir une position concurrentielle face aux développements des autres ports du nord de l'Europe et des projets comme le canal Seine-Nord Europe. Au-delà de l'échelle territoriale du bassin de vie de Rouen, dans la mise en place d'une région gateway⁴, dite « Seine Gateway », l'affirmation d'un projet logistique pour la place rouennaise est essentielle. En prenant en considération l'ensemble des projets et des collaborations en cours, les travaux ont souligné cinq axes stratégiques :

La gouvernance a été relevée comme l'élément central articulant l'ensemble des autres axes et dans le même temps transversal à l'ensemble des thématiques couvertes par la logistique⁵. Il s'agit d'une gouvernance globale, mais aussi d'une gouvernance qui se décline dans chacun des quatre axes : les infrastructures, l'aménagement, l'observation et l'innovation. Les partenaires ont d'abord mis en avant les difficultés objectives à établir des liens entre les différents « collèges » de la logistique que sont les entreprises, les collectivités territoriales, les corps intermédiaires et le Grand Port Maritime. Ensuite, le besoin d'un projet global logistique suffisamment lisible a été énoncé par les entreprises.

Ce qui est recherché n'est pas le leadership d'un acteur, quel qu'il soit. C'est bien le projet de territoire et l'adhésion autour de ce projet qui sera le préalable à la construction de la gouvernance.

L'organisation et la gestion des infrastructures ont été relevées comme le deuxième axe stratégique.

Le constat de la congestion est unanime. Elle résulte d'un ensemble de carences en matière d'infrastructures, soit parce qu'elles sont inadaptées, soit parce qu'elles sont insuffisamment développées au regard de l'ensemble des flux. Or, dans la concurrence entre les régions gateways, le facteur de performance, c'est-à-dire

d'accessibilité et de fiabilité des temps de parcours, est un critère discriminant.

Les participants ont donc évoqué comme une nécessité l'organisation d'un réseau d'infrastructures, co-construit entre gestionnaires et usagers, sur un principe d'intermodalité

Les enjeux de **l'aménagement**, troisième axe, concernent avant tout le développement d'outils permettant d'améliorer les relations entre les entreprises qui cherchent à s'implanter, qui ont besoin de foncier, et les actions des collectivités territoriales en matière d'aménagement du territoire, de libération foncière et d'aménagement de ce foncier.

Une vision coordonnée à long terme qui soit le fruit d'une construction partagée, ce qui ramène à la notion de gouvernance, serait utile au développement de la fonction et des acteurs logistiques. Elle doit intégrer les risques et l'environnement. Les entreprises l'ont dit : « Les contraintes peuvent être des éléments de dynamique qui permettent de valoriser le territoire; on peut être innovant en gérant la contrainte. »

L'observation et l'information constituent le quatrième axe et sont indissociables de la gouvernance : bien se connaître permet de bien fonctionner ensemble. L'attractivité du territoire et son développement sont fortement liés à l'observation, qui permet d'avoir une vision partagée, à l'information, qui permet aux acteurs de mieux se coordonner, et à la communication. Depuis, les démarches Seine Gateway et l'observatoire de la logistique piloté par Logistique Seine-Normandie ont développé les partenariats et contribuent à la diffusion et au partage de l'information.

Le cinquième axe, **la formation et l'innovation**, rassemble des enjeux tout aussi importants que ceux évoqués précédemment.

Les entreprises ont témoigné de leurs difficultés pour recruter de la main-d'œuvre à différents niveaux de formation. L'innovation peut aussi être renforcée par le développement des formations. Des démarches expérimentales doivent être menées, car elles sont facteur d'attractivité pour les entreprises comme pour les étudiants puisqu'elles témoignent du dynamisme et du

⁴ OCDE, Notteboom, Théo, The relationship between seaports and the intermodal hinterland in the light of global supply chains – European challenge. Discussion paper n°2008-10. mars 2008.

⁵ Cinq thèmes ont structuré la réflexion durant le travail sur le référentiel logistique : la logistique portuaire, la logistique industrielle, les infrastructures, la logistique urbaine et la logistique de plateforme.

volontarisme local pour le développement de la filière. La nécessité de renforcer les liens entre les collectivités, les entreprises, les corps intermédiaires et les établissements de recherche et d'enseignement a été soulignée. En prolongement de cette réflexion partagée sur l'enjeu logistique et en lien avec les projets d'infrastructures comme le contournement Est de Rouen/liaison A28-A13 ou les aménagements des accès nord et sud du pont Flaubert, il nous est apparu important d'orienter les travaux vers les enjeux qui concernent à la fois les infrastuctures et l'aménagement du territoire : c'est un binôme indissociable.

La première réflexion proposée consiste en la co-construction d'un dispositif d'observation des infrastructures économiques de référence, pour mieux en comprendre le fonctionnement et ensuite, éventuellement, pour engager des expérimentations. Elle viserait à l'observation ciblée des mouvements, la définition d'un réseau routier économique favorisant la performance du déplacement des marchandises et le report modal, l'intégration des problématiques de sécurité des déplacements. Elle permettrait, en outre, de travailler sur des exemples d'aménagements, d'infrastructures, de systèmes d'information aux usagers, dans l'objectif d'encourager l'intermodalité, à l'échelle des grands projets métropolitains, notamment autour de Seine-Sud.

Les agences d'urbanisme, force de propositions transversales

En matière de logistique, le partenariat des agences d'urbanisme a également contribué à ébaucher une vision commune du territoire et à faire émerger des pistes d'action. Les acteurs ont unanimement fait valoir l'opportunité d'une gestion coordonnée des flux à l'échelle de la vallée de la Seine. Dans un contexte d'intensification des échanges mondiaux et de développement du trafic maritime, les ports peuvent en effet devenir de véritables points d'entrée du développement économique sur le territoire pour peu qu'ils soient bien reliés à l'hinterland. La vallée de la Seine dispose à cet égard d'un potentiel considérable, à l'entrée du « Range Nord » ainsi qu'à l'interface d'un axe mer du Nord-Manche-Atlantique et d'un axe Nord-Sud desservant

Paris et l'Europe méditerranéenne. De même, elle bénéficie d'un hinterland dans lequel se situe le bassin de consommation le plus important d'Europe et où Paris réalise 80 % de ses échanges par voie maritime⁷. Pour autant, ce potentiel reste insuffisamment valorisé puisque 60 % des conteneurs importés en France transitent par les ports d'Europe du Nord. La fiabilisation des parcours intermodaux et le recours aux modes massifiés permettant d'augmenter la performance des flux logistiques sont recherchés avec la connexion de Port 2000 à la Seine, l'électrification de la ligne Serqueux-Gisors ou la libération de sillons pour le fret grâce à la LNPN. Il s'agit aussi de renforcer la « mise en système » des infrastructures, des services, des zones d'activité et des acteurs. La constitution d'Haropa est une première étape, qui pourrait être étendue aux ports de la facade maritime (Ports Normands Associés)8. Dès lors, le périmètre de la vallée de la Seine deviendra un ensemble cohérent au sein des réseaux de transports européens, susceptible de capter les flux et de les fixer pour créer davantage de valeur ajoutée.

Dans la même perspective, le travail des agences d'urbanisme a également posé la problématique de la réindustrialisation des territoires à l'échelle de la vallée de la Seine. Plus de 700 000 emplois industriels se concentrent dans cet espace en 2011, soit le cinquième des emplois industriels nationaux9. Il s'agit donc d'un territoire à enjeux, qui accueille aussi bien de grands groupes mondiaux qu'une multitude de PMI très spécialisées (pour plus de 45 000 établissements au total), offrant ainsi d'intéressantes complémentarités à valoriser. Certaines filières se sont déjà organisées à cette échelle, comme l'automobile avec le pôle de compétitivité Mov'eo, mais de nombreuses coopérations restent à construire dans les autres filières majeures présentes sur le territoire : l'aéronautique, la chimie, les biotechnologies, l'agroalimentaire, ou encore l'énergie. Les ateliers de travail organisés à Rouen ont permis de formu-

⁶ AURBSE, Référentiel logistique. Diagnostic, enjeux. Introductiion au séminaire du 16 février 2012. Rouen : AURBSE, 2012.

⁷ Paris, Rouen, Le Havre, Axe Seine - Les données essentielles. Rouen : AURBSE, APUR, AUCAME, AUDAS, AURH, IAU-IDF, 2011.

⁸ Axe Seine : une vision partagée. Paris : AURBSE, APUR, AUCAME, AUDAS, AURH, IAU-IDE. 2012.

⁹ Axe Seine : une vision partagée. Paris : AURBSE, APUR, AUCAME, AUDAS, AURH, IAU-IDF, 2012.

ler des propositions en ce sens, et notamment l'ambition d'un pôle de compétitivité dédié à l'énergie, soutenue par les signataires de la déclaration finale du colloque de Paris en 2012.

Afin de favoriser la montée en gamme de leur production et la montée en compétences de leur population, les territoires de la vallée de la Seine peuvent également s'appuyer sur de puissantes capacités d'enseignement supérieur, de recherche et d'innovation. Cet espace réunit près de 700 000 étudiants (soit 30 % des effectifs nationaux) et 100 000 chercheurs (41 % des effectifs nationaux), ainsi que 13 pôles de compétitivité¹⁰. L'essentiel de ces forces vives se concentre en Îlede-France, mais là encore, des interdépendances existent entre l'amont et l'aval. Le cas du bassin de vie de Rouen en témoigne, attirant des étudiants en début de cycle grâce à certains établissements spécialisés, mais en laissant partir d'autres, notamment vers l'Îlede-France, pour achever leur parcours de formation ou trouver des débouchés professionnels¹¹. Les régions auraient donc tout intérêt à mettre en commun leurs capacités par davantage de coopérations. La coordination des communautés d'universités et d'établissements (COMUE - ex-PRES), la fusion de certains établissements ou leur relocalisation font partie des pistes évoquées par les professionnels pour lutter contre les déséquilibres entre territoires et obtenir de nouveaux moyens d'action¹². La mise en réseau des sites d'excellence et de leurs grands équipements (Paris, Saclay, technopôle du Madrillet à Rouen, cluster du plateau nord de Caen...) est une autre piste¹³. Le périmètre de la vallée de la Seine formerait alors un véritable territoire de recherche et d'innovation, à l'origine de près de la moitié des demandes françaises de brevets européens¹⁴.

Enfin, la mise en valeur du cadre de vie et de l'identité de cet ensemble est un autre objectif à poursuivre pour fédérer les territoires et accroître leur rayonnement. De Paris à la mer, le bassin de la Seine forme en effet une continuité naturelle, écologique et paysagère d'enverqure majeure en France. Il se caractérise non seulement par la répétition de certains motifs (l'eau, les écluses, les ponts, les ports...), mais aussi par l'histoire commune dont il a été le support, liée à la navigation, à l'industrie ou à de grands mouvements artistiques comme l'impressionnisme. Il associe également des séquences distinctes (quais de Seine à Paris, bocage normand, falaises...) et des sites uniques, susceptibles de démultiplier la notoriété des territoires. Une valorisation de ces atouts émerge avec les aménagements ou opérations d'urbanisme en proiet au bord de l'eau. Cette mise en valeur commune du bassin de la Seine constituera un premier pas vers le développement de son attractivité pour le tourisme. Déjà à l'origine de 72 millions de séjours, plus de 300 000 emplois et près de 10 % de la richesse produite à l'échelle des régions Normandie et Île-de-France¹⁵, le tourisme peut encore être étoffé grâce à une stratégie d'ensemble, par le développement de « packages » ou de parcours proposant la visite de plusieurs sites dans un même territoire. Le renforcement de l'offre de croisières fluvio-maritimes est également une piste d'actions.

Fédérer

Concevoir l'aménagement et le développement de la vallée de la Seine apparaît comme une démarche fédératrice, qui ne saurait se résumer à la juxtaposition des initiatives locales, mais implique au contraire d'articuler celles-ci dans une logique de coopération pour accroître leur réussite. De l'industrie au tourisme, en passant par la logistique et les paysages, chaque domaine témoigne en effet de l'étroite imbrication des intérêts des différents territoires. Les projets qui y sont menés doivent être réinterrogés à la lumière d'une véritable stratégie globale, afin que la vallée de la Seine, qui n'est pas un territoire « prétexte », s'affirme comme un territoire de projet.

¹⁰ Paris, Rouen, Le Havre, Axe Seine - Les données essentielles. Rouen : AURBSE, APUR, AUCAME, AUDAS, AURH, IAU-IDF, 2011.

¹¹ AURBSE, Attractivité résidentielle du bassin de vie de Rouen : qui arrive, qui part ? Infolio #4, 2013.

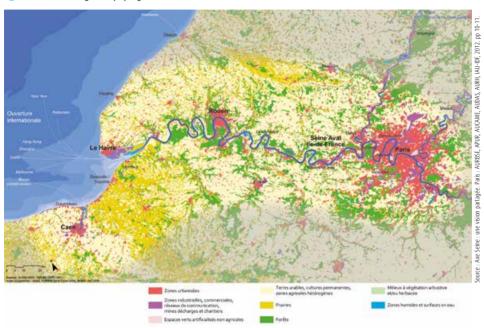
¹² Axe Seine : une vision partagée. Paris : AURBSE, APUR, AUCAME, AUDAS, AURH, IAU-IDF, 2012.

¹³ Recherche et Innovation, un levier pour le développement de la vallée de la Seine. Caen : AURBSE, APUR, AUCAME, AUDAS, AURH, IAU-IDF, 2013.

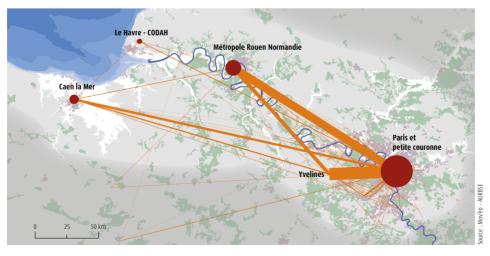
¹⁴ Paris, Rouen, Le Havre, Axe Seine - Les données essentielles. Rouen : AURBSE, APUR, AUCAME, AUDAS, AURH, IAU-IDF, 2011.

¹⁵ Paris, Rouen, Le Havre, Axe Seine - Les données essentielles. Rouen : AURBSE, APUR, AUCAME, AUDAS, AURH, IAU-IDF, 2011.

territoire et les grands paysages



Relations entre entreprises et centres de recherche au sein du pôle de compétitivité Mov'eo



Nombre de relations internes à l'Axe Seine



Nombre total de relations dans le cadre des projets



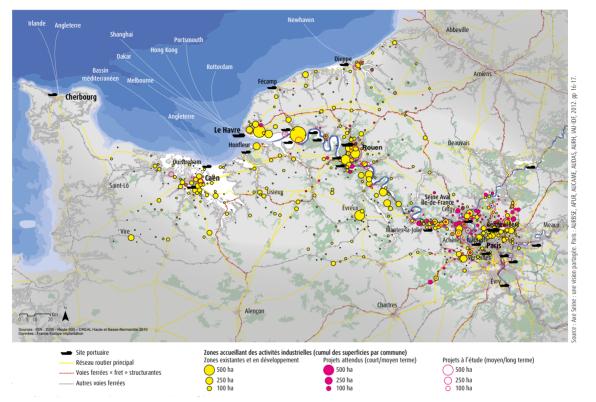
Projet: projet de R&D labellisé par le pole et mené par un ensemble d'organisations partenaires (entreprises, centres de recherche...) éventuellement membres du pole. En 2012 étaient répertoriés 119 projets, répartis en 7 domaines d'action stratégique (Source : site Internet de Mov'eo).





Relation: relation entre une entreprise et un centre de recherche partenaires dans le cadre d'un projet.

Surfaces existantes et en projet, affectées à des activités industrielles



Contrat de Plan Interrégional État – Régions vallée de la Seine 2015-2020

Acte fondateur de la démarche, le schéma stratégique d'aménagement et de développement de la Vallée de la Seine a fixé le cadre de long terme dans lequel s'inscrit le premier Contrat de Plan interrégional État – Régions (CPIER) de ce territoire. Le CPIER soutient une ambition globale de développement durable. Il intègre les projets et démarches ayant une claire valeur ajoutée interrégionale permettant de développer les synergies entre acteurs de la vallée de la Seine et de tirer le meilleur parti économique et environnemental de ce territoire.

La stratégie d'ensemble se déploie autour de trois axes principaux :

- 1. La gestion optimale du territoire et son développement durable, valorisant tant les espaces urbanisés que les zones naturelles ;
- 2. La maîtrise des flux et déplacements, arâce à un réseau promouvant la cohérence, l'interconnexion des différents modes et le report modal du transport routier vers le transport ferré et fluvial :
- 3. Le développement des filières économiques d'excellence, du tourisme et des coopérations en matière d'enseignement supérieur et de recherche.

Charte de coopération des six agences d'urbanisme de la vallée de la Seine

Les six agences d'urbanisme engagées depuis 2010 dans une réflexion sur l'aménagement futur de la vallée de la Seine décident de donner un cadre formel à la poursuite de leur coopération au moyen d'une charte. Celle-ci a été signée le 17 novembre 2014 entre l'APUR (Paris), l'AUCAME (Caen), l'AUDAS (Seine-Aval), l'AURBSE (Rouen), l'AURH (Le Havre), et l'IAU Île-de-France.

Les agences d'urbanisme sont des outils mutualisés d'ingénierie territoriale et urbaine, inscrits dans la durée, Elles sont constituées sous forme d'associations, dans lesquelles les collectivités territoriales. L'État et les acteurs de l'aménagement et du développement local sont réunis. Elles s'efforcent, dans leurs travaux et leurs projets, d'articuler les échelles de marier les disciplines et de combiner les approches, au plus près des exigences de transversalité du développement durable, dans sa triple dimension économique, sociale et environnementale.

Les missions des agences sont définies notamment à l'article L121-3 du Code de l'urbanisme.

> Sélection bibliographique

Insee Haute-Normandie, 18 000 emplois sur le complexe industrialo-portuaire de Rouen, Aval n° 135, 2013.

Insee Haute-Normandie, La Haute-Normandie, atout logistique dans l'espace Paris Seine Normandie. Cahier d'Aval n° 96, 2013.

Notteboom, Thierry, ITMMA, University of Antwerp, The relationship between seaports and the intermodal hinterland in the light of global supply chains, Discussion paper n°2008-10, 2008.

