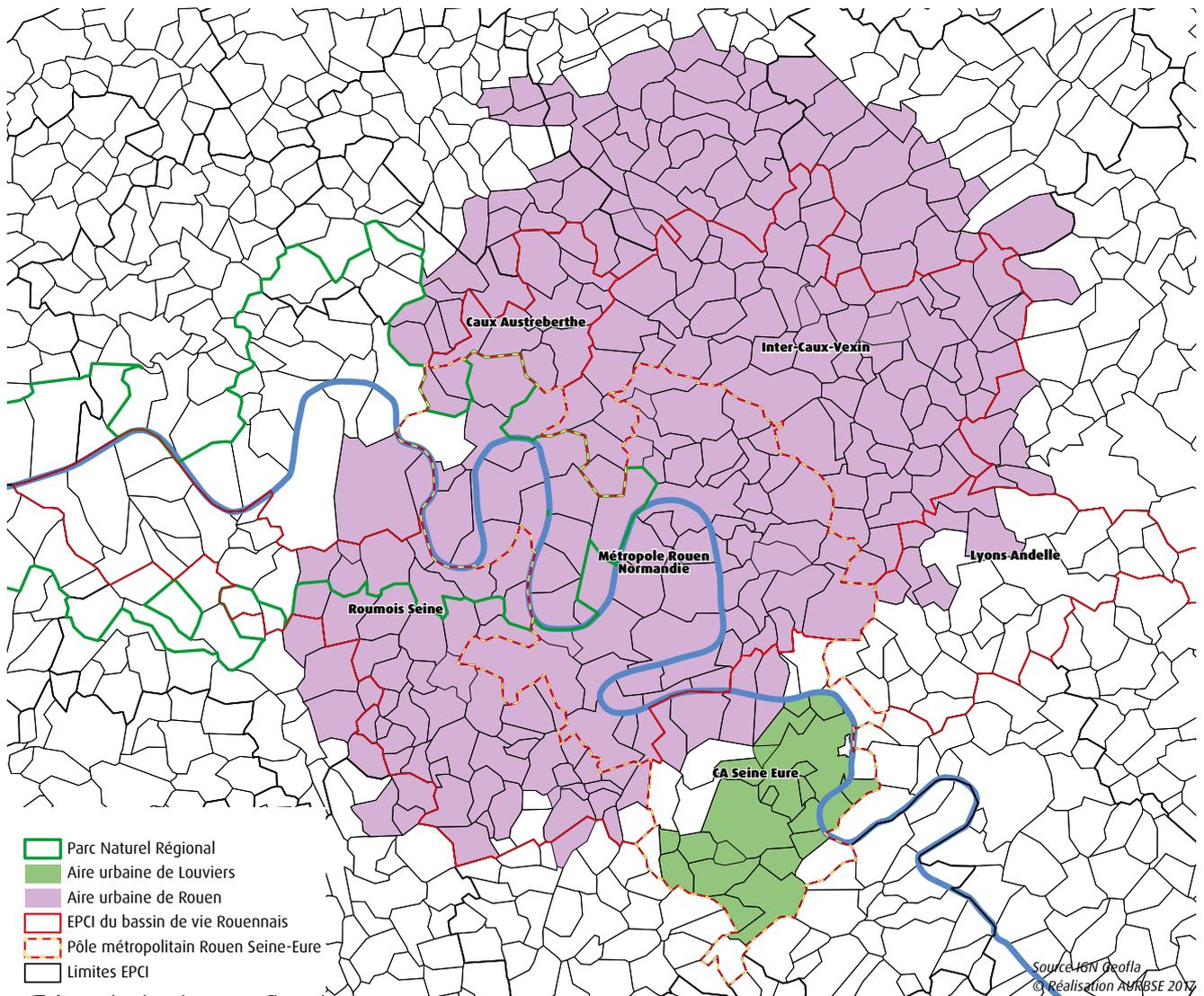




Expression des enjeux du bassin de vie
de Rouen pour l'élaboration du futur
SRADDET normand



Bassin de vie, aires urbaines et pôle métropolitain Rouen Seine-Eure



Le bassin de vie de Rouen, tel qu'entendu dans cette contribution, est composé de la Métropole Rouen Normandie et de 5 EPCI limitrophes : la CA Seine-Eure, la CC Inter-Caux-Vexin, la CC Roumois-Seine, la CC Lyons Andelle et la CC Caux-Austreberthe. Ce périmètre est pertinent au regard des relations fortes qu'entretiennent ces EPCI et leurs habitants avec la Métropole rouennaise, et entre eux. Il est proche du périmètre des deux aires urbaines de Rouen et Louviers, qui dépassent légèrement les limites des CC Inter-Caux-Vexin et Caux-Austreberthe (au Nord-Est de la Métropole rouennaise), et englobent au Sud et à l'Ouest une partie des communes de la CA Seine-Eure et de la CC Roumois-Seine. Ainsi, le bassin de vie de Rouen représente approximativement le même poids démographique et économique que ces deux aires urbaines réunies. S'il ne représente pas un périmètre institutionnel en tant que tel, il prend corps en partie dans le pôle Métropolitain Rouen Seine-Eure.

Le bassin de vie de Rouen s'étend sur environ 2 400 km², avec plus de 711 000 habitants, soit 21 % de la population normande, et concentre plus de 293 000 emplois (23 % des emplois de Normandie). La seule Métropole Rouen Normandie réunit 227 000 emplois et 490 000 habitants. Ce bassin de vie participe fortement à la dynamique économique normande, et s'inscrit dans une nécessité de coopérations avec ses territoires voisins, mais également à une échelle plus large, et notamment avec les bassins de vie de Caen et du Havre. Intégrant la seule Métropole de la région, le bassin de vie rouennais a pour ambition de renforcer l'attractivité et le rayonnement de la Normandie dans sa globalité, dans une logique de métropolisation organisée.

LE PÔLE MÉTROPOLITAIN ROUEN SEINE-EURE¹

Créé en 2012, le pôle métropolitain Rouen Seine-Eure réunit les deux intercommunalités de la Métropole Rouen Normandie et de la Communauté d'Agglomération Seine-Eure, soit 107 communes, dépassant les limites départementales entre l'Eure et la Seine-Maritime.

