

QUELLE(S) VALLÉE(S) DE LA SEINE EN 2040 ?

Enjeux et défis d'un territoire d'ambition

30 cartes pour comprendre

COOPÉRATION DES AGENCES D'URBANISME
APUR I AUCAME I AURBSE I AURH I L'INSTITUT

Vallée de la Seine

ÉDITO

L'aménagement d'un territoire est le résultat d'une conjonction réussie entre une volonté politique forte sur le temps long et une mobilisation des acteurs concernés. Au-delà des aléas imposés par l'actualité, cela suppose de pouvoir prendre du recul quant aux enjeux et de disposer d'outils de connaissance, car l'espace ne se décrète pas, il doit être analysé et compris avant d'être, éventuellement, transformé. La Vallée de la Seine n'échappe pas à cette règle fondamentale.

Émergeant à nouveau comme territoire de projet il y a maintenant un peu plus de 10 ans, elle est devenue le théâtre d'une coopération structurée entre l'État et les Régions depuis cinq ans. Ceux-ci ont, en effet, défini un Schéma stratégique et l'ont décliné en un Contrat de plan interrégional, approuvé l'un et l'autre au début de l'été 2015. Cette démarche s'appuie sur un partenariat large dont font partie, depuis l'origine, les Agences d'urbanisme actives sur la Vallée de la Seine, qui apportent notamment leur connaissance fine de cet espace et leur pratique de la représentation et de l'interprétation cartographique.

Le présent ouvrage est une illustration de cette contribution. Les images commentées qu'il nous offre, permettent de mieux comprendre les éléments de solidarité qui structurent ce territoire, et en même temps les différences, voire les déséquilibres qui le traversent. Elles soulignent sa complexité, mais aussi son potentiel qu'État et Régions entendent valoriser au mieux. Elles éclairent ainsi les enjeux de l'action publique et, d'une certaine façon, y contribuent.

Délibérément, cet atlas se projette dans le long terme. Certes, il ne s'agit pas de donner une image figée de ce que pourrait être la Vallée de la Seine dans vingt ans. L'objectif est plus modeste, mais sans doute plus utile : à partir de la réalité aujourd'hui constatée, et au regard de mutations peu ou prou subies ou engagées, il s'agit d'apprécier la sensibilité territoriale, les atouts mobilisables ainsi que les facteurs de risque. C'est ainsi que sont réunis les moyens d'une analyse prospective qui nourrira les choix opérationnels dans les années à venir, dans le cadre d'une coopération inscrite dans la durée, pour que la Vallée de la Seine devienne un territoire exemplaire en matière de développement durable.

François PHILIZOT
Délégué interministériel
au développement de
la Vallée de la Seine

Vallée de la Seine



SOMMAIRE

Avant-propos 5

PARTIE 1
Industrie, logistique et tourisme : enjeux économiques, environnementaux et urbains 11
- Le développement portuaire et logistique au service du renouveau industriel 12
- Véloroute des bords de Seine. Levier de développement durable de la Vallée 16
- La Vallée de la Seine XXL 20
- Le tourisme fluvial et maritime dans la Vallée de la Seine 24

PARTIE 2
Les dynamiques de la Vallée de la Seine en 10 cartes 29
- Les dynamiques de peuplement 30
- Les dynamiques résidentielles 32
- Les migrations pendulaires 34
- Les activités dominantes des entreprises nouvellement créées 36
- Les dynamiques d'emploi par sphère économique 38
- Les dynamiques des activités logistiques 40
- L'artificialisation des espaces 42
- Qualité de vie : niveau d'équipement et ressources financières des territoires 44
- Les attraits et l'intensité d'hébergement touristiques 46
- L'enseignement supérieur et la recherche dans la Vallée de la Seine 48

PARTIE 3
Une vision de la Vallée de la Seine en 2040 51
- Quels leviers d'actions mobiliser pour relever le défi d'un développement économique pérenne de la Vallée de la Seine ? 52
- Foncier : la fin de l'artificialisation ? Un changement de modèle d'aménagement urbain 54
- L'intermodalité et les pratiques économes, leviers pour une mobilité durable dans la Vallée de la Seine 56
- Énergie et climat : quelles possibilités de transition et d'adaptation aux risques et changements ? 58

Quels enseignements retenir ? 61

Liste des principaux sigles 64

AVANT-PROPOS

Le périmètre du CPIER 2015-2020 (décret du 22 avril 2013 relatif au Délégué interministériel au développement de la Vallée de la Seine)



Le CPIER Vallée de la Seine

Dans la continuité des réflexions lancées sur le « Grand Paris », la volonté commune des territoires de réfléchir et d'agir ensemble en faveur du développement durable de la Vallée de la Seine a suscité de nombreuses rencontres entre les acteurs des Régions Île-de-France et Normandie et a permis de faire émerger une véritable ambition collective pour développer et aménager la Vallée de la Seine.

C'est en effet sur cet espace stratégique que se joue une partie importante de l'avenir de la France, à travers l'amélioration de l'offre portuaire et logistique, autour des mutations et du renouveau industriels, et au travers de l'organisation d'un grand bassin de vie performant à l'identité affirmée.

Cette ambition s'est concrétisée en 2013 par la création d'une Délégation interministérielle au développement de la Vallée de la Seine et par l'élaboration d'un Schéma stratégique puis, en 2015, par la signature du Contrat de Plan Interrégional État-Régions. Le CPIER « Vallée de la Seine » développe ainsi une stratégie d'ensemble articulée autour de trois axes principaux :

- La gestion de l'espace et le développement durable
- La maîtrise des flux et des déplacements
- Le développement économique, l'enseignement supérieur et la recherche

Il répond ainsi au besoin d'une gouvernance coordonnée et opérationnelle sur la Vallée de la Seine. Il est piloté par trois instances :

- En interne à l'État : une articulation entre le Délégué interministériel au développement de la Vallée de la Seine, placé auprès du Premier ministre, et le Préfet coordonnateur ;
- Entre l'État et les deux Régions : une coresponsabilité équilibrée au sein du Comité directeur de la Vallée de la Seine ;
- Une association et participation large de partenaires (publics, socio-économiques, etc.).

Parmi ces partenaires, les Agences d'urbanisme occupent un rôle particulier pour assurer l'enrichissement des réflexions et des débats.

La coopération Île-de-France et Normandie dans les documents régionaux d'aménagement

Véritable accroche entre l'Île-de-France et la Normandie, la Vallée de la Seine se pose comme un territoire stratégique pour la coopération entre les deux Régions. À ce titre, elle est le support territorial privilégié de leur coopération. Au-delà de la convergence en matière de vision de l'armature territoriale, les deux Régions s'accordent, dans leur document régional respectif (SDRIF approuvé en 2013 et SRADDET en 2020), sur les enjeux liés à la logistique et sur le rôle capital joué par l'axe Seine en la matière. Elles ciblent en outre des enjeux communs en matière de transport et de continuité écologique. Le schéma normand identifie également d'autres thématiques qui pourraient être considérées à l'avenir conjointement par les deux Régions (gestion des déchets, structuration des réseaux locaux de production et de distribution agricoles et industriels, etc.), sujets qui font l'objet de démarches spécifiques dans le cadre du CPIER et qui ont par conséquent nourri la Région Normandie dans l'élaboration de son SRADDET.

Ainsi, le CPIER est une traduction opérationnelle des constats et enjeux posés par les deux Régions et un laboratoire de politiques publiques innovantes conduites à cette échelle interrégionale.

Les Agences d'urbanisme, centre de ressources prospectif pour les décideurs de la Vallée de la Seine

Les cinq Agences d'urbanisme de Normandie et d'Île-de-France coopèrent depuis 2009 au service du développement de la Vallée de la Seine. Une charte de coopération, signée en novembre 2014, a permis de formaliser ce partenariat inscrit dans la durée et de prendre une part active dans la mise en œuvre du CPIER.

Par leurs travaux, les Agences contribuent à rassembler et à fédérer les acteurs autour de connaissances partagées et d'anticipation conjointes des évolutions.

Une des forces de la coopération des Agences est d'être en capacité de conduire des démarches et investigations multiscalaires en matière d'action publique, et ainsi donner sens, en Vallée de Seine, aux trois dimensions : à la fois en apportant un regard distancié ou macro sur l'environnement systémique, une ingénierie d'accompagnement des projets, mais également des passerelles et des correspondances entre les différents ensembles et niveaux d'actions.

Elles participent ainsi au développement de visions prospectives au service des décideurs dans le développement de cet espace stratégique.

Principe de réalisation de l'atlas

Le CPIER a permis de développer et de centraliser de nombreuses connaissances sur la Vallée de la Seine. Cette accumulation d'informations à cette échelle interrégionale est nécessaire pour identifier les enjeux nationaux portés par la Vallée de la Seine et les enjeux propres à ce territoire, pour lesquels des politiques d'aménagement cohérentes doivent être envisagées.

Dans ce cadre, les Agences d'urbanisme ont travaillé à cultiver cette connaissance partagée à la fois en réalisant des études thématiques, en animant des démarches de prospective territoriale et en apportant à l'ensemble des acteurs du territoire un outil de consultation et de visualisation des données spatialisées.

L'atlas s'appuie sur cet ensemble d'actions visant au partage de la connaissance. Il est structuré en trois parties.

La première donne des éléments de contexte en illustrant certains enjeux économiques, urbains et environnementaux liés à l'industrie, à la logistique et au tourisme. Elle repositionne la Vallée aux échelles européennes et mondiales au regard de ces problématiques. Les productions cartographiques sont issues des études réalisées par les Agences d'urbanisme et sont présentées selon la chronologie de leur réalisation.

En deuxième partie, ces éléments de contexte sont complétés par un portrait synthétique des dynamiques socio-économiques qui animent la Vallée. Une série de dix cartes met en évidence les trajectoires contrastées de ses composantes territoriales et illustre les complémentarités et interdépendances territoriales à l'œuvre. Ces cartes sont issues d'exploitation du dispositif de suivi de la Vallée de la Seine, consultables et disponibles sur son site Internet.

Enfin, la dernière partie propose une lecture graphique des enjeux prospectifs du territoire séquanien identifiés à l'occasion du cycle de quatre ateliers qui se sont tenus en décembre 2019 et janvier 2020. Ces ateliers ont invité acteurs socio-économiques et institutionnels à réfléchir, collectivement, sur les problématiques auxquelles la Vallée sera confrontée au cours des deux prochaines décennies.

L'atlas a été réalisé sur la base de données statistiques et de travaux antérieurs à la pandémie de Covid-19 qui a touché le monde et la France dès le début de l'année 2020. Ainsi, il n'intègre pas les conséquences économiques et sociales qui découleront de cette crise mondiale, d'une ampleur inédite, et qui constituera un élément clé des réflexions prospectives à venir.

Les représentations graphiques proposées des dynamiques passées, des enjeux présents et des défis à relever visent ainsi à donner aux acteurs de la Vallée de la Seine une appréhension des leviers qu'ils pourront actionner pour construire l'espace séquanien de demain, à l'aune des transitions en cours.

PARTIE 1

INDUSTRIE, LOGISTIQUE ET TOURISME : ENJEUX ÉCONOMIQUES, ENVIRONNEMENTAUX ET URBAINS

Ces thèmes ont fait l'objet d'études de la coopération des Agences d'urbanisme. La mise en perspective des contextes locaux avec les enjeux de la Vallée de la Seine constitue le fil rouge de l'ensemble de ces productions qui abordent également les problématiques transversales liées à chacune de ces thématiques (économie, mobilité, aménagement urbain, etc.). Les cartes proposées ci-après ont été produites dans le cadre de ces études, que le lecteur pourra aisément consulter, dans leur intégralité, sur le site de la Vallée de la Seine.

LE DÉVELOPPEMENT PORTUAIRE ET LOGISTIQUE AU SERVICE DU RENOUVEAU INDUSTRIEL



Ce premier rapport de la coopération des Agences d'urbanisme de la Vallée de la Seine s'attache à souligner l'importance et l'urgence du développement portuaire et logistique pour soutenir les activités industrielles. Ces deux secteurs d'activités, fortement intriqués, représentent ensemble près d'un million d'emplois dans la Vallée de la Seine.

Le rapport précise les enjeux liés à une intégration européenne croissante qui peut être à la fois une source d'opportunités et de concurrence accrue. En effet, face aux ports du Range Nord Européen qui continuent à structurer leur hinterland et à se développer, la Vallée de la Seine court le risque de se marginaliser dans un contexte européen dont le centre de gravité économique tend à se déplacer vers l'Est.

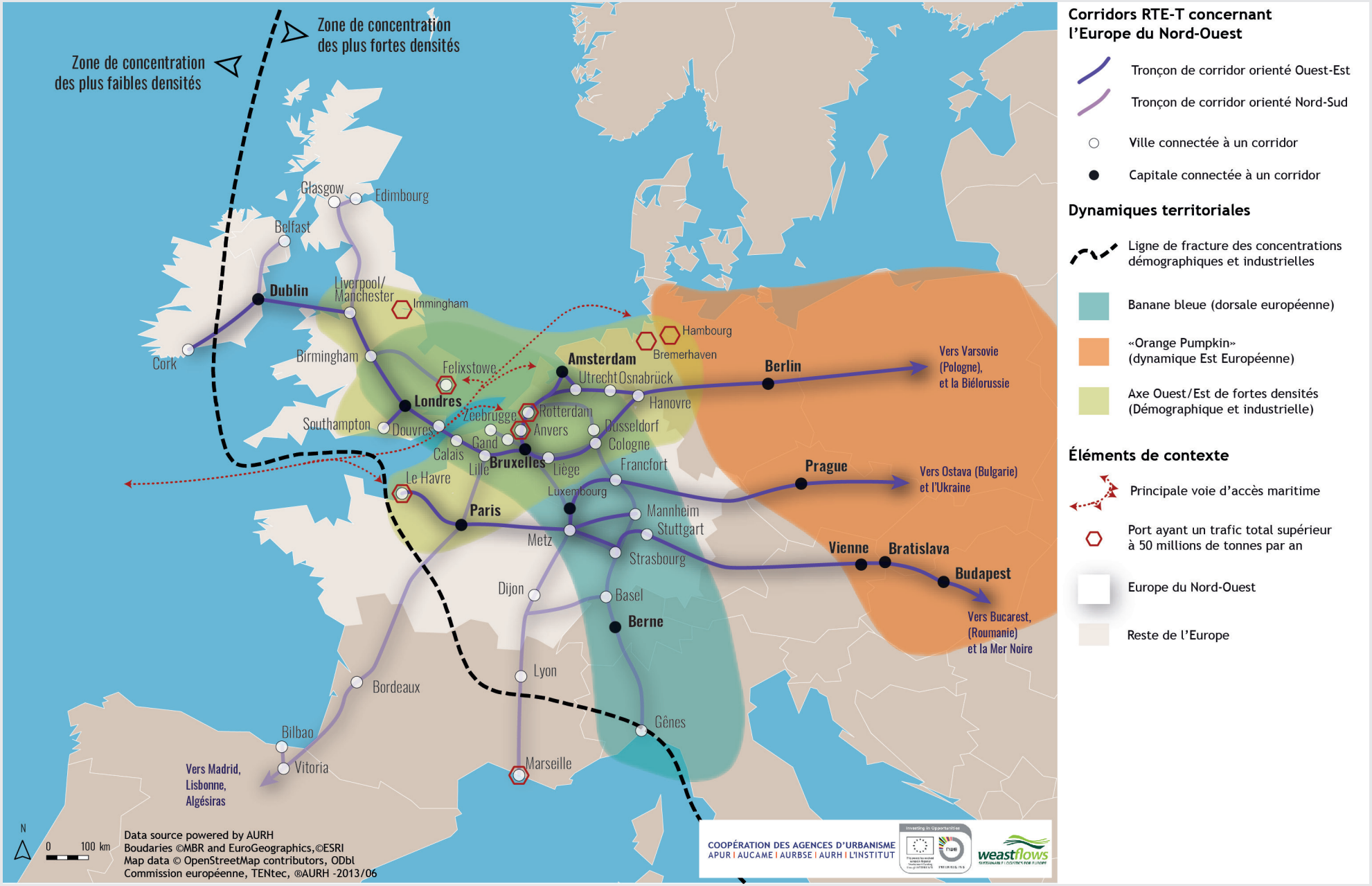
L'étude intervient dans ce contexte de prise de conscience collective, entérinée par la mise en place de la coopération HAROPA en 2012 qui vise une meilleure intégration du premier ensemble portuaire national.

Le regard croisé des Agences met en exergue la diversité des actions engagées ou à engager dans de nombreux domaines pour dynamiser le développement industriel de la Vallée de la Seine :

- interroger les liens entre développement portuaire et industriel afin de permettre un usage du mode fluvial plus important ;
- conserver une « Seine vivante » avec le maintien des activités industrielles et logistiques fluviales et le développement d'un nouveau rapport au fleuve plus proche de la vie des habitants ;
- montrer l'importance de l'appropriation locale des développements portuaires et logistiques, notamment via la mise en place d'une stratégie foncière anticipatrice et le soutien à l'innovation ;
- mettre en évidence la dynamique d'innovation du couple industrie/logistique comme levier du renouveau industriel de la Vallée de la Seine ;
- dessiner et comprendre la « toile industrielle » de l'écosystème de l'estuaire de la Seine, outil permettant d'apporter une aide à la décision.