AURBSE, Référentiel logistique. Diagnostics, enjeux. Restitution du séminaire du 16 février 2012,

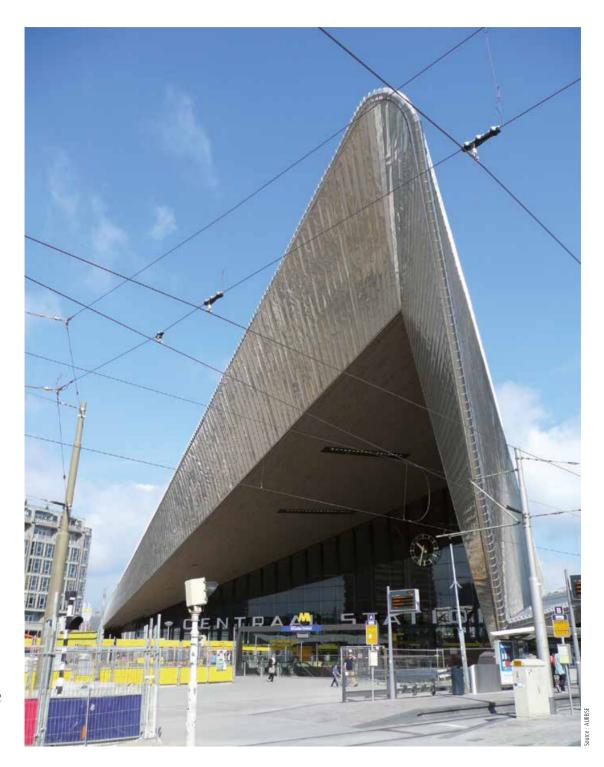
Rouen: AURBSE, 2012.

AUR1183

AURBSE, Référentiel logistique. Diagnostics, enjeux. Introduction au séminaire du 16 février 2012, Rouen: AURBSE, 2012.

AUR791

Une nouvelle gare pour le siècle





Les enjeux que posent [les projets de gares] sont, dans un premier temps, des enjeux de dimension physique : agrandir la taille du centre-ville, comme c'est le cas à Lille où la gare nouvelle va occuper un espace qui était péricentral et qui a pour ambition d'agrandir le centre-ville [...].

Il y a une dimension économique : dans les projets urbains arrimés au ferroviaire, ceux qui fonctionnent sont ceux qui ont des programmes d'activités diversifiés sortis d'un aspect monofonctionnel [...].

Le troisième enjeu urbain est la dimension symbolique : la gare est le premier élément urbain que voit le voyageur qui sort du système ferroviaire et réciproquement, c'est le premier élément ferroviaire que va rencontrer le citadin. Il y a donc une notion de « porte de ville » [...].

Il y a aussi une dimension sociale qu'il ne faut pas négliger [...]. La dernière dimension est la dimension « rétistique » ou la dimension de pôle d'échanges, occasion de réunir des réseaux de transports hétérogènes.

Le rail et la ville, c'est la confrontation des temporalités et surtout du temps long. On peut très difficilement comprendre ce que l'on peut appeler « le temps court », ici 1989-1994, entre la déclaration d'utilité publique (1989) et l'ouverture de la gare Lille Europe (1994), soit cinq ans. C'est du temps court si on le compare à la réflexion urbaine et à la construction métropolitaine.

Dans le cadre d'Euralille, il faut bien voir que c'est aussi une transformation de l'image de la ville, mais là au sens très large. [...] au moment où la décision d'Euralille a été prise, donc dans la fin des années 80, l'image à la fois à l'extérieur et l'image qu'en ont les habitants n'est pas celle d'aujourd'hui.

Alain L'Hostis, chercheur à l'IFSTTAR. Extrait des Rencontres #3 de l'AURBSE, 16 juin 2011.

Il n'y a pas ou peu d'effets liés au TGV sans l'accompagnement des pouvoirs publics. [...] Par exemple, l'implantation d'entreprises ne résulterait pas seulement de la nouvelle accessibilité offerte par le TGV mais de l'offre immobilière de bureaux qui l'accompagne. Cette infrastructure, en améliorant l'image du territoire, faciliterait son essor sans pour autant en être la raison unique.

Agence d'urbanisme, développement et prospective de la région de Reims. « TGV Est. Approche des impacts socio-économiques sur Reims et sa région », 2012.

Marseille s'est dotée d'une offre immobilière répondant aux standards internationaux. Une situation qui, malgré la crise, se prolongera encore au cours des deux prochaines décennies avec près de 700 000 m² programmés à l'horizon 2025-2030. Grâce à un taux de rendement attractif et aux efforts particuliers sur l'offre urbaine engagés depuis quinze ans, Aix-Marseille peut se prévaloir d'un marché de bureaux viables, confirmé par les bilans des commercialisateurs pour l'année 2013.

Enfin, la complémentarité avec l'offre périphérique, localisée en grande partie sur Aix-en-Provence, permet d'élargir le spectre du type d'offre sur la métropole, en milieu urbain et périurbain, comme sur le type de produits, depuis l'immeuble de grande hauteur jusqu'aux « bureaux parcs ».

Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise. « L'immobilier de bureau. Mutations économiques et urbaines », 2014.

Au regard des tendances récentes, la construction de bureaux *ex nihilo* s'est régulée plus en fonction du flux de demandes de surfaces neuves [...]. La forte construction de surfaces *ex nihilo* ne fait donc que renforcer la vacance du parc de seconde main [...].

Mais répondre aux besoins des entreprises et maîtriser la vacance de bureaux implique de relier plus directement le marché des bureaux neufs à celui du renouvellement [...]. En effet, nombre de professionnels s'accordent sur le fait qu'un immeuble de bureaux doit faire, en moyenne, l'objet de travaux de restructuration tous les trente ans pour s'adapter à la demande. Une accélération de l'obsolescence du parc de bureaux doit par ailleurs être envisagée à court terme au regard, notamment, des exigences environnementales.

Institut d'aménagement et d'urbanisme - Île-de-France. « Bureaux en Île-de-France : construire plus ou produire mieux ? », 2014.

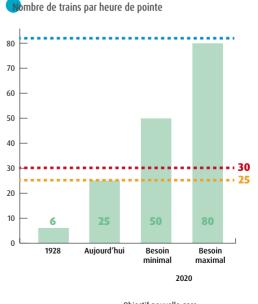
a nouvelle gare à Rouen est un objectif porté par les collectivités locales et l'État depuis 2005. Localisée sur le site de Saint-Sever elle est indissociable du dessein plus large d'une desserte ferroviaire performante de la Normandie, concrétisé depuis 2012 par le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN).

L'ensemble des éléments de diagnostic, de programmation, de concertation et de débat avec le public a été établi, dans un premier temps, sans échéance de réalisation précise. Les maires, présidents d'agglomérations, de départements et de régions soutenant le projet ont obtenu son inscription dans un cadre temporel défini, à savoir une réalisation entre 2020 et 2030, confirmée par le Premier ministre, le 9 juillet 2013. En effet, l'arbitrage rendu sur les priorités du rapport de la commission « Mobilité 21 » retient la désaturation du tronçon Paris-Mantes-Évreux et la construction de la nouvelle gare de Rouen et du tunnel sous la Seine qui lui est associé.

La conduite de ce projet entre ainsi dans une phase très concrète, pouvant s'appuyer sur un socle d'études solides à actualiser et s'inscrire dans un temps de réalisation déterminé qui facilite toutes les prises de décisions permettant de l'anticiper. Car ce projet n'est pas banal, il est même unique en France à ce jour. Si les métropoles françaises, dans leur ensemble, sont engagées dans des projets d'agrandissement de leurs gares pour répondre aux défis de la mobilité et à l'augmentation du trafic, ces développements se font sur les sites des gares actuelles. Seule Rouen porte un projet de relocalisation de sa gare nouvelle en centralité, ce qui implique un bouleversement incomparable de l'organisation des mobilités et du fonctionnement urbain de l'ensemble de la métropole. L'ambition et les opportunités d'un tel projet n'en sont que plus grandes, et les capacités d'anticipation plus que nécessaires.

La gare, point de connexion majeur des réseaux de mobilité, du quartier à l'international

L'origine du projet remonte à l'élaboration du schéma directeur de 1994 à 2001 qui a mis en évidence la saturation du nœud ferroviaire rouennais. À partir de 2003, les premières études menées par la Région Haute-Normandie et le Syndicat mixte pour le SCoT de l'agglomération Rouen-Elbeuf permettent la comparaison de sept sites (dont celui de la gare rive droite actuelle) pour l'implantation d'un guartier de gare et l'évaluation de la demande ferroviaire à 2020. En conclusion de ces études, le positionnement en rive aauche, sur le site de l'ancienne gare Saint-Sever, indissociable d'un tunnel sous-fluvial, apparaît le plus pertinent et justifie la poursuite de la démarche. À partir de 2006 se précisent les caractéristiques du projet sur lequel la concertation a lieu en 2008 et 2009. Initialement prévu pour répondre aux enjeux futurs de déplacements, il devient un élément constitutif du projet de nouvelle liaison normande qui réapparaît dans les intentions de l'État à l'été 2009. Ce dernier installe le comité de pilotage présidé par Jean-Pierre Duport en octobre de la même année, avec pour objectif la tenue d'un débat public fin 2011. À l'issue de celui-ci, le maître d'ouvrage retient la localisation sur le site de Saint-Sever et décide de poursuivre les études. Un comité de pilotage de la LNPN est constitué. En juillet 2014 est retenue l'option de passage par les quais bas rive gauche et non celle par le cours Clemenceau.



Maximum Objectif nouvelle gare
En aménageant la gare actuelle
Possible aujourd'hui

Répondre aux besoins actuels et futurs

Le positionnement actuel de la gare de Rouen implique le passage de nombreux points durs qui limitent la capacité du système ferroviaire. Cette situation ne permet pas de répondre de façon satisfaisante aux besoins ni d'anticiper l'augmentation des trafics attendue dans les prochaines années.

L'implantation de la nouvelle gare, associée au nouveau franchissement sous la Seine, permettra de séparer les

Le site de Saint-Sever et les principaux projets

flux des trains grandes lignes des autres liaisons (fret, TER...) et évitera de réemprunter la section souterraine déjà saturée de la gare actuelle. La nouvelle gare résorbera les points de congestion et offrira la possibilité de développer les trafics et les nouveaux services tels que les liaisons périurbaines ou le fret par la libération de sillons sur la ligne historique. Basée sur le modèle de la gare de « rendez-vous¹ », elle doit permettre de déve-

1 Le principe de gare de « rendez-vous » est une méthode d'exploitation du réseau qui, alliée au cadencement des horaires, permet d'offrir toutes les correspondances possibles en concentrant les départs et les arrivées autour d'un temps donné, dit de « rendez-vous », durant lequel tous les trains sont en gare.



lopper l'étoile ferroviaire en créant un pôle où les correspondances seront facilitées. Enfin, du fait de son positionnement en centralité, les temps de parcours inter-cités de « centre à centre » seront meilleurs et permettront d'envisager une desserte performante du pôle d'emplois en cœur de métropole.

Les enjeux urbains du quartier de la gare

Actuellement, les voyageurs utilisent majoritairement des modes de transports actifs ou collectifs pour se rendre à la gare. Cette situation favorable (la centralité en relation immédiate avec les emplois et l'accessibilité) devra se renforcer avec la nouvelle gare. Cet objectif passe par un réseau de transport, urbain et périurbain, structurant et connecté aux principaux lieux d'habitat et d'activités du bassin de vie de Rouen en minimisant les ruptures de charge. Le projet urbain qui doit être engagé offre l'opportunité de positionner la gare dans un quartier regroupant l'ensemble des fonctions d'un lieu de vie (résidentielles, de loisirs, de services...) et de développer un pôle tertiaire supérieur emblématique en position stratégique. Le site de la nouvelle gare dispose d'atouts grâce à sa centralité et aux capacités foncières à mobiliser permettant le développement d'un guartier d'affaires « vitrine » complémentaire des autres sites du territoire. Enfin, sa proximité au pôle tertiaire administratif et commercial existant permet de sécuriser l'investissement dans la durée. Il offre l'opportunité de redynamiser l'actuel quartier Saint-Sever dont l'offre tertiaire est vieillissante et pour partie vacante.

Un projet moteur de l'ambition économique de « Seine Cité »

L'une des ambitions majeures du projet « Seine Cité » est de relancer le développement économique et d'étendre le rayonnement à l'échelle nationale, voire européenne de la métropole Rouen Normandie. À cette fin, il lui appartient de renforcer certaines ressources stratégiques (fonctions de commandement ou de conception, services aux entreprises, emplois à haut niveau de qualification...), le plus souvent tertiaires. Ce projet s'oriente donc vers la constitution d'une offre de bureaux à la hauteur d'une

telle ambition, en quantité comme en qualité. Le quartier de la nouvelle gare en sera la future pierre angulaire et devra, à ce titre, répondre aux principales problématiques du marché tout en s'articulant avec le positionnement des autres programmes de bureaux de « Seine Cité », sur l'écoquartier Flaubert et Luciline.

« Seine Cité » est une réponse adaptée à la faiblesse relative du marché des bureaux de la place rouennaise en comparaison des autres métropoles françaises. Parmi les quinze aires urbaines les plus peuplées, celle de Rouen possède en effet le marché le moins développé, avec environ 42 000 m² loués ou vendus chaque année entre 2006 et 2010².

Si le bassin de vie de Rouen est comparable à l'aire urbaine de Rennes, par le nombre d'habitants, d'actifs, d'emplois, d'emplois tertiaires et même d'emplois industriels, Rennes dispose d'un marché immobilier de bureaux presque deux fois plus étoffé (78 000 m² commercialisés en moyenne par an). Cet écart pourrait encore se creuser en 2017, lors de la mise en service de la LGV Bretagne-Pays-de-la-Loire, qui mettra Rennes à 1 h 27 de Paris, et la programmation de 160 000 m² de bureaux dans le cadre du projet EuroRennes³.

Au regard de son tissu socio-économique, le bassin de vie de Rouen dispose d'un marché des bureaux sous-dimensionné, non seulement par rapport aux métropoles françaises, mais aussi par rapport aux principales agglomérations situées à une heure de Paris. Bien que de moindre envergure, celles-ci tendent en effet à entrer en concurrence avec Rouen, à l'image de Tours dont le marché atteint désormais 36 000 m². Cela pourrait également être le cas, à l'avenir, de certains sites de la périphérie francilienne qui visent à s'affirmer comme des sites tertiaires en élaborant d'ambitieux projets de bureaux, notamment autour des futures gares du réseau de transports du Grand Paris Express⁴.

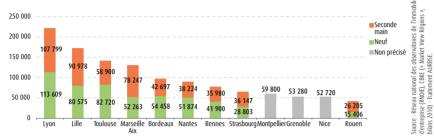
La deuxième caractéristique du marché des bureaux à Rouen est son manque chronique d'offre neuve. La part des bureaux neufs dans le stock immédiatement

² AURBSE, Quel potentiel pour l'immobilier de bureaux à Rouen ? Rouen : AURBSE, 2012.

³ Source : Rennes Métropole

⁴ AURBSE, Quel potentiel pour l'immobilier de bureaux à Rouen ? Rouen : AURBSE,

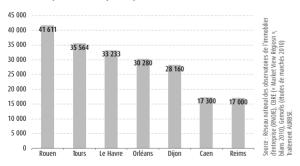
marché des bureaux dans les principales agglomérations de France : demande placée en moyenne par an entre 2006 et 2010



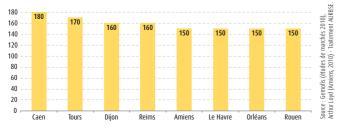
toyer « prime » en 2010 dans les principales agglomérations de France (en euros hors taxes et hors charges par m² et par an)



parché des bureaux dans les principales agglomérations du Bassin parisien : demande placée en moyenne par an entre 2006 et 2010



Upyer « prime » en 2010 dans les principales agglomérations du Bassin parisien (en euros hors taxes et hors charges par m² et par an)



disponible y est deux à trois fois plus faible que dans d'autres capitales régionales, ce qui place le marché du neuf à un niveau inférieur à celui de beaucoup d'agglomérations. Plus largement, le volume de bureaux neufs commercialisés chaque année agit alors comme la variable conditionnant le dynamisme du marché rouennais. Ainsi, les années de raréfaction de l'offre neuve ont été des années de repli du marché (2003, 2004), tandis que ce dernier a connu un rebond lors de la commercialisation de nouveaux programmes (2005, 2010)⁵.

Cela signifie que tout immeuble neuf peut être commercialisé dans des délais rapides dès lors qu'il répond aux attentes des utilisateurs. Mais réciproquement, la pénurie actuelle d'offres neuves est aussi synonyme de difficultés à satisfaire la demande existante, qu'elle provienne d'entreprises locales ayant un projet d'extension ou d'entreprises extérieures finissant par se détourner vers une autre agglomération faute de locaux adaptés (et en particulier de vastes plateaux d'un seul tenant). Il est donc nécessaire de relancer la construction ou la restructuration de bureaux pour donner au marché rouennais les capacités d'accueillir la demande.

À cet égard, le faible niveau des loyers en comparaison des grandes capitales régionales est une troisième problématique majeure à prendre en compte. Un tel constat peut être fait en observant le loyer des bureaux haut de gamme et bien situés (dits « prime »), dont le niveau ne se distingue pas nettement des loyers de bureaux situés dans des parcs d'activités périphériques, et fait même figurer Rouen parmi les agglomérations où il est le plus bas. Une des réponses à ce phénomène consiste à proposer une offre de bureaux répondant à des standards de qualité élevés et bénéficiant des avantages de la centralité (opportunités d'affaires, services, commerces, cadre de vie...) tout comme d'une accessibilité optimale.

En outre, le faible niveau des loyers réduit la rentabilité des investissements et, de ce fait, décourage les investisseurs de lancer des programmes « en blanc » (c'està-dire non commercialisés à l'avance) ou ralentit le démarrage des opérations, ce qui limite l'offre neuve mise sur le marché et le dynamisme de celui-ci. Enfin, il res-

sort du témoignage des professionnels que le marché reste porté par la demande endogène, émanant d'entreprises prêtes à s'installer dans des locaux relativement anciens et coûteux pour continuer à exercer leurs activités, tandis que la demande exogène lui échappe le plus souvent.

Dans cette optique, le groupe Immobilier, réunissant la métropole Rouen Normandie et ses partenaires, a réalisé, en 2012, plusieurs études qui recommandent de proposer une offre annuelle neuve de 30 à 35 000 m² supplémentaires par rapport à la situation présente⁶. En apparence très élevé, un tel accroissement donnera à l'agglomération les moyens de répondre à la demande endogène et d'attirer quelques projets exogènes, mais aussi de combler l'écart qui la sépare actuellement de Rennes. Cet objectif peut lui-même être atteint de facon progressive, puisqu'un marché augmenté de 7 000 m² permettrait dans un premier temps de se distinguer plus nettement d'agglomérations de moindre envergure comme Tours. La préparation du développement de l'offre tertiaire en centralité permettra également, en tenant compte précisément de l'obsolescence d'une grande partie des bureaux du quartier Saint-Sever (qui concentre l'essentiel des 12 000 m² de ce type recensés dans l'agglomération)⁷ de ne pas pénaliser ce quartier, mais au contraire de préparer sa mutation.