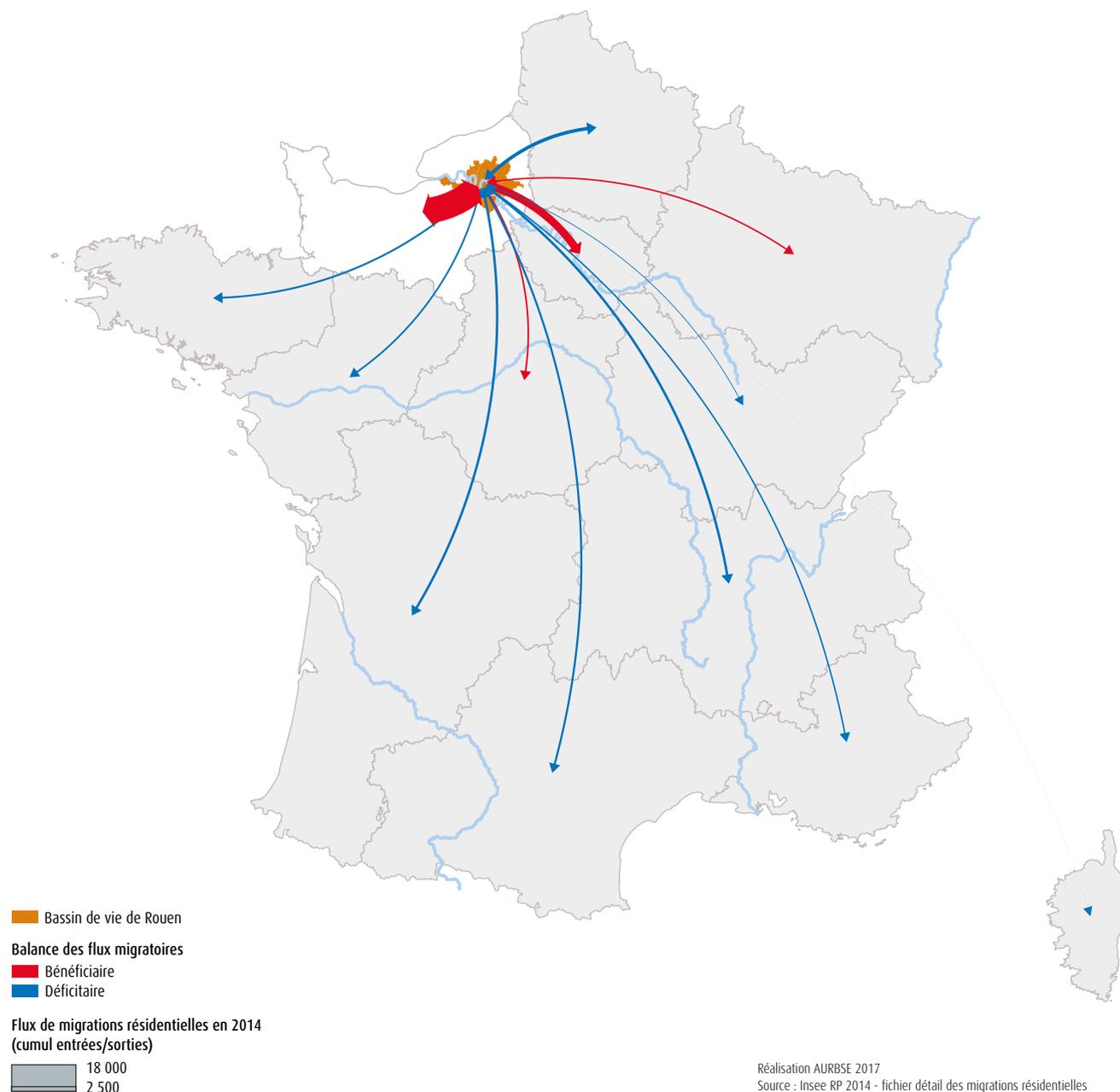
Il a pour vocation de favoriser les synergies et les projets communs à ces deux intercommunalités et de permettre la mutualisation des réflexions et des perspectives sur des thématiques ciblées collectivement, notamment sur le plan économique et le domaine des mobilités. Il permet ainsi de mettre en place des actions de promotion économique via des contractualisations avec les pôles de compétitivité et clusters du territoire. Il développe également des actions autour du tourisme et souhaite s'engager dans l'accompagnement et la création de services adossés à la réalisation de la Véloroute des bords de Seine. Concernant les mobilités, il vise à améliorer les liaisons entre les différents périmètres de transport urbain, via notamment des études comme l'Enquête Ménage Déplacement, et met en œuvre des actions relatives à l'écomobilité. D'autres sujets d'intérêt commun sont à l'étude : prévention du risque d'inondation, organisation des circuits-courts, etc.

Il participe avec d'autres structures (agence d'urbanisme de Rouen et des boucles de Seine et Eure, agence de développement économique...) à la structuration progressive du bassin de vie de Rouen (périmètre plus large), par la construction d'un fait métropolitain, vécu par une population qui vit et se déplace au sein d'un même espace urbain cohérent. Ce fait territorial pourrait se concrétiser dans le cadre du Pacte métropolitain d'innovation par la signature de contrats de coopération.

¹ Points FNAU 7 « Les Pôles métropolitains, accélérateurs de coopérations territoriales », septembre 2017

Les dynamiques résidentielles

Intensité et sens des flux migratoires du bassin de vie de Rouen



La métropole rouennaise irrigue l'ensemble de son bassin de vie et renforce l'attractivité normande

Le bassin de vie rouennais a gagné 10 000 habitants entre 2009 et 2014. Ce bassin de vie est attractif sur le plan régional, avec un solde migratoire positif vis-à-vis du reste de la Normandie (1 200 entrées de plus que de sorties en 2013). Mais, comme l'ensemble de la Normandie, il reste peu attractif sur le plan national, avec un solde migratoire déficitaire vis-à-vis du reste de la France (2 000 sorties de plus que d'entrées). Faire rayonner la Métropole rouennaise hors des

frontières régionales est un des enjeux essentiels pour le territoire rouennais et la Normandie. La Métropole rouennaise se caractérise par une faible croissance démographique (+0,1 %/an entre 2009 et 2014), avec un solde migratoire négatif, tout juste compensé par son solde naturel. Les autres intercommunalités du bassin de vie sont plus dynamiques (+0,6 %/an en moyenne), leur attractivité relevant en grande partie du phénomène de périurbanisation de la Métropole. En 2013, 4 400 personnes sont parties de la Métropole pour habiter un autre EPCI du bassin de vie (3 700 en sens inverse). Pour accompagner cette périurbanisation, les EPCI limitrophes de la Métropole ont de forts enjeux en

termes de développement de l'emploi (notamment présentiel), d'accès aux équipements et services, de mobilité et de gestion économe de l'espace. De son côté, la Métropole a des enjeux d'adaptation de sa production de logements, de poursuite de requalification des espaces urbains centraux et de développement d'offres de services en direction des familles afin de les attirer et de les garder pour limiter cette périurbanisation. Un rééquilibrage de l'offre de logements (notamment sociaux) entre les rives gauche et droite de la Seine est également important pour une meilleure cohésion sociale du territoire.