Consulter l'étude

Corridors de transport et dynamiques territoriales en Europe



Dissymétrie européenne - la densité industrielle

***Densité industrielle**

en m² dédié aux infrastructures industrielles sur 1 000m²

0 2 5 7 12 20 43 175

densité les plus faibles

densité les plus fortes

***Ports du Nord-Ouest Européen avec un trafic de marchandises**

> 10 millions de tonnes

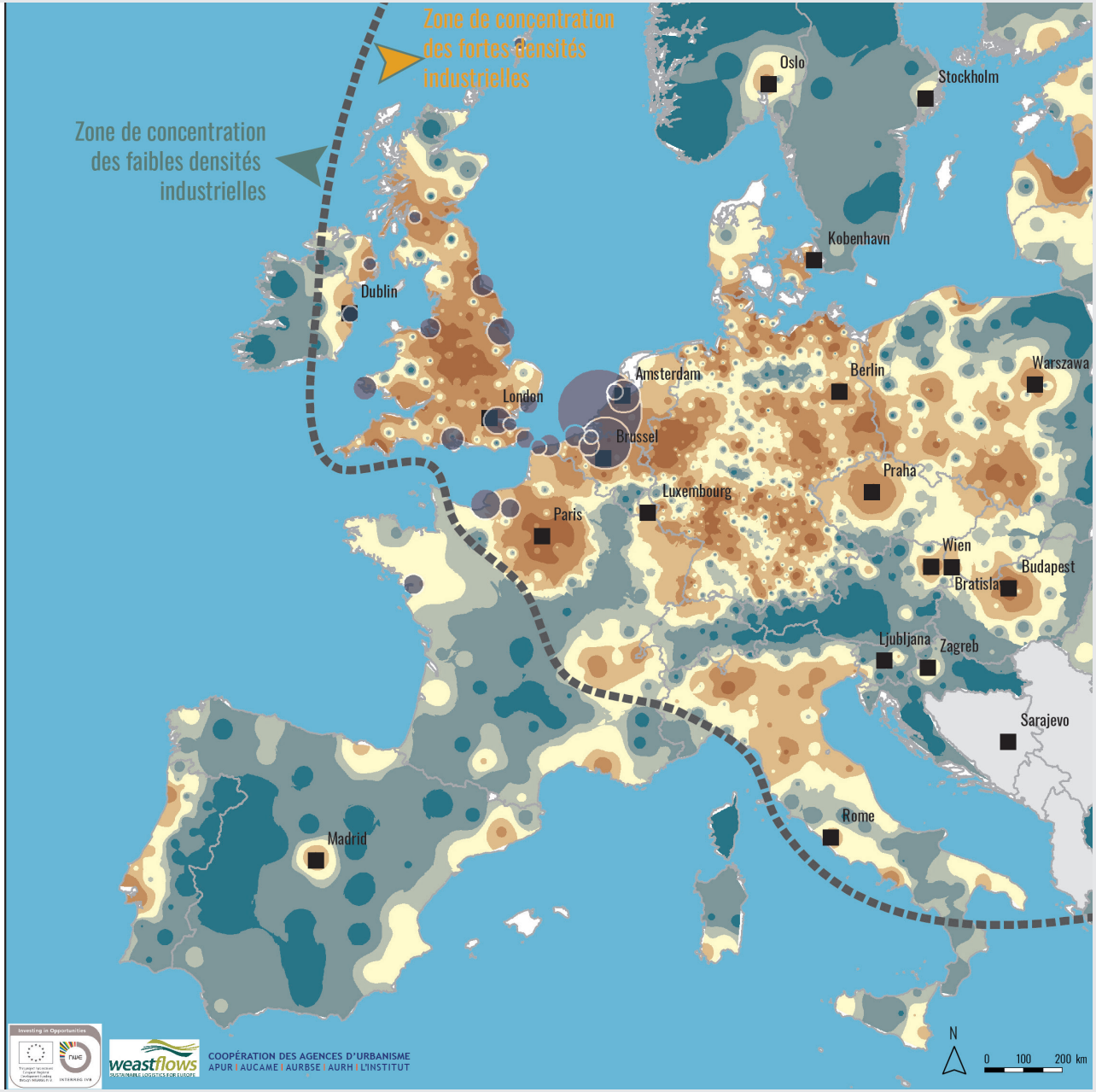
395

160

11

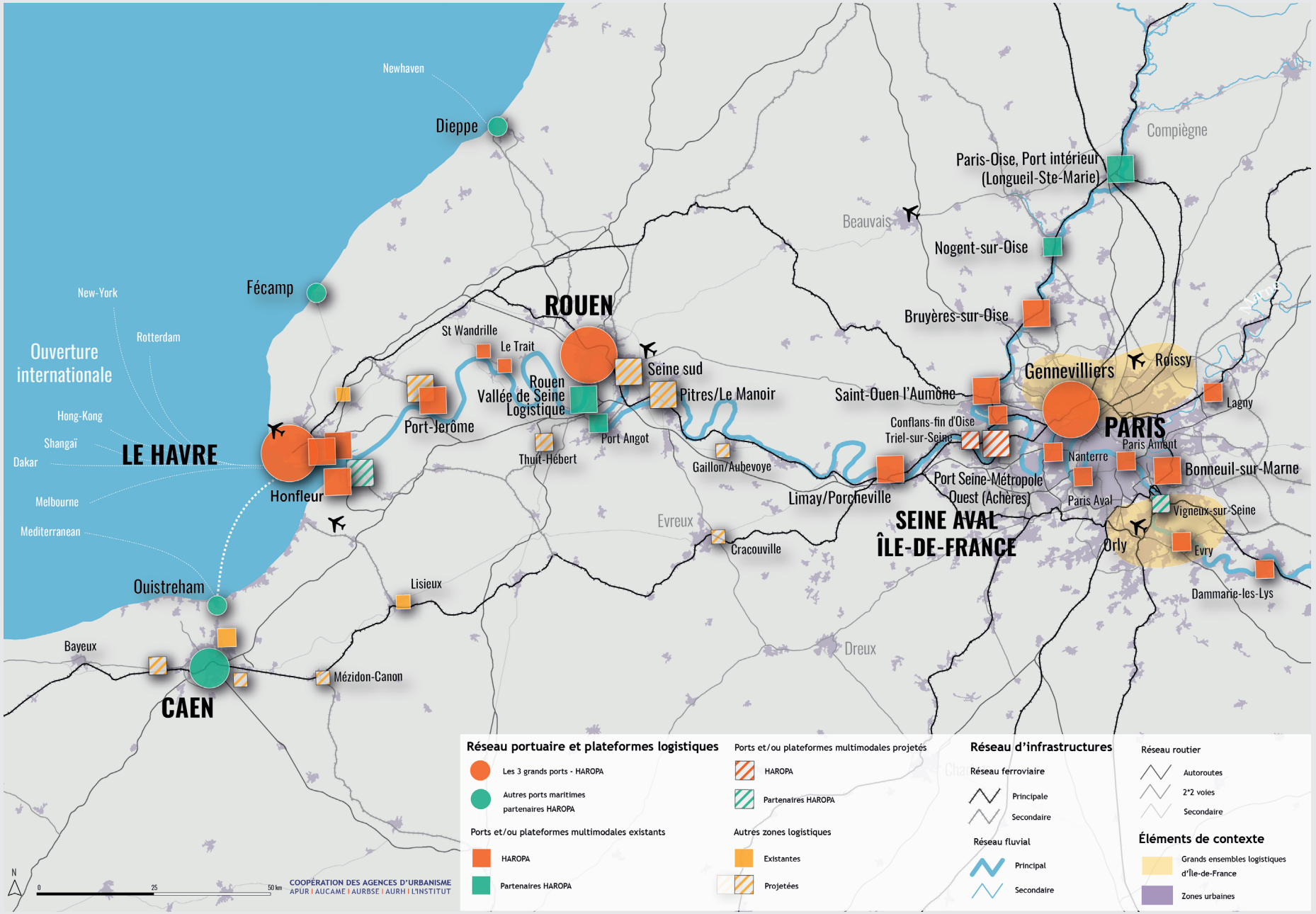
***Ligne de front de la dissymétrie européenne**

Ligne de partage



Data source ©CorineLandCover2006; ©Powered by AURH
Boudaries ©MBR and EuroGeographics,©ESRI
Map data © OpenStreetMap contributors, ODbl
®AURH -2013/06

Seine Gateway



VÉLOROUTE DES BORDS DE SEINE. LEVIER DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA VALLÉE



L'étude menée en 2016 a permis de mettre en lumière les nombreux intérêts qu'apporterait la création d'une piste cyclable continue longeant les berges du fleuve, du centre de Paris jusqu'à son estuaire : la future V33, aujourd'hui « Seine à vélo ».

En premier lieu, la Seine à vélo serait un vecteur privilégié pour découvrir la beauté des paysages et l'exceptionnelle richesse du patrimoine bâti et naturel de la Vallée et de ses coteaux. Du fait du déploiement récent, mais rapide, d'une offre de vélos à assistance électrique (VAE) et de vélos partagés, la pratique cycliste en ville a fortement augmenté ces dernières années. Par corolaire, la pratique du cyclotourisme à partir des grandes villes ou des bourgs desservis par le train s'est également fortement développée. Son potentiel de croissance reste d'autant plus important qu'il correspond à une réelle aspiration de la société actuelle pour des loisirs de proximité peu coûteux, mais riches en impressions.

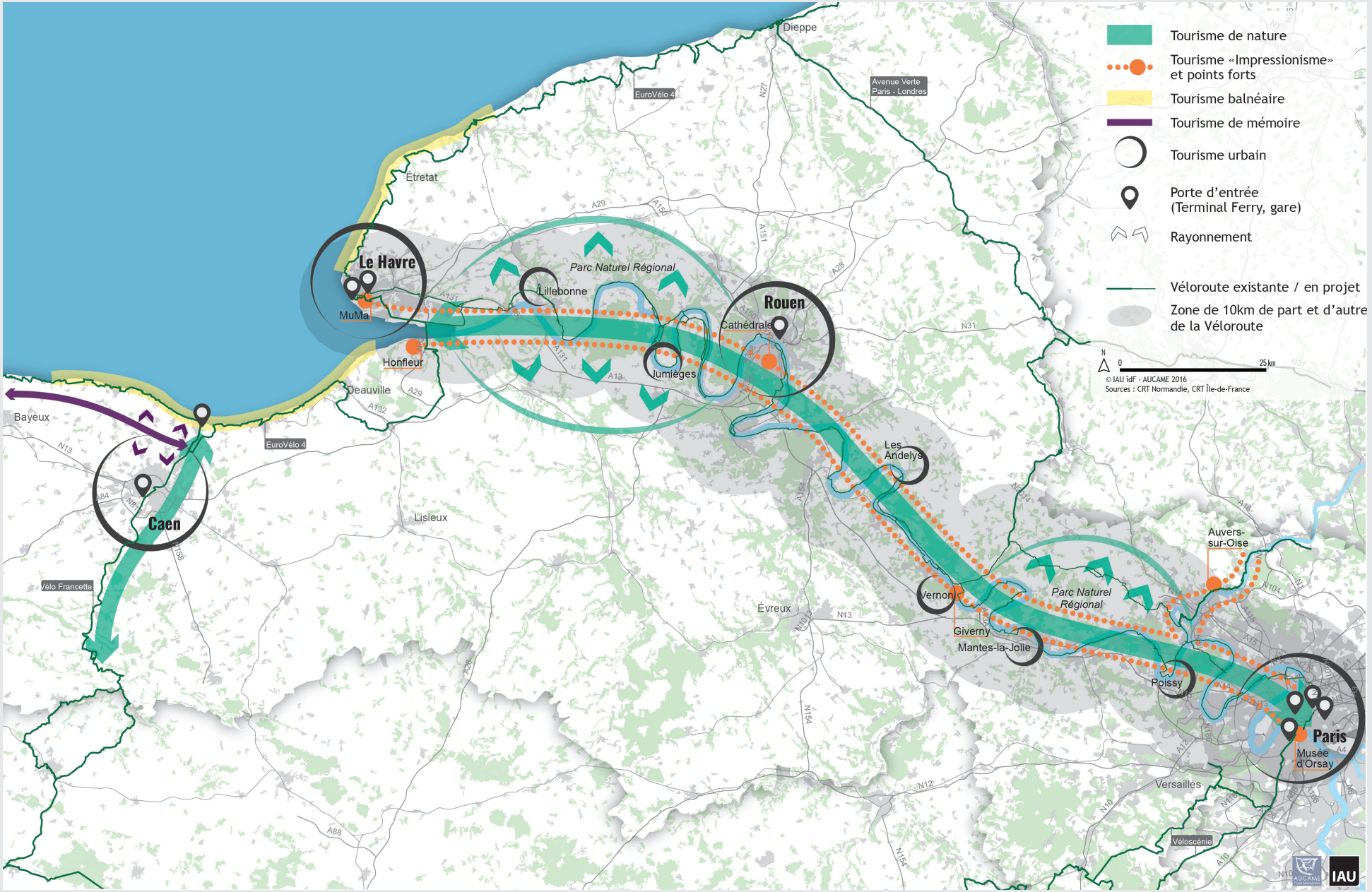
Les collectivités locales l'ont bien compris en ouvrant de nouveaux parcours dédiés aux vélos et en multipliant les offres de services à destination de cette clientèle « cyclotouristique », par ailleurs très complémentaire de celle du tourisme fluvial séquanien. Mais pour aller plus loin que la seule consolidation de l'offre actuelle, en particulier dans des espaces ruraux où l'installation de commerces ne peut être que saisonnière, il conviendra d'envisager des offres alternatives : barges multiservices itinérantes, stations de réparation de vélo nomades, cabanes dans les arbres, bornes de recharges, etc. Sur ce plan, la Seine à vélo doit aussi se démarquer par des services inventifs et frugaux.

Enfin, la reconnaissance des services rendus par la nature (épuration de l'eau, paysage, loisirs…) a permis de prendre en compte les continuités écologiques dans l'aménagement, à travers la déclinaison des Trames vertes et bleues des Schémas Régionaux de Cohérence Écologique. Ces dernières doivent maintenant être préservées et restaurées à toutes les échelles. Le projet Seine à vélo offre l'opportunité de les penser à l'échelle interrégionale sur les 430 km de son linéaire séquanien.

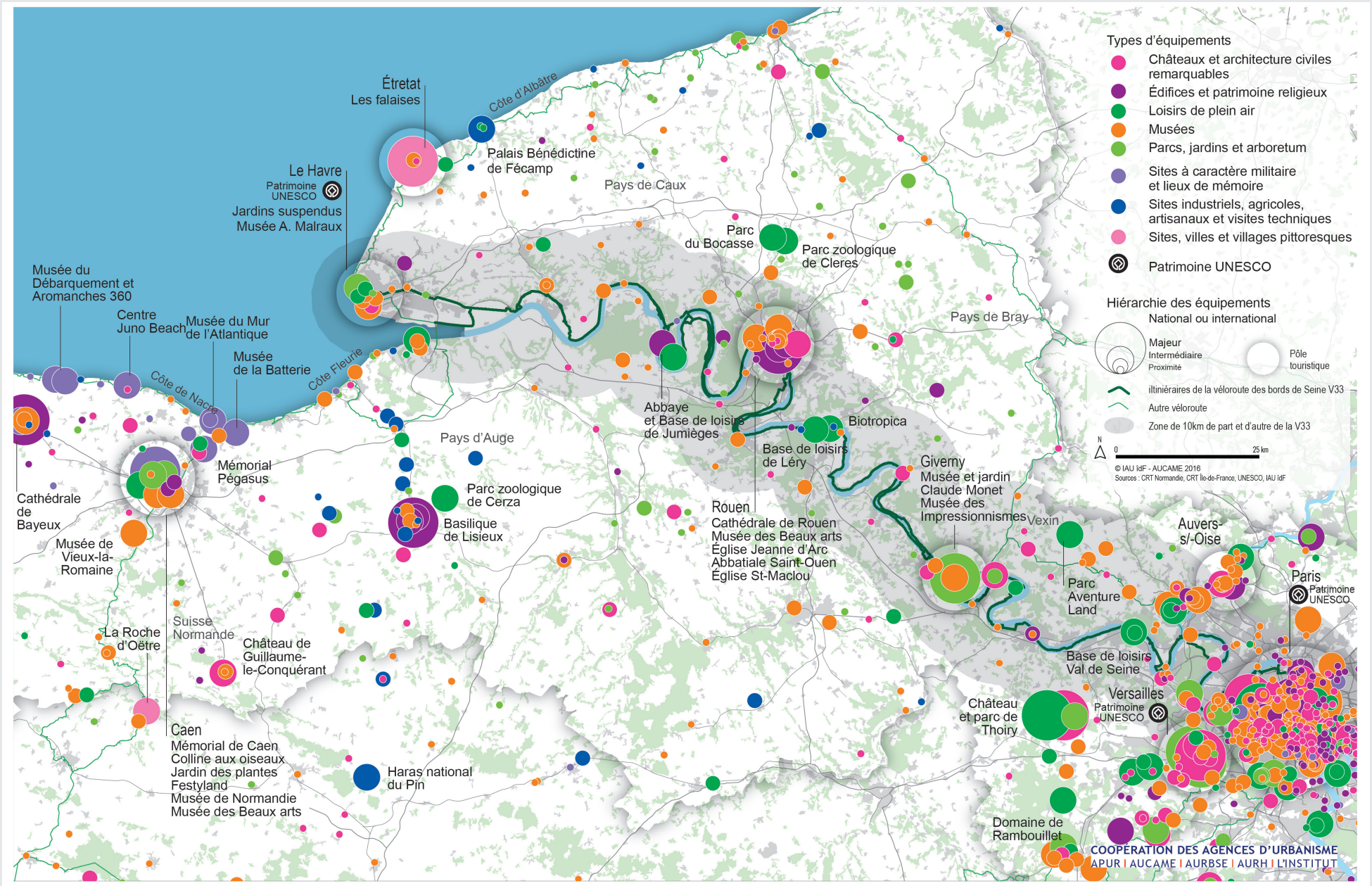
En 2016, il restait encore 53 % de l'itinéraire de la Seine à vélo à aménager pour qu'elle dessine une ligne continue le long de la basse Vallée de la Seine (source : Départements & Régions Cyclables). Dans les Yvelines, elle emprunte actuellement une section de l'Avenue verte London-Paris passant par le Vexin. L'itinéraire « Chemins de Seine » porté par le Département, malgré de nombreuses contraintes urbaines et industrielles, présente un taux d'avancement encourageant.

Consulter l'étude

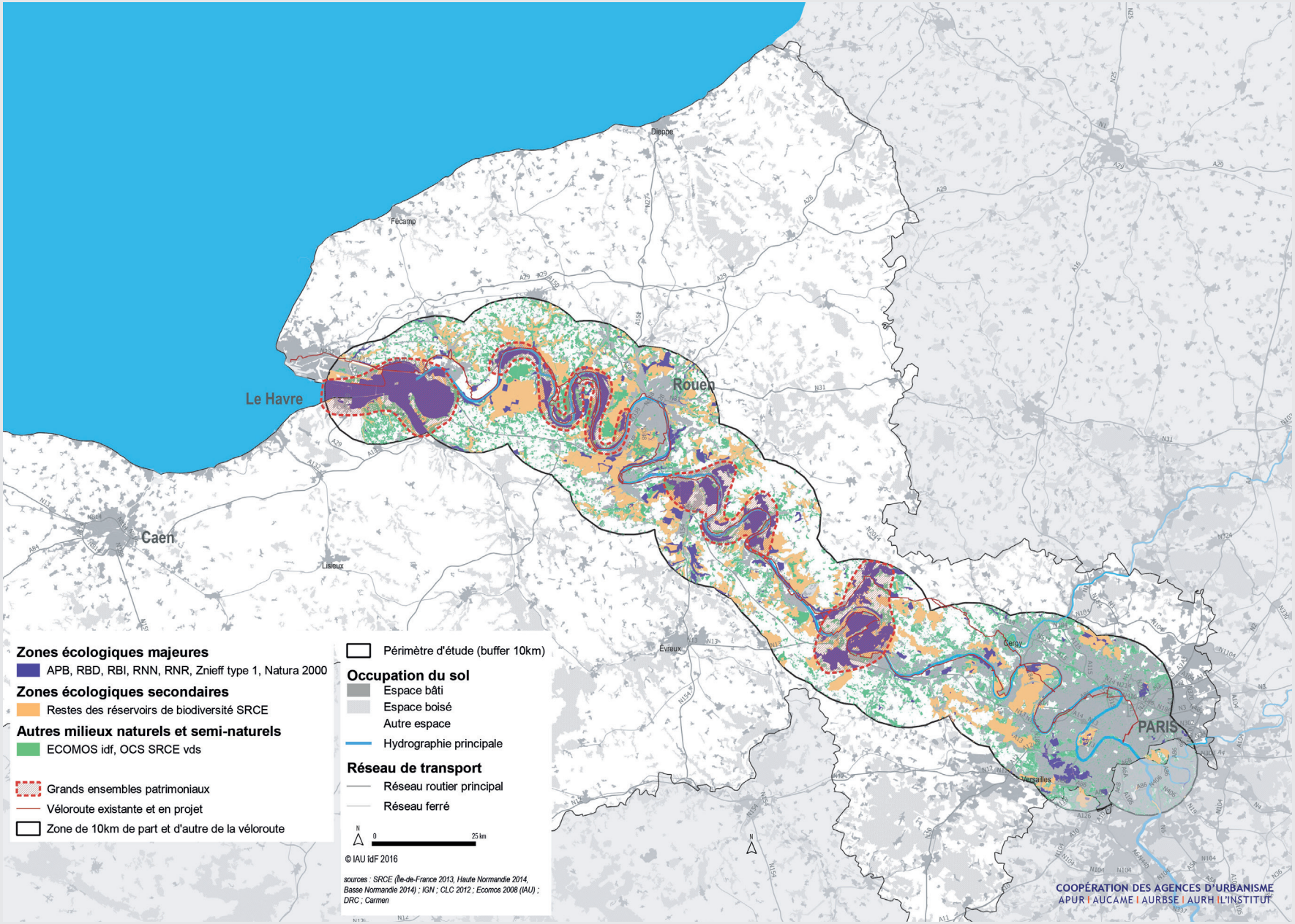
Potentiel touristique de la Vallée de la Seine



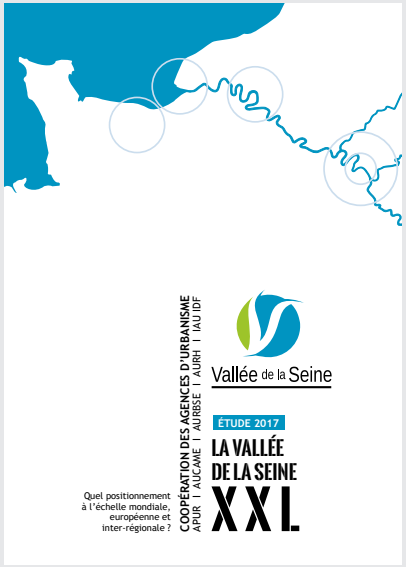
Sites touristiques de la Vallée de la Seine



Milieux naturels et semi-naturels en Vallée de la Seine



LA VALLÉE DE LA SEINE XXL



L'étude menée en 2017 questionne le positionnement de la Vallée de la Seine et sa place dans le jeu des échanges mondiaux en observant les grandes mutations à l'œuvre et les défis auxquels elle doit faire face.