Traduire la dimension métropolitaine du projet de nouvelle gare

Un projet de nouvelle gare en ville est un événement urbain d'une importance fondamentale pour le territoire d'accueil. Les questions fonctionnelles en matière de déplacements qui ont été exposées le démontrent, de même pour celles qui concernent la dimension économique : l'échelle de ce projet dépasse les limites de son emprise, et les réponses apportées sur ce site seront dépendantes du contexte économique et des déplacements, de même qu'en retour les réponses apportées par le projet influenceront la desserte et l'économie de la métropole.

⁵ AURBSE, ADEAR, CCI de Rouen, Immobilier de bureaux. Scenarii d'évolution de l'offre à moyen et long terme dans l'agglomération de Rouen. Rouen : AURBSE, 2012.

⁶ AURBSE, ADEAR, CCI de Rouen, Immobilier de bureaux. Scenarii d'évolution de l'offre à moyen et long terme dans l'agglomération de Rouen. Rouen : AURBSE, 2012. 7 CCI de Rouen, Observatoire de l'Immobilier d'Entreprise, mars 2014.

Il en va de même de l'intégration urbaine. Les choix d'aménagement influencent, voire conditionnent, une partie de l'efficience des réponses apportées en matière de déplacement ou d'offre immobilière. Le site d'accueil du projet urbain propose suffisamment d'opportunités et de libertés pour en optimiser l'organisation, permettre la lisibilité des stations de tramway dans le tissu urbain, conjuguer le pôle tertiaire avec un ensemble de services de proximité.

Comme c'est le cas pour tout projet majeur, la réussite de l'intégration de la gare réside dans une mise en valeur réciproque du projet lui-même et de son territoire d'accueil.

L'ambition métropolitaine, les charges symboliques d'entrée de ville, d'unité spatiale et temporelle du territoire⁸, d'une nouvelle échelle territoriale de référence, justifient la prise en considération dans le dessin et le programme du projet, d'éléments et d'enjeux plus vastes que l'emprise foncière dédiée à la gare et aux réseaux de transports qui s'y interconnectent. En conséquence, l'échelle des réponses apportées par le projet en matière d'aménagement et de programme en traduit l'ambition métropolitaine.

Les trames urbaines au service du projet

Ces trames sont le résultat de l'organisation urbaine historique de la ville au fil du temps, y compris de ses évolutions les plus récentes ou de ses projets déjà en cours. Elles correspondent à des axes de circulation des habitants, à des points de vue, à des perspectives par les alignements bâtis qu'elles composent, ou encore à des éléments naturels (cours d'eau, courbe de niveau, ligne de crête) qui ont marqué le développement urbain.

En donnant à voir et en structurant le paysage urbain, ces trames permettent à l'habitant et au nouvel arrivant de se repérer dans la ville. En cela, elles sont les points d'appui de la mise en valeur réciproque du site du projet avec son environnement urbain. Elles constituent des

éléments de référence dont la prise en considération est essentielle pour l'inscription d'un nouvel édifice, d'un quartier, que l'on se positionne en rupture ou en cohérence avec elles.

Ce rôle d'organisation est également essentiel à l'échelle d'un espace plus restreint. En effet, l'utilisation des trames urbaines offre la possibilité de rendre lisibles au premier coup d'œil les éléments importants d'un espace public (station de transport collectif, point de rencontre...), les constructions qui s'y accrochent (l'entrée principale, la fonction institutionnelle d'un bâtiment...), tout comme elles suggèrent des règles d'usages en montrant (public) ou en cachant (privé).

Elles révèlent des lieux existant dans le site où à sa proximité. Dans un périmètre de projet, le prolongement des trames depuis le tissu urbain environnant esquisse des espaces, préfigure des lieux et leurs usages potentiels et révèle des lieux déjà existants. Ainsi, une place inscrite dans le périmètre de projet prend une dimension nouvelle si plusieurs trames de composition s'y croisent, la soulignent, voire incitent à la redimensionner (par exemple la place Carnot). D'autres croisements de trames indiquent des lieux stratégiques pouvant devenir des points d'accès importants du site (par exemple les croisements des trames avec le quai Anquetil, ou sur le boulevard de l'Europe au niveau de la tête sud du pont Mathilde).

Elles posent des questions de fond à propos des alignements bâtis. En s'appuyant sur les quais, les avenues, les boulevards ou les rues, les trames aident à positionner des îlots bâtis, à se questionner sur les façades urbaines qu'ils produisent et leurs vis à vis. Par exemple, l'opportunité d'une façade, voire d'un accès ouvrant sur la Seine, pose des questions fondamentales sur les façons dont le projet pourrait utiliser l'eau comme un élément très fort d'identité et de valorisation. Ces relations seraient à travailler tant d'un point de vue architectural et urbain que d'un point de vue programmatique (usages pour les loisirs, le tourisme, les escales...) en tenant compte également du rapport avec l'île Lacroix.

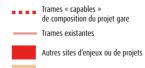
Les trames de composition révèlent des lieux éloignés et donnent au projet une nouvelle ampleur en instaurant un dialogue entre le site et son environnement. Ici elles montrent le positionnement de la future gare au

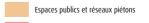
Trames capables et trames existantes - la future gare au cœur de la ville centre











Grands équipements dans l'espace d'influence du projet gare

cœur d'un réseau d'équipements en même temps qu'elles invitent à considérer un centre-ville élargi à la rive gauche avec la future gare comme nouveau lieu de jonction. Ce faisant, elles incitent également à appréhender le devenir de ces lieux, tant dans leur dessin que pour les activités des usagers qu'ils accueillent. Le rôle de ces lieux dans la ville peut évoluer par les liens qu'ils auront avec une nouvelle gare, ses services et ses activités connexes. La place et la rue Saint-Sever, le centre commercial et ses abords ou encore la place Saint-Paul et les quais situés en contre-bas, et bien évidemment l'île Lacroix, font partie de ceux-là.

La préfiguration de plusieurs périmètres de réflexion transparaît au travers du dessin de ces trames. Ces périmètres sont inhérents aux lieux que l'on interroge, mais aussi aux usages qu'ils accueillent et qui seront en interaction avec le projet de nouvelle gare. Ainsi, le thème de l'habitat dans le cadre du projet invite à se

poser la question du renouvellement urbain dans un périmètre élargi. De la même façon, les dimensions économiques commerciales et tertiaires dessinent des périmètres et questionnent des lieux différents.

Enfin, et peut-être avant tout, puisque la gare est une interface de déplacement, les trames invitent à la réflexion sur le positionnement des réseaux de transports collectifs, les lieux privilégiés d'interconnexion entre les différents modes en fonction des infrastructures existantes, et de leur devenir (quel sera le rôle du pont Mathilde et du boulevard de l'Europe après la mise en service du contournement Est de Rouen ?).

Les trames permettent donc de poser quelques éléments fondamentaux du projet. Cependant, elles induisent des choix politiques en matière d'aménagement et de programme. Il faut donc en approfondir les questionnements en termes d'organisation du paysage urbain et de possibilité de répartition des usages.

Bpace stratégique de projet « gare et confluence »



ce : J.-C. Pattacini - AURBSE

> Sélection bibliographique

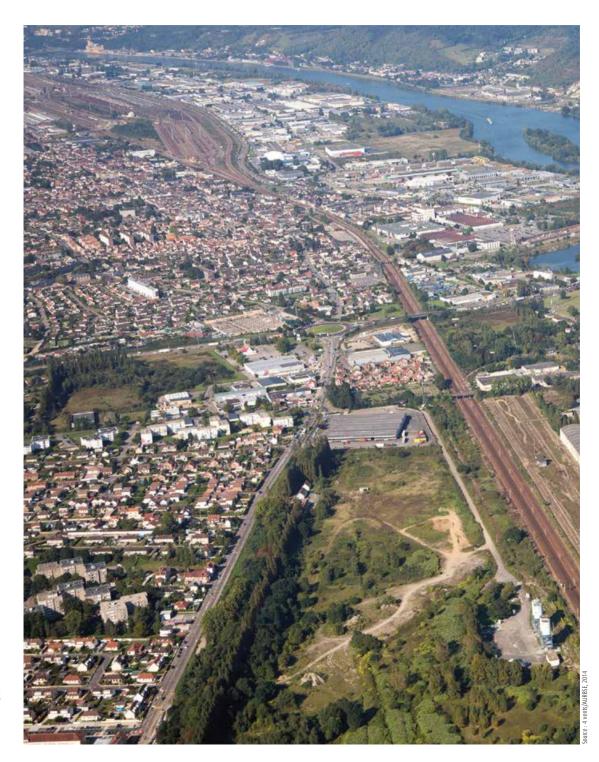
AURBSE, La nouvelle gare d'agglomération de Rouen. Du socle des acquis à la formalisation d'un projet. Rouen: AURBSE, février 2012.

AUR799

AURBSE, Ligne nouvelle Paris-Normandie. Nouvelle gare d'agglomération de Rouen. Rouen: AURBSE, janvier 2012. AUR747

Masboungi, Ariella (Dir.), Le projet urbain en temps de crise – l'exemple de Lisbonne. Paris : Le Moniteur, 2013. SAEM Eurallile, **Euralille, chroniques** d'une métropole en mutation (1988-2008). Paris : Dominique Carré, 2008.

Un nouvel angle de vue





À propos du projet de contournement Est/liaison A28-A13 : c'est de la façade Est de l'agglomération dont il s'agit, la question n'est pas « route ou pas de route ». Il faudrait que l'emprise soit fonction d'un projet et non pas fonction d'une route.

Je vois qu'avec ce contournement de 42 km de long, on est à une échelle d'intervention qui en fait un monument.

Ne penser qu'en rapport à la centralité, c'est la mort d'une agglomération. C'est la globalité qui est importante. Faites de ce contournement une très belle façade, une corniche, qu'importe, mais surtout faites-en quelque chose de beau et qui nous fasse rêver, pas quelque chose de contraint, de dur.

Gilles Vexlard, enseignant à l'École nationale supérieure de paysage de Versailles, lauréat du Grand Prix national du paysage en 2009. Extrait des Rencontre(s) #11 de l'AURBSE, 21 novembre 2013.

Le paysage désigne une partie de territoire telle que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations.

Convention européenne du paysage - Florence 2000.

Le paysage est une valeur collective. Il est l'expression de valeurs culturelles partagées par une même communauté, qui vont au-delà du seul message esthétique [...] Le défi à relever est bien d'abord d'ordre culturel : le paysage doit devenir un projet, un projet partagé par tous les acteurs qui agissent sur la transformation de notre cadre de vie.

Apporter une valeur ajoutée au paysage par le projet, c'est d'abord analyser le paysage existant, son identité et ses potentialités, les valeurs dont il est porteur. C'est ensuite intégrer cet objectif dès l'amont dans la conception même de l'ouvrage à réaliser.

Jean Frébault, « Les aménageurs doivent produire de la qualité paysagère », Les Cahiers du conseil, Paysage et aménagement, Conseil général des Ponts et Chaussées, cahier n° 1, octobre 2000.

a réalisation d'une grande infrastructure de déplacement, dont le rôle est à la fois de traverser et de desservir un territoire, est toujours un projet exceptionnel. Son ampleur, par les surfaces qu'il mobilise, les environnements humains, naturels, économiques qu'il transforme, amène bien souvent à concentrer la réflexion dans un sens privilégié allant de l'infrastructure vers son environnement. La notion d'impact, relatif aux études nécessaires et réglementaires définies initialement par la loi du 10 juillet 1976, est d'abord axée sur la protection de la nature. Récemment, la loi du 12 juillet 2010, dite engagement national pour l'environnement (ENE) ou encore Grenelle II, a fait évoluer cet angle d'approche en élargissant le spectre des éléments à prendre en compte, par exemple les effets sur la santé, les effets cumulatifs des autres projets en cours, la consommation énergétique, etc.1.

Cependant, l'orientation de l'étude d'impact va toujours dans le même sens : de l'infrastructure vers le territoire. De ce fait, elle tend à exposer le plus souvent les effets négatifs et la façon de s'en prémunir, et parallèlement, présente de façon moins explicite les éléments pour lesquels le projet peut être une opportunité, au-delà de ce pour quoi il est réalisé initialement. L'approche est plus linéaire, moins itérative et surtout moins interactive entre le territoire et l'infrastructure.

Changer les points de vue

C'est considérer l'espace non plus comme un lieu d'accueil de l'infrastructure, mais comme un « écosystème » dans lequel l'infrastructure projetée va devoir trouver sa place et non plus uniquement « se faire sa place ».

Le premier point de vue tend à considérer le territoire lui-même par le prisme de l'histoire de son développement, de son aménagement, des difficultés qu'il rencontre, comme des facilités qu'il possède.

Le deuxième prend en compte des territoires de vie. Ils sont définis par la pratique de leurs habitants, la façon dont ils le sillonnent en fonction de leurs besoins.

Ces territoires se construisent également au gré des coopérations intercommunales, pour la création d'un équipement, la gestion d'un espace. Cette gouvernance met en œuvre des politiques qui conduisent à des aménagements qui structurent également l'espace. D'une certaine manière elle constitue le troisième point de vue possible, dans la mesure où cette gouvernance peut influer sur le projet et apporter des solutions.

La connaissance du territoire rend possible une autre mise en perspective du projet d'infrastructure. En définissant ses enjeux propres, le territoire se met en capacité d'anticiper et d'optimiser l'infrastructure qu'il doit accueillir, non plus uniquement du point de vue des déplacements, mais également pour l'ensemble des autres enjeux qui les concernent l'un et l'autre. Dans l'idéal, au projet d'infrastructure doit répondre un projet de territoire.

(É)changer les points de vue

C'est tenir compte de l'interactivité d'une infrastructure avec le territoire qui la supporte, dans l'espace et dans le temps.

Naturellement, et en premier lieu, il s'agit d'un échange visuel, de l'ordre des paysages perçus.

Le territoire visible depuis l'infrastructure vaut autant que la façon dont l'infrastructure est vue depuis le territoire. Cette référence au paysage est essentielle, puisqu'elle témoigne de la culture de l'établissement humain localement.

Par définition, l'arrivée de l'infrastructure ouvre de nouveaux points de vue, y compris sur des aménagements préexistants. En rendant visibles et accessibles de nouveaux espaces, elle oblige les collectivités à en préciser les modalités d'aménagement.

En second lieu, cet échange de points de vue peut également être considéré comme l'ensemble des services, proches ou lointains, directs ou indirects que l'infrastructure et le territoire peuvent se rendre mutuellement. On parlera dans ce cadre de valorisation réciproque. Par exemple, pour optimiser le fonctionnement de l'infrastructure et ses services rendus en matière de déplacement, le territoire doit mener des politiques de maîtrise de la périurbanisation. Dans le cas contraire, des flux automobiles supplémentaires viendront engorger l'infrastructure et ses points d'échanges, pénalisant ainsi sa performance.

Questions d'échelles

L'échelle de territoire qui doit être considérée, à l'occasion de l'élaboration d'un grand projet d'infrastructure n'est pas unique, et surtout, ne peut être cantonnée à ses abords.

Les changements de point de vue, puis les échanges de points de vue que nous avons décrits précédemment induisent la prise en compte de plusieurs échelles de territoire dans un même temps :

- L'échelle des territoires qui sont directement reliés à l'infrastructure. Les premiers espaces concernés sont évidemment les plus proches du tracé et des futurs échangeurs. On dénombre, parmi eux, les espaces agricoles naturels et forestiers, les espaces urbains traversés ou bordés dont l'avenir est dépendant du tracé et des stratégies d'aménagements mises en œuvre pour l'accompagner. Mais il faut également inclure dans cette échelle les espaces connectés directement au contournement Est par d'autres infrastructures : les entrées et traversées d'agglomération bordées d'espaces urbains, résidentiels ou d'activité, les espaces agricoles, les espaces naturels, « mis en tension » par une accessibilité renforcée.
- L'échelle des territoires indirectement reliés, éloignés de l'infrastructure, mais dont le devenir est conditionné par son aménagement et par la résolution de problématiques très localisées. Dans le cas du contournement Est de Rouen liaison A28-A13, les espaces intéressés sont multiples. Ils seront identifiés dans les schémas présentés dans les pages suivantes. On peut d'ores et déjà relever la nouvelle gare d'agglomération, le boulevard de l'Europe sur la rive gauche, la vallée des deux rivières et la place Saint-Paul sur la rive droite...
- L'échelle des établissements publics de coopération intercommunale, dont les politiques globales de planification et d'aménagement sont en interaction avec l'infrastructure : métropole, communauté d'agglomération, communautés de communes, syndicats mixtes de Pays. Il faut également ajouter à cet ensemble, la Région et les Départements de Seine-Maritime et de l'Eure, puisque le projet vient compléter des grandes liaisons

nationales et européennes, permettant ainsi d'accroître le rayonnement de l'hinterland² de la place portuaire et de « Seine Gateway »³.

Éléments de diagnostic et d'enjeux

Les cartes schématiques présentées dans ce chapitre posent les premiers éléments d'un diagnostic prospectif à l'échelle du bassin de vie de Rouen. Leur fond cartographique est réalisé sur une base simplifiée du MUE en 2009. Les éléments qui y sont rapportés sont des représentations schématiques d'interrelations, de lieux potentiels, de secteurs mis en tension, révélés par l'interaction du constat de l'existant avec un projet de tracé du contournement Est. Cet exercice est issu d'une première série de séminaires et d'ateliers qui se sont déroulés entre mai et septembre 2013, animés et pilotés par l'agence d'urbanisme.

Le diagnostic prospectif est un temps d'analyse spécifique dont l'objectif est de lancer une réflexion dynamique en réalisant un constat des forces, faiblesses, opportunités et menaces à l'aune d'éléments de projets identifiés et connus, dont le contournement, et d'un état des lieux du territoire.

Cela revient à la démarche décrite précédemment qui vise à mettre en interaction des échelles de territoires avec le projet d'infrastructure.

La dimensión prospective se retrouve au travers des différents enjeux qui vont résulter de cet exercice de « confrontation », puisque leur description et leur première représentation schématique sont des hypothèses (réalistes) des interrelations de l'infrastructure et des territoires. Certains de ces enjeux, déjà connus, vont prendre une dimension stratégique compte tenu de leur influence sur le développement des territoires considérés. D'autres sont nouveaux, mais peuvent déjà avoir des caractéristiques qui en font des éléments intangibles de la mise en valeur réciproque de l'infrastructure et du territoire qui l'accueille. Ces enjeux sont abordés ici selon quatre thèmes principaux : les déplacements,

² Le terme « hinterland », signifie littéralement l'arrière-pays et désigne la zone d'influence et d'attraction économique d'un port (dic. Le Petit Robert -2011). Il s'oppose à la notion de « foreland » qui désigne plus précisément la zone d'influence et les relations économiques d'un port avec des territoires situés au-delà des mers.

³ AURBSE, Référentiel logistique - diagnostic enjeux - introduction au séminaire du 16 février 2012. Rouen : AURBSE, 2012.

l'économie, l'aménagement urbain, le paysage. Certains enjeux entrent en résonance d'un thème à l'autre, et dans quelques cas, il y a naturellement des redondances. Celles-ci tendent à confirmer la dimension stratégique de l'enjeu et du site.