L'accompagnement du vieillissement de la population est un autre enjeu fort pour le bassin de vie rouennais et la Normandie en général. En 2014, 8 % des habitants du bassin de vie ont plus de 75 ans (10 % en moyenne normande). L'indice de vieillissement atteint plus de 90 seniors de plus de 60 ans pour 100 jeunes de moins de 20 ans. S'il est moins prégnant qu'en moyenne en Normandie (104), le vieillissement des générations âgées devrait s'y accélérer encore plus rapidement dans les 15 ans à venir, avec le passage des générations du baby-boom vers le grand âge. En effet, en 2014, le bassin de vie de Rouen compte 172 seniors de 60-74 ans pour 100 personnes de 75 ans et plus (ratio de 164 sur l'ensemble de la Normandie). Au-delà des questions de prise en charge de la dépendance et de réalisation de produits d'habitat spécifiques, ces évolutions démographiques interpellent les façons de vivre et les pratiques quotidiennes des habitants, les rapports intergénérationnels, comme les modes actuels d'organisation et de développement des territoires qu'ils soient urbains, périurbains ou ruraux. Les évolutions démographiques liées à la longévité sont aussi un possible facteur de développement local.²

Le pôle universitaire rouennais, 1^{er} de la région, attire principalement des étudiants normands

Au regard du nombre d'étudiants, la Métropole Rouen Normandie constitue le premier pôle normand avec 44 300 étudiants (rentrée scolaire 2015), devant la Communauté d'agglomération de Caen-la-Mer (33 300 étudiants) et la Communauté de l'agglomération havraise (11 500 étudiants). La Métropole concentre la quasi totalité des effectifs étudiants du bassin de vie rouen-

nais, majoritairement inscrits à l'université. La Métropole rouennaise est la troisième métropole française, après Lyon et Bordeaux, en termes de progression des effectifs étudiants depuis le début des années 2000 (+25 % en 13 ans).

Regroupant une centaine d'établissements d'enseignement supérieur, le bassin de vie de Rouen concentre près d'un tiers des établissements normands, et dispose d'une offre de formation complète, comprenant des établissements universitaires, des établissements spécialisés dans le domaine médical et médico-social (CHU de Rouen, centres de recherche de l'Inserm, écoles paramédicales et sociales), des grandes écoles d'ingénieurs (2 généralistes : l'INSA et le CESI ; 2 spécialisées : l'ESIGELEC en génie électrique et l'UniLaSalle en agronomie/agro-alimentaire), une école privée proposant des formations en sciences aérospatiales (ELISA), des établissements de formation en commerce et en management (dont la grande école de commerce et de management, Neoma, qui a intégré le classement de Shanghai), des écoles artistiques ou culturelles (le Conservatoire à rayonnement régional, l'École supérieure d'Art et de Design, le Centre de formation des enseignants de la Danse et de la Musique), une école d'architecture, des établissements disposant d'une classe préparatoire aux grandes écoles, et de nombreux établissements proposant des sections de techniciens supérieurs sur l'ensemble du bassin de vie. À noter également l'ouverture en septembre 2017 de la Normandie Web School, école entièrement dédiée au numérique et installée dans les locaux de Seine Innopolis à Petit-Quevilly. Afin d'accroître l'attractivité de la métropole rouennaise en valorisant l'enseignement supérieur et la recherche et en offrant un cadre de vie de qualité aux étudiants, les principaux établissements rouennais (publics et privés) se sont unis pour créer la Conférence de l'Enseignement Supérieur de l'Agglomération de Rouen (CESAR), qui

promeut l'identité et la dynamique de la Métropole et de la Normandie. Toutefois, le rayonnement du pôle universitaire rouennais reste limité à la Normandie. Près de 6 étudiants sur 10 sont originaires de Seine-Maritime. Et, la part d'étudiants internationaux, inférieure à 9 %, reste faible au regard des autres Métropoles françaises. L'appui à l'enseignement supérieur et la recherche, facteurs reconnus de développement économique et d'attractivité, sont un enjeu essentiel pour la Normandie, qu'il s'agisse de restaurer l'attractivité des formations et des métiers de l'industrie, de faire émerger un secteur tertiaire supérieur et d'étoffer le tissu des emplois dits métropolitains ou, plus largement, d'assurer le renouvellement de la population active ainsi que sa « montée en compétence ». Cela devient même un impératif démographique afin de conserver des populations jeunes sur le territoire, en leur donnant les moyens de se former et en attirant les entreprises qui leur offriront des débouchés professionnels.³

Comme dans l'ensemble de la Normandie, le niveau de formation des habitants du bassin de vie de Rouen reste faible, avec 33 % de la population de 15 ans et plus non scolarisée ne possédant aucun diplôme. Ce constat est également vrai chez les plus jeunes. Soutenir la montée en compétences de la population est donc essentiel et permettra de renforcer l'attractivité du territoire pour les entreprises. D'autre part, plus de 6 % des 15-29 ans de la Métropole de Rouen n'ont ni diplôme ni travail : c'est une des Métropoles où cet indice de décrochage est le plus élevé, s'expliquant par son terreau industriel et ouvrier (où le diplôme était historiquement moins recherché), la raréfaction des emplois et la montée des exigences de formations. La valorisation des formations techniques et professionnalisantes (notamment en lien avec le tissu industriel du territoire) est donc particulièrement importante.

² Rencontre(s) #12 « Vieillesse de la population, modes de vie et aménagement des territoires », AURBSE, octobre 2014
³ Infolio #5 « Bassin de vie de Rouen : effectifs d'étudiants et établissements d'enseignement supérieur », AURBSE, septembre 2013

Un territoire tourné vers l'innovation, facteur de rayonnement économique

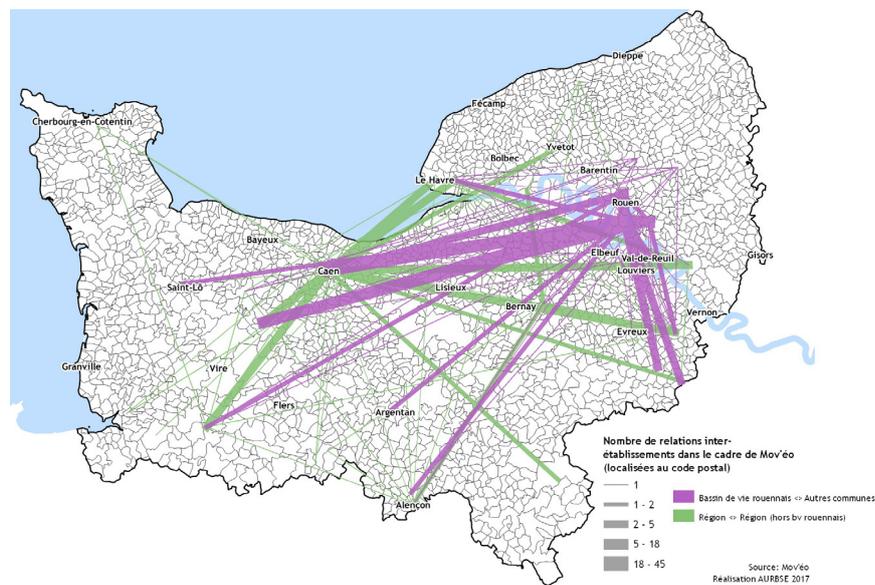
Au travers du pôle métropolitain Rouen Seine-Eure, le bassin d'emplois contractualise avec les pôles de compétitivité et les clusters présents sur le territoire dans les secteurs de la santé, de la pharmacie, de la cosmétique, de l'automobile et de la logistique ainsi que, plus largement, pour la mise en place d'actions de promotion économique.