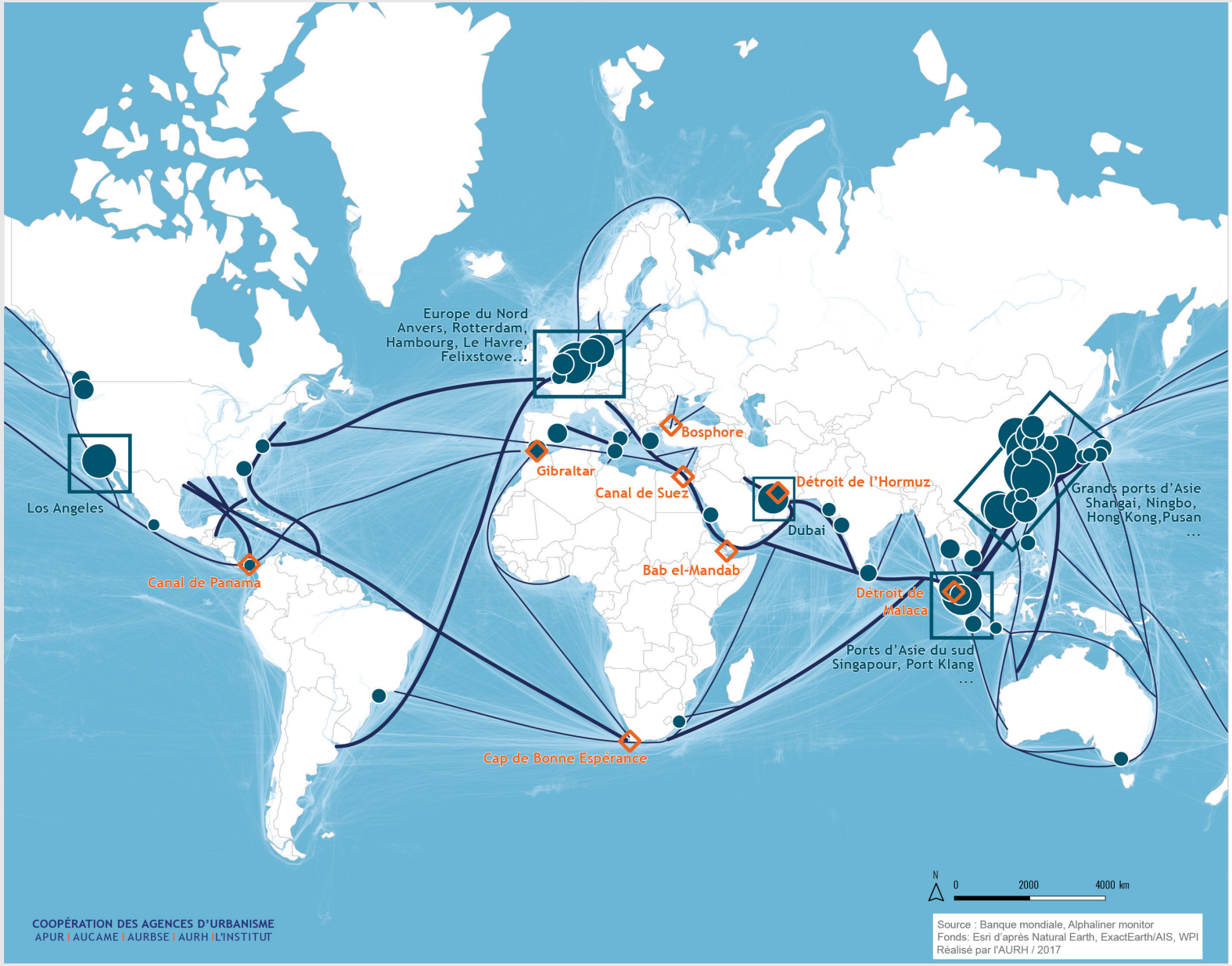
Transformation des chaînes de valeur, compétition accrue entre les corridors de transport, explosion du tourisme, les grandes mutations de l'économie mondiale constituent autant d'opportunités et de défis pour la Vallée de la Seine dans l'objectif de consolider et renforcer son positionnement aux échelles régionale, européenne et mondiale, de développer l'offre de ses ports et d'attirer des investisseurs valorisant ainsi son territoire. En retrait aujourd'hui des premiers ports et corridors du monde, la Vallée de la Seine ne sera en capacité de créer davantage de richesse qu'en s'inscrivant dans des nouveaux réseaux de coopération qui dépassent largement ses limites. Les passerelles à consolider voire à créer avec d'autres territoires limitrophes ou plus éloignés constituent une des réponses pour faire face aux défis de la globalisation de l'économie.

La première partie de l'étude « La Vallée de la Seine XXL » rassemble différents éléments de diagnostic permettant de mieux comprendre les mécanismes de la mondialisation, de préciser le rôle qu'y joue la Vallée de la Seine, et de disposer de clés de lecture sur la manière dont s'organisent d'autres territoires comparables.
La seconde partie de l'étude développe plusieurs réflexions pour que la Vallée de la Seine continue à se structurer et à initier de nouvelles alliances à des échelles XXL, afin de s'adapter aux grandes transformations de l'économie mondiale et de rester dans la course que se livrent ports et corridors de transport.

La Vallée de la Seine est reconnue comme un espace stratégique où se joue une partie importante de l'avenir de la France. Parmi les enjeux identifiés : l'amélioration des offres portuaire et logistique et des connexions au travers des infrastructures, les mutations et le renouveau industriel, l'organisation d'un grand bassin de vie performant, à l'identité affirmée.

Consulter l'étude

Le trafic mondial de marchandises



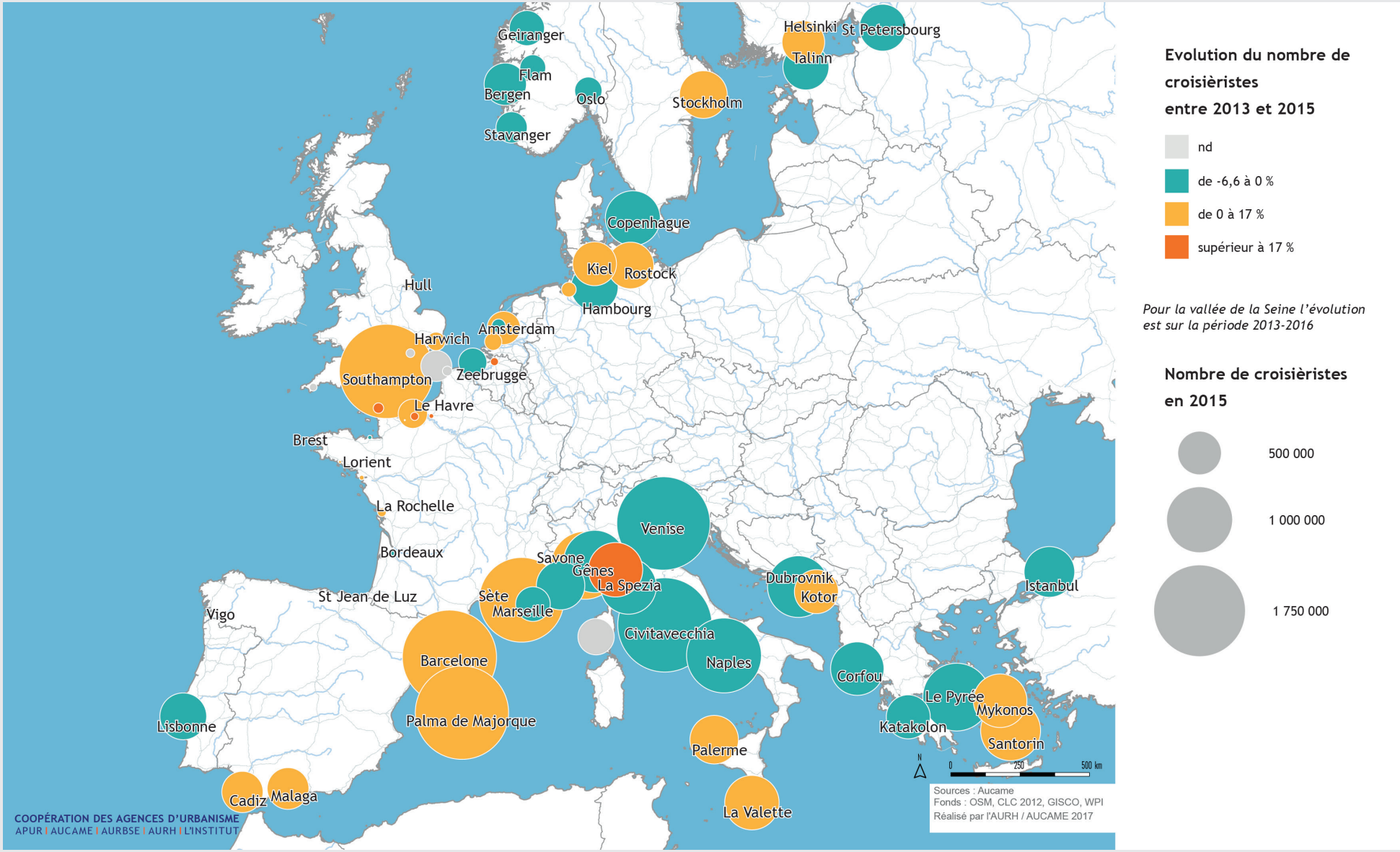
Trafic maritime supérieur à 2,5 millions d'EVP

40
20
10
2,5

Éléments de contexte

- Principales routes maritimes
- Points de passage stratégique
- Principales concentrations portuaires

Évolution du nombre total de passagers dans les ports européens entre 2013 et 2015 (hors Canaries et Madère)



La Vallée de la Seine dans l'Europe des « mégarégions »



LE TOURISME FLUVIAL ET MARITIME DANS LA VALLÉE DE LA SEINE



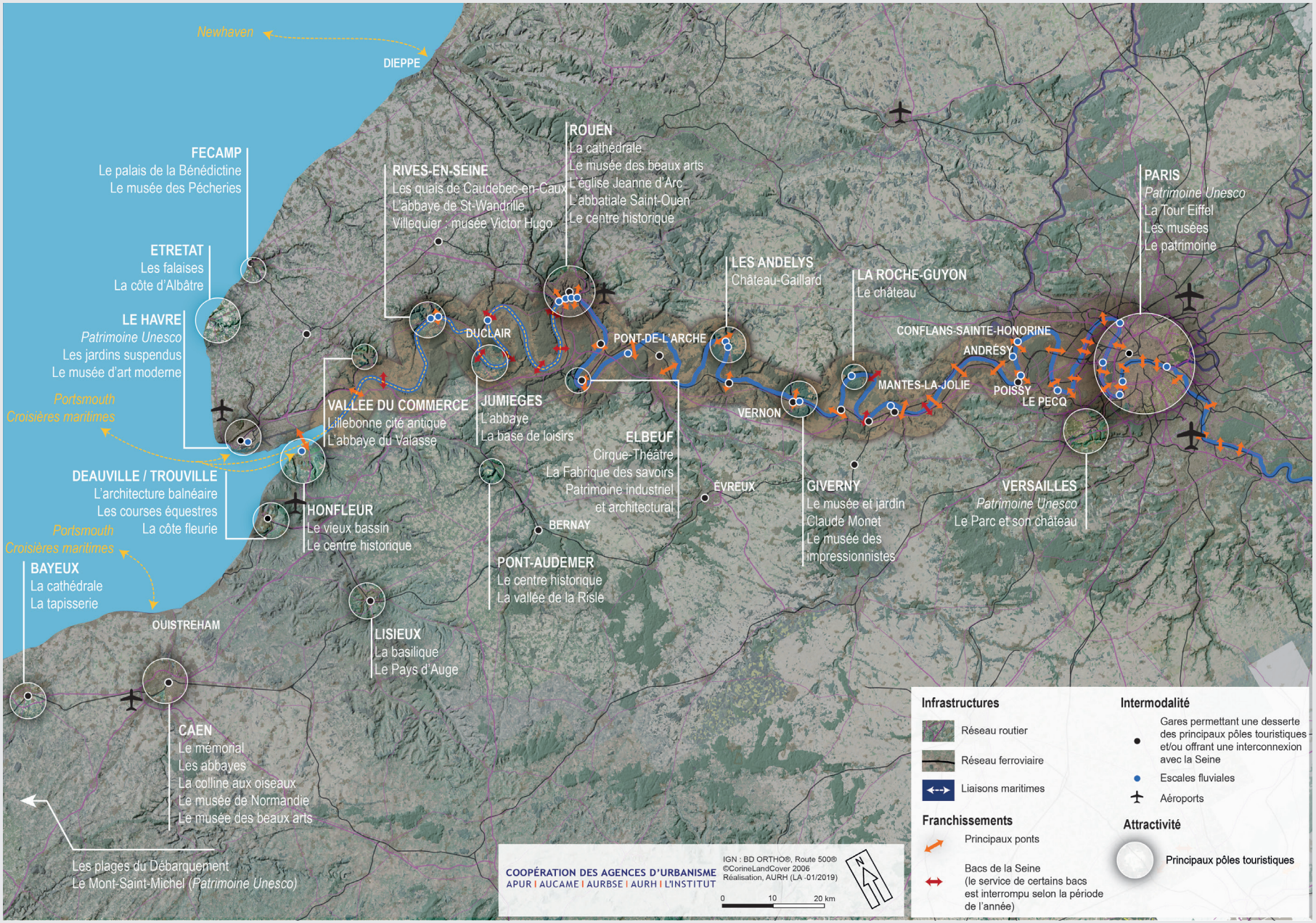
En 2019, les Agences d'urbanisme de la Vallée de la Seine ont analysé le développement du tourisme fluvial et maritime et son impact sur les territoires de la Vallée. 20 escales, du port de Cherbourg au port de Grenelle à Paris, ont été étudiées, révélant les différences, mais aussi les dynamiques possibles d'un territoire à l'autre.

L'étude décrit un secteur du tourisme fluvial et maritime en croissance, avec des acteurs mobilisés (gestionnaires d'infrastructure, collectivités, CCI...), mais dont la structuration à l'échelle de la Vallée de la Seine doit encore s'affirmer. La clientèle des croisières fluviales ou maritimes, très typée, évolue peu (majorité de baby-boomers au pouvoir d'achat élevé, d'origine anglo-saxonne ou germanique). Le modèle économique du secteur, très intégré, dépend peu du lieu d'escale ou de la Vallée pour l'approvisionnement et la logistique. L'impact sur les territoires est ainsi très variable. Paris est la destination incontournable avec un apport économique local marginal et de nombreuses externalités négatives. À l'inverse, pour des villes comme Vernon ou Les Andelys, l'impact économique est très fort, mais les nuisances et l'acceptabilité locale restent des enjeux importants. L'offre touristique des opérateurs de croisière reste standardisée et polarisée sur un nombre restreint de sites, emblématiques et consensuels, avec des temps d'escale relativement courts. Enfin, le bilan environnemental de cette activité est peu vertueux, en termes de motorisation des bateaux, de transport des touristes en excursion ou de provenance de l'avitaillement des bateaux en denrées ou matériels.

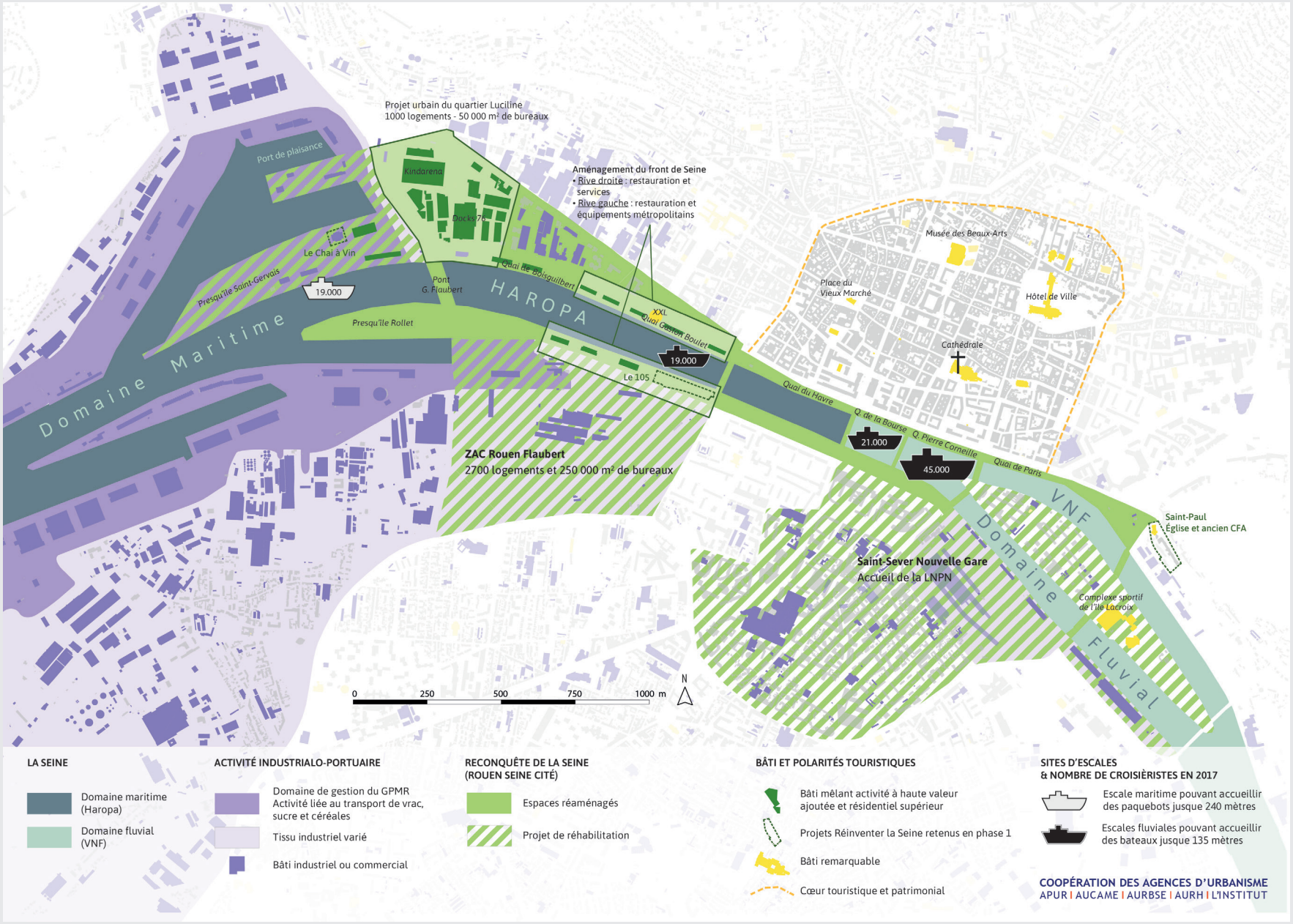
Quatre pistes d'actions ont été proposées lors de la journée du 4 juillet 2019 :
- Structurer les acteurs de la croisière dans la Vallée de la Seine, harmoniser la gouvernance et installer un projet partagé entre les territoires et les opérateurs ;
- Développer un tourisme fluvial et maritime au-delà de la croisière, amplifier la mise en tourisme des territoires à destination d'autres publics, en particulier les habitants, pour une meilleure acceptation locale des impacts des croisières et plus d'attractivité pour les opérateurs ;
- Accélérer le verdissement du secteur ;
- Garantir la sécurité de la navigation.

Consulter l'étude

Réseaux de transport et points d'intérêts touristiques en Vallée de la Seine



La croisière martitime et fluviale dans un contexte de reconquête des bords de Seine et de reconfiguration de fonctions métropolitaines



Le tourisme fluvial et maritime dans la Vallée de la Seine : synthèse des enjeux par territoire



Sources : APUR, IGN, CorineLandCover

COOPÉRATION DES AGENCES D'URBANISME
APUR | AUCAME | AURBSE | AURH | L'INSTITUT

PARTIE 2

LES DYNAMIQUES DE LA VALLÉE DE LA SEINE EN 10 CARTES

Se doter de référentiels de données statistiques et géographiques est essentiel pour la coopération interterritoriale. Cette problématique se pose avec une acuité accrue dans le contexte interrégional de la Vallée de la Seine. Comment impulser des démarches fondées sur la complémentarité et la réciprocité des territoires sans un cadre commun et partagé de la mesure de la situation ?

Ces dix cartes engagent un chantier allant dans ce sens. Elles ont été réalisées à partir d'analyses croisées de données mises à disposition sur le site de la Vallée de la Seine où chacune d'entre elles peut y être visionnée indépendamment et manipulée grâce à l'outil de cartographie en ligne développé et alimenté par la coopération des Agences d'urbanisme de la Vallée de la Seine.

LES DYNAMIQUES DE PEUPLEMENT

Plus de 11 millions d'habitants vivent dans la Vallée de la Seine. Il s'agit d'un territoire particulièrement dense puisqu'il représente 5 % de la superficie du pays alors qu'il accueille 18 % de la population de France métropolitaine. En 2015, la Vallée de la Seine comptait 388 habitants par km² contre 118 habitants par km² en moyenne en France métropolitaine. Mais la population de la Vallée est inégalement répartie sur le territoire. Aux très fortes densités observées autour des grandes villes s'opposent de vastes territoires où la densité est inférieure à 50 habitants au km².

Entre 1999 et 2015, la Vallée de la Seine a gagné 811 300 habitants, ce qui représente une augmentation de + 7,8 % sur toute la période. Deux facteurs permettent d'expliquer les évolutions de population : le solde naturel (différence entre le nombre de naissances et celui des décès) et le solde migratoire (différence entre le nombre de personnes qui s'installent dans le territoire et celui des départs). Dans la Vallée de la Seine, l'augmentation de la population est uniquement due à un solde naturel très bénéficiaire, qui traduit un nombre de naissances supérieur au nombre de décès. À l'inverse, le solde migratoire est déficitaire, c'est-à-dire qu'il y a plus de personnes qui quittent la Vallée de la Seine pour s'installer ailleurs que de personnes qui y emménagent. Sur l'ensemble de la période, la variation de population due au solde naturel s'établit à + 0,8 %/an tandis que le solde migratoire entraine une diminution de – 0,3 %/an.