Les enjeux de déplacements identifiés

calisation d'enjeux de déplacements



En matière de déplacements, l'ensemble des enjeux relevés montre que le contournement Est ne peut être considéré comme une fin, mais bien comme le début d'une nouvelle organisation des déplacements sur le territoire. Il constitue une interface essentielle qui faisait défaut, entre trois échelles de déplacements dont il sera nécessaire de répartir les flux dans une nouvelle organisation du réseau :

 le transit et la desserte des grandes plateformes logistiques à l'échelle européenne;

- le transit d'agglomération et la desserte « inter-secteurs » à l'échelle métropolitaine;
- une desserte locale et l'opportunité de rabattements sur les réseaux de transports collectifs.

Le traitement coordonné de l'ensemble des échanges décrits précédemment est la condition pour remédier durablement aux difficultés de circulation et aux points de congestion, notamment dans le centre-ville de Rouen. Cela concerne également la performance de l'accès aux pôles d'activités ainsi que l'attractivité, notamment touristique.

Hiérarchiser et requalifier les réseaux pour répartir les flux

Le projet correspond à une interface qui décharge les grandes pénétrantes Est et Nord des fonctions de transit de grande échelle et de desserte et transit inter-secteurs à l'échelle du bassin de vie. Il induit une nouvelle hiérarchisation permettant l'évolution des fonctions des voies existantes, notamment le renforcement de leur capacité d'accueil de flux spécifiques : transports collectifs, transports de marchandises... De façon générale, il doit avoir pour objectif d'éviter de superposer des échelles de desserte et de mêler les flux, voire de chercher à privilégier certains flux et modes dans des secteurs géographiques ou sur des axes de déplacements définis comme stratégiques.

Accessibilité économique et grand transit

L'appareil productif et les infrastructures portuaires ont besoin d'un maillage efficace entre différents réseaux de transports de marchandises pouvant offrir des solutions multiples.

Les transporteurs recherchent avant tout la fiabilité du temps de déplacement. Le contournement Est offre l'opportunité de réfléchir à des parcours spécifiques, voire dédiés, desservant les pôles économiques existants ou à venir.

Réseaux de transports publics et stratégie de rabattement

En prenant en charge une partie des trafics des grandes pénétrantes et en permettant la hiérarchisation des réseaux, le contournement Est libère de l'espace sur la voirie pour les transports publics et les modes actifs. La mise en place d'une stratégie de rabattement des automobiles vers ces modes alternatifs offre l'opportunité de diminuer la place de l'automobile dans la centralité. Ces points de rabattement peuvent également être des lieux structurants de l'urbain.

Libération d'espaces publics et stratégies d'aménagements

Le report du trafic des grandes voies historiques qui ont structuré le développement urbain sur le contournement Est permettra aux communes jalonnant ces pénétrantes d'organiser leur développement en se tournant à nouveau vers elles, profitant notamment des réseaux de transports collectifs. L'enjeu urbain est aussi un enjeu de sécurité par la réduction des vitesses en milieu « redevenu » urbain. Par ailleurs, dans certains secteurs géographiques, comme la vallée des Deux Rivières, une politique de délestage des voies rendrait possibles des stratégies de reconquêtes urbaines de plus grande envergure encore.

La nouvelle gare, la place Saint-Paul

Bien qu'éloignées du contournement Est, elles sont situées dans le même périmètre de confluence des quatre grandes pénétrantes Est et Nord de l'agglomération et sont reliées entre elles par le pont Mathilde. Par conséquent, l'aménagement, et en particulier l'urbanité, l'accessibilité et la fonctionnalité de ces lieux, seront directement impactés par les choix en matière de réorganisation des déplacements. Tout particulièrement, l'allègement des circulations et le partage modal sur le pont Mathilde bénéficieront à la nouvelle gare d'agglomération en termes d'accessibilité, mais aussi de gestion des flux entrants et sortants.

La ceinture des boulevards et la libération des quais, rive droite et rive gauche

À l'instar du site de la Confluence, les projets de reconquête de ces espaces, occupés par les flux automobiles et poids lourds, devraient également bénéficier d'une réorganisation globale des déplacements, dont le contournement Est constitue l'un des points clés.

Les enjeux économiques identifiés

Lcalisation d'enjeux économiques



Le propos ici n'est pas de justifier de la création d'une infrastructure nouvelle par un éventuel lien de causalité favorable au développement économique.

Pour autant, la fonction logistique liée aux infrastructures de déplacement est indissociable d'une activité de production. La performance de cette logistique est pour partie liée à la rapidité et à la fiabilité. Cette dernière est d'autant plus discriminante dans un système de production en flux tendu et de stockage minimum. Lorsque le territoire de production est, de surcroît, une place portuaire, sa desserte et son accessibilité revêtent une dimension stratégique puisqu'elles influent sur le dimensionnement de l'hinterland ou du foreland. Ce faisant, elles conditionnent des débouchés qui peuvent influer sur la pérennité et la localisation des emplois.

Pour l'espace métropolitain, et d'un point de vue économique, la réalisation du contournement est source d'opportunités, mais nécessite des points de vigilance.

Développer une logistique multi et inter-modale

La route est dominante pour déplacer des marchandises, et cela pour longtemps. En effet, les politiques d'aménagement du territoire et des transports ont permis de mettre en place une logistique d'une grande flexibilité dans les quantités de marchandises transportées et les échelles de territoire desservies. Cette logistique est, en grande partie, intégrée dans les process industriels. De fait, les autres modes de déplacement sont apparus moins adaptés. Toutefois. ce modèle trouve ses limites face aux enieux environnementaux et climatiques. Modifier sensiblement la part modale pour les transports de marchandises revient à faire évoluer les process de production industrielle, les stratégies de localisation d'entreprises, à investir dans de nouveaux matériels logistiques... Ce n'est pas impossible, mais cela est nécessairement lent et complexe et nécessite des adaptations successives planifiées plus réalistes que des révolutions systémiques.

De ce point de vue, le contournement Est, en venant desservir des zones de ruptures de charges connectées aux infrastructures maritime, fluviale et ferroviaire, met en réseau une offre multimodale

Optimiser l'accessibilité économique en général et portuaire en particulier

L'activité portuaire, comme une grande partie de l'activité économique, est positionnée au cœur du bassin de vie de Rouen. Les mouvements centripètes des transports de marchandises utilisent les mêmes infrastructures que les transports collectifs et les automobiles. La réalisation du contournement Est représente une opportunité pour définir de nouveaux circuits de déplacements des marchandises, voire des voies dédiées. En matière de desserte portuaire, l'enjeu est d'autant plus important qu'il s'agit de maintenir le port dans une dynamique d'efficacité et d'offre multimodale.

Un potentiel d'espaces économiques à développer

Les cercles représentés, dont le premier rayon est à deux kilomètres et demi et le second à cinq kilomètres, correspondent à des territoires de performance d'accessibilité logistique. Les potentiels de développement que représente le projet sont de quatre ordres :

- Accueillir de nouvelles entreprises par des mouvements exogènes: les nouveaux espaces rendus accessibles sont attractifs, car ils sont connectés à des réseaux de déplacements de marchandises multi et intermodaux, en même temps qu'à un bassin d'emploi et de consommation élargi.
- Organiser le desserrement urbain des zones d'activité par des mouvements endogènes : la création d'espaces d'activité produit des repositionnements d'entreprises désireuses de valoriser un foncier situé dans le cœur urbain, ou qui ont besoin de nouveaux espaces pour se développer.
- Répartir l'activité pour répartir les flux : plus généralement, l'intérêt d'un tel projet réside dans les perspectives qu'il ouvre en matière de répartition de l'activité économique, à la fois pour éviter la concentration des flux, diversifier l'emploi local et libérer certains sites des contraintes de fonctionnement liées à une trop grande proximité avec l'urbain résidentiel.
- Accroître l'attractivité de sites économiques d'envergure en projet : la nouvelle gare, Seine-sud et la plateforme de Pîtres Le Manoir Alizay.

Un potentiel d'espaces économiques à renouveler

L'organisation du desserrement urbain des zones d'activité permet de réintroduire de la capacité d'aménagement : pour donner à des entreprises la possibilité de s'étendre sur place, pour constituer des pôles dédiés, pour permettre de meilleures transitions entre espaces résidentiels et espaces d'activités, ou encore pour accueillir de nouvelles fonctions urbaines ou réintroduire des espaces naturels.

Anticiper les impacts sur les espaces économiques existants, notamment agricoles

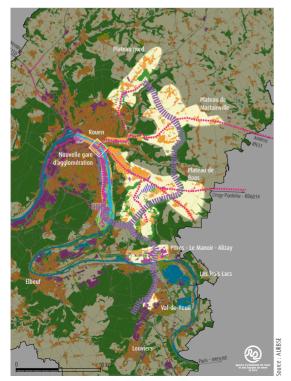
La réorganisation décrite dans l'ensemble des points précédents doit s'accompagner d'une réflexion sur les effets qu'elle peut produire sur la consommation d'espaces agricoles en général et sur l'organisation des exploitations en particulier.

La réorganisation de la répartition des flux et des modes dans l'espace métropolitain ouvre de nouveaux accès pour des sites touristiques dans la « vallée de la Seine » et permet la valorisation des espaces touristiques situés au cœur du bassin de vie de Rouen. Dans le même temps, l'infrastructure accroîtra l'accessibilité et la visibilité d'autres territoires ou équipements touristiques tels que la vallée du Crevon, les Trois Lacs, la vallée de l'Andelle...

Les enjeux d'organisation urbaine identifiés

Le renouvellement et le développement des espaces dédiés à l'activité économique présentés précédemment sont, en soi, des enjeux d'organisation de l'urbain. De même, la libération d'espaces publics des contraintes ou des nuisances liées aux trafics qu'ils subissent est également initiatrice d'une réflexion sur l'organisation urbaine qui doit être menée à plusieurs échelles, celles du lieu, de la commune, ou de secteurs géographiques que l'ont pourrait qualifier de « territoires de vie ». Ces derniers sont définis par les relations interterritoriales que les habitants mettent en œuvre en fonction de leurs besoins quotidiens.

Localisation d'enjeux d'organisation urbaine



Les représentations que nous proposons ici sont les portions de ces territoires mises en tension par la réalisation du contournement Est. Elles symbolisent ou localisent, plus qu'elles ne délimitent, les opportunités et les menaces dont il faudrait se saisir ou qu'il serait nécessaire de résoudre.

Limitation du fractionnement des territoires de vie

Le statut autoroutier de l'infrastructure induit des caractéristiques techniques très spécifiques. Parmi celles-ci, pour des raisons de sécurité et de fluidité des trafics, la limitation du nombre de franchissements et de points d'échanges fait de cette voie une rupture. La réflexion doit être menée sur les modalités d'aménagements qui permettront de limiter ses effets sur :

- le paysage perçu et le paysage vécu;
- les espaces pour lesquels l'infrastructure constituera une limite, et ceux qui bénéficieront de point d'échanges;
- les espaces économiques, notamment agricoles.

Organisation des plateaux et des axes pénétrants

Le contournement Est délimite de fait un « dedans » (l'intra-contournement) et un « dehors » (l'extra-contournement). Cette nouvelle définition des espaces les met sous la pression de dynamiques capables de déstructurer l'organisation actuelle des plateaux si l'on n'y prend garde : – Les espaces compris dans « l'intra » voient leur proximité du cœur d'agglomération se renforcer, alors qu'à l'inverse ceux situés au-delà semblent s'en éloigner.

 Les axes pénétrants prennent plus de poids dans la structuration des plateaux, en devenant les supports des points d'échanges avec l'infrastructure et des axes privilégiés de déplacements entre « l'intra » et « l'extra ».

Mutation des espaces, requalification des friches

Parmi les dynamiques engendrées, qu'elles soient nouvelles ou renforcées, on distingue particulièrement celles liées au développement urbain résidentiel et au renouvellement urbain. Leur maîtrise constitue un enjeu. Les espaces contenus dans « l'intra » seront soumis à la pression de l'urbanisation du fait de leur nouvelle « proximité » du cœur de la métropole, des continuités urbaines existantes, et d'une urbanité retrouvée en fonction des politiques de transports collectifs qui accompagneront la réalisation de l'infrastructure.

Les territoires situés au-delà du contournement Est seront également soumis à cette pression. Toutefois, et sans en minorer les effets, celle-ci sera équivalente au phénomène de périurbanisation qui accompagne la réalisation de voiries nouvelles, à la différence près qu'elle concernera des territoires encore plus éloignés.

Enfin, certains espaces déjà urbanisés pourraient bénéficier de l'allègement des trafics, voire de leur restructuration, et ainsi évoluer ou encore changer de façon radicale. Pour certains d'entre eux, comme les berges de Seine au cœur de la métropole, les espaces en friche à l'Ouest et au Sud-Est, ou encore les espaces situés dans la vallée des Deux Rivières, les mutations sont en cours. Pour d'autres, comme le site de la nouvelle gare, la place Saint-Paul et les bords de Seine jusqu'à Belbeuf, ces réorganisations ouvrent de nouvelles perspectives.

Anticipation du niveau de développement attendu près des points d'échanges

Les terrains situés à proximité des échangeurs qui jalonneront le tracé du contournement Est sont des lieux privilégiés du développement économique. Cependant, les expériences passées ont montré l'étendue des problèmes que pouvait poser une urbanisation non maîtrisée de ces espaces stratégiques. L'anticipation et la planification sont nécessaires afin d'établir des logiques de positionnement et d'aménagement qui garantissent, à la fois, la commercialisation et la pérennité des zones d'activité réalisées, la complémentarité avec l'offre existante, l'inscription dans le paysage, ou encore des conditions d'accessibilité satisfaisantes pour les entreprises, les salariés et les habitants des secteurs concernés.

Respect des entités naturelles et agricoles

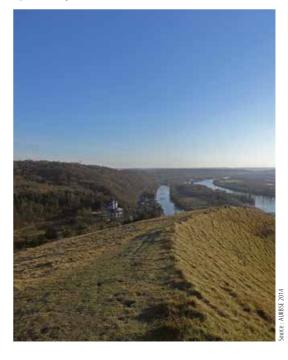
Les dynamiques de mutations décrites précédemment touchent également (voir l'article « Paysages d'un espace métropolitain », page 45) et particulièrement les espaces d'usages agricoles, la SAFER palliant le morcellement occasionné par le tracé de l'infrastructure, grâce à une politique de remembrement menée en amont du projet. Cependant, pour les espaces situés dans « l'intra » contournement, la pression urbaine s'accentue. La remise en question de la pérennité des activités agricoles incite vivement à trouver des solutions pour concilier proximité urbaine et activité de production.

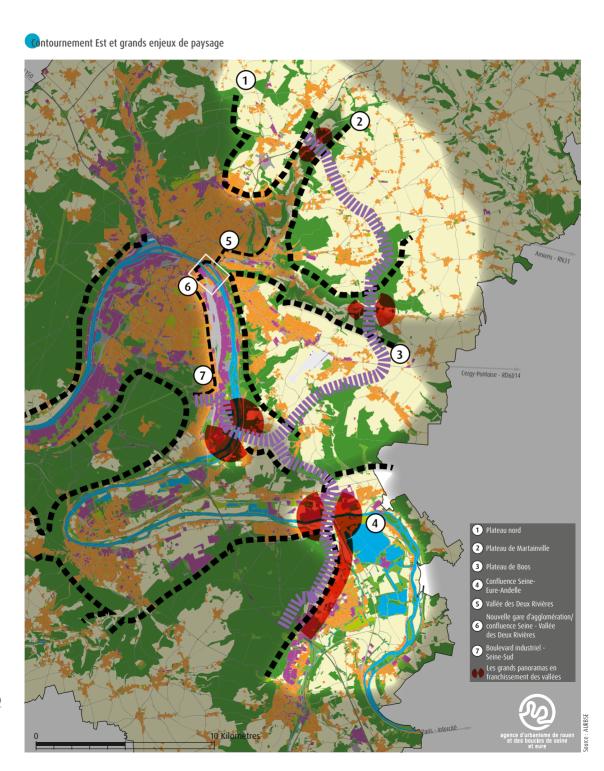
Les espaces naturels sont également concernés par ces logiques de consommation d'espace. La démarche « éviter réduire compenser » (ERC) a conduit à une meilleure anticipation des risques sur les espaces naturels. Cette dernière permet de poser de nouvelles logiques de réflexion dans l'aménagement, y compris d'explorer des solutions de remaillage ou de recréation de milieux par la réalisation du projet lui-même.

Les enjeux de paysage comme « synthèse »

Le paysage est la résultante des interactions de l'ensemble des pratiques humaines avec leur contexte géographique et environnemental. Ces interactions façonnent le paysage au gré des politiques de développement, des révolutions technologiques, des prises de conscience environnementales... Le contournement Est, de ce point de vue, est un événement majeur, car il transforme le paysage physiquement, et donne de nouveaux points de vue sur le territoire depuis l'infrastructure et sur l'infrastructure depuis le ter-

Beine depuis Saint-Adrien





ritoire. Nous avons identifié, en corrélant nos premières analyses sur l'activité économique, les déplacements et la morphologie urbaine, plusieurs « grands paysages » qui sont caractérisés par des éléments spécifiques qui les ont structurés ou qui les structurent encore, et des dynamiques de développement. Les éléments ci-dessous en décrivent les principaux enjeux.

La maîtrise des paysages d'entrée et de traversée d'agglomération

Le contournement Est offre la possibilité de dissocier les flux de transit, économiques et « domicile-travail », et de les répartir sur le territoire. De ce fait, et en organisant le rabattement des « domicile-travail » sur des réseaux de transports collectifs performants, il devient possible de diminuer la part de l'automobile dans les déplacements quotidiens, de partager l'espace public et de permettre aux communes de se réapproprier ces axes qui les structuraient autrefois.

Néanmoins, sans politiques d'accompagnement adaptées, l'effet pourrait être inverse : une urbanisation continue, orientée vers l'activité et le commerce dont l'affichage publicitaire viendrait finaliser la dégradation d'un paysage devenu banal. Cela pourrait venir concurencer des pôles économiques en cours de développemetn tels que la plaine de la Ronce ou Seine-Biopolis. Plus généralement, cela remettrait en cause une politique de long terme portée localement depuis la fin des années 1990 sur la valorisation des entrées et traversées d'agglomération.

Les axes concernés par ces enjeux sont, en premier lieu, la RD928, et dans une certaine mesure les abords de l'A28, la RN31, sur sa portion en plateau, puis dans la vallée des Deux Rivières, la RD6014, de Boos, jusqu'à la place Saint-Paul, la RD82, de son point d'échange avec le contournement Est, jusqu'au pont Mathilde, les RD7 et RD6015, délestées des poids lourds en transit, de Tourville-la-Rivière jusqu'à la place Saint-Paul.