Le pôle Mov'éo de recherche et développement sur l'automobile et la mobilité, créé en 2006, a pour objet d'animer l'innovation dans la filière automobile en soutenant les PME du secteur et en favorisant le développement de projets collaboratifs. Avec un siège situé dans le bassin de vie de Rouen, le pôle Mov'éo couvre un vaste territoire. Avec sa forte présence en Normandie et en Île-De-France, il démontre la réalité fonctionnelle de la Vallée de la Seine dans la filière des transports et les potentialités d'une coopération à cette échelle. En effet, parmi les 380 établissements membres de ce pôle de compétitivité, 70 % sont localisés dans la Vallée de la Seine. Mais, les relations inter-établissements dans le cadre des projets Mov'éo illustrent également l'importance des liens, au sein de la Normandie, entre les trois grandes agglomérations, ainsi qu'entre le bassin de Rouen et de nombreux autres territoires normands. En effet, plus de 4300 relations inter-établissements existent entre des établissements du bassin de vie de Rouen et d'autres établissements normands, dans le cadre de projets Mov'éo. Pôle à vocation mondiale, Mov'éo illustre la pertinence des pôles de compétitivité pour faire évoluer des filières vers l'innovation et la haute valeur ajoutée. Ces projets portent sur une grande variété de thématiques : solutions de mobilité intelligente, sécurité des usagers de la route, démonstrateurs et véhicules décarbonés, empreinte environnementale des véhicules, systèmes de stockage de l'énergie, systèmes mécatroniques pour l'électrification du véhicule, chaînes de traction thermiques, etc.

Le pôle de compétitivité Nov@log, dont le siège est implanté au Havre, possède également des bureaux à Saint-Etienne-du-Rouvray, la Métropole Rouen Normandie en étant partenaire. Dédié à la logistique et à la supply chain, il a pour objectif l'émergence, l'accompagnement, la labellisation et la recherche de financement de projets collaboratifs innovants, afin de répondre aux impératifs de compétitivité des entreprises industrielles et de services logistiques et aux exigences de performance de flux. Fin 2016, près de 200 projets ont été labellisés (dont les 2/3 sont déjà financés) et plus de 530 établissements sont membres, dont plus de 80 % au sein de la Vallée de la Seine.

Parallèlement, la Métropole rouennaise est associée avec les agglomérations du Havre et de Caen

Relations inter-établissements dans le cadre des projets Mov'éo



et avec le soutien de la Région et de la CCI, dans le cadre du label « Normandy FrenchTech ». Il a pour but de fédérer tous les acteurs de l'écosystème innovant (écoles, recherche, entreprises, institutions...), de les inciter à collaborer, d'accélérer les startups pour leur permettre de prendre une vraie place sur le marché, et enfin de les faire rayonner à l'international. Trois champs d'intervention sont ciblés : la ville intelligente, le port avec les progrès de la logistique de pointe, l'industrie à travers son attractivité digitale.

D'autre part, la Métropole a engagé de nombreuses actions afin d'encourager les collaborations et créer un écosystème favorable, autour de trois clusters thématiques :

- Le pôle dédié à la biologie et la santé, avec notamment les pépinières Seine-Biopolis. Situées au cœur de Rouen, ces pépinières-hôtels d'entreprises bénéficient de la proximité de nombreux centres d'excellence tels que le C.H.U., la Faculté de Médecine et de Pharmacie et de nombreux laboratoires de recherche (CIC-CRB, IHURB, etc.).

- Le pôle dédié au numérique, avec notamment la pépinière du pôle TIC de Seine Innopolis. Ce site permet à ses utilisateurs de bénéficier d'un réseau communautaire online, d'un club TIC et d'animations dédiées aux nouveaux usages.

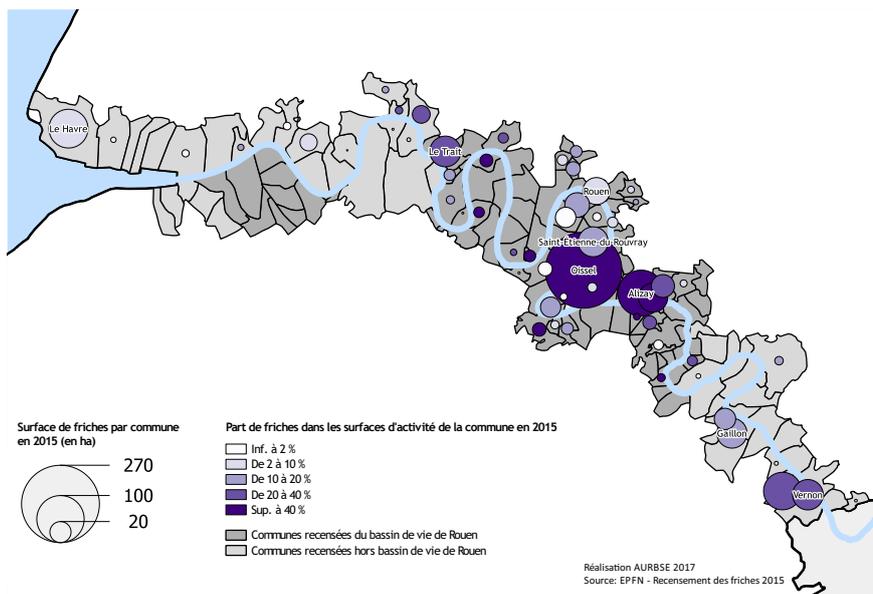
- Le cluster dédié aux écotecnologies sur le technopôle du Madrillet, où sont notamment présents des établissements d'enseignement supérieur (UFR de Sciences et Techniques de l'université de Rouen, l'INSA et l'ESIGELEC), une vingtaine de laboratoires (IRSEEM, Institut des matériaux, le CORIA, etc.), des sièges et services de pôles de compétitivité et des équipes d'animation de filières (LSN, NAE, etc.). Dans ce technopôle, les pépinières Innovapôle 76 et Seine Ecopolis (dédiée à l'éco-construction) accueillent des entreprises innovantes.

Continuer à soutenir cette politique d'innovation est essentiel pour développer l'attractivité normande et permettre sa transition économique et énergétique.