À l'échelle des communes, les évolutions de population sont contrastées. Sur les 2 964 communes qui composent la Vallée de la Seine, près de 3 sur 10 ont connu une stabilité de leur population depuis 1999, enregistrant de légères variations de +/ – 0,5 % par an. C'est le cas notamment des communes de plus de 50 000 habitants telles que Paris, Rouen, Caen ou Versailles. Seuls 7 % des communes ont vu leur population diminuer sensiblement (c'est-à-dire à un taux inférieur à – 0,5 % par an). Il s'agit principalement de petites communes de moins de 5 000 habitants dont les moindres variations se ressentent plus fortement dans les taux d'évolution. Enfin, 62 % des communes de Vallée de la Seine ont connu des augmentations de population depuis 1999. Dans la majorité des cas, ces augmentations s'expliquent par l'effet concomitant de soldes naturel et migratoire positifs (31 % des communes). Parfois, c'est principalement l'attractivité des communes auprès des nouveaux arrivants qui expliquent les augmentations (Saint-Sébastien-de-Morsent, Petit-Caux, Jouars-Pontchartrain, etc.). L'analyse de l'effort de construction, du nombre d'équipements et de services ou du cadre de vie dans ces communes permettrait d'approfondir les raisons qui expliquent cette attractivité. Et pour 16 % des communes, c'est la forte natalité qui explique l'augmentation de la population (Aubervilliers, Le Bourget, Ifs, etc.).

MÉTHODOLOGIE

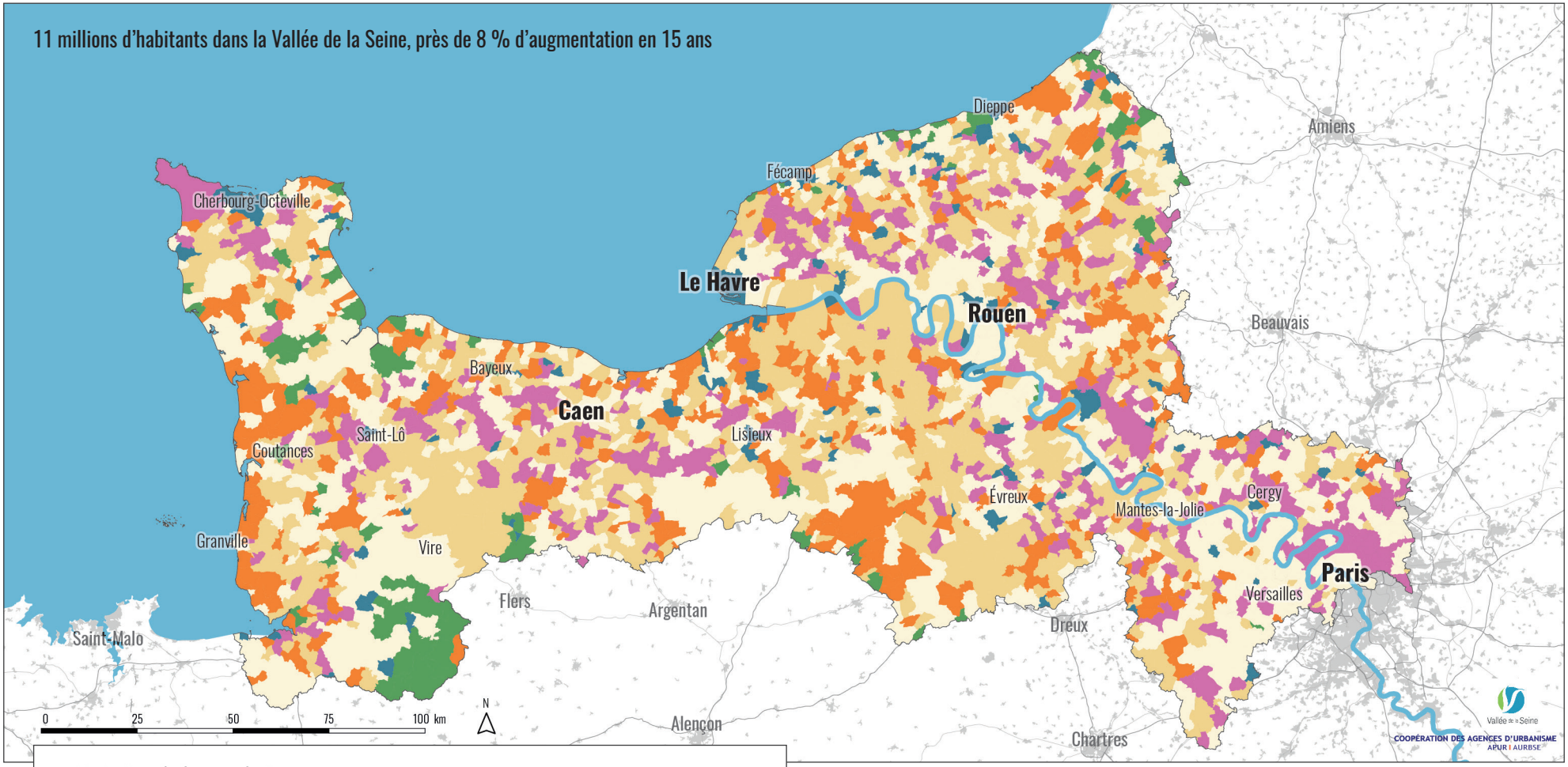
L'objectif de cette typologie est de comprendre si l'évolution de la population est plutôt liée aux naissances, aux migrations ou à leur effet combiné.

Dans un premier temps, les communes ont été classées selon 3 groupes : augmentation de la population/stabilité/diminution. Ce classement a été réalisé à partir de l'indicateur « Taux d'évolution annuel 1999-2015 » présenté dans la dynamique peuplement. La classe « augmentation » correspond à une évolution annuelle moyenne supérieure à + 0,5 %, « stabilité » correspond à un taux compris entre +/– 0,5 % et « diminution » à un taux inférieur à – 0,5 % par an.

Pour compléter la classification, deux autres indicateurs ont été utilisés : la contribution du solde migratoire (nombre d'arrivées – nombre de départs) et celle du solde naturel (naissances – décès). Il s'agit des deux composantes du taux d'évolution global.

Dans les cas d'augmentation ou de diminution de la population, le facteur explicatif dominant a été identifié. C'est le seuil de 70 % qui a été retenu pour définir la dominance. Autrement dit, lorsque la population d'une commune a augmenté, nous avons regardé si cet accroissement est dû à de nombreuses naissances ou à de nombreuses arrivées sur le territoire. Si le solde naturel explique plus de 70 % de l'ensemble de l'augmentation globale, alors il devient le facteur dominant. Si, ni la contribution du solde naturel, ni celle solde migratoire dépassent 70 %, alors on parle d'augmentation sans dominante particulière.

Typologie du principal facteur explicatif de l'évolution de la population entre 1999 et 2015



Variation de la population

- Augmentation liée à une forte natalité
- Augmentation liée à beaucoup d'arrivées
- Augmentation sans dominante

} Supérieure à +0,5% par an

- Stable

Entre - 0,5 et +0,5% par an

- Baisse liée à une faible natalité
- Baisse liée à beaucoup de départs

} Inférieure à -0,5% par an

11 316 600 habitants en 2015
(soit 18 % de la population de France métropolitaine).

+ 811 000 habitants depuis 1999
(soit +0,5 % par an en moyenne).

Consulter la carte interactive

LES DYNAMIQUES RÉSIDENTIELLES

La Vallée de la Seine regroupe un parc composé de 6,37 millions de logements soit 18 % du parc de logements de France métropolitaine. Pour un total de 100 logements dans le parc, on recense 87 résidences principales, 6 résidences secondaires et 7 logements vacants. La concentration des résidences secondaires, des résidences principales ou des logements vacants dans certains secteurs traduisent les spécificités de chaque territoire. L'analyse de l'évolution de ce parc met en évidence les dynamiques résidentielles à l'œuvre dans la Vallée de la Seine.

Entre 2011 et 2016, le parc de logements de la Vallée de la Seine a gagné 260 500 logements supplémentaires soit une progression de 4,3 % entre les deux recensements. En moyenne, à l'échelle française, le parc de logements s'accroit de 1 % par an. La Vallée de la Seine semble donc très légèrement en dessous de ce ratio avec une évolution de 0,85 % logements par an en moyenne. Au-delà de cette approche générale, il s'agit de comprendre plus finement comment évolue la structure du parc pour illustrer les dynamiques résidentielles à l'œuvre.

À l'échelle de la Vallée de la Seine, pour dix logements supplémentaires entre 2011 et 2016, on comptabilise huit nouvelles résidences principales, une résidence secondaire et un logement vacant supplémentaire. Si la dynamique à l'échelle globale est positive pour le territoire puisque les logements supplémentaires accueillent des nouveaux ménages, l'analyse à l'échelle intercommunale montre des disparités.

Cinq intercommunalités enregistrent une progression du parc de logements engendrant un nombre important de logements vacants supplémentaires, signe d'un déséquilibre des dynamiques résidentielles et démographiques. Dans ces territoires, le renouvellement du parc de logements se fait au bénéfice d'un parc neuf, en laissant de côté le parc de logements anciens déclassé. Ce phénomène est d'autant plus visible dans ces EPCI dont le nombre de ménages croît peu, avec pour conséquence un marché du logement peu tendu. Dans ces collectivités, pour dix logements supplémentaires, on enregistre plus de six logements vacants supplémentaires.

Le littoral normand, connu pour ses stations balnéaires, montre un dynamisme relatif en matière de résidences secondaires. Seules deux collectivités de la Côte Fleurie (CC du Pays de Honfleur-Beuzeville et CC Cœur Côte Fleurie) et une collectivité aux portes de la Baie de Somme (CC des Villes sœurs) voient leur parc de logements augmenter au profit des résidences secondaires.

MÉTHODOLOGIE

L'objectif de cette typologie est de comprendre si l'évolution du parc de logement est plutôt due à une variation des résidences principales, supposant donc l'arrivée de nouveaux ménages sur le territoire, des résidences secondaires ou des logements vacants.

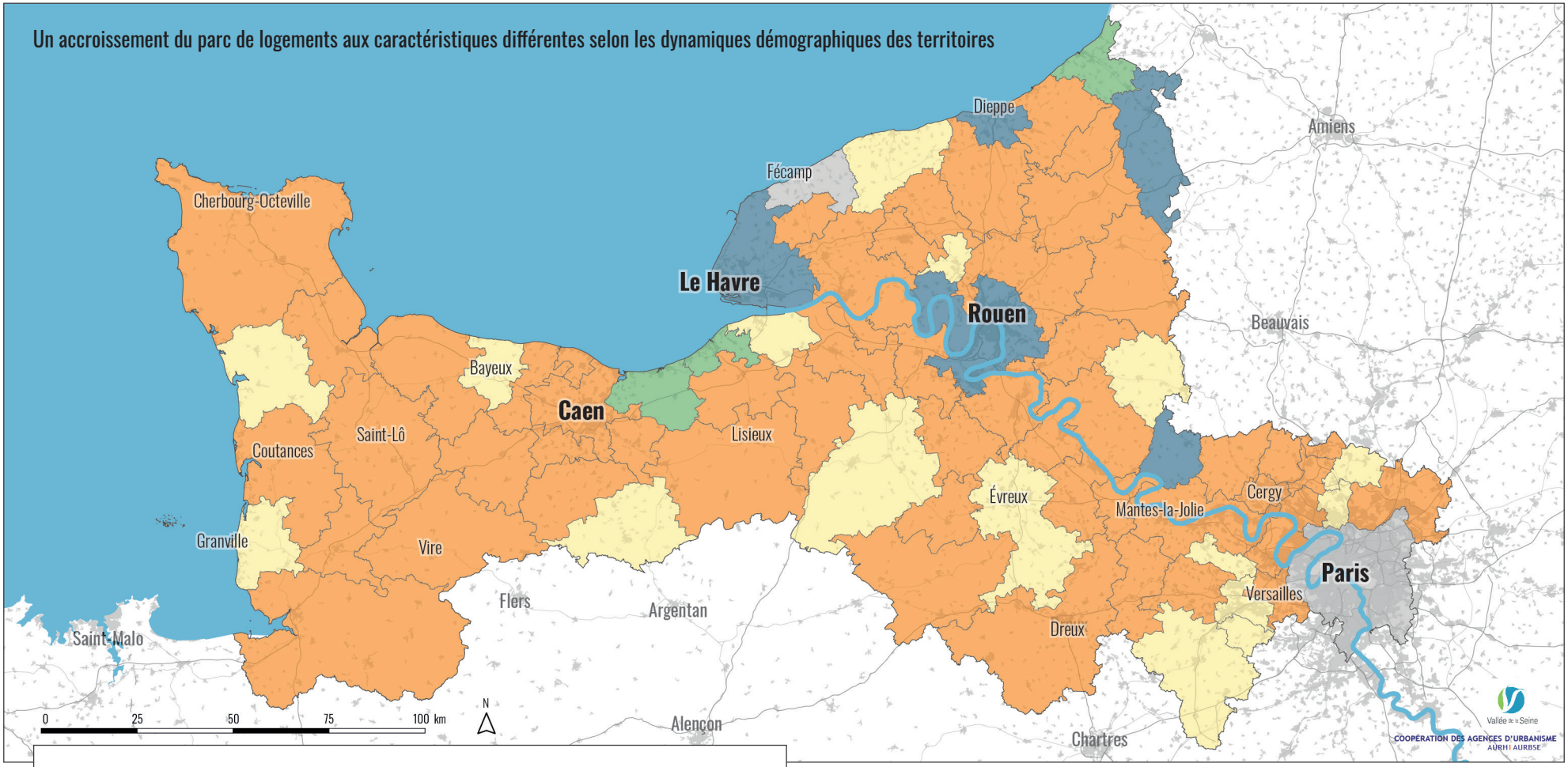
La typologie est présentée à l'échelle intercommunale, car cette approche est viable si les évolutions du parc sont conséquentes. Compte tenu du caractère rural de certains territoires, la variation du parc est trop minime pour réaliser cette analyse. Pour chaque collectivité, on a calculé le rapport entre la variation du nombre de résidences principales entre 2011 et 2016 et la variation du nombre de logements entre 2011 et 2016. Le même rapport a été calculé pour les résidences secondaires et pour les logements vacants.

Sur la base de ces données, les résultats ont été catégorisés en 5 classes, permettant de mettre en évidence quel type de parc a le plus contribué à la variation du nombre de logements :

- Une grande majorité de résidences principales : plus de 7 nouvelles résidences principales pour 10 logements supplémentaires ;
- Une majorité de résidences principales : au moins 5 nouvelles résidences principales pour 10 logements supplémentaires ;
- Une majorité de résidences secondaires : plus de 6 nouvelles résidences secondaires pour 10 logements supplémentaires ;
- Une majorité de logements vacants : plus de 6 nouveaux logements vacants pour 10 logements supplémentaires ;
- Une variation homogène des trois parcs.

Source : Insee, recensement de la population, 2011 et 2016

Évolution de la structure du parc de logements des EPCI, entre 2011 et 2016



Evolution de la structure du parc de logements

- Forte augmentation des résidences principales (Plus de 70% des log. supplémentaires)
- Augmentation des résidences secondaires (Plus de 60% des log. supplémentaires)
- Augmentation des résidences principales (Au moins 50% des log. supplémentaires)
- Augmentation des logements vacants (Plus de 60% des log. supplémentaires)
- Variations similaires des trois parcs

6 378 186 logements en 2016 (soit 18 % du parc de logements de France métropolitaine).

+4,3 % logements entre 2011 et 2016 (soit une évolution annuelle moyenne de 0,85 %).

Consulter la carte interactive

LES MIGRATIONS PENDULAIRES

Aujourd'hui, les trajets aller et retour entre le domicile et le lieu de travail, appelés « migrations pendulaires », ne représentent plus environ qu'un quart des motifs de déplacements des habitants. Ils sont pourtant suffisamment massifs et concentrés dans le temps — les fameuses heures de pointe, du matin et du soir — pour constituer la base quantitative du dimensionnement des infrastructures qui leur sont nécessaires. Le recensement de l'INSEE permet de connaître le lieu de résidence et de travail des actifs qui se déplacent, mais également les modes de transport utilisés. Dans la Vallée de la Seine, les habitants se déplacent beaucoup des espaces périurbains vers les pôles d'emplois, et d'autant plus en automobile, que l'offre en transports collectifs est faible et l'offre d'emplois diffuse sur le territoire.

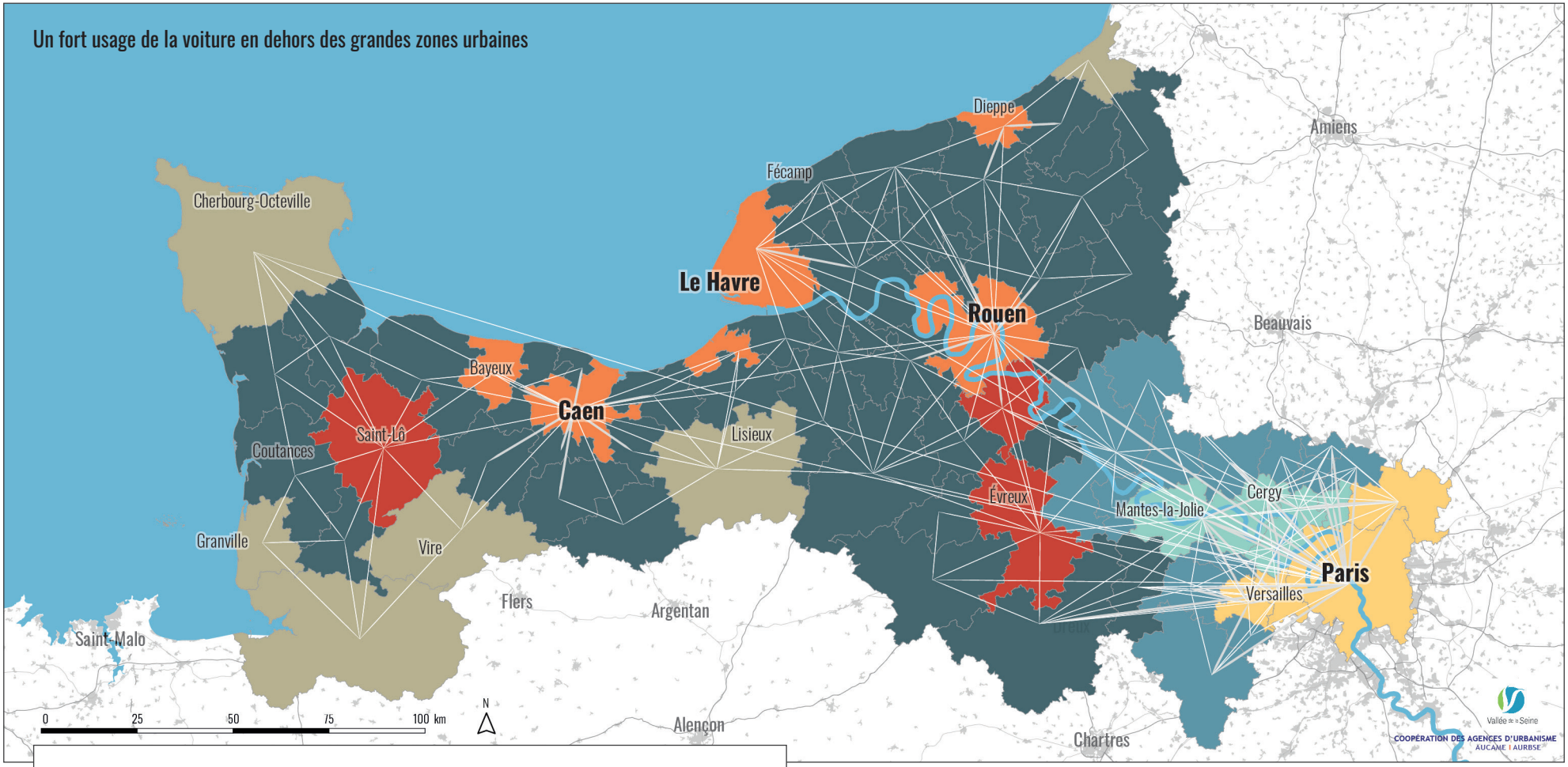
Les habitants de la Vallée de la Seine, en dehors de Paris et la petite couronne, sont très nombreux à quitter leur EPCI pour aller travailler. Ils sont 47 % à le faire contre seulement 32 % à l'échelle nationale (19,5 % en intégrant Paris et la petite couronne).
Cette relative « longue portée » des migrations pendulaires s'explique par une forte concentration de l'emploi dans les principaux centres urbains : à Paris et sa banlieue d'abord, mais aussi dans les trois principales villes de Normandie : Caen, le Havre, Rouen. C'est aussi le cas pour les villes siège de préfecture que sont Évreux et Saint-Lô. Dieppe (76) et la Côte Fleurie (14) entrent dans la catégorie de ces territoires attractifs, mais avec des volumes moindres.
D'autres villes moyennes structurent des bassins d'emplois plus autonomes, peu attractifs, mais peu émetteurs de migrants alternants. C'est le cas du Cotentin, de l'Intercom de la Vire au Noireau, du Sud-Manche (Avranches et Granville) et de Lisieux Normandie.
Les autres EPCI, forment une troisième catégorie de territoires. Ceux-ci sont fortement émetteurs d'actifs vers des pôles d'emplois extérieurs à leurs propres limites. Ces intercommunalités sont à proprement parler périurbaines et, pour la plupart, métropolisées.
Les modes de transports utilisés pour ces migrations séparent deux espaces : d'une part, les EPCI franciliens et les EPCI normands appartenant pour partie à l'aire urbaine de Paris, et d'autre part, les autres EPCI normands.
Ces derniers se caractérisent par un usage très marqué de l'automobile (pour plus des deux tiers des trajets pendulaires). Dans cet espace, seuls les territoires desservis par le train (TER ou Intercités), notamment les trois grandes villes normandes, arrivent à capter entre un quart et un tiers des migrants alternants par les transports en commun.
Au sein de l'aire urbaine de Paris, l'usage de l'automobile n'est minoritaire que dans Paris, en petite couronne et le long de la Vallée de la Seine jusqu'à Mantes. En dépit d'une offre ferroviaire développée, les migrations pendulaires des EPCI du Val d'Oise, du sud des Yvelines et de l'est de l'Eure vers l'extérieur de leurs limites, s'effectuent pour plus des deux tiers en voiture.