Enfin, la confluence de la vallée de la Seine et de la vallée des Deux Rivières est un site clé dont les conditions d'accessibilité (vitales pour le site de la nouvelle gare) et les capacités d'aménagement sont directement liées à ces politiques d'accompagnement.

La maîtrise des franges urbaines

Cet enjeu, valable pour toutes les entités que nous avons esquissées, englobe un ensemble de problématiques déjà connues, liées à la périurbanisation et à ses formes urbaines les plus diffuses. Ce n'est pas un phénomène spécifiquement induit par le contournement Est mais, comme le montre l'histoire de la périurbanisation, l'arrivée d'une nouvelle infrastructure routière peut en être le catalyseur.

Cette maîtrise des franges urbaines économiques et résidentielles concerne tout autant le paysage visible depuis la nouvelle voie, la pérennité des activités agricoles (y compris sous de nouvelles formes plus urbaines), la continuité de corridors écologiques et l'intégration de la nature en milieu urbain

L'aménagement des espaces d'activité vus depuis le contournement Est

Le contournement Est ouvre de nouvelles vues sur le paysage urbain, et notamment sur des grands pôles d'activités existants ou en cours d'aménagement. Les vues lointaines repositionneront ces entités urbaines dans un contexte de paysage global amenant le « spectateur » à juger de la qualité de leur insertion dans l'environnement. Les vues plus proches, obliques ou en surplomb, donneront à voir l'aménagement interne du pôle. Ces vues participeront de l'image et donc de l'attractivité du territoire et de ses pôles économiques et touristiques.

La gestion des abords

La réalisation d'une voie de type autoroutier induit des aménagements techniques à même de résoudre les pollutions sonores, des eaux de surface ou en sous sol... Ils conditionnent souvent la configuration des abords et, par conséquent, une part de l'intégration paysagère de l'infrastructure. Malheureusement, la seule approche technique produit un paysage normé, qui en voulant gommer les nuisances par des murs, des talus, des bassins ne fait qu'accroître les effets de rupture entre l'infrastructure et son environnement. D'autres modes de constitution et de gestion de ces éléments sont à envisager, en prenant appui sur les structures du paysage local tant dans leur forme et leur articulation avec la déclivité (les talus plantés, les fossés des clos masures,

les mares...) que dans leur mode de gestion (en prenant appui sur l'agriculture par exemple). Sur ces mêmes principes, le projet peut également servir les enjeux environnementaux de conservation ou de développement de continuités écologiques.

Assumer l'infrastructure participera davantage à son intégration que le fait de vouloir la dissimuler à tout prix.

Vers un projet de territoire

Le contournement Est de Rouen/liaison A28-A13 est un projet d'infrastructure. Cependant, l'ensemble des éléments que nous venons de présenter tendent à démontrer que sa réalisation induira une interaction entre la voie et le(s) territoire(s) dont les effets dépasseront en nombre et en intensité le résultat initial escompté : l'amélioration des conditions de circulation et de desserte.

Ces résultats pourront être positifs ou négatifs, selon les ajustements qui seront apportés au projet d'infrastructure et au(x) projet(s) des territoire(s).

Cependant, la régulation des effets de l'un sur l'autre n'est possible qu'à partir du moment où chacun a reconnu les enjeux et les leviers d'actions qui lui sont propres. Autrement dit : au projet d'infrastructure doit répondre un ou des projet(s) de territoire(s) afin d'aboutir à leur mise en valeur réciproque.

Le processus de réflexion lancé par l'État et animé par l'agence d'urbanisme a pour objectif d'établir, avec l'ensemble des acteurs concernés par le contournement Est de Rouen/liaison A28-A13, les conditions de cette mise en valeur réciproque.

Ce travail, engagé depuis la seconde moitié de l'année 2013, s'est appuyé sur une première réflexion menée par le Syndicat mixte du SCoT Rouen-Elbeuf entre 2007 et 2009.

Nous avons présenté dans cet article les travaux visant à faire reconnaître les enjeux qui concernent les acteurs individuellement et, par voie de consensus, les enjeux réellement collectifs. Il s'agit d'une première étape.

Par la suite, et quelle qu'en soit la forme, juridique ou non, il sera nécessaire de traduire les choix qui découleront de ce travail en grands objectifs d'action. Ils serviront de point de repère pour les collectivités, l'État et le gestionnaire de l'infrastructure qui aura également à s'y conformer. Ces travaux devront également s'inspirer des grandes phases de consultation du public :

- la concertation avec garant qui s'est déroulée entre la fin juin et la mi-juillet 2014;
- l'enquête publique envisagée en 2016, la ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie ayant autorisé les services de l'État à poursuivre les études et la procédure, sur la base du tracé préférentiel.

> Sélection bibliographique

Agence Bertrand Folléa - Claire Gautier Paysagistes DPLG-Urbanistes, Atlas des paysages de la Haute-Normandie - Partie 1. Région Haute-Normandie, décembre 2010.

AMF 827

Agence Bertrand Folléa - Claire Gautier Paysagistes DPLG-Urbanistes, Atlas des paysages de la Haute-Normandie - Partie 2. Région Haute-Normandie. décembre 2010.

AME 827

Berque Augustin, Médiance, de milieux en paysages. Paris : Belin, 2e édition 2000. ENV 1679

CAUE 76, Exposition le paysage du Pays de Caux - un plateau parsemé d'îlots arborés. http://www.caue76. org/spip.php?article205, consulté le 25/06/2014.

Centre de Cultura Contempoània de Barcelona, Atlas historique des villes de France. Hachette, 1996. **AMF 672**

CERTU, Le système de parc de Chicago - l'exemple de frontlake park. Éditions CERTU, août 2011.

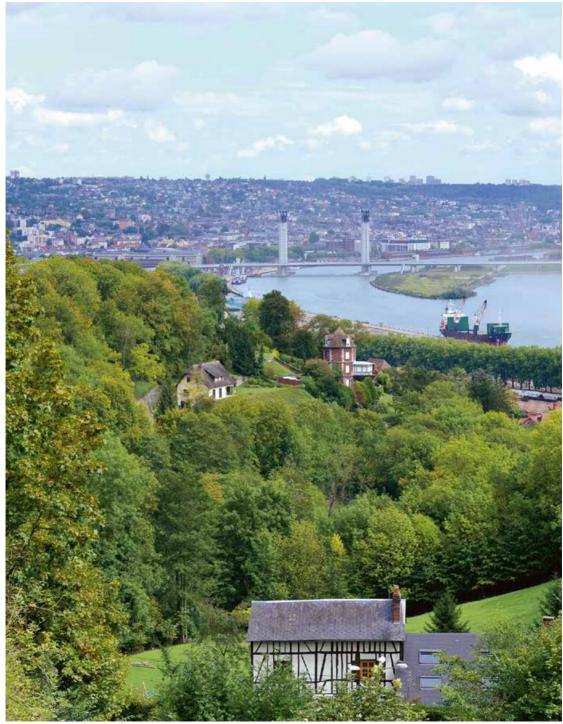
Goffmann, Erving, La mise en scène de la vie quotidienne - tome 1 : la présentation de soi.

Paris : éditions de minuit, 1973.

Raymond, Henri, Haumont, Nicole, Dezes, Marie Geneviève, Haumont, Antoine, L'habitat pavillonnaire. Paris: L'Harmattan, 2003.

Vidal, Roland, Entre ville et agriculture, une proximité à reconstruire. Article édité le 18/04/2011, site internet : http:// www.metropolitiques.eu/Entre-villeet-agriculture-une.html, consulté le 27/06/2014.

La métropolisation, une démarche volontaire





Ainsi, dans l'articulation du TGV et de l'aérien, il y a un enjeu d'ouverture métropolitaine, que ce soit à l'échelle européenne ou à l'échelle mondiale. Cet enjeu concerne surtout des villes du second rang à l'échelle européenne, c'est-à-dire des villes qui n'ont pas les moyens de se doter d'un aéroport international, mais qui peuvent construire une accessibilité au niveau métropolitain si elles arrivent à s'arrimer à un grand hub aéroportuaire, dont Paris-Charles de Gaulle est le prototype, à condition d'avoir une interconnexion de qualité avec la gare TGV ou des services fréquents et à condition d'avoir un système ferroviaire qui réponde aux enjeux aériens.

Alain L'Hostis, chercheur à l'IFFSTAR. Extrait des Rencontre(s) #3 de l'AURBSE, 16 juin 2011.

À Bordeaux, le réveil des logiques métropolitaines s'est fondé sur la construction de lieux identitaires où tout le monde se retrouve, comme le centre-ville ou les quais.

Le tramway nous a vraiment servi, et il va continuer à nous servir de percolateur métropolitain. La politique mise en œuvre depuis une dizaine d'années maintenant — et poursuivie pour le nouveau corridor du tramway — a été de développer l'urbanisation, la reconquête des espaces publics autour du tramway, mais aussi de faire en sorte que le tramway serve vraiment de fil directeur à la diffusion de la métropole.

Jean-Baptiste Rigaudy, directeur général adjoint de l'A'URBA. Extrait des Rencontre(s) #1 de l'AURBSE, 7 octobre 2010.

À Rennes, les choses sont fondamentalement différentes. La ville de Rennes exerce, historiquement, une centralité très forte et est incontestablement le moteur, notamment économique. Cela a généré deux types d'attitudes : la peur des communes périurbaines « de se faire manger » et la conviction qu'heureusement la ville centre est là, car elle tire l'ensemble du territoire vers le haut.

Philippe Tourtelier, ancien député d'Ille-et-Villaine, ancien président du Pays de Rennes. Extrait des Rencontre(s) #2 de l'AURBSE, 7 avril 2011. Pour la Normandie, on note qu'il y a les liens forts avec Paris, qu'il y a assez peu de liens avec le reste de la France, et que les aires urbaines de Haute-Normandie et de Basse-Normandie composent des systèmes distincts.

À l'échelle de la Haute-Normandie, les liens qui existent entre les aires urbaines dessinent un système où Rouen anime, polarise l'ensemble de la région, avec un barreau très puissant entre Rouen et Le Havre, qui confirme la réalité d'un fonctionnement intimement lié entre ces deux pôles.

On observe une capacité du système rouennais à être en lien avec d'autres espaces en France : alors que le score du système urbain animé par Rouen est assez modeste en fonctions métropolitaines, l'insertion de Rouen à l'échelle nationale est en revanche assez bonne puisqu'on constate la présence de liens établis par les migrations et les liens économiques avec plusieurs grandes agglomérations dans différentes régions.

Philippe Matheron, chef de mission Métropoles à la DATAR. Extrait des Rencontre(s) #10 de l'AURBSE, 25 septembre 2013.

Au-delà de l'identification au quartier, à la ville ou au village, il nous appartient de construire un sentiment fort d'appartenance à la métropole.
L'attractivité de l'agglomération dépendra beaucoup de la capacité d'Amiens à reconstruire une véritable image de « ville ». La qualité résidentielle, le développement des fonctions métropolitaines et le positionnement par rapport à l'Île-de-France sont des éléments qui permettront à Amiens d'affirmer son statut de ville et capitale régionale.

Projet urbain métropolitain Amiens 2030.

e processus de métropolisation n'est pas le résultat d'une évolution uniforme ou linéaire.
S'il est aisé de le qualifier, après en avoir observé

S'il est aisé de le qualifier, après en avoir observé les « marqueurs », il est plus difficile d'en mesurer l'intensité et la capacité de diffusion.

En premier lieu, quatre préalables peuvent être posés. La métropolisation est intimement liée à la globalisation de l'économie. Ces deux phénomènes s'alimentent mutuellement. Les études sur la métropolisation ont surtout cherché à mettre en évidence la participation des agglomérations et des systèmes urbains à la mondialisation, leur dimension de « ville globale » ou leur spécialisation dans la logique d'une division internationale de la production.

La métropolisation induit, dans une économie ouverte, nécessairement une compétition avant même de parler de coopération.

La métropolisation produit également des effets « en interne » sur l'organisation socio-spatiale.

La métropolisation est un processus qui, par nature, ne se limite pas aux systèmes institutionnels locaux, même si ces derniers en utilisent fréquemment le champ sémantique.

En retenant pour point de départ une définition simple de la métropolisation, à savoir « la concentration des fonctions stratégiques et de commandement dans un espace lui permettant d'étendre son influence et de s'inscrire dans un réseau », on en distingue clairement les différentes dimensions dialectiques. La métropole est-elle un statut ou un mouvement, est-elle concentration ou diffusion, est-elle économique ou sociale, doit-on la craindre ou l'encourager?

La métropolisation est un mouvement bien plus qu'un statut

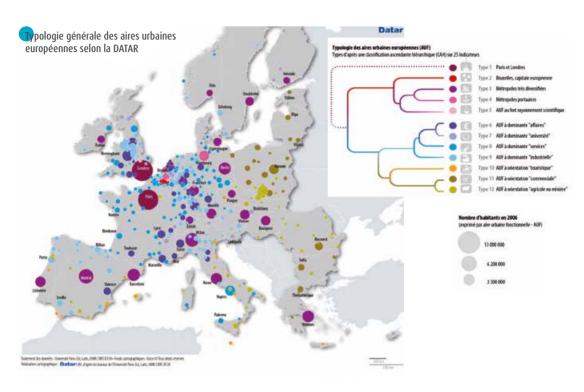
Parler de métropoles quelle que soit l'échelle retenue, mondiale, européenne, nationale ou régionale, induit d'établir un classement. Les travaux de géographes pour différents instituts nationaux d'aménagement du territoire ou pour l'Union européenne — comme les analyses multicritères d'économistes pour les agences de notation ou les cabinets de ressources humaines — considèrent les villes comme des objets autonomes

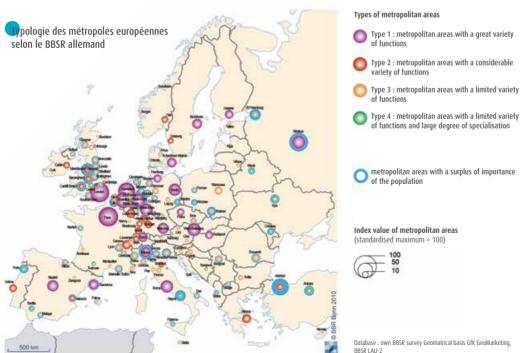
dont le degré de satisfaction à des critères est quantifiable, ce qui permet de leur attribuer une note ou un rang. Les différentes méthodologies utilisées comme les pondérations retenues conduisent à des visions ou des hiérarchisations d'autant plus contrastées qu'elles portent sur des agglomérations « moyennes ». Si les caractéristiques d'agglomérations comme Paris, Londres, New York, Shanghai... leur permettent à coup sûr de figurer en tête des classements avec le qualificatif de « ville-monde » et ceci avec une grande constance, les agglomérations européennes de 500 000 à 1 million d'habitants sont soumises à de bien plus grandes fluctuations. Très nombreuses, souvent très contrastées par leurs fonctions comme par leurs dynamiques, elles sont fortement dépendantes des critères retenus pour leur classement. Ces mêmes classifications sont elles-mêmes très liées au mode d'organisation territoriale du pays et à la représentation que l'on se fait d'un « ensemble urbain » selon qu'on retienne sa définition administrative, géographique ou sa capacité à structurer un réseau.

Ainsi, selon la DATAR, en 2012¹, Rouen se situe dans une catégorie d'aires urbaines dite « diversifiée à dominante service », comme 88 « aires urbaines fonctionnelles » européennes, dont 37 sont françaises. Leur population est en moyenne proche de 500 000 habitants, les services y sont fortement représentés et l'industrie conserve encore un poids notable. Cependant, ces aires urbaines sont peu spécialisées et relativement peu insérées dans les réseaux économiques, scientifiques ou culturels européens. Enfin, cet ensemble est particulièrement hétérogène. Pour la France, par exemple, il comprend un large éventail d'aires urbaines depuis Béthune iusqu'à Bordeaux.

Au-delà du satisfecit ou des frustrations que peuvent représenter ces classements, ils sont des marqueurs nécessaires. Mais ces classements ne sont jamais statiques. La métropolisation étant une dynamique, il est pertinent de raisonner en tendances : regarder si Rouen progresse, s'améliore, gagne des places est tout aussi important que de décrire la place qu'elle occupe à un moment donné. Ainsi, si les métropoles sont des objets faciles à identifier, ce sont surtout des

¹ Ludovic, Halbert, Patricia, Cicille, Denise, Pumain, Céline, Rozenblat, Quelles métropoles en Europe ? Analyse comparée. Paris : DATAR, 2012.





objets mouvants. Par exemple, les agglomérations européennes qui ont connu les plus fortes progressions démographiques depuis une trentaine d'années sont précisément celles dont la taille se situe entre 500 000 et 1 million d'habitants, souvent proches du littoral, alors que les agglomérations multimillionnaires, notamment en Europe continentale, stagnaient ou perdaient des habitants. Dans une Europe moins continentale qu'on ne l'imagine, où plus d'un habitant sur deux vit à moins de 100 km de la mer, la taille comme la localisation géographique du bassin de vie de Rouen apparaissent comme des facteurs positifs sur le long terme. C'est pourquoi il est pertinent de considérer la métropolisation en tant que processus et non les métropoles en tant qu'objet fini.

La métropolisation produit à la fois de la concentration et de la diffusion

L'armature urbaine européenne, tout particulièrement en France, se caractérise par une concentration des emplois et des activités dans les cœurs urbains. Ce mouvement de polarisation s'accompagne d'une croissance de l'espace d'influence des agglomérations. En France, l'une des traductions de ce phénomène est l'étalement urbain. Sans représenter, en aucun cas, une exception, le bassin de vie de Rouen l'illustre parfaitement. Un quart de ses 300 000 emplois sont situés dans la ville centre, les trois quarts dans la métropole Rouen Normandie. Dans le même temps, on y observe un éloignement continu des ménages actifs, dont les trois quarts travaillent hors de leur commune de résidence (ils étaient 63 % en 1990). Par conséquent, cette évolution fait de tous les habitants du bassin de vie des « urbains », par leur mode de vie, quelle que soit la coloration parfois « rurale » des villages dans lesauels ils ont élu domicile.

Le processus de métropolisation trouve ainsi les voies de sa diffusion, bien au-delà des périmètres administratifs, dessinant une nouvelle géographie, toujours mouvante. Il vient ainsi assembler des espaces à la morphologie hétérogène, avec l'impérieuse nécessité d'en permettre le fonctionnement à défaut de pouvoir

réaliser la synthèse entre l'urbain revendiqué et le rural idéalisé

Dans cet espace, formant un unique bassin de vie du point de vue des habitants, mais composé de multiples intercommunalités du point de vue institutionnel, l'intensification du dialogue entre les collectivités territoriales passe par un lieu fédérateur permettant la libre expression et la libre proposition. C'est un préalable indispensable à la coproduction d'un projet partagé qui a toute son utilité lorsqu'il s'agit, par exemple, d'accueillir sur un territoire donné, une grande infrastructure ou bien d'améliorer le quotidien des habitants en matière d'accès à l'emploi ou de déplacements.