Une nécessaire mutation de l'économie : vers un rééquilibrage entre économies productive et résidentielle

Comme l'ensemble de la Vallée de la Seine, le bassin de vie de Rouen est un territoire historiquement marqué par l'industrie et l'activité portuaire. L'appareil industriel s'est fortement développé après-guerre, les abords de la Seine proposant l'espace nécessaire, une main-d'œuvre abondante du fait de la mécanisation de l'agriculture, la proximité du fleuve et son lien direct à la capitale. Fort de cet héritage, le bassin de vie rouennais compte près de 44 000 emplois industriels en 2014 et un certain nombre d'industries de pointe. Mais, comme partout en France, ce volume est en net recul (-13 % entre 2006 et 2014). Après les crises de ces dernières années, le bassin de vie rouennais n'a pas réussi à reconstituer son stock d'emplois d'avant-crise, témoignant d'une grande dépendance à la conjoncture. De nombreux espaces d'activités sont aujourd'hui en friches et nécessitent une reconversion : dans les seules communes limitrophes de la Seine au sein du bassin de vie rouennais, 755 hectares sont en friches, représentant 9 % des espaces d'activité. Si la reconversion des friches est un enjeu majeur pour la Métropole Rouen Normandie (avec des projets phares, tels l'écoquartier Flaubert ou le réaménagement du secteur Seine Sud), elle s'accompagne du développement d'une industrie durable, innovante et adaptée aux exi-

Friches industrielles dans les communes de la Vallée de la Seine en 2015



gences environnementales, à l'exemple de Sanofi, Hermès dans la CA Seine-Eure, ou Renault à Cléon. Ces mutations sont essentielles pour maintenir et renouveler les emplois industriels. Elles s'appuient notamment sur la recherche privée (en Normandie, les trois quarts des dépenses de recherche et développement — 1,2 milliard d'euros en 2013 — émanent d'un autre enjeu. Ainsi, la diversification de l'économie est un autre enjeu. Ainsi, le bassin de vie de Rouen doit continuer son rattrapage, en renforçant son secteur tertiaire, notamment supérieur.

Bien qu'englobant une Métropole, le bassin de vie de Rouen compte à peine plus de 22 000 emplois des fonctions métropolitaines, représentant seulement 8 % des emplois du territoire, après une hausse de 17 % entre 2006 et 2014 (+3 200). La Métropole Rouen Normandie présente la part la plus faible des métropoles françaises, avec également une moindre progression. Ainsi, les fonctions de conception, de recherche et de prestations intellectuelles, les fonctions de culture et loisirs ou encore les fonctions d'activités informatiques sont fortement sous-représentées. Seules les fonctions métropolitaines de gestion d'entreprises, de banque et d'assurance sont très présentes dans le bassin rouennais, avec notamment les sièges de la Matmut, d'Axa et de Ferrero.

Deux secteurs semblent incontournables dans la diversification de l'économie du bassin rouennais. Un premier levier est la valorisation du potentiel touristique. Ce secteur constitue une réelle opportunité d'évolution de l'image du bassin de vie de Rouen (et de la Normandie) et de développement des emplois tertiaires mar-

chands. Le bassin rouennais bénéficie d'un riche patrimoine naturel et culturel et d'une situation géographique favorable (proche de grands bassins de population comme l'Île-de-France), dont il peut tirer profit. La Métropole Rouen Normandie et les autres EPCI du bassin de vie ont déjà engagé de nombreuses actions pour développer l'offre touristique (Panorama XXL et Historial Jeanne d'Arc, développement du tourisme d'affaires, programmation événementielle, la Seine à vélo portée par le pôle métropolitain Rouen Seine-Eure...) et sa promotion. Les deux projets lauréats de l'appel à projets Réinventer la Seine sur le bassin de vie de Rouen ont également une forte dimension touristique (Lac du Mesnil dans la CA Seine-Eure, le Chai à vin dans la Métropole). Et la politique touristique est soutenue par des actions de requalification des espaces publics, de mise en valeur du bâti et de dynamisation du commerce. Le bassin de vie peut par ailleurs se positionner sur de nouvelles tendances, tel le tourisme industriel, pour lequel il dispose d'un vaste patrimoine. Si les croisières et le tourisme fluvial apportent une manne touristique importante, l'amélioration de l'accès ferroviaire sera un atout supplémentaire à son développement sur le territoire.

Un second levier est la dynamisation du marché de l'immobilier de bureaux, permettant une progression des emplois tertiaires qualifiés. En effet, le bassin de Rouen ne compte que 42 000 m² de bureaux loués ou vendus chaque année (dont 15 000 m² neufs)⁴, loin derrière les bassins des autres métropoles françaises comparables. Rouen est pénalisée par l'obsolescence d'une grande partie du parc de locaux d'activité ter-

tiaire et une insuffisance durable d'offre neuve, particulièrement en centralité, et l'absence d'un quartier d'affaires identifié, susceptible d'entraîner une véritable dynamique de développement tertiaire. Mais, le bassin de vie de Rouen dispose, avec la mise en œuvre du projet Seine Cité, d'un levier exceptionnel. Cette éco-cité, qui comprend la création de nouveaux écoquartiers (Luciline Rives de Seine, Flaubert et Saint-Sever Nouvelle Gare) en lien avec la centralité historique (cœur de Métropole), permettra de recréer un environnement économique favorable et renouveler l'attractivité de la capitale normande.

Il faut également trouver une complémentarité entre la centralité et les territoires voisins. En effet, la localisation de l'emploi est encore très concentrée dans la ville centre. En plus de renforcer et diversifier les emplois dans la centralité, il est donc nécessaire de développer les emplois dans les territoires périurbains.

Le 1^{er} port céréalier d'Europe, un atout à conforter⁵

En 2014, le complexe industrialo-portuaire de Rouen fournit près de 18 000 emplois salariés, dont plus de 4 000 dans le cluster maritime et portuaire, et près de 18 000 dans le cluster industriel lié⁶. Membre d'Haropa⁷ (1^{er} ensemble portuaire français et 5^e au sein du Range Nord), le port de Rouen est le 1^{er} européen en volume d'exportations de céréales. Malgré une diminution en 2016 (baisse de la production liée aux aléas climatiques), 6,8 millions de tonnes ont été exportées depuis le port de Rouen. Les autres vrac agroalimentaires sont en hausse (graines et tourteaux de colza, protéagineux...). Le port de Rouen est également compétitif sur de nombreux autres trafics de vrac : granulats, produits de recyclage, produits raffinés... Il s'articule en complémentarité avec les autres ports de Normandie et de la Vallée de la Seine, et notamment du port du Havre (premier port à conteneurs et terminal roulier français, leader mondial pour l'exportation de vins et spiritueux) et Ports de Paris (premier port intérieur de France, spécialisé dans la filière BTP).