MÉTHODOLOGIE

La typologie met en exergue les échanges domicile-travail des EPCI de la Vallée de la Seine. À partir des données mobilités professionnelles du recensement de la population, elle couple les flux pendulaires entre EPCI et l'usage de la voiture. La typologie a été construite à partir des indicateurs suivants : le solde des actifs entrants et sortants, l'intensité des échanges pendulaires (ratio des actifs entrants et sortants ramené au nombre d'actifs occupés de l'EPCI) et l'usage de la voiture par les actifs résidents. L'usage de la voiture est considéré comme « fort » si les deux tiers des déplacements domicile-travail se font en automobile et « très fort » si le seuil dépasse les 80 %.

Source : Insee, recensement de la population 2016

Les flux pendulaires et l'usage de la voiture entre les EPCI de la Vallée de Seine



Typologie des mobilités

	Usage de la voiture		
	Faible	Fort	Très fort
Entrées > Sorties			
Flux équilibré	NC	NC	
Entrées < Sorties			

Nombre de flux (entrées + sorties)

- de 500 à 4 000
- de 4 000 à 16 000
- de 16 000 à 45 000
- plus de 45 000

19,5 % des actifs occupés travaillent dans leur EPCI de résidence en 2016.

45,6 % des déplacements domicile-travail en 2016 effectués en voiture (- 0,6 point entre 2011 et 2016).

Consulter la carte interactive

LES ACTIVITES DOMINANTES DES ENTREPRISES NOUVELLEMENT CRÉÉES

La Vallée de la Seine est un vaste espace économique favorable à la création d'entreprises. Les nouveaux établissements s'implantent surtout en région parisienne et dans les grandes villes normandes. En lien avec les phénomènes de fond, et intimement liés, que sont la mondialisation, la métropolisation et l'évolution des structures économiques (émergence de la « nouvelle économie »), près de la moitié des nouveaux établissements sont créés dans les services aux entreprises. Ces activités s'implantent surtout dans les espaces métropolitains et dans les territoires à fort attrait résidentiel (littoral et zones de villégiature). D'une façon générale, l'économie présentielle est souvent la source principale de création d'entreprises, que ce soit dans les centres urbains, en périphérie des villes et dans les espaces ruraux. Ces derniers accueillent aussi nombre de nouvelles entreprises dans la construction et l'industrie, renforçant leur vocation productive.

En 2018, 200 000 établissements ont été créés en Vallée de la Seine, soit 17 % de plus qu'en 2017. Avec 88 % de ces créations, l'Île-de-France affiche une réelle vitalité. Paris en accueille à elle seule près de 40 %. Le Val-d'Oise et la Seine-Saint-Denis enregistrent les taux de créations les plus élevés. Le dynamisme de la conjoncture est moindre en Normandie, où Calvados et Seine-Maritime bénéficient toutefois du rôle moteur de Caen, Rouen et du Havre.

Sur 2017-2018, le secteur tertiaire a été le plus dynamique (9 créations sur 10). Les services aux entreprises enregistrent à eux seuls 44 % des créations, les nouveaux établissements se situant surtout en région parisienne. Cette dernière est tout aussi dynamique dans les secteurs du commerce, des transports, de la restauration et de l'hébergement, secteur composite qui totalise 31 % des créations. L'économie présentielle suscite également l'émergence de nouvelles entreprises dans les services aux particuliers sur toute la Vallée de la Seine. La reprise économique exerce un effet bénéfique sur l'industrie avec la création de 10 000 établissements en deux ans. Un quart des nouveaux établissements se situe en Normandie, preuve d'une dynamique de réindustrialisation.

La carte présente le secteur dominant des créations d'établissements par commune de la Vallée de la Seine. Les services aux entreprises se concentrent dans les espaces métropolitains, en région parisienne et dans les grandes villes normandes, mais aussi dans les zones à fort attrait résidentiel (littoral, Pays d'Auge...). Le numérique favorise la création et l'exercice d'activités dans des zones qui exercent une attractivité résidentielle sur les entrepreneurs (qualité de vie, fiscalité, etc.). Globalement, l'économie présentielle joue un rôle majeur dans la création d'entreprises. Cependant, certaines communes se démarquent par le nombre important de créations dans la construction et l'industrie. Elles se situent majoritairement dans les espaces ruraux et confortent leur fonction de production. Le secteur de la construction est stimulé par la périurbanisation et la rénovation des résidences secondaires, mais aussi par la proximité des grands pôles urbains en croissance démographique.

MÉTHODOLOGIE

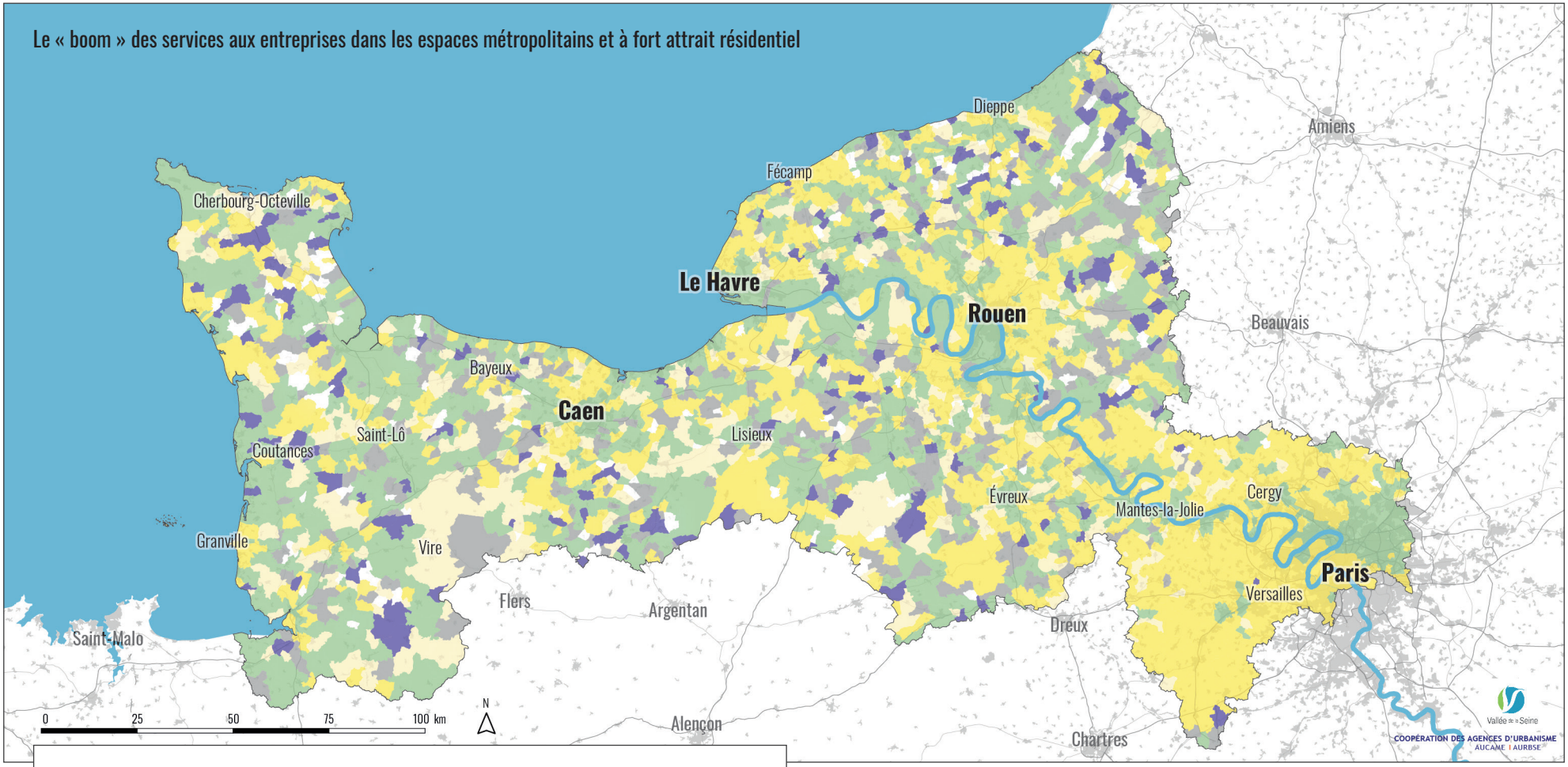
Les créations d'entreprises reflètent la vitalité du tissu productif. Réalisée à l'échelle de la Vallée de la Seine, la carte visualise par commune le secteur d'activité économique enregistrant le plus de créations d'établissements en 2017 et 2018.

Les activités économiques sont classées en 5 secteurs principaux : la construction ; l'industrie ; les services marchands aux entreprises ; le commerce, les transports, la restauration et l'hébergement ; les services marchands aux particuliers.

Champ : activités marchandes, hors agriculture.

Source : Insee, CLAP et SIRENE

Dominante de création d'établissements par secteur d'activité



Secteur d'activité dominant dans les créations d'entreprises

- Restauration, commerce, transports et hébergement
- Construction
- Industrie
- Services marchands aux particuliers
- Services marchands aux entreprises
- Absence de création d'établissements

10 961 établissements de plus de 50 salariés en 2015.

482 935 établissements dans les services marchands aux entreprises en 2018.

Consulter la carte interactive

LES DYNAMIQUES D'EMPLOI PAR SPHÈRE ÉCONOMIQUE

La Vallée de la Seine est un espace économique majeur en France et à l'échelle européenne. En termes de localisation, les activités sont très concentrées en Île-de-France, en particulier les fonctions supérieures qui tirent l'économie. Sur le territoire, la Normandie apparaît comme un espace productif et résidentiel vivant dans l'aire d'influence de Paris. Très diversifiées, les activités se situent majoritairement dans les villes normandes qui maillent le territoire — en premier lieu Caen, Rouen et Le Havre — le long de l'Axe Seine et sur le littoral touristique. Bouleversant les équilibres, la métropolisation transforme le tissu productif et génère une évolution différenciée des emplois sur le territoire.

Espace économique de dimension internationale, la Vallée de la Seine compte 6 millions d'emplois en 2019[1] (21 % du total national). Les activités sont très concentrées en Île-de-France, d'abord à Paris (un tiers du total des emplois). Côté Normandie, les trois principaux bassins que sont Caen, Rouen et Le Havre sont relayés par un maillage de villes moyennes et petites. Les activités se déploient aussi le long de la Seine, espace au caractère industriel et logistique affirmé, et sur le littoral du fait de son attractivité touristique. Les activités productives sont proportionnellement plus présentes dans la Vallée de la Seine qu'en moyenne en France et affichent un réel dynamisme en dépit de la concurrence mondiale. Elles emploient 37 % des actifs (34 % au niveau national) en raison de la richesse et du potentiel de l'écosystème économique. Les effectifs y ont progressé globalement de près de 20 000 emplois entre 2011 et 2016, avec cependant des disparités territoriales. La croissance concerne surtout l'Île-de-France, dont Paris et les Hauts-de-Seine ainsi que quelques bassins et sites industriels dynamiques en Normandie. Loin des villes, les espaces ruraux sont largement touchés par la désindustrialisation.

Toutefois, l'économie de la Vallée de la Seine répond d'abord aux besoins des populations qui y sont présentes. En 2016, près des deux tiers des emplois s'exercent dans la sphère présentielle qui contribue à la qualité de vie locale (commerce, services privés et publics). L'emploi présentiel a cependant reculé de 15 000 emplois entre 2011 et 2016, de manière également différenciée. Il se développe plutôt dans les espaces en croissance démographique ou attractifs sur le plan touristique et se replie au contraire dans les territoires ruraux éloignés et dans les bassins économiques en difficulté. Dans les espaces urbains, l'aménagement de zones commerciales et tertiaires en périphérie affecte l'activité en centre-ville dans le commerce de proximité et les services aux habitants.
La carte présente le profil économique dominant des communes et leur dynamisme en matière d'emploi. L'économie présentielle domine dans la plupart des communes, y compris dans celles qui concentrent en volume les activités productives. En Normandie, nombre de communes rurales se démarquent par la part d'emplois productifs dans leur économie du fait de l'importance des activités agricoles et industrielles présentes. Les baisses observées dans de nombreux endroits révèlent la fragilité de leur tissu productif.

1 Source : INSEE, estimation d'emploi au 1er janvier 2019.
2 Source : ACOSS-URSSAF, DARES, INSEE, estimations trimestrielles.

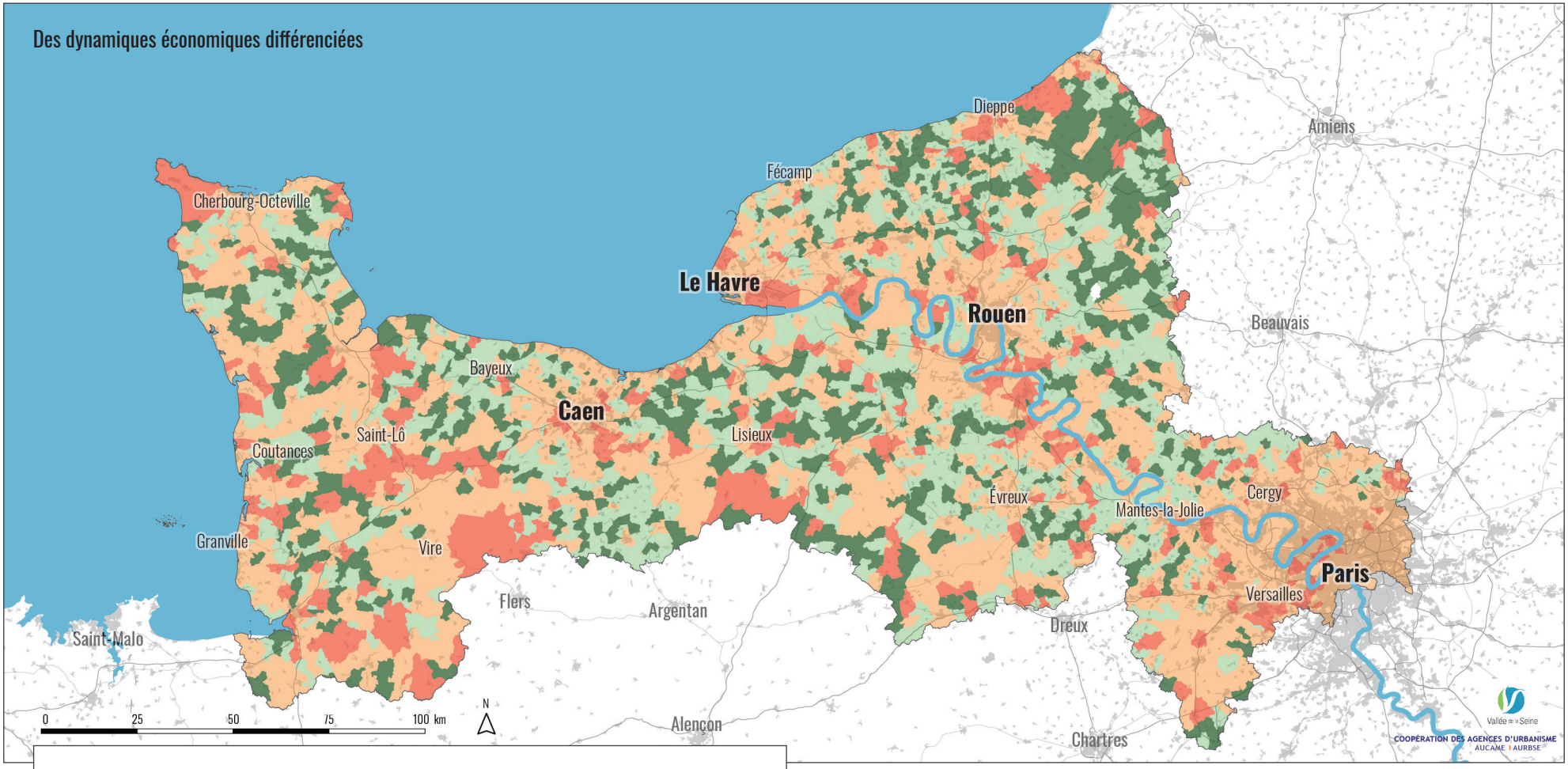
MÉTHODOLOGIE

Les activités économiques sont dissociées en deux catégories en fonction de leur finalité et du degré d'ouverture des marchés. La **sphère productive** regroupe les activités qui produisent des biens consommés majoritairement sur des marchés extérieurs au territoire et les activités de services tournées principalement vers les entreprises correspondantes. Dans une logique de compétitivité, les entreprises se localisent en fonction du coût du foncier et de l'immobilier, de la pression fiscale, de la qualité de la main d'œuvre et de la densité du tissu productif local afin d'améliorer et d'optimiser leur capacité de production. La **sphère présentielle** regroupe les activités dont la vocation première est la satisfaction des besoins des habitants et des personnes intermittentes ou de passage (tourisme et villégiature). Réparties de façon assez homogène sur l'ensemble du territoire, ces activités se localisent plutôt en fonction de la proximité et de la densité de la population.
L'indicateur couple ici deux informations : la sphère économique dominante (productive ou présentielle) et l'évolution de l'emploi correspondant entre 2011 et 2016.
Source : Insee, recensement de la population, 2011 et 2016

REPRISE DE L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

La crise de 2008 a fortement ébranlé l'économie. La Vallée de la Seine a mis 8 ans avant de retrouver son niveau d'emploi salarié d'avant la crise, les gains en Île-de-France compensant les pertes en Normandie[2]. Depuis, la croissance est repartie. Plus de 250 000 emplois salariés ont ainsi été créés entre 2016 et 2019 (+ 5 %), dont 230 000 en Île-de-France. Près de la moitié des créations d'emplois se situent dans la seule ville de Paris, la Normandie affichant une faible progression. Le tertiaire marchand est le moteur principal de la croissance. Les effectifs sont en léger repli dans l'industrie, les dynamiques de réindustrialisation à l'œuvre compensant les destructions d'emplois liées aux restructurations industrielles. En 2020, la reprise économique devrait cesser, la crise sanitaire du COVID-19 ayant provoqué un coup d'arrêt sur l'activité et l'emploi.

Dynamiques de l'emploi



Part de l'emploi productif/présentiel par rapport à la dynamique de création d'emploi

- Emploi productif avec création d'emplois
- Emploi présentiel avec création d'emplois
- Emploi productif avec perte d'emplois
- Emploi présentiel avec perte d'emplois
- Absence de données

6 002 400 emplois en 2019.

36,6 % d'emploi productif en 2016.

Consulter la carte interactive

LES DYNAMIQUES DES ACTIVITÉS LOGISTIQUES

La Vallée de la Seine regroupe 172 000 emplois salariés privés dans les secteurs d'activités de la logistique de fret pour le compte de tiers, soit 23 % des emplois de ce secteur en France métropolitaine.
Forte de ses spécificités portuaires, aéroportuaires et industrielles, la Vallée de la Seine concentre 98 % des emplois privés de France métropolitaine du secteur du transport aérien de fret et plus d'un tiers des emplois du transport fluvial de fret, du transport ferroviaire de fret et du transport par conduite (pipe-line). Pour autant, le transport routier de fret occupe une place essentielle. Il regroupe 65 000 emplois en 2018, soit 38 % des emplois de la logistique de fret localisés dans la Vallée de la Seine.

En dix ans, les emplois salariés privés dans le secteur de l'entreposage et du transport de fret ont progressé un peu plus dans la Vallée de la Seine qu'à l'échelle de la France métropolitaine (une hausse de 18,8 % contre 17,5 % au niveau national).
Les activités liées aux transports terrestres se caractérisent par une importante croissance d'emplois. Cette augmentation concerne à la fois les entreprises de transport et de services. Entre 2008 et 2018, le transport routier de fret a généré 12 800 emplois supplémentaires et le transport ferroviaire une hausse de 400 emplois, ce qui est significatif au regard des 1 000 emplois de ce secteur d'activité. Cette dynamique est encore plus forte pour les services dédiés aux transports terrestres qui ont connu une croissance de 17 450 emplois sur la période. L'augmentation des effectifs salariés privés concerne également les activités d'entreposage et de stockage (hausse de 4 000 emplois).