La métropole est avant tout une aventure sociale

La métropolisation pose avec une grande acuité la question de la création de richesses, mais aussi de leur concentration et donc de leur répartition. La question métropolitaine n'est pas uniquement économique, elle est également sociale. De ce point de vue, l'utilisation de critères de performance et de création de richesses pour caractériser et classer les métropoles rend l'outil de mesure incomplet. En effet, celui-ci peut surévaluer les valeurs positives de la métropolisation et en minimiser les effets négatifs, comme l'exclusion sociale et territoriale, ou certains phénomènes de paupérisation et de précarisation des populations les plus fragiles. Or, la recherche de la performance et l'ambition de progresser ne portent pas en germe le développement social. Cette capacité « redistributive » de la métropolisation ne lui est pas intrinsèque. C'est pourquoi le processus de métropolisation doit aussi être mesuré par des indicateurs de « cohésion sociale » et s'accompagner de politiques de régulation et de solidarité. Il doit aussi être évalué au moyen d'indicateurs de « qualité de vie ». Ces critères qui valorisent l'action des collectivités territoriales dans la durée sont également utilisés par de grands cabinets internationaux de ressources humaines qui quident l'implantation d'entreprises. Ils élargissent leur analyse au-delà des stricts indicateurs économiques et prennent en compte l'exercice de la citovenneté, le système de santé, le système

éducatif et scolaire, les grands services urbains et notamment les transports, la qualité de vie, la qualité environnementale...

Ces critères sont utilisés dans le cadre de stratégies continentales, voire mondiales, pour différencier des métropoles aux profils contrastés. Toutefois, ils ont également leur pertinence à des échelles plus réduites, européenne ou nationale, pour départager des aires urbaines dans le cas d'implantations d'établissements de portée plus « régionale ».

D'autre part, la question métropolitaine étant affaire de dynamique et de mouvement, il est tout à fait pertinent d'intégrer cette dimension au projet stratégique territorial. Ce fut le cas pour le Grand Lyon, qui avait posé comme objectif de figurer dans le « Top 15 des villes européennes », au début des années 2000. Cela ne prétend pas résumer la totalité de l'action publique, mais permet d'établir une ambition de long terme dont on pourra mesurer les étapes successives de réalisation. Une telle démarche a aussi pour vertu de mobiliser l'ensemble des politiques publiques et pas uniquement celles dédiées au développement économique. L'ambition métropolitaine est alors partie prenante du projet de la collectivité et nourrit l'ensemble des politiques sectorielles, transports, services urbains, habitat, environnement...

Enfin, la dimension collective, l'appropriation par les habitants de « l'état d'esprit métropolitain » comme le sentiment d'appartenance sont une condition majeure de réussite. En effet, la participation des habitants, comme des acteurs économiques, au débat local qu'une telle ambition doit susciter témoigne de leur capacité à adapter les comportements, les attentes ou les revendications à cette nouvelle donne. Leur engagement constitue un sérieux relais aux politiques publiques, à condition que soient identifiés préalablement les éventuels points de blocage. Les évolutions récentes du débat local, tel qu'il a été porté dans de nombreuses collectivités en France, montrent que les questions peuvent être appréhendées dans leur globalité par nombre d'acteurs. Ils s'investissent au-delà de leur strict domaine d'expertise, économique, environnemental, social... C'est la fin du « domaine réservé ».

La métropole porte en elle la responsabilité du dialogue avec son environnement

Cette question est permanente. En période de croissance où la métropole peut être distributive, coopérative, mais aussi en période de crise économique où elle ne doit pas apparaître comme celle qui assécherait son espace d'interaction.

Cet espace d'interaction résulte de l'intensité de rayonnement de la métropole (il peut donc être régional, inter-régional, national, ou transfrontalier) ainsi que des liens de coopération tissés par les métropoles entre elles ou avec des agglomérations de rang plus faible.

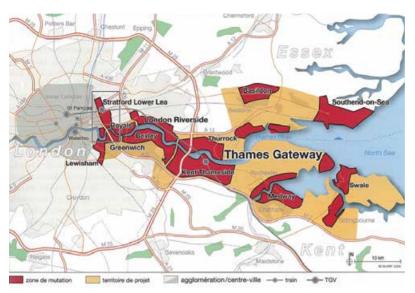
L'armature urbaine européenne est favorable aux coopérations, compte tenu de la relative proximité des métropoles entre elles. L'Europe est un continent urbain dans lequel se concrétisent de nombreux exemples d'ensembles métropolitains ou de coopérations renforcées. C'est le cas en Allemagne des régions métropolitaines Rhein-Ruhr ou Rhein-Main, aux Pays-Bas de la Randstad, en Grande-Bretagne de Thames Gateway, qui forment des ensembles cohérents dont la gouvernance est souvent spécifique, ainsi que de systèmes bi ou multilatéraux comme l'Øresund (Copenhague-Malmö), ou la région urbaine de Lyon.

On retrouve en France d'autres exemples de processus engagés, comme la coopération métropolitaine Loire-Bretagne, le Sillon Lorrain, ou bien des réflexions de plus longue portée à l'exemple de l'Eurorégion Barcelone-Bilbao-Bordeaux-Toulouse. De telles initiatives sont généralement thématiques et visent à renforcer des liens dans certains domaines comme la production, l'enseignement, la recherche ou la culture, en partant souvent du constat de relations déjà existantes entre les entreprises, les universités...

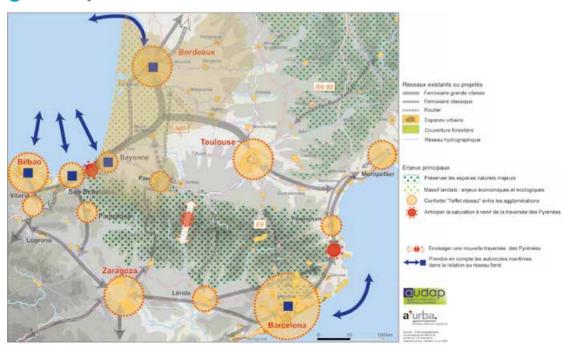
Le bassin de vie de Rouen est, à plus d'un titre, en capacité de s'inscrire dans cette dynamique de dialogue et de coopération.

En premier lieu, il se situe au cœur de la Normandie dont il constitue le premier ensemble urbain, avec un habitant sur cinq, près d'un emploi sur quatre et 43 % des étudiants de l'enseignement supérieur.

Situation du projet Thames Gateway à Londres et dans le Grand Sud-Est



onstruire l'Eurorégion transfrontalière

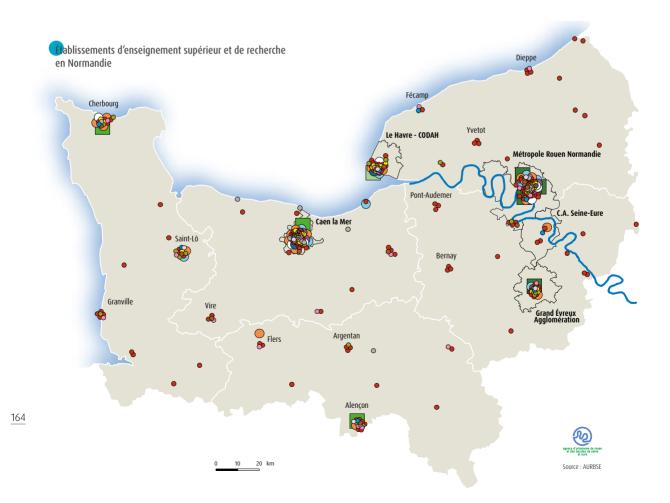


En deuxième lieu, et pour certaines thématiques, le bassin de vie de Rouen peut conforter des démarches de coopération avec d'autres pôles urbains, à une échelle inter-régionale. C'est dans les domaines de l'enseignement supérieur, de la recherche et des pôles de compétitivité que certaines démarches exemplaires pourraient en inspirer d'autres.

La Normandie dispose d'un très fort potentiel en matière d'enseignement supérieur avec près de 90 000 étudiants (dont 38 500 dans le bassin de vie de Rouen) répartis dans 350 établissements (dont une centaine dans le bassin de vie de Rouen). Au-delà du nombre, cette offre est

significative tant par la diversité des formations proposées que par l'excellence de certaines d'entre elles. Elle réunit ainsi, dans le cadre d'une communauté d'universités et d'établissements succédant au PRESS, 16 établissements proposant 750 formations pour 67 000 étudiants, 8 écoles doctorales pour 2 200 doctorants, 150 structures de recherche pour 4 300 enseignants-chercheurs.

Le bassin de vie de Rouen est également concerné par trois pôles de compétitivité, dont la nature même est de structurer des réseaux : Cosmetic Valley dédié aux produits cosmétiques, Nov@log dédié à la logistique, et Mov'eo dédié à l'automobile et aux systèmes de trans-



ports du futur. Ce dernier peut être détaillé ici, à titre d'exemple, puisqu'il réunit les régions Normandie et Île-de-France. Il rassemble 343 membres, représente 70 % de la recherche et développement automobile en France, compte 291 projets labellisés pour un effort de R&D de 1,3 milliard d'euros, 148 projets de R&D retenus pour des financements publics pour un effort de R&D de 722 millions d'euros, et 4 projets territoriaux et structurants labellisés.

En troisième lieu il convient de citer, pour être tout à fait complet, l'échelle de coopération de la vallée de la Seine qui fait l'objet de développements plus détaillés, dans l'article « La vallée de la Seine, une vision à 360° » (voir page 111).

Les faits et chiffres réunis ici tendent à illustrer les multiples dimensions de la métropolisation : il s'agit d'un mouvement animé par une démarche volontaire initiée par les collectivités, fédérant l'ensemble des acteurs au service du développement, et partagée par les habitants. C'est la recherche d'un équilibre permanent entre ces différentes forces qui permet l'émergence et l'épanouissement d'un véritable projet métropolitain.

> Sélection bibliographique

Motte, Alain (coord.), Les agglomérations françaises face aux défis métropolitains.

Paris: Economica. Anthropos, 2007.

Masboungi, Ariella (Dir.), Estuaire Nantes-Saint-Nazaire. Écométropole mode d'emploi. Paris : Le Moniteur, 2012. Ascher, François, **Métapolis ou l'avenir des villes**. Paris : Odile Jacob, 1995, 2010.

Bourdin, Alain, Prost, Robert (Dir.), **Projets et stratégies urbaines**. Paris : Parenthèses, 2009. A'urba, De la ville à la métropole. 40 ans d'urbanisme à Bordeaux. Bordeaux : A'urba - le festin, 2011. Vermeylen, Paul, Le temps de

la métropole. Paris : L'Harmattan, 2014.

Types d'établissements

Université de Rouen

Université de Caen Basse-Normandie

Université du Havre

École d'ingénieur

École de commerce et de management

Institut d'études politiques (IEP) - antenne

Centre médical spécialisé / CHU

Ó École d'art et de culture

École d'architecture

École paramédicale ou sociale

Institut universitaire de formation des maîtres (IUFM) / ESPE

Institut universitaire de technologie (IUT)

Section de techniciens supérieurs (STS)

Classe préparatoire aux grandes écoles (CPGE)

Organisme de recherche

★ Très grande infrastructure de recherche

Structure de diffusion de technologies

Autre type d'établissement

70 ans de planification et d'aménagements

Je suis paysagiste et cela fait quarante ans cette année que j'ai commencé ma vie professionnelle. Je commence donc à être un vrai paysagiste, car il faut du temps pour faire du paysage et quarante ans, c'est à peu près le temps nécessaire pour faire des projets.

Gilles Vexlard, enseignant à l'École nationale supérieure de paysage de Versailles, lauréat du Grand Prix national du paysage en 2009. Extrait des Rencontre(s) #11 de l'AURBSE, 21 novembre 2013. **L'histoire** d'une ville, d'une agglomération, est riche d'événements marquants pour ses habitants et se traduit souvent par de grands projets qui transforment durablement le paysage et modifient en profondeur le fonctionnement et les modes de vie urbains.

Après la Seconde Guerre mondiale, les grandes villes normandes particulièrement meurtries ont initié de nombreuses innovations institutionnelles dans la conception de l'aménagement du territoire.

En 1947, l'agglomération rouennaise se distingue dans l'action intercommunale avec la constitution du « Groupement d'urbanisme de Rouen », réunissant 21 communes sur lesquelles est planifié le schéma de reconstruction de l'agglomération pensé par l'architecte Jacques Gréber. En 1963, naît la Société rouennaise d'études urbaines, première association pluridisciplinaire d'aménagement urbain qui préfigurera les agences d'urbanisme. Plus tard, en 1966, la Mission d'études pour la basse vallée de la Seine (MEBS) sera le premier organisme régional d'études d'aménagement des aires métropolitaines (OREAM), qui fera notamment émerger des réflexions qui font encore sens aujourd'hui, comme en témoigne la démarche de développement de la vallée de la Seine.

L'exercice de rétrospective proposé ci-après est un travail initié en 2012 par l'agence d'urbanisme avec le concours de ses partenaires, afin de prendre conscience de la singularité de notre bassin de vie et de mesurer le temps long nécessaire aux grands projets. En mettant en parallèle les grandes lois, les évolutions institutionnelles, les documents de planification avec la réalisation d'infrastructures et d'aménagements majeurs, cette frise chronologique met en évidence l'importance d'une stratégie intercommunale pour faciliter, accélérer et adapter des réalisations qui mettent parfois vingt à trente ans à se concrétiser. Elle souligne également l'importance des lois de décentralisation qui ont permis de nouvelles formes d'organisation des collectivités territoriales en renforcant notamment les intercommunalités.

Aujourd'hui, la planification est réalisée à l'échelle intercommunale. Dès lors, les acteurs locaux disposent des outils pour façonner le devenir de leurs collectivités. Ainsi, de 2011 à fin 2014, les quatre schémas de cohérence territoriale de la CASE, du Roumois, du Pays entre Seine et Bray et de la Métropole Rouen Normandie ont été arrêtés ou approuvés. Ces schémas vont ouvrir des perspectives de développement des territoires du bassin de vie, définir leurs grandes orientations stratégiques et guider la mise en œuvre, sur un temps long, des politiques publiques.

Le développement des réseaux de transports en commun et routiers

1946	A13 (section Paris-Rouen)Rouen : nouveau viaduc ferroviaire d'Eauplet				
1948	• Rouen : avenue du Général-Leclerc				
1952	• Rouen : reconstruction du pont Pierre Corneille				
1953	• Elbeuf : reconstruction du pont Guynemer				
	• Rouen : dernier voyage des tramways rouennais (le réseau a compté jusqu'à 18 lignes)				
1955	• Rouen : reconstruction du pont Boieldieu				
1957	• Rouen : reconstruction du pont Jeanne-d'Arc				
1959	• Quillebeuf-sur-Seine : pont de Tancarville				
1964	• Elbeuf : pont Jean-Jaurès				
1967	• A13 (section Rouen-Caen)				
1970	• Rouen : pont Guillaume-le-Conquérant				
1973	• Ouverture du tronçon Rouen-Barentin de l'A150				
1976	• Transports en commun de l'agglomération rouennaise (TCAR)				
1978	• Rouen : percement d'une partie du boulevard de l'Europe				
1980	• Rouen : pont Mathilde (hors tête sud)				
1987	• Lancement des TER (transport express régional)				
1989	• Saint-Étienne-du-Rouvray : rond-point des Vaches				
1992	• Rouen : tunnel de la Grand' Mare				
1993	 Rouen: prolongement de la rocade Nord-Est, A28, échangeur de la Ronce Transbord, réseau de transports en commun de la Communauté d'agglomération Seine-Eure (CASE) 				
1994	• Mise en service du tramway Rouen / Le Grand-Quevilly / Sotteville-lès-Rouen				
1995	• Honfleur : pont de Normandie				
1997	• Première section de « Sud III » - RN 338 (achevée en 2007)				
	Louviers : contournement (A154) Prolongement du transport inspuré Caint Étipope du Payureu				
1999	 Prolongement du tramway jusqu'à Saint-Étienne-du-Rouvray Restructuration du réseau Transbord (CASE) 				
2000	• RESTRUCTURATION du reseau manspord (CASE) • TEOR, lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) de l'agglomération rouennaise				
2005	• A28 (section Rouen-Alençon)				
2003	Contournement de Pont-de-l'Arche / Les Damps				
2007	• Rouen : pont Flaubert				
2008	• Extension des lignes TEOR				
2010	Réseau ASTUCE (regroupement des lignes exploitées dans la CREA par la TCAR, TAE, VTNI et Keolis)				
2012	Renouvellement des rames de tramway Réaménagement de la				

ligne 7 (Le Grand-Quevilly /

• Réouverture du pont Mathilde (suite à l'accident du 29 octobre

• Lancement des lignes FAST du réseau ASTUCE de la CREA

A150 (section Barentin-Yvetot)

Isneauville)

2012)

2014

2015



Source : AURBSE, J

Les grands aménagements urbains

1949	• Rouen : surélévation des quais
1952	• Rouen : aménagement des quais rive gauche
1957	• Rouen : reconstruction du palais des Consuls
1958	• Rouen : CHUR et aménagement du quartier Martainville
1960	• Rouen, Bihorel et Canteleu : zones à urbaniser en priorité (ZUP)
1961	• Le Grand-Quevilly : ZUP
1962	• Rouen : premier silo céréalier et réouverture du théâtre des Arts
1965	• Rouen : construction de la préfecture, de la cité administrative et de la tour des Archives
1966	• Mont-Saint-Aignan : création par décret de l'université de Rouen
	• Louviers : ZUP de Belleville-et-Hamelet
1969	• Rouen : marché d'intérêt national (MIN)
1073	• Le Grand-Quevilly : parc des expositions
1972 1973	 Rouen : la rue du Gros-Horloge devient la première rue piétonne de France Barentin : centre commercial du Mesnil Roux
1975	
1976	• Le Vaudreuil : premiers « germes de ville »
1978	Jumièges : base de plein air et de loisirs Rouen : centre commercial Saint-Sever
1770	Elbeuf : première opération programmée d'amélioration de l'habitat
1984	• Le Vaudreuil : la ville nouvelle devient Val-de-Reuil
1985	• Rouen : terminal céréalier de la presqu'île Élie
1988	• Rouen : nouvel hôtel de Région
1989	• Léry : base régionale de plein air et de loisirs
1990	• Tourville-la-Rivière : zone d'activité commerciale du Clos aux Antes
1992	• Louviers : complexe sportif le Kolysé
1994	• Entre Seine et Bray : parc d'activités du Moulin d'Écalles
1995	• Le Bocasse : parc de loisirs
	• Rouen : installation de la préfecture dans l'ancien Hôtel-Dieu et renouveau du quartier Pasteur
1997	• Le Grand-Quevilly : parc des Provinces
1998	• Bourg-Achard : plateforme logistique Lidl dans la ZA Les Vergers de Quicangrogne
1999	• Rouen : installation de la faculté de médecine et de pharmacie dans le quartier Martainville
2001	 Rouen : installation de la faculté de droit et des sciences économiques avenue Pasteur Le Grand-Quevilly : Zénith de Rouen
2005	Rouen : parc GrammontVal-de-Reuil et Rouen : conventions ANRU
2006	• Grand-Couronne : aménagement du terminal conteneurs et marchandises diverses (TCMD)
2008	 Rouen : Espace des marégraphes et Docks 76 Louviers : convention ANRU Maison Rouge
2010	 Elbeuf : Fabrique des savoirs (réhabilitation des anciennes usines Blin et Blin) Val-de-Reuil : halle d'athlétisme couverte
2011	• Rouen : Le 106 (SMAC)
2012	Val-de-Reuil : Biotropica (serre zoologique)
	• Rouen : palais des sports Kindarena et pôle régional des savoirs
2014	• Rouen-Petit-Quevilly : création de la ZAC éco-quartier Flaubert
	 Rouen : Livraison de la première phase du quartier Luciline Rives de Seine Rouen : Panorama XXL
2015	• Rouen : Historial Jeanne d'Arc
2013	Roden . Historial Jeannie artic