Rouen, au cœur de la Vallée de la Seine, est un point d'articulation pertinent des échanges de la Normandie avec les autres corridors français (Vallée du Rhône, Axe Rhénan, Hauts-de-France, façade atlantique) et européens (RTE-T). En effet, le développement de la Vallée de la Seine ne peut se faire qu'en articulant sa stratégie avec celle des autres territoires français. Ainsi, des complémentarités sont à trouver entre la Vallée de la Seine et les autres portes d'entrée françaises pour qu'elles ne soient pas en concurrence, mais au service, ensemble, d'une stratégie

4 « Le fait métropolitain - Bassin de vie de Rouen », AURBSE, 2015

5 « La Vallée de la Seine XXL : Quel positionnement à l'échelle mondiale, européenne et inter-régionale ? », coopération des agences d'urbanisme normandes, 11/2017

6 INSEE Flash Normandie n°22, 12/2016

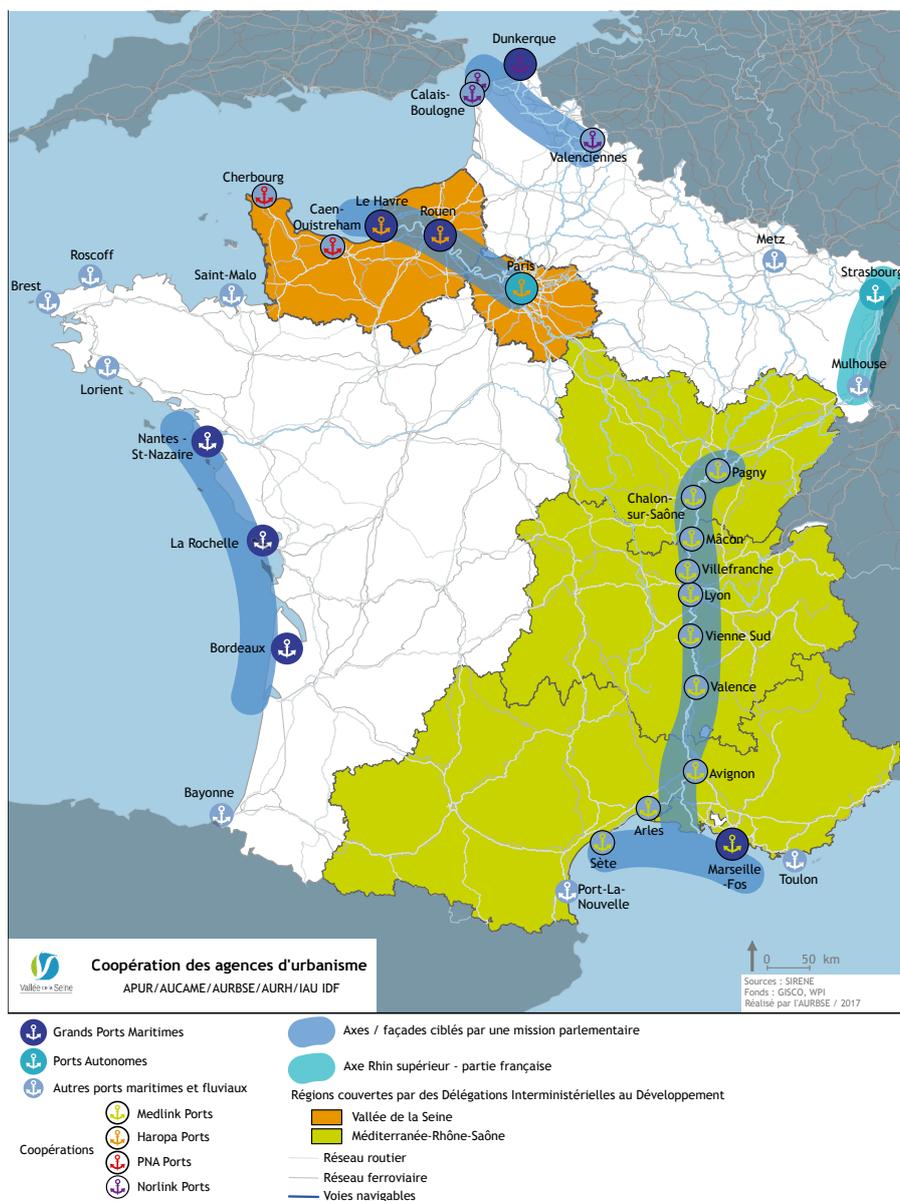
7 Le GIE Haropa, qui regroupe les ports de Rouen, du Havre et de Paris depuis 2012, permet le renforcement de leur compétitivité par effet de taille, et la proposition d'une offre logistique intégrée.

portuaire et logistique nationale, permettant un apport de valeur ajoutée. D'autre part, 40 % du trafic portuaire céréalier français est réalisé par le seul port de Rouen, avec un hinterland élargi : 40 % des silos rouennais sont approvisionnés par la Normandie elle-même, et 15 % chacun par la Picardie, l'Île-de-France et le Centre. Son hinterland pourrait encore s'élargir en augmentant et en sécurisant les capacités fluviales et ferroviaires de la Vallée de la Seine. À cette condition, le projet de Canal Seine Nord Europe pourrait lui offrir des opportunités : ouvrir son hinterland sur la Champagne et

diminuer les coûts de transport depuis la Picardie en favorisant un fort report modal en faveur de la voie d'eau, grâce à la massification. Pour cela, il est nécessaire de moderniser l'axe Seine et d'accroître les capacités de stockage (silos à distance reliés à Rouen par fer ou voie d'eau). Il faut également sécuriser les approvisionnements par un démarchage actif (concurrence directe avec les ports de Dunkerque et d'Anvers). Par ailleurs, les exportations françaises de céréales sont de plus en plus concurrencées par les pays de la Mer Noire (Russie, Ukraine), qui bénéficient d'une position géographique stratégique (proximité du

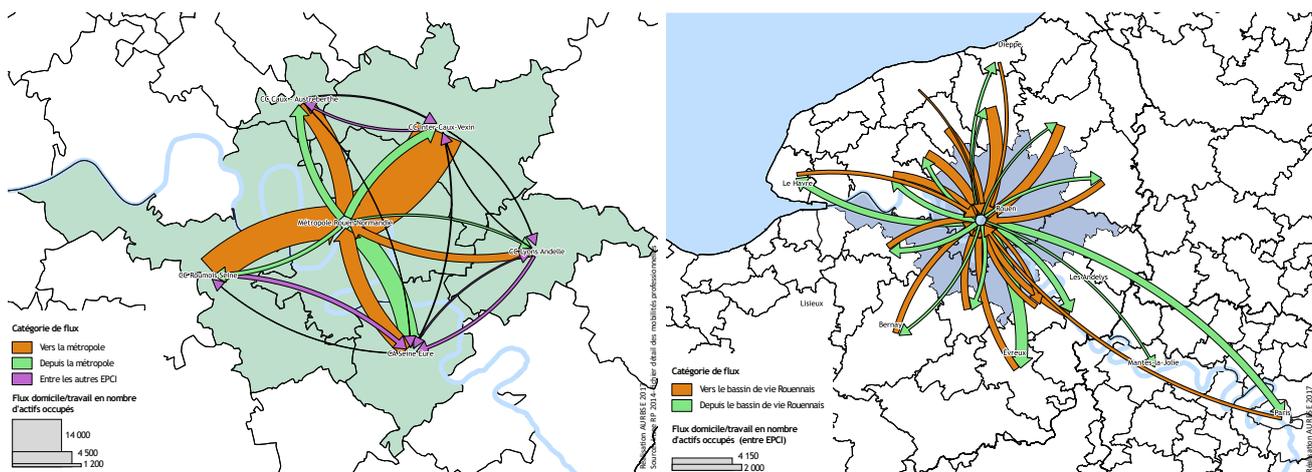
Moyen-Orient et de l'Afrique) et ont vu leurs exportations plus que doubler en 10 ans. Si l'acheminement du silo au navire y coûte encore plus cher, les investissements massifs qu'ils effectuent sur la chaîne logistique les rendent de plus en plus concurrentiels. Pour résister à cette concurrence sur le marché, la Normandie doit adapter son offre aux besoins de ses clients (qualité, taux de protéines), et continuer à améliorer la logistique, cruciale dans le commerce du blé.