Sur les 77 intercommunalités de la Vallée de la Seine, plus de la moitié ont enregistré une progression de l'emploi privé dans le secteur de la logistique ces dix dernières années. Les emplois privés sont restés stables dans 14 collectivités, dont les métropoles de Caen et du Havre. Une vingtaine de collectivités de la Vallée de la Seine enregistrent une diminution de l'emploi.
Dans la moitié des collectivités qui ont enregistré une progression de l'emploi, ce sont les activités de transports routiers de fret qui se sont développées. C'est le cas pour 23 collectivités, situées principalement en Normandie. Autour de Paris, la progression de l'emploi est portée par les services auxiliaires de transports terrestres.
Pour autant, la dynamique de l'emploi dans le secteur des transports routiers est disparate dans la Vallée de la Seine. Ainsi, dans la plupart des collectivités touchées par des baisses de l'emploi logistique, ces diminutions sont liées à des diminutions d'effectifs dans le secteur du transport routier de fret.

MÉTHODOLOGIE

L'objectif de cette carte est de mettre en évidence les types d'activités ayant le plus progressé en termes d'effectifs salariés dans le secteur de l'entreposage et du transport de fret, secteur d'activité clé pour la Vallée de la Seine.

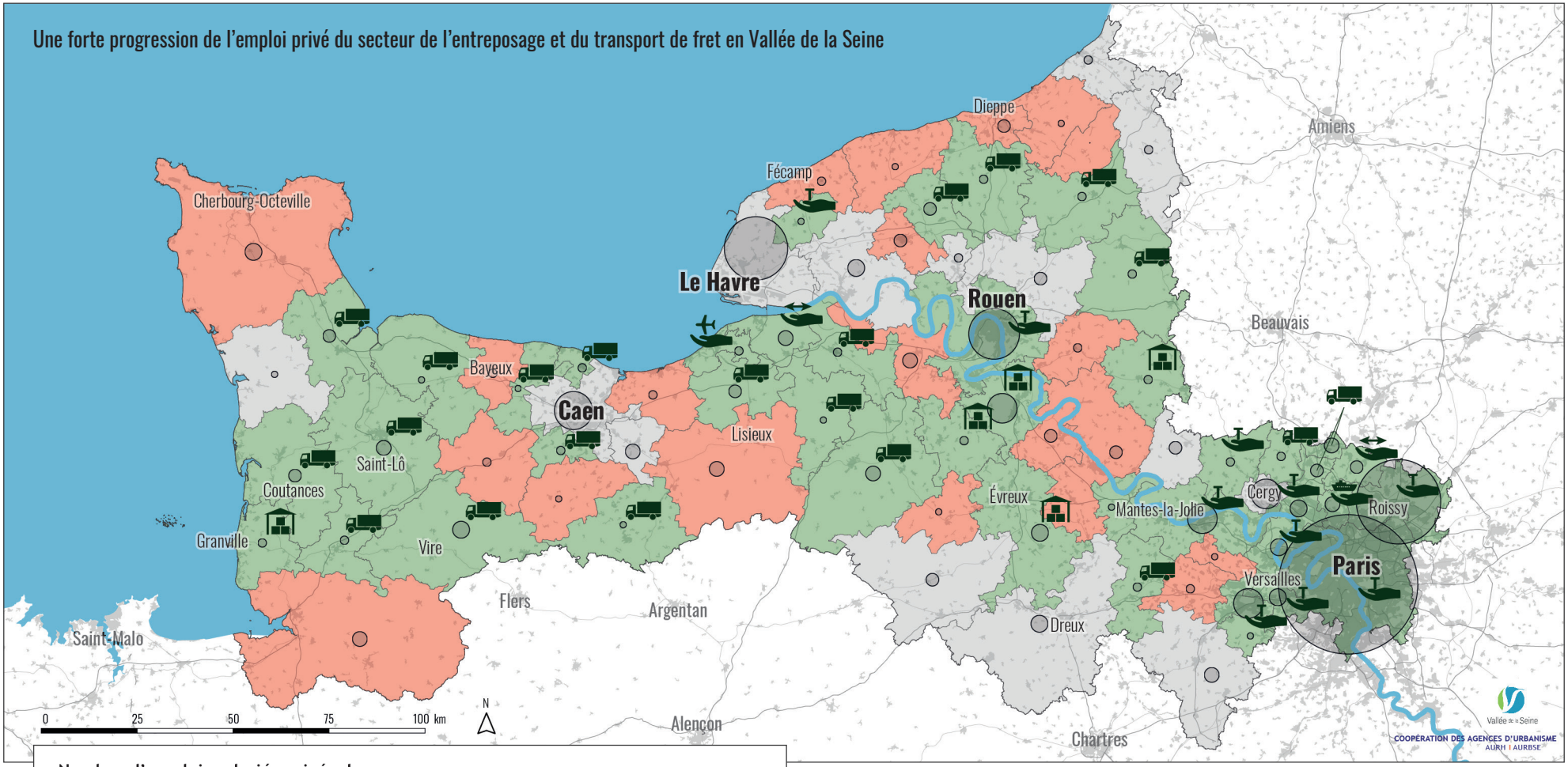
Par définition, la mesure de l'emploi est réalisée ici selon une approche sectorielle, les emplois considérés étant ceux des entreprises du secteur d'activité de la logistique. La typologie, présentée à l'échelle intercommunale, met en évidence l'activité qui entraîne la progression dans les secteurs de l'entreposage et du transport de fret.

Dans un premier temps, au sein de la section «H» transports et entreposage, les catégories NAF correspondant aux transports de fret et aux activités logistiques ont été sélectionnées (transports, services manutention, etc.).
Ensuite, pour chaque intercommunalité, l'évolution globale des effectifs salariés dans le secteur de l'entreposage et du transport est mesurée, en distinguant si les effectifs ont progressé, diminué ou sont restés stables. Enfin, pour chaque territoire ayant connu une progression, les EPCI ont été classés selon le type d'activité ayant enregistré la hausse la plus importante d'effectifs salariés.

Il convient de noter l'existence d'une autre méthode de comptabilisation des emplois logistiques qui combine les emplois des entreprises de ce secteur d'activité (approche sectorielle) et ceux dont la fonction est qualifiée de logistique bien que leur entreprise ne relève pas de ce secteur d'activité (métier de cariste dans une entreprise industrielle par exemple). Complémentaire de l'analyse développée ici, cette approche permet de dresser un portrait des caractéristiques socio-économiques des emplois liés à la logistique (Insee Normandie Dossier n°12, juin 2018).

Source : ACOSS, 2008 et 2018

Une forte progression de l'emploi privé du secteur de l'entreposage et du transport de fret en Vallée de la Seine



Nombre d'emplois salariés privés dans le secteur de la logistique en 2018 et évolution depuis 2008

< 100
3 000
15 000

Augmentation
Diminution
Stabilité

Activité portant la hausse d'emplois

- Transports routiers de fret
- Transports fluviaux de fret
- Entreposage et stockage
- Services auxiliaires de transport par eau
- Services auxiliaires des transports aériens
- Services auxiliaires de transport terrestre
- Autres services auxiliaires des transports

172 000 emplois privés dans le secteur de l'entreposage et du transport de fret (soit 23 % des emplois de ce secteur en France métropolitaine).

+18,8 % d'emplois salariés privés supplémentaires en 10 ans dans le secteur de l'entreposage et du transport de fret (17,5 % à l'échelle nationale).

Consulter la carte interactive

L'ARTIFICIALISATION DES ESPACES

La Vallée de la Seine est un espace considérablement artificialisé en raison de son importante densité démographique et économique. L'anthropisation des espaces y est très ancienne. Elle hérite de façons de fabriquer l'espace urbain qui ont bousculé les équilibres naturels, en particulier à partir des Trente Glorieuses, période où l'extension urbaine a porté un developpement urbain conséquent. Entrant dans l'ère de la troisième révolution industrielle, la Vallée de la Seine est confrontée à des défis environnementaux et économiques en rupture avec cet héritage. La reconfiguration spatiale des fonctions économiques et résidentielles et la réduction de leurs empreintes environnementales sont depuis au cœur des réflexions planificatrices et urbanistiques des territoires. Ceci rend par conséquent nécessaire l'optimisation foncière au sein des espaces urbains existants, notamment via la requalification des espaces de friche et la densification des tissus urbains.

Espace agricole majeur grâce aux remarquables qualités agronomiques de ses terres, trois quarts de la surface de la Vallée de la Seine est à vocation agricole. C'est également un espace fortement urbanisé avec 11 % d'espaces artificialisés, soit environ deux fois plus qu'au niveau national. L'écart est prononcé entre la partie francilienne et normande (respectivement 7 % et 32 % d'espaces artificialisés). Entre 2012 et 2018, les surfaces artificialisées ont augmenté de 5 % (Corine Land Cover). La pression sur les espaces agricoles et naturels est par conséquent importante. Cependant, les territoires se sont en parallèle engagés dans des démarches de renaturation dans l'optique notamment d'améliorer la qualité de vie des populations en favorisant l'accessibilité aux espaces naturels. Lorsque ces phénomènes sont appréhendés à un niveau communal, sur une période de 5 ans, un portrait plus nuancé se dessine.

Une proportion considérable de communes, environ un tiers, se caractérise par une hausse notable de leurs surfaces artificialisées (supérieure à 2 %). On constate cependant que cette tendance est plus forte en Normandie (34 % des communes) qu'en Île-de-France (27 %). Cela est encore plus significatif quand on se concentre sur les communes présentant une artificialisation forte sur la période (supérieure à +8 %). Seulement 2 % des communes franciliennes présentent une dynamique soutenue en matière d'artificialisation, contre 18 % sur la partie normande. Ceci met en exergue la saturation urbaine des territoires franciliens tout comme la périurbanisation et la densification en aval de la Seine. Ce phénomène se confirme par le fait que la plupart des communes ayant les dynamiques les plus soutenues en matière d'artificialisation ont un faible niveau d'artificialisation, inférieur à 20 % de la surface communale pour 92 % d'entre elles. Elle traduit aussi l'importance de la planification dans ce domaine : SDRIF approuvé en 2013 en Île-de-France et SRADDET approuvé en 2020 en Normandie.

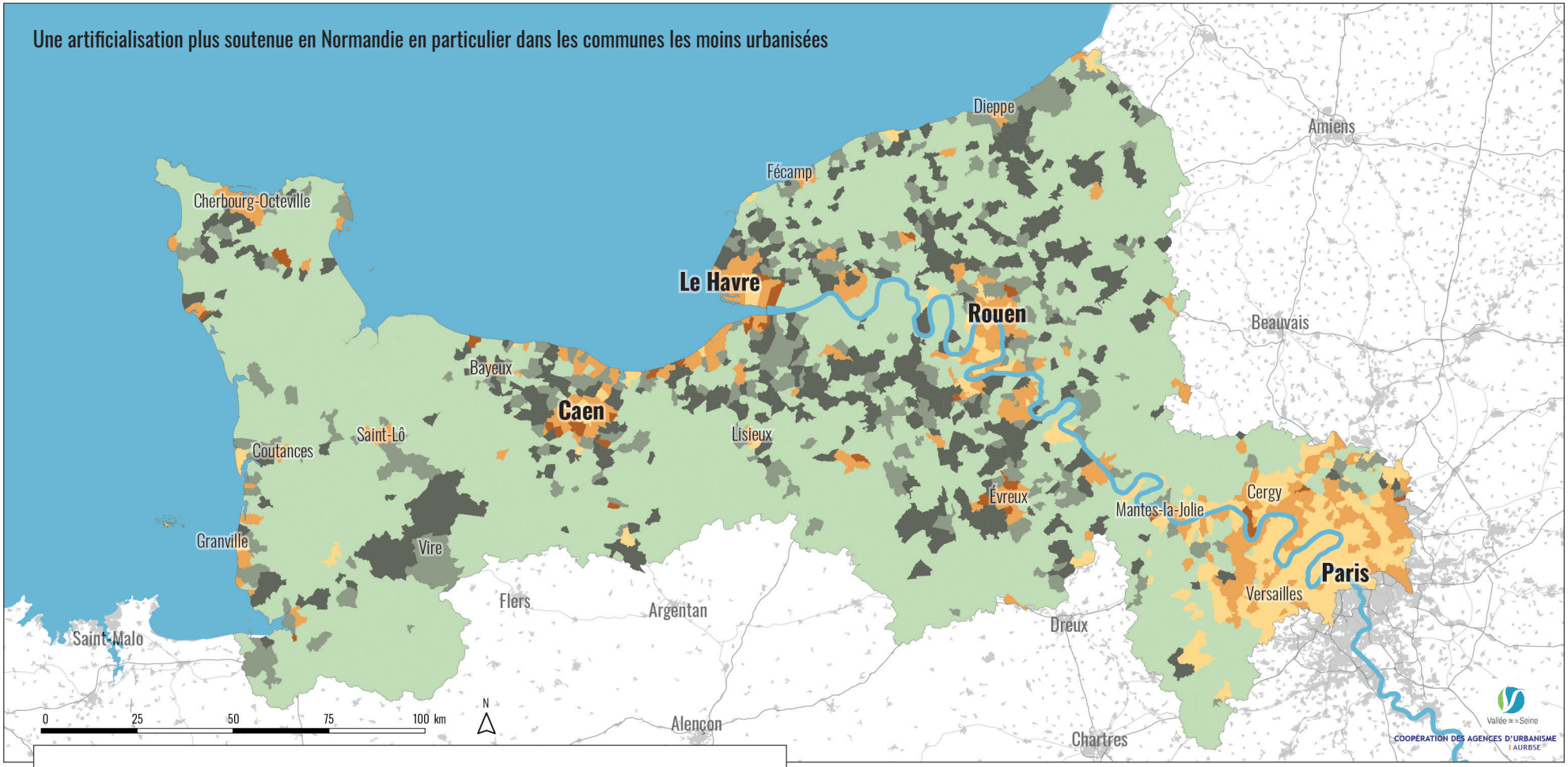
60 % des communes sont peu urbanisées (moins de 20 % de leur territoire) et présentent des dynamiques d'artificialisation relativement faibles, avec en moyenne une augmentation de 2 % des surfaces artificialisées sur 5 années. Dans certains cas, on constate même une progression des espaces naturels, agricoles et forestiers au détriment de l'artificialisation des sols.

MÉTHODOLOGIE

À l'heure actuelle, aucun référentiel unique en matière d'occupation des sols n'est disponible sur l'ensemble du périmètre. Le choix a donc été fait d'utiliser des sources mobilisables, disposant du même pas de temps (5 ans) et ayant un niveau de précision similaire, pour la construction des typologies territoriales, soit OSCOM (Observatoire des surfaces à l'échelle communale – DRAAF) pour la partie normande et le MOS (Mode d'Occupation du Sol – Institut Paris Région) pour l'Île-de-France. La typologie présentée ici résulte d'une observation conjointe des dynamiques en matière d'artificialisation et du niveau d'artificialisation des communes au début de la période étudiée (supérieur ou inférieur à 20 %). Elle est construite à partir du croisement de trois indicateurs : le taux d'artificialisation des communes, le taux de variation des surfaces urbanisées et le taux de variation des espaces naturels, agricoles et forestiers.
Est considéré ici comme espace artificialisé tout espace autre que naturel, agricole, forestier ou en eau, imperméabilisé ou non.

Espaces artificialisés : postes 5, 6, 7, 8, 9, 10 et 11 du MOS et 11, 12, 13, 14 et 15 d'OSCOM.
Espaces non artificialisés : postes 1, 2, 3 et 4 du MOS et 21, 22, 23, 24, 31, 32 et 51 d'OSCOM.
Source : OSCOM, MOS IdF

Une artificialisation plus soutenue en Normandie en particulier dans les communes les moins urbanisées



Typologie des dynamiques d'artificialisation

Artificialisation des communes \ Dynamique d'artificialisation	Faible	Modérée	Soutenue
Forte			
Faible			

+4,8 % d'augmentation des surfaces artificialisées sur 5 ans.

3/4 des communes présentent une hausse de leurs surfaces artificialisées.

Consulter la carte interactive

QUALITÉ DE VIE : NIVEAU D'ÉQUIPEMENT ET RESSOURCES FINANCIÈRES DES TERRITOIRES

Notion protéiforme, difficile à mesurer sous un angle statistique, la qualité de vie est ici appréhendée par la mesure du niveau d'équipement des communes. Cette grille de lecture de l'espace de la Vallée de la Seine permet de caractériser son armature territoriale sous l'angle de la diversité des équipements et services auxquels peut accéder la population. Parallèlement, la mesure des moyens financiers dont disposent les communes, et leurs évolutions, permet d'enrichir ce premier niveau d'analyse. Elle met en évidence d'importantes disparités en matière de moyens financiers à disposition des territoires pour mettre en œuvre leurs actions et politiques publiques, notamment en matière d'équipements et de services.

La géographie des niveaux de pôles d'équipement et de services est fortement corrélée aux poids démographiques des communes. 29 % des communes de la Vallée de la Seine sont des pôles d'équipements et de services. Elles représentent cependant 94 % de la population. Les contrastes territoriaux sont par conséquent importants. Le cœur de la partie francilienne est composé quasi exclusivement de communes de niveau supérieur ou intermédiaire (95 % des communes de la 1re couronne). Le reste de la Vallée de la Seine se caractérise par une moindre densité de ces pôles et un maillage régulier de polarités de services structurant des espaces à dominante périurbaine et rurale. 27 % des communes de la 2e couronne sont des pôles de niveau supérieur ou intermédiaire et 6 % pour la partie normande.

Du point de vue du potentiel financier, les contrastes sont tout aussi marqués. La plupart des pôles intermédiaires et supérieurs bénéficient d'un potentiel fiscal élevé (1 060 €/hab. en moyenne pour la partie normande de la Vallée de la Seine et 1 500 € du côté francilien). Les communes périphériques de ces pôles, de tailles plus modestes, sont très souvent dans une situation fiscale favorable tout en bénéficiant de cette offre centrale à proximité. Globalement, entre 2013 et 2017, les niveaux de ressources financières des principales villes centres sont en baisse tandis que leurs communes périphériques, moins dotées en équipements et services, voient leurs situations devenir de plus en plus favorables. Le phénomène est particulièrement visible à proximité de Caen et au sein des franges franciliennes. Sur l'ensemble du périmètre, 36 % des pôles d'équipements supérieurs ont vu leur potentiel financier par habitant augmenter sur la période, contre 56 % pour les autres communes.

En revanche, certains espaces disposant globalement de ressources financières modestes ont vu leur situation se dégrader, y compris pour certains de leurs pôles d'équipements et de services, comme par exemple, dans le pays de Caux, les communes de Criquetot-l'Esneval et Goderville, ou bien Buchy au nord-est de Rouen. La trajectoire financière de ces pôles semble d'autant plus problématique qu'elle n'est pas compensée par une amélioration de la situation des communes sous leurs influences.

MÉTHODOLOGIE

Nous nous appuyons à la fois sur l'évolution du potentiel financier des communes entre 2013 et 2017, et sa valeur 2017, le tout rapporté à une population stable (RP2016) et à la géographie administrative 2019. Ici, une commune est considérée comme ayant des ressources financières faibles lorsque son potentiel financier par habitant est inférieur à la médiane pour l'ensemble de la Vallée de la Seine, soit 593 €/hab., que nous avons arrondis à 600 €/hab. À partir de 600 €/hab., nous retrouvons les 50 % des communes ayant des ressources plus élevées.

Ensuite, en s'inspirant de la méthode de construction des bassins de vie de l'Insee, les communes sont classées dans 4 catégories :

Au moins 50 % des équipements de la gamme supérieure > Pôle supérieur ;

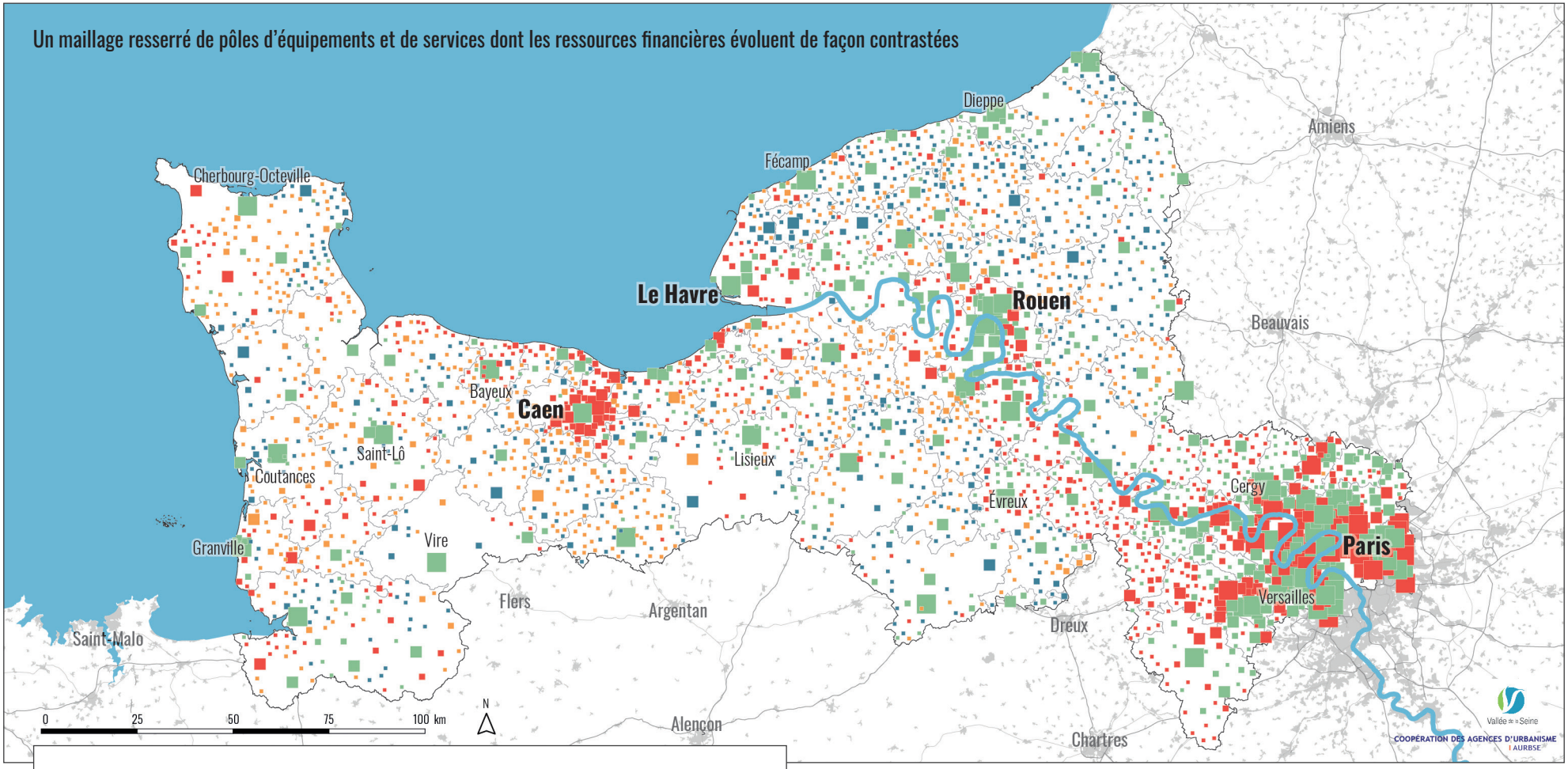
Au moins 50 % des équipements de la gamme intermédiaire et moins de 50 % de ceux de la gamme supérieure > Pôle intermédiaire ;

Au moins 50 % des équipements de la gamme de proximité et moins de 50 % des équipements des gammes intermédiaire et supérieure > Pôle de proximité ;

Moins de 50 % des équipements de chaque gamme > Autres communes.