L'intercommunalité dans le bassin de vie de Rouen Grandes lois, EPCI, documents d'urbanisme intercommunaux



Métropole Rouen Normandie



Communauté d'agglomération Seine Eure (la CASE)

1967

• Loi n° 67-1253 d'orientation foncière (LOF) qui instaure notamment les agences d'urbanisme, les SDAU et les POS

1970

• Loi n° 70-610 tendant à faciliter la création d'agglomérations nouvelles

1972

• SDAU

1974 et 1975

• SIVOM des agglomérations de Rouen puis d'Elbeuf



1971

· SDAU de Louviers-le-Vaudreuil

1982

• Loi n° 82-213 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions

1990 et 1995

· District des agglomérations d'Elbeuf puis de Rouen

1992

• Loi n° 92-125 relative à l'administration territoriale de la République

1994

• Décret n° 94-765 relatif aux parcs naturels régionaux

1997

· Communauté de communes Seine-Eure

1999

• Loi n° 99-586 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale

2000

• Loi n° 2000-1208 relative à la solidarité et au renouvellement urbains

1999 et 2001

• Communauté des agglomérations de Rouen puis d'Elbeuf

2001

· Schéma directeur



2001

· Communauté d'agglomération Seine-Eure



2010

• Loi n° 2010-1563 de réforme des collectivités territoriales

2010

• Communauté de l'agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe (La CREA)

2014

· SCoT de la CREA - Métropole Rouen Normandie

2012

SCoT Seine Eure Forêt de Bord

2013

 Agglomération Seine-Eure (fusion de Seine Bord et Seine Eure)

2014

• Loi n° 2014-58 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles

• Loi n° 2014-366 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR)

2015

Métropole Rouen Normandie



Pays du Roumois



Pays entre Seine et Bray



Parc naturel régional des boucles de la Seine normande

1972

• Roumois : Syndicat d'aménagement (SYDAR)

1975

- SDAU
- Plan d'aménagement rural



1982

1980

• Plan

rural

d'aménagement

• SIADE Seine et Bray



Charte constitutive

1974

· Parc naturel régional de Brotonne



1998

· Schéma directeur



1994

• Nouvelle charte conforme à la loi « paysage »

2002

• Pays du Roumois

2004

• Syndicat mixte du Pays entre Seine et Bray

2001

• Charte du PNR des Boucles de la Seine normande



2013

• Charte 2013-2025

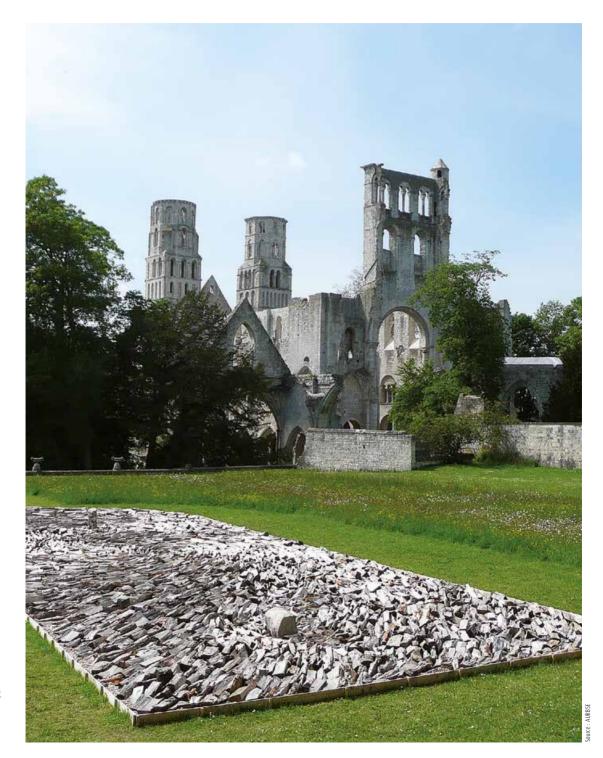


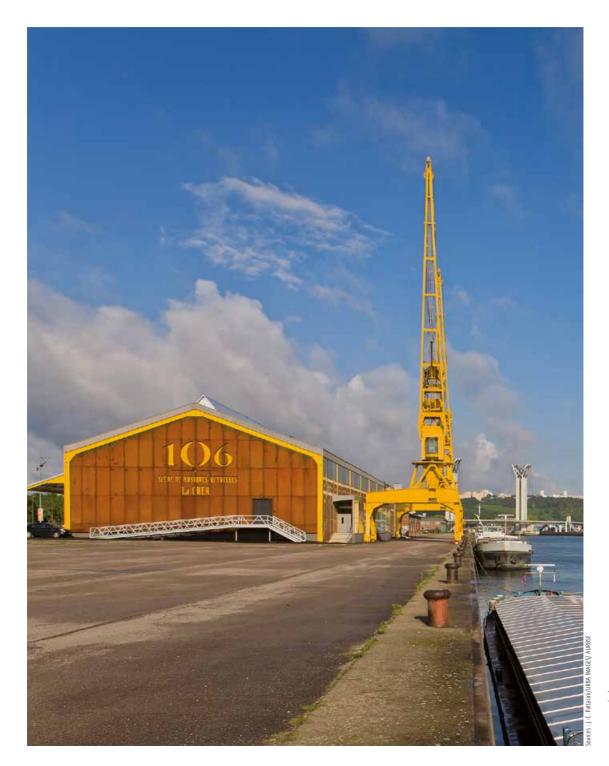
2014

SCoT

2014

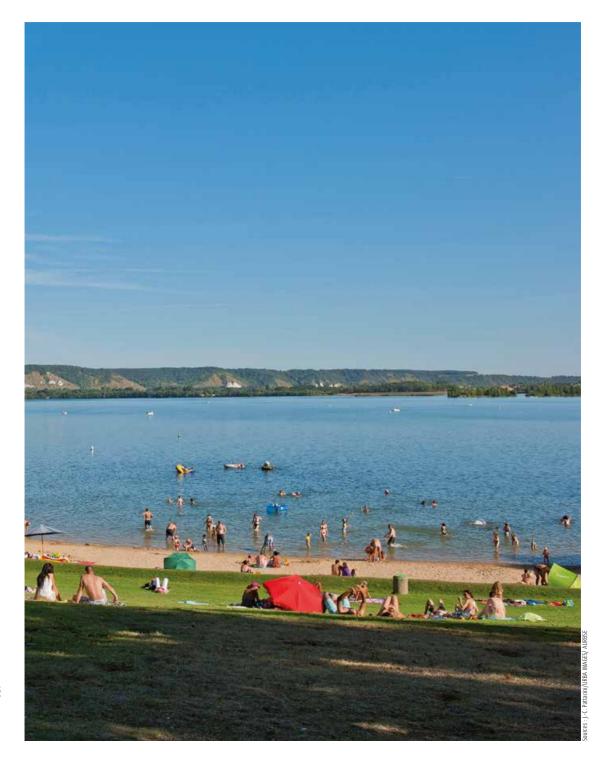
SCoT

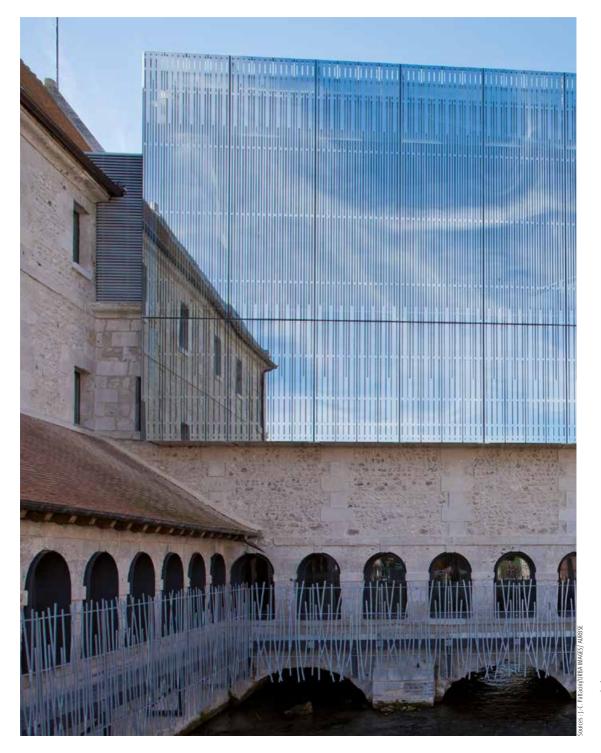
















Glossaire

Α

ADEME, Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie AFU, Association foncière urbaine ANRU, Agence nationale pour la rénovation urbaine AOT, Autorité organisatrice des transports

C

CA, communauté d'agglomération CAF. Caisse d'allocations familiales CAUE, Conseil d'architecture, d'urbanisme et d'environnement CC, communauté de communes CCI, chambre de commerce et d'industrie CDT, Comité départemental du tourisme CEREMA. Centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement CES, coefficient d'emprise au sol CG, conseil général CGET, Commissariat général à l'égalité des territoires CLE, commission locale de l'eau COS, coefficient d'occupation du sol CRPF, centre régional de la propriété forestière

D

CU, communauté urbaine

DAC, document d'aménagement commercial DDASS, direction départementale des affaires sanitaires et sociales DATAR, délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (voir CGET depuis le 31 mars 2014) DCE, directive cadre sur l'eau DDTM, direction départementale des territoires et de la mer

D00, document d'orientations et d'objectifs

DRASS, direction régionale des affaires sanitaires et sociales DREAL, direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement DSF, département de la santé des forêts DTA, directive territoriale

d'aménagement

E

EBC, espace boisé classé EIE, état initial de l'environnement ENS, espace naturel sensible EPCI, établissement public de coopération intercommunale

F

FNAU, Fédération nationale des agences d'urbanisme

G

GES, gaz à effet de serre **GIPSA**, Groupement d'interêt public Seine aval

н

HQE, haute qualité environnementale

ICPE, installation classée pour la protection de l'environnement IGN, Institut national de l'information géographique et forestière INPN, inventaire national du patrimoine naturel INSEE, Institut national de la statistique et des études économiques

M

MOS, mode d'occupation du sol MUE, mode d'usage de l'espace

0

OAP, orientation d'aménagement et de programmation OCAEHN, Observatoire climat air énergies Haute-Normandie ONF, Office national des forêts OPAH, opération programmée d'amélioration de l'habitat ORF, orientations régionales forestières

P

PADD, projet d'aménagement et de développement durables PAR, plan d'aménagement rural PCET, plan climat-énergie territorial PDALPD, plan départemental d'action pour le logement des personnes défavorisées PDEDMA, plan départemental d'élimination des déchets ménagers

et assimilés PDH, plan départemental de l'habitat PDU, plan de déplacements urbains PIG, programme d'intérêt général PLH, programme local de l'habitat PLU, plan local d'urbanisme PLUI, plan local d'urbanisme

PLUI, plan local d'urbanisme intercommunal PME, petite et moyenne entreprise

PMI, petite et moyenne industrie PMR, personne à mobilité réduite PNR, parc naturel régional POS, plan d'occupation des sols PPRI, plan de prévention des risques inondation

PPRT, plan de prévention des risques technologiques

PRAD, plan régional de l'agriculture durable

PSMV, plan de sauvegarde et de mise en valeur

PTU, périmètre de transport urbain

R

RGA, recensement général agricole RGP, recensement général de la population RP, résidence principale RT, réglementation thermique

S

SAFER, sociétés d'aménagement

foncier et d'établissement rural SAGE, schéma d'aménagement et de gestion des eaux SATESE, syndicat d'assistance technique pour l'épuration et le suivi des eaux SAU, surface agricole utile SCORAN, stratégie de cohérence régionale pour l'aménagement numérique SCoT, schéma de cohérence territoriale SDAC, schéma départemental d'aménagement commercial SDAGE, schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux SDAN, schéma directeur d'aménagement numérique SDAU, schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme SDC, schéma de développement commercial SDTAN, schéma directeur territorial d'aménagement numérique SERPN, syndicat d'eau du Roumois et du plateau du Neubourg **SHON**, surface hors œuvre nette SIG, système d'information géographique SIVOM, syndicat intercommunal à vocations multiples **SLD**, schéma local de déplacements

SRADT, schéma régional d'aménagement et de développement du territoire SRCAE, schéma régional climat air énergie SRCE, schéma régional de cohérence écologique SRGS, schéma régional de gestion sylvicole SRIT, schéma régional des infrastructures et des transports

T

TAD, transport à la demande
TC, transports collectifs / en commun
TER, transport express régional
THD, très haut débit
TIC, technologies de l'information
et de la communication
TMD, transport de matières
dangereuses
TVB, trame verte et bleue

7

ZC, zone commerciale
ZA, zone d'activités
ZAC, zone d'aménagement concerté
ZACOM, zone d'aménagement
commercial
ZAD, zone d'aménagement différé
ZAE, zone d'activités économiques
ZDE, zone de développement éolien
ZNIEFF, zone naturelle d'intérêt
écologique faunistique et floristique
ZPS, zone de protection spéciale
ZSC, zone spéciale de conservation

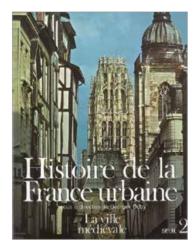
Bibliographie générale et ressources documentaires

La production et la diffusion d'une culture partagée du fait urbain auprès de ses partenaires et du grand public est une des missions confiées à l'agence d'urbanisme de Rouen et des boucles de Seine et Eure par ses membres fondateurs. C'est pourquoi elle s'est dotée, dès sa création en 2010, d'un centre de ressources chargé de constituer un fonds de référence et une mémoire sur l'urbanisme et l'aménagement du bassin de vie de Rouen.

Le fonds documentaire s'enrichit en permanence et se compose désormais de plus de 1 600 ouvrages et documents numériques, de 4 000 photographies sur le bassin de vie de Rouen et d'une centaine de cartes et documents multimédias. Un fonds numérique de documents d'urbanisme de référence se constitue au fur et à mesure et a donné lieu, en 2012, à la publication d'une frise chronologique de l'histoire de la planification du bassin de vie de Rouen. L'ensemble des contenus est en consultation libre sur le site Internet de l'agence : www.aurbse.org
Un espace partenarial en ligne donne accès à des services documentaires supplémentaires : téléchargement de documents, accès au fonds photographique, revue de presse issue d'une veille quotidienne... Un formulaire d'abonnement est disponible sur simple demande à l'adresse contact@aurbse.org.

Les périodiques et les ouvrages ci-après sont sélectionnés pour leur pertinence au regard des thèmes abordés dans ce livre. Ils sont disponibles au centre de ressources de l'agence d'urbanisme. Les cotes indiquées en fin de notice renvoient vers le plan de classement dans le fonds documentaire.

Ouvrages de référence



Agulhon Maurice, Duby Georges, Roncayolo Marcel Histoire de la France urbaine. Tomes 1 à 5

Paris : Seuil, 1980 à 1985. Collection « L'univers historique »

La monumentale Histoire de la France urbaine en cinq volumes établie sous la direction de Georges Duby à partir de 1980 recueille les contributions de nombreux grands spécialistes du fait urbain. Ce sont plus de 2 600 années d'histoire du développement des villes francaises, dans toutes leurs dimensions, architecturale, sociologique, politique, culturelle, institutionnelle ou même militaire. La place prépondérante de Paris est naturellement évoquée, mais ce sont bien toutes les villes de France, dans leur très grande diversité. qui sont étudiées. Le tome 5 consacré à « la ville aujourd'hui » a fait l'objet, en 2001, d'une actualisation sous la direction de Marcel Roncavolo.

AME329, AME330, AME331, AME332, AME132

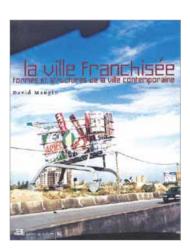
Centre cultura contemporania de Barcelona, Pinol Jean-Luc Atlas historique des villes de France Paris, Rouen, Lille, Strasbourg, Lyon, Marseille, Montpellier, Toulouse, Bordeaux, Nantes. Paris: Hachette, 1996. 317 p., cartes, graph., tabl.

Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale 50 ans d'aménagement du territoire Paris : La Documentation française, 2013 ; 200 p. tabl., cartes, bibliogr. AME1423

AMF672

Dumont Gérard-François (dir.) **La France en villes. CAPES Agrégation** Paris : Éditions Sedes, 2010. 352 p. AMF179

Guermond Yves (coord.) Rouen, la métropole oubliée Paris : L'Harmattan, 2007. 209 p. LOC42



Mangin David La ville franchisée. Formes et structures de la ville contemporaine Paris : Éditions de la Villette, 2004. 398 p., phot., tabl., plans, cartes. AME30 Mongin Olivier La ville des flux. L'envers et l'endroit de la mondialisation urbaine Paris - Fayard, 2013. 527 p., bibliogr. AME1671

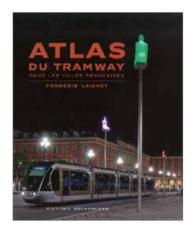
Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer. Plan urbanisme construction architecture. Halbert Ludovic L'Avantage métropolitain Paris : PUF, 2010. 143 p., tabl., bibliogr. AMF667

Centre d'études sur les réseaux. Le processus de métropolisation et l'urbain de demain

Lyon: CEREMA, 2014. 60 p., tabl., cartes Si la périurbanisation est ancienne et correspond à des phases successives de la croissance urbaine, la métropolisation est un phénomène particulier et plus récent, se développant dans le dernier quart du vingtième siècle. La métropolisation ne doit pas être caractérisée comme un phénomène spatial. mais davantage comme un processus socio-économique. Enrichie de travaux de recherche, cette synthèse s'appuie sur les exposés et les débats de l'atelier 1 des deuxièmes Entretiens du Certu qui se sont déroulés les 31 janvier et 1^{er} février 2012. La première partie aborde les phénomènes de métropolisation à travers ses mécanismes économiques, démographiques, sociaux, de polarités scientifiques et aussi en termes de réseaux, de liens, de connexions. La deuxième partie s'interroge sur ce que cela signifie pour les collectivités et quelles dynamiques elles doivent identifier sur leurs territoires. Enfin, la troisième présente les principales recommandations méthodologiques qui ont émergé des débats.