Ports et façades maritimes



Les mobilités : un lien quotidien entre les territoires

Déplacements domicile-travail en 2014 au sein du bassin de vie et avec l'extérieur



Chaque jour, 2,3 millions de déplacements sont comptabilisés sur le bassin de vie de Rouen⁸. L'automobile est le mode de transport dominant, même sur les courtes distances (la distance moyenne des déplacements dans le bassin de vie de Rouen est de moins de 6 km et près de la moitié sont inférieurs à 2 km). L'organisation des mobilités est donc un enjeu essentiel du territoire. S'il ne représente qu'une partie des déplacements, le motif « travail » est structurant du mode de vie des actifs occupés.

Le rôle du train à l'échelle de l'étoile ferroviaire rouennaise

Le développement du potentiel ferroviaire est un levier identifié. Ainsi, une démarche partenariale visant à déterminer le rôle de l'infrastructure et du service ferroviaires dans le bassin de vie de Rouen a été initiée par l'État, la SNCF, la Région, la Métropole rouennaise, l'agglomération Seine-Eure et l'agence d'urbanisme. Comptant annuellement près de 6,5 millions de voyageurs, la gare de Rouen Rive-Droite est le point d'articulation entre les dimensions ferroviaires inter-régionales, régionales, périurbaines et le territoire métropolitain. Localisée au cœur de l'étoile ferroviaire, elle met en relation la Métropole avec les territoires du bassin de vie, de la Normandie et de la Vallée de la Seine. À l'échelle urbaine, elle constitue l'un des principaux pôles d'échanges métropolitains. Le développement de l'usage du train pour les déplacements constitue l'un des

enjeux d'une moindre utilisation de la voiture particulière. Or, l'enquête auprès des usagers de train en direction de la gare de Rouen⁹ met en exergue l'importance des transports collectifs comme motivation à l'usage du train, fortement corrélé aux possibilités offertes pour débiter ou terminer son déplacement.

Un réseau de transports collectifs urbains structurant performant, un atout indispensable pour l'amélioration des mobilités de tous¹⁰

Les déplacements courts dans les zones urbaines denses constituent une réserve importante pour le report modal vers les transports collectifs. Les déplacements pour les motifs de travail et d'étude en sont la cible privilégiée ; bien qu'en moyenne plus long, nombreux restent de proximité. Un enjeu fort est donc l'organisation des déplacements courts, dans les zones urbaines denses, avec un développement du réseau de transports collectifs urbains répondant à la demande de déplacements la plus forte, autour d'une armature performante (sites propres, fréquences importantes...). Les réseaux ferroviaire et interurbain, les entrées d'agglomération (offre de parking-relais) viennent compléter cette armature en captant les déplacements plus longs et les déplacements non contraints (achats, loisirs), afin de desservir le bassin de vie dans son ensemble.

Les modes actifs constituent également une réserve importante de report modal des déplacements du quotidien. Dans le bassin de vie de Rouen, la part modale du vélo ne dépasse jamais 3%, quelle que soit la distance des déplacements¹¹. Outre le développement des aménagements cyclables, des réflexions et des actions doivent porter sur la qualité et la sécurité des cheminements, leur cohérence et leur lisibilité. La requalification des espaces publics, en repensant la place donnée aux déplacements motorisés et en permettant une meilleure perméabilité des espaces pour les piétons et les cyclistes est essentielle (partage de la voirie, apaisement des vitesses, etc). Outre les enjeux de mobilité et environnementaux, ces politiques permettent de redynamiser les centres urbains et leur tissu économique, essentiels pour l'attractivité des territoires. La Métropole Rouen Normandie a pour ambition d'atteindre, en 2024, 220 km de voies cyclables sur le réseau métropolitain et déploie des initiatives fortes et innovantes en faveur de la « marchabilité » des espaces urbains.

8 Périmètre de l'Enquête Ménage Déplacements 2007

9 « Les lieux de l'intermodalité : de la mobilité quotidienne aux déplacements spécifiques à toutes les échelles », AURBSE, 2013

10 « Le fait métropolitain – Bassin de vie de Rouen », AURBSE, 2015

11 Enquête Ménage Déplacements 2007

2 PROJETS D'INFRASTRUCTURES MAJEURES SUR LE BASSIN ROUENNAIS AU BÉNÉFICE DE L'ENSEMBLE DE LA NORMANDIE

Le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie

Il vise l'amélioration de la qualité de service, l'augmentation de la fréquence et du nombre de dessertes, et la réduction des temps de parcours. Essentielle au développement de la Vallée de la Seine et de la Normandie, cette ligne permettra la désaturation des nœuds ferroviaires (notamment du goulet d'étranglement rouennais) et de libérer des sillons, afin d'améliorer les transports des passagers et la circulation des marchandises. En complément de la modernisation de la ligne Serqueux-Gisors, qui offrira un nouvel itinéraire ferroviaire de Paris au Havre, la LNPN permettra une meilleure connexion de Rouen et du reste de la Normandie à la région parisienne (à la fois pour les voyageurs et le trafic de marchandises). Trois sections prioritaires ont été définies par l'État pour la LNPN : Paris-Mantes, Mantes-Evreux et Rouen-Yvetot. Le comité de pilotage du 27 octobre 2017, présidé par François Philizot, a validé une zone de passage préférentielle pour chacune des trois sections prioritaires de voies nouvelles ainsi que la poursuite des études préalables à la déclaration d'utilité publique prévue pour 2020/2021. La liaison Rouen-Yvetot, composée d'une section nouvelle, est indissociable du projet de la gare nouvelle de Saint-Sever. Cette dernière permettra de séparer les flux des trains grandes lignes des autres liaisons (TER, fret...) et, associée au nouveau franchissement sous la Seine, elle évitera de réemprunter la section souterraine déjà saturée de la gare Rouen Rive Droite. Elle participera au développement de l'étoile ferroviaire, avec des correspondances facilitées, et une meilleure desserte du pôle d'emplois en cœur de Métropole. Cette nouvelle gare est l'occasion de repenser l'organisation des mobilités et du fonctionnement urbain de l'ensemble de la Métropole et de son bassin de vie.