Source : ANCT, observatoire des territoires, Insee BPE, RP

Niveau d'équipement et ressources financières des communes



Typologie du potentiel financier des communes

- Ressources élevées / En augmentation
- Ressources peu élevées / En augmentation
- Ressources élevées / En diminution
- Ressources peu élevées / En diminution

Typologie des communes selon les occurences d'équipements

- Pôle supérieur
- Pôle intermédiaire
- Pôle de proximité
- Autres communes

50 % des communes disposent d'un potentiel financier par habitant inférieur à **593 €** (France=623 €/hab.).

2/3 des pôles intermédiaires ou supérieurs ont vu leurs ressources financières par habitant baisser entre 2013 et 2017.

Consulter la carte interactive

LES ATTRAITS ET L'INTENSITÉ D'HÉBERGEMENT TOURISTIQUES

L'intensité d'hébergement touristique, également appelée taux de fonction touristique, est un indicateur de mesure de « pression touristique » théorique exercée sur une commune. Elle résulte du rapport entre la capacité d'hébergement touristique et la population communale. Ainsi, une commune dont l'intensité d'hébergement touristique sera égale à 100 % est susceptible de doubler sa population. Cet indicateur est théorique. Les données de capacité d'hébergement touristique sont inégalement disponibles et elles ont été pondérées en fonction du type d'hébergement proposé. Néanmoins, il permet d'estimer la fréquentation potentielle d'un territoire, et le cas échant, d'alerter sur une fréquentation maximale permettant de limiter la pression exercée sur son environnement.

Le territoire concerné bénéficie d'attraits touristiques d'une grande diversité et de renommée internationale : depuis Paris, la Seine offre une accessibilité aux sites majeurs de Versailles (plus de 8 millions de visiteurs en 2018), Giverny (700 000 visiteurs à la Maison et Jardin Claude Monet), Rouen, Honfleur ou encore le Havre. Le littoral combine l'attrait d'un tourisme balnéaire et paysager (les plages, les côtes d 'Albâtre, Fleurie et de Nacre), d'un tourisme de mémoire (les plages du débarquement et cimetière américain de Colleville-sur-Mer, la Pointe du Hoc) et patrimonial (Caen, Le Mont-Saint-Michel, Lisieux).
L'ensemble de ces attraits peut générer une pression touristique conséquente (notamment en période estivale). Inégalement répartie sur l'ensemble du territoire, l'intensité d'hébergement touristique est de 52 lits touristiques pour 100 habitants. Il est supérieur à la moyenne nationale calculée à 32 %[1]. Plus des deux tiers des communes ont une intensité inférieure à 50 %, leur moyenne est de 16 lits pour 100 habitants (2 000 communes sont concernées). Elle varie de 0,2 % à Authie (Calvados) pour le niveau le plus bas, à près de 2 800 % pour le Mont-Saint-Michel et Les Barils (Eure). Cette dernière cumule un Center Parc (capacité de 4 000 touristes) et près de 500 résidences secondaires, alors que sa population est inférieure à 300 habitants. La majorité des communes dont l'intensité d'hébergement touristique est supérieure à 1 000 sont localisées le long du littoral : il s'agit de stations balnéaires comme Villers-sur-Mer, Cabourg ou Houlgate (Calvados).

De telles variations de populations potentielles interrogent sur l'impact social (acceptation des visiteurs par la population locale, fonctionnement des services urbains…) et environnemental (érosion anthropique) que peuvent engendrer des fréquentations allant parfois au-delà du doublement de leur population communale.

1 DATAR, Mélanie GAUCHE. La fonction touristique des territoires : facteur de pression ou de préservation de l'environnement, mars 2017

MÉTHODOLOGIE

Deux indicateurs sont mobilisés pour cette carte.

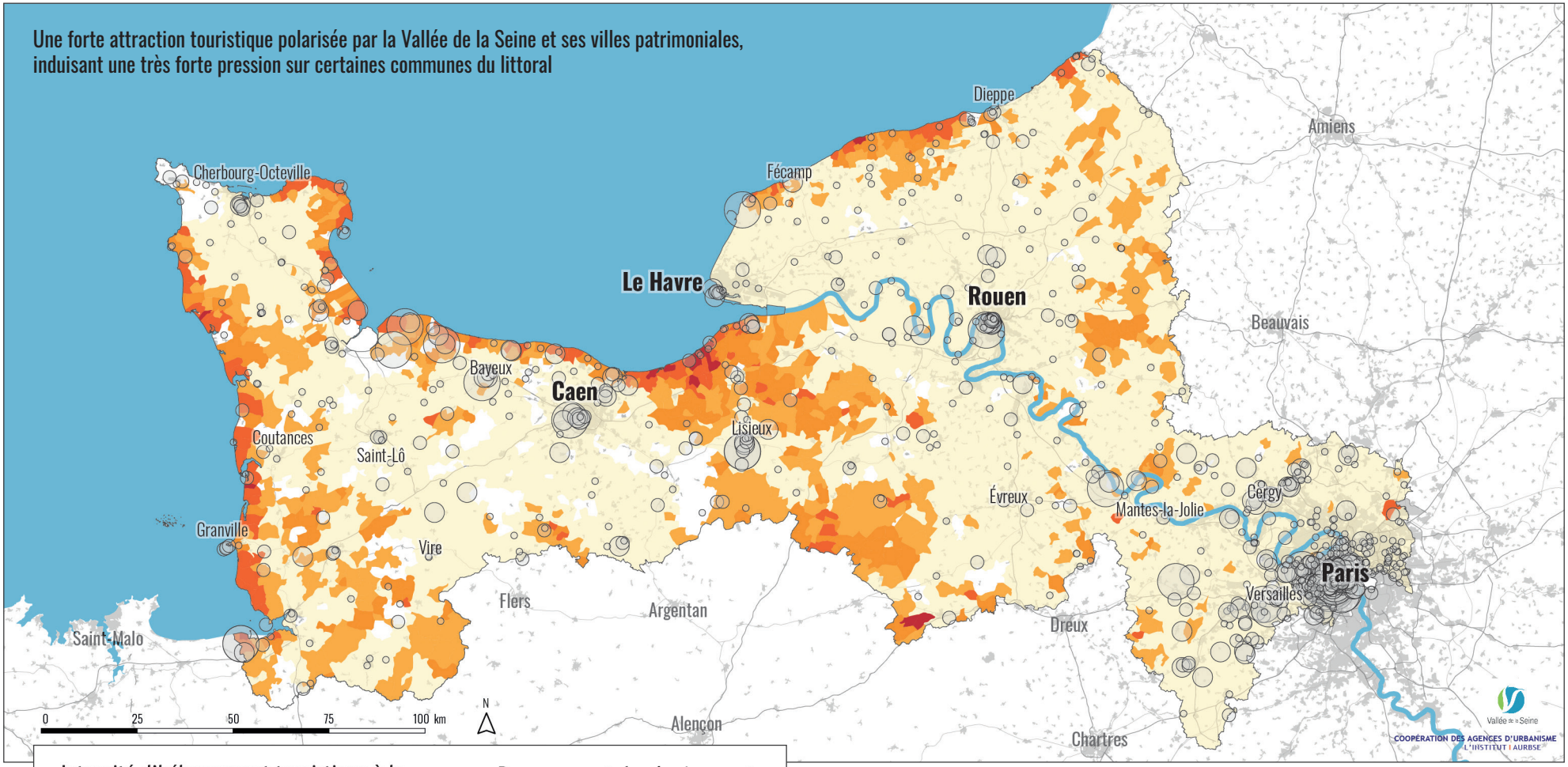
1/Les principaux sites touristiques
Cet indicateur présente le rayonnement des principaux sites touristiques en 2016.

Les sites culturels et touristiques sont classés selon 4 catégories en fonction de leur niveau de rayonnement :
- Rayonnement national et international (plus de 500 000 visiteurs/an)
- Rayonnement majeur (de 100 000 à 500 000 visiteurs/an)
- Rayonnement intermédiaire (de 20 000 à 100 000 visiteurs/an)
- Rayonnement de proximité (moins de 20 000 visiteurs/an)

2/L'intensité d'hébergement touristique en 2016
Cet indicateur présente la capacité des communes en hébergement touristique, en 2016, pondéré selon leur nature et rapporté à la population municipale 2016.

Sources : CRT Normandie et Île-de-France, UNESCO, Insee.

Rayonnement touristique des communes et pression exercée par l'hébergement touristique



Intensité d'hébergement touristique à la commune (en nombre de lits pour 100 habitants)

- Absence de données
- Moins de 50
- Entre 50 et 100
- Entre 100 et 200
- Entre 200 et 1000
- Plus de 1000

Rayonnement des équipements touristiques

- National et international
- Majeur
- Intermédiaire
- Rayonnement de proximité

45,5 millions de nuitées en Normandie et **192 millions** en Île-de-France (2018).

L'intensité d'hébergement touristique est de **52 lits** pour 100 habitants en Vallée de la Seine, contre **32 lits** en France.

Consulter la carte interactive

L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET LA RECHERCHE DANS LA VALLÉE DE LA SEINE

Près de 600 000 étudiants étaient inscrits dans un établissement d'enseignement supérieur de la Vallée de la Seine à la rentrée 2017 (hors classe post-bac des lycées : classes préparatoires aux grandes écoles et sections de techniciens supérieurs). Près des deux tiers étaient inscrits à l'université, 11 % dans une école de commerce, 5 % dans une école paramédicale ou sociale, 4 % dans une école d'ingénieurs et 17 % dans un autre établissement. Le nombre d'étudiants est en croissance de près de 19 % au cours de la décennie 2007-2017.

L'offre d'enseignement supérieur en Vallée de la Seine est organisée autour de plusieurs pôles hiérarchisés. La Métropole du Grand Paris concentre à elle seule plus de 450 000 étudiants, représentant les trois quarts des étudiants inscrits sur le territoire. Trois autres pôles d'enseignement ressortent avec un nombre d'inscrits supérieur à 30 000 (Métropole Rouen Normandie et Caen la Mer) ou s'en approchant (Cergy-Pontoise). Enfin, trois autres pôles dépassent les 10 000 étudiants inscrits au Havre Seine Métropole et en périphérie de la Métropole du Grand Paris à Saint-Quentin-en-Yvelines et Versailles Grand Parc. Tous ces pôles proposent une offre d'enseignement supérieur très diversifiée.
Parmi les autres pôles de dimension plus modeste, plusieurs regroupent tous les types d'établissements à l'exception des écoles d'ingénieurs : Cotentin et Saint-Lô Agglo à l'ouest, Évreux Portes de Normandie et Saint-Germain Boucles de Seine à l'est. Les autres territoires ont une offre plus limitée, souvent axée sur les formations sanitaires et sociales, et apparaissent aussi moins investis dans la compétence en enseignement supérieur.

En dix ans, la Vallée de la Seine a gagné près de 93 000 étudiants supplémentaires, dont 64 000 (soit plus des 2/3) dans la Métropole du Grand Paris. Parmi les principaux territoires d'implantation des établissements, les plus dynamiques sont ceux situés dans les Yvelines autour de l'université de Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines : le nombre d'étudiants a été multiplié par deux sur le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines, qui accueille depuis 2011 un UFR des métiers de la santé, et a augmenté de plus de 40 % à Versailles Grand Parc. Le Havre Seine Métropole, Cergy-Pontoise et Caen la Mer ont également enregistré de très fortes hausses d'étudiants inscrits, supérieures à 20 % sur la période. Ces fortes hausses contrastent avec les reculs enregistrés dans les pôles secondaires de l'ouest de la Vallée de la Seine et dans les pôles secondaires du département des Yvelines en bordure de la Métropole du Grand Paris.
Les organismes de recherche (hors universités) sont bien représentés dans la Métropole du Grand Paris, dans les Yvelines, au Havre Seine Métropole et à Caen la Mer.

MÉTHODOLOGIE

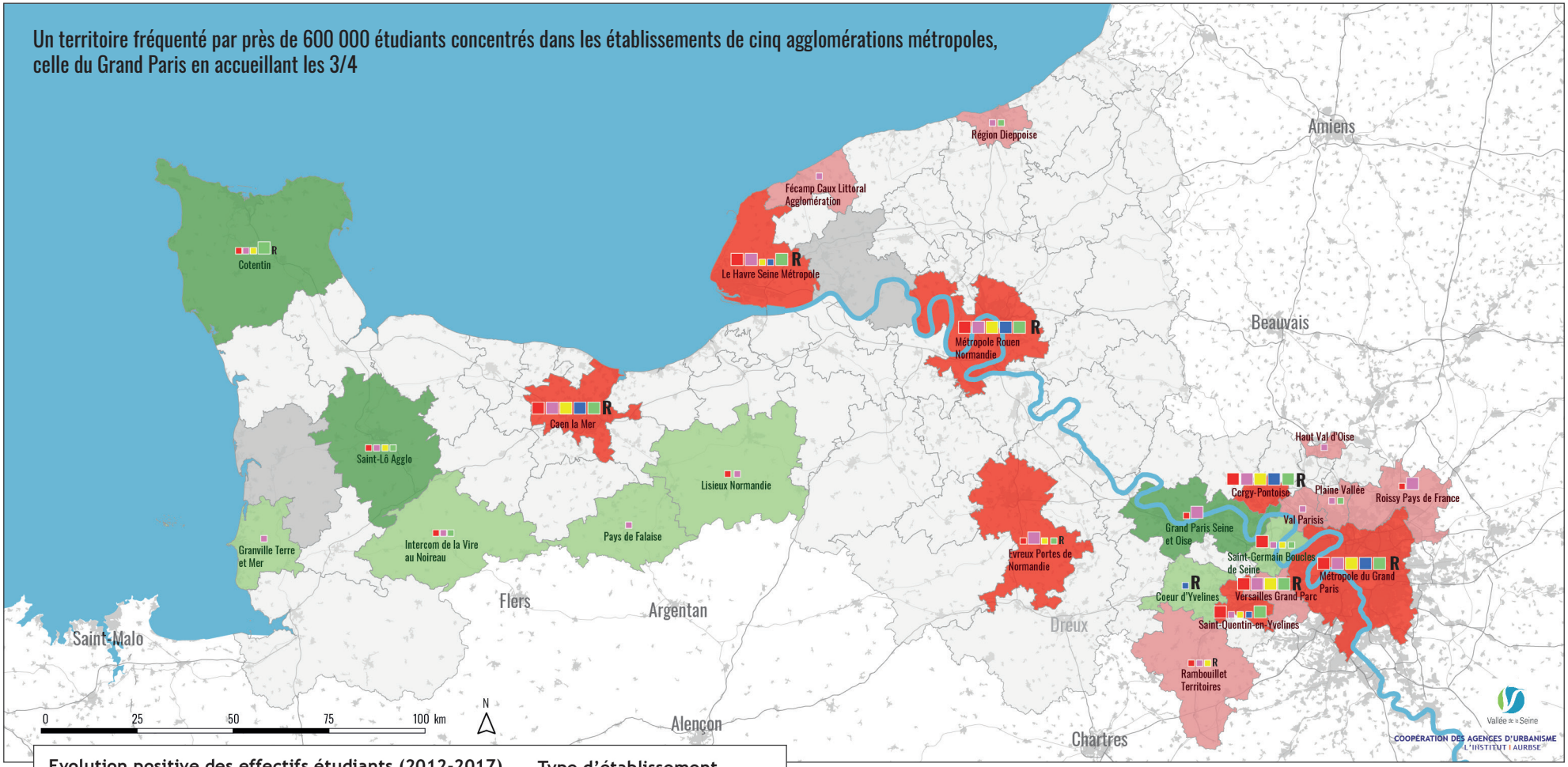
La carte présente les données suivantes :

1/ Les établissements d'enseignement supérieur, hors Classes Préparatoires aux Grandes Écoles (CPGE) et Sections Techniques Spécialisées (STS), pour l'année 2017-2018
(Source : MENESR)

2/ Les structures de recherche publiques actives :
Ce jeu de données (fr-esr-atlas_structures-recherche-publiques-actives) présente les structures de recherche publiques actives référencées dans le répertoire national des structures de recherche (RNSR) en 2019 et couvre la période du 01/01/2019 au 31/12/2019.
(Source : MENESR)

3/ Les territoires intercommunaux exerçant la compétence « Programme de soutien et d'aides aux établissements d'enseignement supérieur et de recherche et aux programmes de recherche »
Source : DGCL

Les étudiants de l'enseignement supérieur des EPCI, par filière dominante



592 074 étudiants inscrits pour la rentrée 2017-2018, hors CPGE et STS.
(372 709 en université, 27 412 en école de santé, 63 147 en école de commerce, 26 297 en école d'ingénieurs et 102 509 dans une autre école d'enseignement supérieur)

Consulter la carte interactive

PARTIE 3

UNE VISION DE LA VALLÉE DE LA SEINE EN 2040

Quels seront les enjeux auxquels la Vallée de la Seine sera confrontée d'ici 2040? Changements climatiques, transitions énergétiques, mutations économiques, évolutions des aspirations sociales, etc. : les facteurs de changement sont multiples et interconnectés entre eux. Une seule certitude, face à ces perspectives, le système territorial de la Vallée de la Seine évoluera nécessairement.

Les approches graphiques développées ici donnent à voir les problématiques avec lesquelles la Vallée de la Seine devra composer et les transitions qu'elle devra accompagner. Ces représentations graphiques s'appuient sur la série de quatre ateliers qui ont permis d'identifier collectivement les enjeux prospectifs qui pourraient être approfondis dans le cadre d'une nouvelle démarche interterritoriale « Vallée de la Seine ».

Par définition, il ne s'agit pas d'une vision exhaustive du territoire à 20 ans, mais d'une proposition de pistes de réflexion sur les évolutions possibles de la Vallée de la Seine.

QUELS LEVIERS D'ACTIONS MOBILISER POUR RELEVER LE DÉFI D'UN DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE PÉRENNE DE LA VALLÉE DE LA SEINE ?

La Vallée de la Seine offre un vaste territoire industrialo-portuaire et agricole qui occupe une position géographique stratégique rassemblant des grands ports maritimes et fluviaux, des infrastructures de transport massifiées et des grandes filières industrielles. Le système productif de la Vallée de la Seine s'organise autour de Paris et de métropoles régionales, avec des liens industriels et logistiques très intenses et puissants. Cette inscription dans le processus de mondialisation a permis de développer un socle économique expert dans la gestion des flux de masses (conteneurs, céréales, etc.) et dans la valorisation de matières premières et notamment le pétrole).

Ces modèles économiques s'adaptent actuellement face aux défis écologiques et aux nouvelles attentes sociétales afin de favoriser des modèles de développement plus pérennes et soutenables. L'optimisation des ressources en suivant les concepts d'économie circulaire et d'écologie industrielle est observée au sein des sites industrialo-portuaires. Pour autant, l'avènement d'un système économique intégrant le caractère limité des ressources physiques et biologiques peine encore à s'imposer.