AME1544





Laisney François Atlas du tramway dans les villes françaises

Paris: Éditions Recherches, 2011. 422 p., cartes, phot., bibliogr. L'Atlas présente de manière monographique les 28 agglomérations francaises qui se sont dotées d'un tramway ou qui sont sur le point de le réaliser. Il replace pour chacune l'épisode du retour du tramway puis son évolution jusqu'en 2010 dans le contexte urbain le plus large. Il montre l'impact du tramway sur l'aménagement des quartiers qu'il traverse et souligne que les jalons d'une nouvelle convivialité urbaine sont posés. Une analyse très documentée de l'agglomération rouennaise, qui s'est dotée d'un tramway en 1994, est également proposée.

M0B749

Rallet Alain, Torre André Les nouvelles proximités urbaines Paris : L'Harmattan, 2008. 193 p., cartes, schémas, graph., tabl., notes, bibliogr.

AME16

Soulier, Nicolas Reconquérir les rues. Exemples à travers le monde et pistes d'actions Paris : ULMER, 2012. 256 p. ARC1120 Terrin, Jean-Jacques Toulouse, identité et partage du centre-ville Portet-sur-Garonne : Loubatières, 2014.

181 p. phot., cartes, ill., bibliogr.
AME1862

Aux éditions Parenthèses

Monographies de villes dans la collection « La ville en train de se faire »

Bertoncello Brigitte, Dubois Jérôme Marseille Euroméditerranée, accélérateur de métropole (2010) 269 p., phot., graph., cartes, plans, bibliogr.

AME22

Dèbre Célia, Devisme Laurent, Dumont Marc, Roy Elise, Barthel Pierre-Arnaud Nantes, petite et grande fabrique urbaine (2009)

287 p., phot., plans, cartes, tabl., graph., bibliogr.

AMF26

Godier Patrice, Sorbets Claude, Tapie Guy Bordeaux métropole : un futur sans rupture (2009)

283 p., phot., plans, cartes, tabl., graph. AME25

Mons Dominique, Paris Didier Lille Métropole, laboratoire du renouveau urbain (2009) 269 p., phot., plans, cartes, bibliogr. AME24

Boino Paul **Lyon, la production de la ville** (2009) 261 p., phot., tabl., plans., cartes, bibliogr.

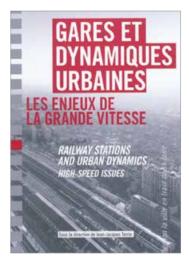
AME23

Bernie-Boissard Catherine, Negrier Emmanuel, Viala Laurent, Volle Jean-Paul Montpellier, la ville inventée (2010). 261 p., phot., plans, cartes, tabl., graph., bibliogr.

AMF21

Dans la même collection
Bourdin Alain, Prost Robert
Projets et stratégies urbaines, regards
comparatifs (2009)
283 p., cartes, tabl.
AME20

Terrin Jean-Jacques (dir.) Le piéton dans la ville. L'espace public partagé (2011) 279 p., graph., phot. AMF589



Terrin Jean-Jacques (dir.)
Gares et dynamiques urbaines.
Les enjeux de la grande vitesse (2011)
217 p., cartes, fig., phot., ill., bibliogr.
MOB279

Collection « Grand prix de l'urbanisme » (sous la direction d'Ariella Masboungi) Extension du domaine de l'urbanisme Frédéric Bonnet, grand prix de l'urbanisme 2014

AME1996

Métamorphoses de l'ordinaire Paola Vigano, Grand Prix de l'urbanisme 2013 AMF1854 La Ville sur mesure François Grether, grand prix de l'urbanisme 2012. Hommage à Marcel Roncayolo

AME1184

Le Paysage en préalable Michel Desvigne, grand prix de l'urbanisme 2011

AME1855

La Ville, une figure libre Laurent Théry, Grand Prix de l'urbanisme 2010

AMF122

Collection Points FNAU chez Gallimard



Les Métamorphoses de l'autoroute urbaine

FNAU, n° 1, sept. 2014 PAR1868

Pour des espaces publics ordinaires de qualité

FNAU, n°2, sept. 2014 PAR1869

Le projet urbain : l'expérience singulière des agences d'urbanisme FNAU, n°3, sept. 2014 PAR1866

Revues de référence sur l'urbanisme

Cahiers de l'IAII-îDE

Revue de référence de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France.

CaMBo

Revue de l'A'URBA, l'agence d'urbanisme de Bordeaux Métropole Aquitaine

Esprit

Revue mensuelle indépendante fondée en 1932 et dirigée par Olivier Mongin, qui s'efforce d'illustrer une approche généraliste de notre présent, entre la culture médiatique et les études savantes.

Futuribles

Principale revue de prospective en langue française sur les futurs possibles (futuribles) de l'association du même nom.

Place Publique

Revue bimensuelle de l'association « Mémoires et débats » (Nantes – Saint-Nazaire) de réflexion sur les questions urbaines.

Paris Projets

Revue de l'atelier parisien qui porte sur les évolutions urbaines de la ville de Paris.

Traits urbains

Revue de l'agence Innovapresse spécialisée en conseil dans le secteur local, l'aménagement et l'urbanisme.

Millénaire 3

Revue de la direction de la prospective et du dialogue public du Grand Lyon.

Urbanisme

Revue de référence de la Caisse des Dépôts qui a fêté ses 80 ans d'existence en 2012.

Tous urbains

Revue trimestrielle diffusée par les Presses Universitaires de France.

Sur le web

Fédération nationale des agences d'urbanisme

Le site Internet de la FNAU propose des informations sur les dernières publications des agences de France www.fnau.org

Territoires 2040

Revue de prospective du CGET www.territoires2040.datar.gouv.fr

Métropolitiques

Web revue d'un collectif national de géographes, architectes et urbanistes. www.metropolitiques.eu

Urbanews

Blog d'actualités sur l'urbanisme www.urbanews.fr

Urhamet

Banque de données riche de plus d'un million de références sur l'urbanisme et l'aménagement du territoire.

www.urbamet.com

Scoopit agences d'urbanisme

Portail des publications des agences d'urbanisme www.scoop.it/t/agences-d-urbanisme

188

Quatre années de publications de l'agence d'urbanisme

Les publications de l'agence sont adressées systématiquement à ses membres et principaux partenaires. Elles sont par ailleurs disponibles sur le site Internet www.aurbse.org, ainsi qu'en consultation au centre de ressources.

Rencontre(s)

#1: 7 octobre 2010. Retours d'expériences de 4 agences d'urbanisme 28 p., cartes, ill., phot. - 2011 AUR380

#2 : 7 avril 2011. La démarche de l'interscot

15 p., phot., cartes - 2011 AUR381

#3 : 16 juin 2011. État d'avancement du dossier de la ligne nouvelle Paris-Normandie

36 p., cartes - 2011 AUR469

#4 : 6 octobre 2011. La mobilité des habitants des espaces périurbains 33 p., cartes, graph. - 2011 AUR680

#5 : 23 février 2012. Perspectives d'évolutions démographiques du bassin de vie de Rouen 35 p., cartes, phot.- 2012 AUR879

#6 : 12 septembre 2012. Le mode d'usage de l'espace. Les pratiques et les coûts de l'aménagement 44 p., cartes, fig., phot. - 2012 AUR1081

#7 : 25 octobre 2012. Le référentiel logistique et « l'Axe Seine » 30 p., cartes, fig., phot. - 2012 AUR1088

#8: 7 mars 2013. Regard des habitants sur leur logement et le cadre de vie 36 p., cartes, phot., graph. - 2013 AUR1300

#9 : 4 juillet 2013. Les lieux de l'intermodalité : de la mobilité quotidienne aux déplacements spécifiques à toutes les échelles 32 p., phot., ill. - 2013 AUR1368 #10 : 25 septembre 2013. Diversité du tissu économique et dynamiques de la métropolisation

44 p., graph., phot. - 2013 AUR1543

#11 : 21 novembre 2013. Éléments structurants de l'interscot : polarités et interfaces

44 p., graph., phot. - 2013 AUR1543

#12 : 16 octobre 2014. Vieillissement de la population, modes de vie et aménagement des territoires 40 p., graph., cartes - 2014 AUR7002

Infolio

#1 : Aires urbaines 2010 : quelle dynamique en Haute-Normandie ? 4 p., cartes, tabl. - 2011 AUR748

#2 : Commerce : les comportements d'achats des ménages 4 p., cartes, tabl. - 2012 AUR963

#3 : Bassin de vie de Rouen : populations légales, millésime 2010 4 p., cartes, tabl. - 2013 AUR1191

#4 : Attractivité résidentielle du bassin de vie de Rouen : qui arrive, qui part ? 8 p., cartes, tabl., graph. - 2013 AUR1299

#5 : Bassin de vie de Rouen : effectifs d'étudiants et établissements d'enseignement supérieur 8 p., cartes, graph. - 2013 AUR1343

#6 : Covoiturer : une pratique de déplacement qui dépasse les limites du bassin de vie de Rouen 8 p., cartes, graph. - 2014 AUR1585

Synthèses

Ligne nouvelle Paris-Normandie. Connexion au réseau à grande vitesse européen et aux aéroports internationaux

4 p., cartes - 2011 AUR1216

Ligne nouvelle Paris-Normandie. Comparaison des scenarii A et B 4 p., cartes - 2011

AUR659

Ligne nouvelle Paris-Normandie. Nouvelle gare d'agglomération de Rouen

4 p., cartes - 2011

AUR747

Ligne nouvelle Paris-Normandie. Scenario AB

4 p., cartes - 2011 AUR619

Immobilier de bureaux. Scenarii d'évolution de l'offre à moyen et long termes dans l'agglomération de Rouen 4 p. - 2012 AUR1069

Le contournement Est de Rouen Liaison A28-A13 8 p., cartes, fig. - 2012 AUR1082

Bassin de vie de Rouen : enjeux et stratégie de recherche et d'innovation 4 p., cartes, graph. - 2013 AUR1449

Enjeux de mobilité à l'échelle du bassin de vie de Rouen. Pôle métropolitain CREA - Seine-Eure 16 p., graph., cartes - 2013 AUR1417



















































190

Études

40 ans de dynamiques de la population et de l'emploi en Haute-Normandie

1 p., cartes - 2011 AUR260

Le bassin de vie de Rouen. Indicateurs de positionnement et d'évolution 59 p., tabl., cartes, graph. - 2011 AUR468

L'urbanisme et l'agglomération de Rouen. Ouvrages de référence des années 50 à nos jours 28 p., bibliogr. - 2011 AUR262

La nouvelle gare d'agglomération de Rouen. Du socle des acquis à la formalisation d'un projet 28 p., bibliogr. - 2012 AUR799

Quel potentiel pour l'immobilier de bureaux à Rouen ? Indicateurs de positionnement et perspectives 50 p., cartes, tabl. - 2012 AUR1066

Référentiel logistique. Diagnostics, enjeux. Introduction au séminaire du 16 février 2012 37 p., cartes, tabl., bibliogr. - 2012

AUR791

Référentiel logistique. Diagnostics, enjeux. Restitution du séminaire du 16 février 2012 49 p., cartes, tabl., bibliogr. - 2012

49 p., cartes, tabl., bibliogr. - 2012 AUR1183

Les relations domicile-travail. Indicateurs de mobilité dans le bassin de vie de Rouen

55 p., bibliogr., cartes, tabl. - 2012 AUR962

70 ans de planification et d'aménagements dans le bassin de vie de Rouen plaquette 4 volets - 2013 AUR1259 La mobilité des habitants des espaces périurbains. Bassin de vie de Rouen 50 p. - 2013 AUR1324

La reconquête des espaces publics en centre-ville. Références documentaires récentes

13 p., phot., bibliogr. - 2013 AUR1235

Les profils des ménages du bassin de vie de Rouen 32 p., cartes, tabl. - 2013 AUR1207

Mode d'usage de l'espace 2009. Bassin de vie de Rouen poster - 2013 AUR1301

Regard des habitants sur leur logement et le cadre de vie 24 p., cartes, graph., tabl. - 2013 AUR1731

Construction et évolution des paysages. Bassin de vie de Rouen 63 p., cartes, graph., tabl. - 2014 AUR 1684

Études partenariales

Paris, Rouen, Le Havre, Axe Seine. Les données essentielles 40 p., phot., cartes, tabl., fig. - 2011 AUR345

Panorama économique de l'espace Paris-Seine-Normandie Cahiers d'Aval, N°92, oct. 2011.- 44 p., tabl., cartes - 2011 FCO657

Axe Seine. Une vision partagée. Novembre 2012 63 p., cartes, bibliogr. - 2012 AUR1093

Perspectives démographiques de l'aire métropolitaine rouennaise Éléments pour une démarche prospective à l'horizon 2030 Dossier d'Aval.- 40 p., tabl., graph., cartes - 2013

18 000 emplois sur le complexe indutrialo-portuaire de Rouen Aval, N°135.- 4 p., cartes, graph. - 2013 NUM1327

Recherche et innovation. Le regard des agences d'urbanisme. Colloque thématique de Caen « Recherche et innovation, un levier pour le développement de la vallée de la Seine », 13 décembre 2013 71 p., cartes, bibliogr. - 2013 AUR1418

Compte-rendu d'activité Programme partenarial de travail

Compte-rendu d'activité 2010 Programme partenarial de travail 2011 46 p., phot., cartes - 2011 AUR261

Compte-rendu d'activité 2011 Programme partenarial de travail 2012 55 p., cartes, graph. - 2012 AUR763

Compte-rendu d'activité 2012 Programme partenarial de travail 2013 68 p., cartes, graph. - 2013 AUR1169

Compte-rendu d'activité 2013 Programme partenarial de travail 2014 80 p., cartes, graph., phot. - 2014 AUR1584

Programme partenarial de travail 2015 Compte-rendu d'activité 2014 48 p., cartes, graph., phot. - 2015 AUR2003



















































Directeur de la publication :

Laurent Moreno

Rédaction et cartographie :

Équipe de l'AURBSE

Conception graphique et réalisation :

Maud Cornu

Correction:

Olivia Ribot

> Références photographiques

- P. 16: Bourgtheroulde-Infreville. Rue du Sureau. AURBSE. 2012. (IMG 409)
- P. 32: Toulouse, Place de la Daurade. Canet Yorrick, 2014. (IMG 1523)
- P. 46: Majin, Jean, Majin, Nicolas. Carte du cours de la Seine depuis Le Havre au Pontdelarche. Carte 48x115 cm, 1750. Reproduction BNF.
- P. 62: Rouen. Avenue Pasteur. Pattacini Jean-Claude; Urba Images; AURBSE, 2013. (IMG 1623)
- P. 76: Madrid. Centre de création contemporaine Matadero; AURBSE, 2014. (IMG 1631)
- P. 112: Turin. Gare nouvelle de Porta Susa; AURBSE, 2012. (IMG 1628)
- P. 126: Rotterdam. Gare centrale; AURBSE, 2013. (IMG 1630)
- P. 140: Oissel. Vue aérienne oblique. Pattacini Jean-Claude; URBA IMAGES; AURBSE, 2014. (IMG 1567)
- P. 156 : Rouen. Panorama depuis les hauteurs de Canteleu. Pattacini Jean-Claude ; Urba Images ; AURBSE, 2011. (IMG 143)
- P. 174: Jumièges. Abbaye; AURBSE, 2013. (IMG 1629)
- P. 175: Rouen. Le 106. Pattacini Jean-Claude; Urba Images; AURBSE, 2011. (IMG 208)
- P. 176: Bourgtheroulde-Infreville. Exploitation agricole. AURBSE, 2012. (IMG 1627)
- P. 177: Hauville. Moulin de Pierre. SYDAR. 2012. (IMG 1624)
- P. 178 : Val-de-Reuil. Base de loisirs de Léry-Poses. Pattacini Jean-Claude ; Urba Images ; AURBSE, 2012. (IMG 951)
- P. 179 : Louviers. École de musique Maurice Druffé. Pattacini Jean-Claude ; Urba Images ; AURBSE, 2012. (IMG 61)
- P. 180 : Buchy. Place du Général de Gaulle. Pattacini Jean-Claude ; Urba Images ; AURBSE, 2013. (IMG 1625)
- P. 181: Montérolier. Gare de Montérolier-Buchy. Pattacini Jean-Claude; Urba Images; AURBSE, 2013. (IMG 1626)

> Crédits

Couverture :

1	2		3	
4		5		6
7	8	3		

- 1 Pattacini, Jean-Claude ; Urba Images ; AURBSE, 2013.
- 2 Pattacini, Jean-Claude ; Urba Images ; AURBSE, 2013.
- 3 Pattacini, Jean-Claude ; Urba Images ; AURBSE, 2013.
 - 4 Pattacini, Jean-Claude ; Urba Images ; AURBSE, 2012.
 - 5 AURBSE, 2013.
 - 6 Pattacini, Jean-Claude ; Urba Images ; AURBSE, 2013.
 - 7 AURBSE, 2013.
 - 8 AURBSE, 2013.

Un large partenariat

La gouvernance de l'agence d'urbanisme constituée sur la base d'adhésions volontaires de collectivités territoriales, de syndicats mixtes, d'établissements publics, et de chambres consulaires offre un espace de réflexion, d'échanges et de projets, à une échelle territoriale pertinente et non figée. Les conditions sont ainsi réunies pour faire de l'agence un lieu d'animation du débat local et d'appropriation d'une culture commune sur le fait urbain.

Un cadre pluriannuel

Les missions de l'agence sont définies, dans une perspective pluriannuelle, par l'ensemble de ses membres. Les études et publications qui en résultent sont mutualisées au profit de tous ses adhérents.

Prospective et proximité

Les expertises et les analyses de l'agence s'adressent aux collectivités territoriales, en amont de la réalisation de leurs documents d'orientations stratégiques pour définir, avec elles, les grands enjeux et les grands équilibres. À ce titre l'agence conduit des études s'adressant aux maîtres d'ouvrages des SCoT, et propose un cadre de coordination technique et stratégique à l'échelle de l'interscot.

Une référence nationale

L'agence d'urbanisme est membre d'une fédération nationale (FNAU) à laquelle adhèrent également plus de cinquante autres agences représentant essentiellement les grandes aires urbaines françaises.

782955 258408

agence d'urbanisme de rouen et des boucles de seine et eure 101, boulevard de l'Europe - CS 30220 76004 Rouen Cedex 1

> Tél : 02 35 07 04 96 - Fax : 02 35 36 82 98 Courriel : contact@aurbse.org