Le contournement Est de Rouen — Liaison A28-A13

Reconnu d'utilité publique (décret du 14 novembre 2017) et soutenu par l'État, il fait également partie des enjeux régionaux et locaux en s'intégrant dans les projets territoriaux pour le développement du grand bassin de vie de Rouen et de la Vallée de Seine.

Le projet offrira un itinéraire alternatif à la traversée du cœur métropolitain, renforcera l'accessibilité du territoire eurois et « contribuera à la décongestion et à l'amélioration de la sécurité sur les voies pénétrantes de Rouen, ouvrant la voie au développement des transports collectifs et des modes de déplacement doux »¹². Il doit ainsi permettre de poursuivre plusieurs objectifs :

- Contribuer à la dynamique du territoire,
- Améliorer la desserte des sites économiques majeurs,
- Améliorer la qualité de vie des habitants,
- Favoriser un aménagement équilibré du territoire,
- Orienter les trafics liés aux zones logistiques et portuaires vers des axes sécurisés,
- Fiabiliser les temps de parcours et apaiser la circulation sur de nombreux axes routiers,
- Permettre le développement d'une offre de transports collectifs compétitive.

Le contournement Est de Rouen — Liaison A28-A13 pourra permettre aux territoires desservis de valoriser leurs atouts et de se mettre en situation favorable pour un développement durable. Conscients de l'importance d'une stratégie partagée et cohérente pour assurer la pleine efficacité du projet, les territoires concernés du bassin de vie de Rouen se sont engagés dans une démarche de mise en valeur réciproque de l'infrastructure et des territoires desservis.

¹² « Dossier de concertation Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13 » – DREAL Haute-Normandie, 2014

Synthèse des enjeux et objectifs du bassin de vie rouennais dans le cadre du futur SRADET de la Normandie

■ LES COMPLÉMENTARITÉS TERRITORIALES

- > Encourager les échanges entre la Région et le bassin de vie de Rouen, essentiels pour l'ouverture européenne et nationale de la Normandie (le bassin de vie de Rouen est un espace dimensionnant pour la Région : 1^{er} pôle normand d'habitants, d'emplois, d'enseignement, etc.).
- > Être acteur des solidarités territoriales au sein du bassin de vie de Rouen (équité, rééquilibrage, singularités territoriales). Ces questions d'équilibres territoriaux sont déjà traités au sein des SCoT, il s'agirait de les élargir au sein du bassin de vie.
- > Porter les démarches de la Vallée de la Seine et le dialogue entre les pôles urbains de Caen, Le Havre et Rouen au travers des agences d'urbanisme normandes en réseau.
- > Prendre en considération l'importance du dialogue interterritorial au sein du bassin de vie rouennais (démarche interscot, conférence des territoires, pacte métropolitain d'innovation...).
- > Contribuer aux actions de promotion et d'attractivité du territoire.
- > S'appuyer sur le Parc Naturel Régional des boucles de la Seine normande comme structure de dialogue, de valorisation et de maîtrise de la pression sur les ressources.

■ LES RESSOURCES

L'eau

- > Assurer le fonctionnement hydraulique de la Seine et de ses affluents (arasement des points hauts pour accéder au port de Rouen, montée des eaux liée au réchauffement climatique, prévention des inondations, etc.).
- > Sécuriser les captages d'eau potable, en lien avec l'activité agricole.
- > Valoriser la Seine et l'Estuaire comme un écosystème (dimension GIP Seine Aval).

La trame verte

- > Assurer et valoriser le rôle des forêts (un tiers du territoire de la Métropole).
- > Développer la nature en ville, facteur de qualité de vie et d'attractivité.
- > Développer la couverture végétale (incidences sur les îlots de chaleur en milieu urbain...).

L'espace

- > Contribuer à une consommation économe de l'espace, en cohérence avec les SCoT.
- > Préserver les surfaces agricoles et encourager les formes innovantes de l'agriculture (permacultures, etc.).
- > Réussir la reconversion des espaces de friches industrielles dans le double objectif de répondre aux besoins d'accueil d'entreprises et de renaturation des espaces antérieurement exposés aux pollutions.
- > Valoriser le paysage majeur de la Vallée de la Seine.

La transition énergétique

- > Articuler les politiques publiques régionales avec la démarche de COP21 de la Métropole Rouen Normandie.
- > Réduire les émissions de polluants et améliorer la qualité de l'air (ATMO Normandie).
- > Soutenir le développement des réseaux de chaleur.
- > Participer aux actions de rénovation thermique des bâtiments (information, sensibilisation, réalisation).

Synthèse des enjeux et objectifs du bassin de vie rouennais dans le cadre du futur SRADET de la Normandie

■ LES RÉSEAUX

Mobilité du quotidien

- > Optimiser et renforcer le rôle de l'étoile ferroviaire rouennaise et de ses gares dans les mobilités urbaines et périurbaines (COPIIL étude SNCF — Région — MRN — CASE — AURBSE).
- > Développer la billettique et l'intégration tarifaire (Atoumod').
- > Encourager les pratiques multimodales et alternatives à la voiture solo, et les mobilités actives.
- > Intégrer les réalisations de la Seine à Vélo.
- > Soutenir les expérimentations et la recherche en matière de véhicule autonome.

Transport et compétitivité

- > Assurer le développement et la connexion du Grand Port Maritime de Rouen.
- > Favoriser les plateformes multimodales.
- > Soutenir la connexion aux réseaux et aux corridors européens de transport (LNPN, contournement Est).

■ LES HABITANTS

- > Faire du numérique un outil d'équité territoriale.
- > Conforter le maillage commercial du territoire (centres-villes, centres-bourgs, marchés).
- > S'appuyer sur l'offre d'enseignement pour attirer et fixer les étudiants et les jeunes actifs.
- > Soutenir l'ambition de montée en compétences des habitants du territoire par la formation initiale et continue.
- > Encourager les créations d'entreprises dans les secteurs innovants.
- > Répondre aux enjeux du vieillissement démographique (adaptation des logements, proximité des services, accès aux soins, etc.).
- > Conforter la qualité des paysages ruraux et préserver les bourgs et villages en y développant de l'habitat adapté à leur morphologie.
- > Veiller à la qualité des espaces urbains centraux : structuration des espaces d'aménités, offre de logements adaptée à la demande des ménages, offre de services.

Agence d'urbanisme de Rouen
et des boucles de Seine et Eure

101, boulevard de l'Europe
CS 30220 - 76004 Rouen Cedex 1

www.aurbse.org

Pôle métropolitain Rouen Seine-Eure

Le 108
108, allée François Mitterrand
CS 50589 - 76006 Rouen Cedex