Quatre tendances semblent importantes à prendre en compte pour l'avenir de la Vallée de la Seine :
- La qualité de vie comme facteur d'attractivité économique : la qualité de l'air, de l'eau, l'offre culturelle, les solutions locales de mobilités constituent des leviers d'attractivité à part entière et jouent un rôle clé dans la capacité des territoires à attirer nouveaux habitants et nouvelles activités économiques.
- Des nouvelles logiques d'implantation des industries : les logiques d'implantation changent, les activités industrielles ne se réimplantent plus nécessairement là où elles le faisaient auparavant. D'autres logiques régissent maintenant les choix de localisation d'une nouvelle activité : la qualité de vie, la présence d'un écosystème favorable...
- L'impératif écologique : la transition écologique constitue un enjeu majeur pour les acteurs économiques qui doivent faire évoluer rapidement et de manière plus vertueuse les façons de produire, d'apporter des services, de s'approvisionner en énergie…
- La révolution numérique : depuis une vingtaine d'années, la révolution numérique questionne la mobilité en réduisant les distances, les services en facilitant l'ouverture des données ou encore les relations, en réinventant le lien social. Les acteurs économiques sont confrontés à cette révolution et font aussi évoluer leurs outils productifs.

Face à ces tendances de fond, en interrogeant collectivement la capacité de la Vallée de la Seine à agir sur de nouveaux leviers d'attractivité économique, on liste un certain nombre de défis à relever pour réunir les conditions du maintien, du développement voire de la transformation du système productif de la Vallée de la Seine.
Le défi pour le système productif de l'axe Seine est triple :
- conforter l'ancrage territorial des industries présentes ;
- proposer les ressources nécessaires à la transition de son appareil industriel pour être en phase avec les exigences environnementales actuelles ;
- offrir les conditions d'un territoire attractif pour que de nouvelles activités viennent s'y implanter et pour favoriser l'innovation.

Parallèlement aux secteurs industriel et énergétique, l'agriculture normande, dont la qualité des sols assure des productions importantes et variées, pour beaucoup exportées, répond aux nouvelles attentes sociétales en développant des circuits courts alimentaires. L'enjeu pour l'axe Seine au regard des nouveaux paradigmes économiques est d'assurer le maintien d'un tissu industriel compétitif valorisant les ressources et les savoir-faire locaux, et d'identifier les nouvelles synergies sources d'innovation, de création de nouvelles formes de richesses et d'attractivité pour les territoires. L'efficience logistique en est une des clés de réussite.

Enfin, l'enjeu d'attractivité du territoire est la clé de voûte d'un projet de territoire fédérateur pour la Vallée de la Seine. L'adéquation entre formations disponibles et besoins des entreprises présentes, l'accessibilité des infrastructures (transport, numérique, foncier…), les services proposés, la qualité de vie sont autant d'ingrédients participant à la création d'un écosystème attractif.

ENJEUX MAJEURS

- **Une mobilité réinventée et modernisée en valorisant le caractère fluvial et maritime de la Vallée de la Seine et en améliorant l'offre de mobilité comme condition impérative d'attractivité de la Vallée de la Seine.**
- **L'adaptation aux transitions environnementales à travers la valorisation des qualités agronomiques du territoire et à travers la réindustrialisation écologique de la Vallée de la Seine.**
- **Le marketing territorial au service de la révélation d'une Vallée de la Seine à vivre et à parcourir.**

Relever les défis économiques de la Vallée de la Seine : ré-inventer - améliorer - moderniser !



> LA GOUVERNANCE

Une autre manière de penser et construire le territoire en:
- co-construisant les projets
- conciliant les usages
- déterminant les facteurs incontournables pour favoriser la résilience des territoires

> LA MOBILITÉ

Une mobilité repensée pour améliorer l'accessibilité de la Vallée de la Seine et améliorer le bilan carbone

L'OFFRE DE FORMATION <

Une offre de formation adaptée aux besoins des acteurs économiques

L'IMAGE <

Une image de la Vallée de la Seine revalorisée pour promouvoir une qualité de vie attractive

LA CONNAISSANCE <

Une connaissance partagée du territoire pour mesurer les effets des actions engagées

> L'AGRICULTURE

Une agriculture qui s'adapte aux transitions (alimentaires, environnementales) en cours

> L'INDUSTRIE

Une industrie en marche vers une réindustrialisation écologique

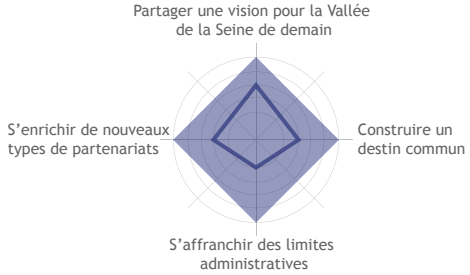
> LE DÉVELOPPEMENT NUMÉRIQUE

Un développement numérique équitable au service du développement des entreprises locales

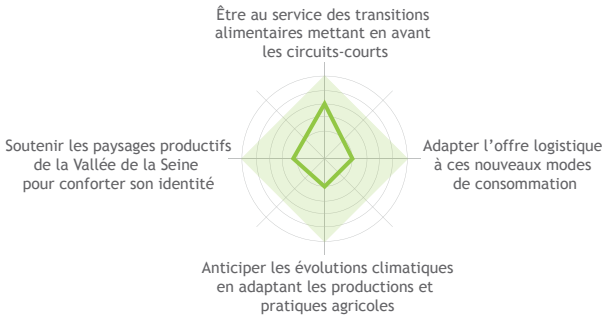
ZOOM SUR LES OBJECTIFS À ATTEINDRE POUR :



La gouvernance



L'agriculture



L'offre formation



FONCIER : LA FIN DE L'ARTIFICIALISATION ?
UN CHANGEMENT DE MODÈLE D'AMÉNAGEMENT URBAIN

Publiée en juillet 2019, l'instruction du Gouvernement concernant la mise en œuvre du principe de « zéro artificialisation nette » vise à limiter l'étalement de l'urbanisation, à enrayer le déclin de la biodiversité et à préserver le capital des terres agricoles. Cette gestion économe de l'espace va bouleverser la façon d'aménager et par effet ricochet les équilibres sociaux et territoriaux au sein de la Vallée de la Seine.

Tous les territoires seront affectés, de façon plus ou moins prégnante selon leur localisation, leur profil et les dynamiques démographiques et économiques à l'œuvre. Les compensations environnementales vont en revanche renforcer les solidarités territoriales, notamment entre les villes et les campagnes.

Les deux cartes proposées sont réalisées à partir de données décrivant l'intensité urbaine (densité et optimisation de l'espace) et le dynamisme démographique et économique au sein des bassins qui composent la Vallée de la Seine. Définis par l'INSEE, les bassins de vie correspondent aux espaces de vie quotidiens des habitants. Ils sont délimités en fonction de la localisation et de la fréquentation des équipements, commerces et services sur le territoire.

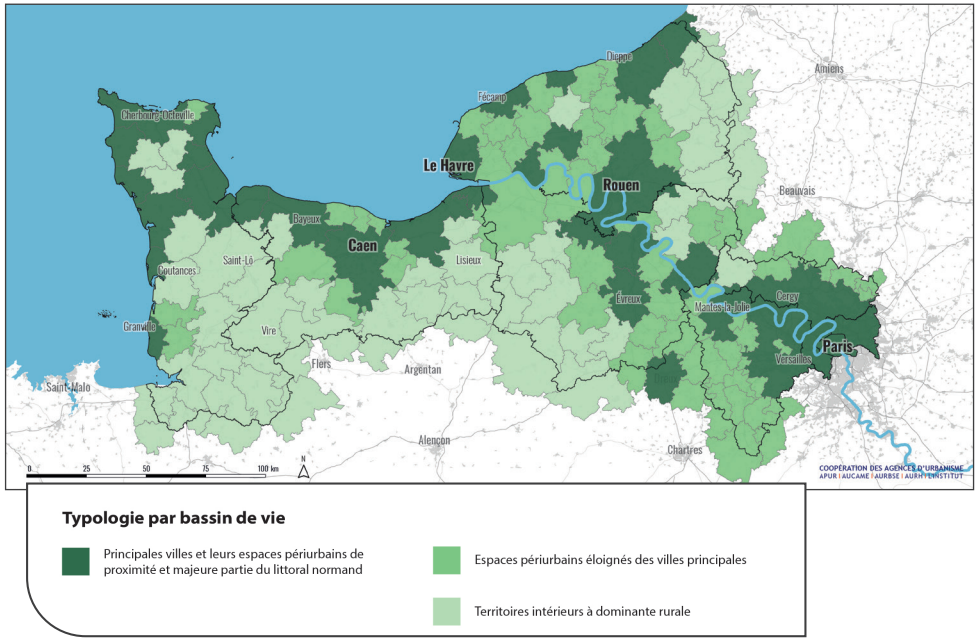
Issue d'une analyse statistique multicritères réalisée à partir des indicateurs retenus[1], la première carte distingue trois types de territoires face à la pression de l'artificialisation. La première catégorie est constituée des principales villes, en premier lieu Paris, Rouen, Caen et Le Havre, de leurs espaces périurbains à proximité, et de la plupart des espaces littoraux longeant les côtes normandes. Très attractifs sur le plan démographique, économique et touristique, ces territoires connaissent une forte pression foncière et immobilière du fait de leur croissance et de leur attrait. Autour des villes principales, les espaces périurbains plus éloignés constituent la seconde catégorie. L'étalement urbain est le moteur de leur croissance démographique et par voie de conséquence de la consommation d'espace. Sur le littoral, la périurbanisation renforce la pression foncière déjà exercée par le tourisme et la villégiature. Le reste du territoire, à forte dominante rurale, forme la troisième catégorie. La vie s'organise autour des villes moyennes, petites villes et bourgs qui maillent le territoire. La construction de zones pavillonnaires en périphérie génère une forte progression de la surface artificialisée malgré l'atonie démographique qui affecte la plupart des bassins de vie.

La nouvelle façon d'aménager que va imposer la « zéro artificialisation nette » constitue un défi pour les territoires. Par un système de notes attribuées en fonction de la valeur des indicateurs, la deuxième carte permet d'apprécier le niveau d'enjeux des bassins de vie face au changement de modèle d'aménagement urbain qui s'annonce.

Les espaces les plus métropolisés vont être les plus touchés. Les ressorts de l'artificialisation vont peser en effet sur leur capacité d'adaptation. La Métropole normande Caen - Rouen - Le Havre et la région parisienne font partie des territoires où les enjeux sont les plus prégnants, mais aussi quelques zones littorales comme Granville, le nord Cotentin, le Pays d'Auge ou le Pays de Caux. Au sein de la Vallée de la Seine, les territoires à fort enjeu se déploient donc le long de l'axe Seine et du littoral normand.

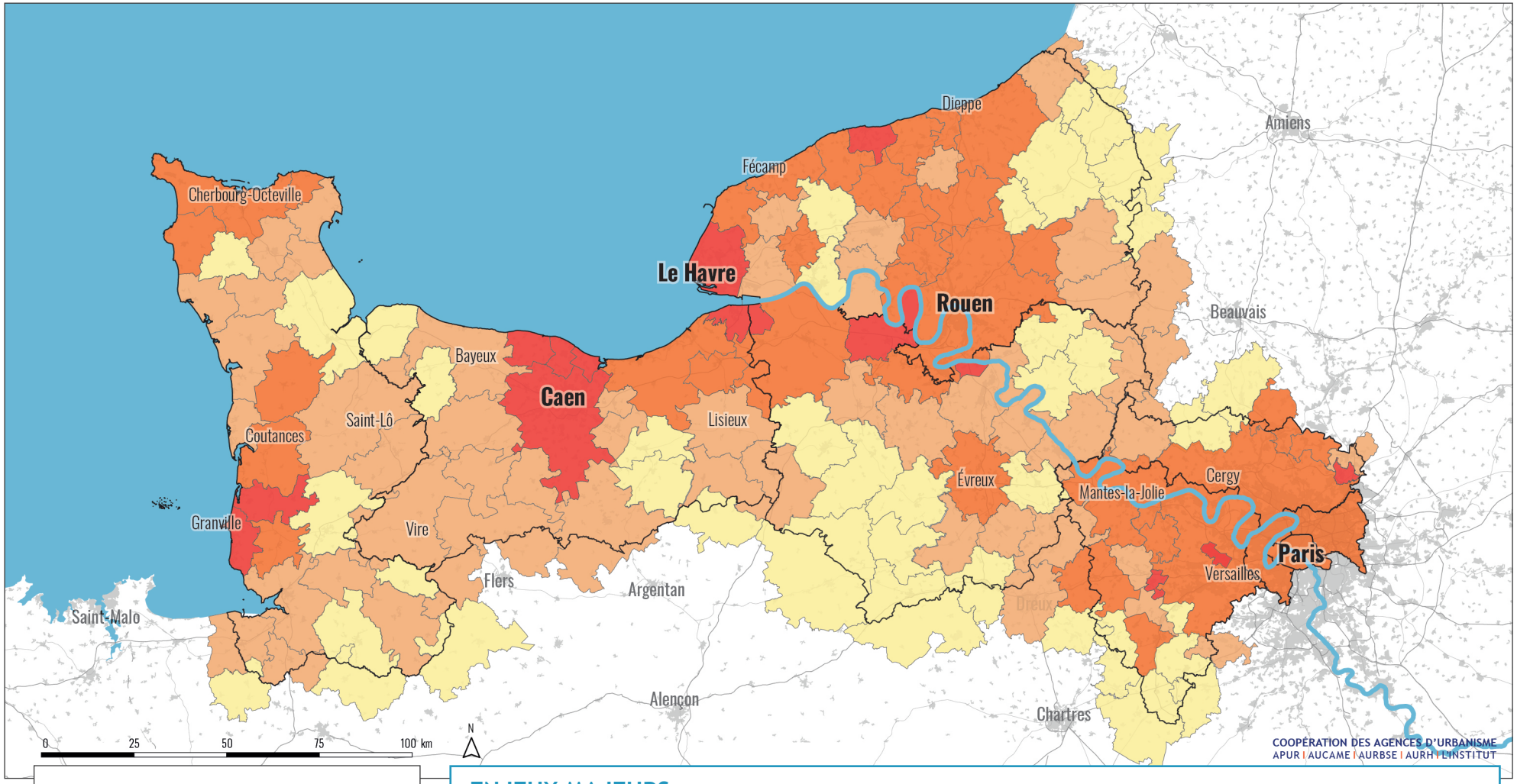
Les espaces ruraux ne seront pas pour autant épargnés. La reconquête des centres-villes et des cœurs de bourgs constituera leur principal défi, sachant que ces territoires connaissent une diminution du nombre de leurs habitants.

Profil des territoires face à la pression de l'artificialisation



[1] Liste des 12 indicateurs retenus : densité de la population et d'emplois (2016), taux d'évolution de la population et des emplois (2006-2016), part de la population vivant en périurbain (2016), part des surfaces artificialisées (2018), évolution de la surface artificialisée (en %), habitants par ha artificialisé supplémentaire (2009-2017), indice de construction de logements neufs pour 1000 habitants (2011-2015), part de résidences secondaires et de logements vacants dans le parc de logements (2016), part des résidences principales dans la variation du parc de logements (2011-2016).

Niveau d'enjeux face au nécessaire changement de mode d'aménagement urbain



Niveau d'enjeux au regard des indicateurs retenus

- Très élevé
- Elevé
- Limité
- Très limité

ENJEUX MAJEURS

- Densifier les pôles et les espaces urbanisés pour réduire la consommation d'espace.
- Inventer de nouvelles formes urbaines et intégrer davantage la nature en ville pour rendre la « densité habitable ».
- Requalifier et améliorer les aménités des centres urbains, rénover le parc ancien et proposer des logements adaptés et abordables pour (ré)attirer les familles au cœur des villes.
- Gérer la renaturation et les compensations environnementales localement et à l'échelle de la Vallée de la Seine pour accompagner le développement et concevoir des solidarités interterritoriales.

L'INTERMODALITÉ ET LES PRATIQUES ÉCONOMES, LEVIERS POUR UNE MOBILITÉ DURABLE DANS LA VALLÉE DE LA SEINE

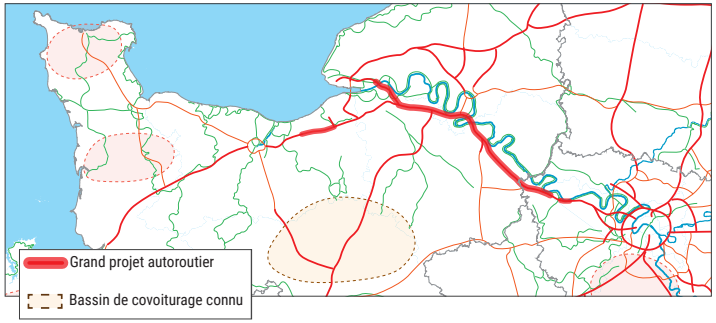
La Vallée de la Seine est organisée autour d'un système d'infrastructures de transport complet :
• Les grands axes routiers (autoroutes, nationales), supports d'un important trafic de poids lourds ;
• la Seine et la mer, support de transports de marchandises (21,5 Mt transportées entre Le Havre et Paris en 2018), avec aussi un trafic de passagers en croissance (440 000 passagers de croisière fluviale en 2019 et 550 000 passagers de croisière maritime en 2018) ;
• un système ferroviaire, principalement orienté passager, aujourd'hui déséquilibré entre des gares en saturation (110 millions de voyageurs à Saint-Lazare en 2018, 6 millions à Rouen) limitant toute évolution substantielle de l'offre ;
• des voies cyclables en plein essor, dont les 400 km d'itinéraires cyclables entre Paris, Le Havre et Honfleur, mais un réseau encore très incomplet.

Les évolutions en cours, celles attendues et les expérimentations menées, montrent un potentiel important pour la Vallée de la Seine comme lieu de recherche, d'innovation et de tests, dans la mise en œuvre d'une route productrice d'énergie et dans le développement des intermodalités, vers une meilleure structuration en hubs de multimobilité et une augmentation des liens entre modes de déplacement sur des lieux d'échanges déjà existants :
• pour les passagers, il existe un fort potentiel de report modal vers les transports en commun, le covoiturage et l'usage du vélo, au moindre impact carbone par passager ;
• pour le fer, les liaisons réalisées par autocars sont moins performantes en temps de parcours, cadence et bilan carbone que par liaisons ferrées. Le réseau en cours de renforcement (LNPN, EOLE, Serqueux-Gisors, Grand Paris Express) améliorera le service aux passagers et ouvrira des perspectives de développement du fret ferroviaire ;
• le report modal des flux de marchandises peut s'effectuer vers la voie d'eau et le fer, en s'appuyant sur les plateformes multimodales, indispensables pour accroître l'intermodalité logistique (8 existent le long de la Seine et d'autres sont en projet, à Achères par exemple), sur de nouveaux modes (vélo cargo…) ou procédés (platooning…) ;
• l'organisation des flux logistiques, dans le sens d'une organisation plus cadencée, favorisera la réussite de l'intermodalité à partir de la voie d'eau.

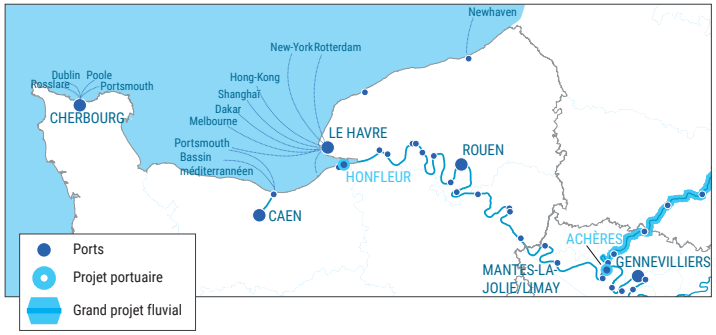
La carte met aussi en évidence des territoires peu denses où, à défaut d'un réseau fluvial proche ou d'un réseau ferré pratique et efficace, le réseau routier constitue le principal maillage des mobilités. L'intermodalité doit alors s'organiser en s'appuyant sur le covoiturage et le vélo, ce qui implique de créer ou d'aménager des lieux d'interfaces entre les modes de transport, mais aussi d'y associer des services (information, accueil, assistance technique).

La Vallée de la Seine peut construire un système intermodal intégré, associé aux innovations en matière de mobilité, maillant le territoire, offrant des solutions de mobilités adaptées à tous flux, besoins et échelles, de la grande logistique à celle du dernier kilomètre, du voyage touristique au déplacement du quotidien et jouer alors un rôle de démonstrateur, innovant et exemplaire.

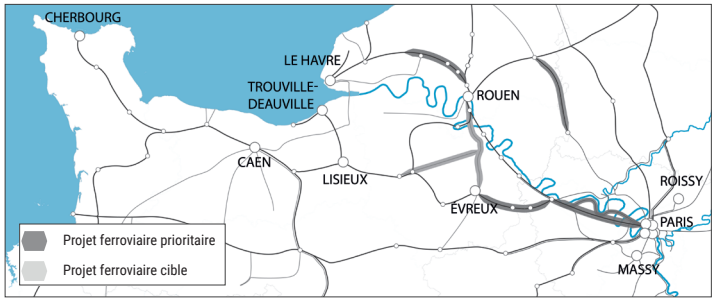
La route : renforcement du covoiturage et expérimentation de la route productive



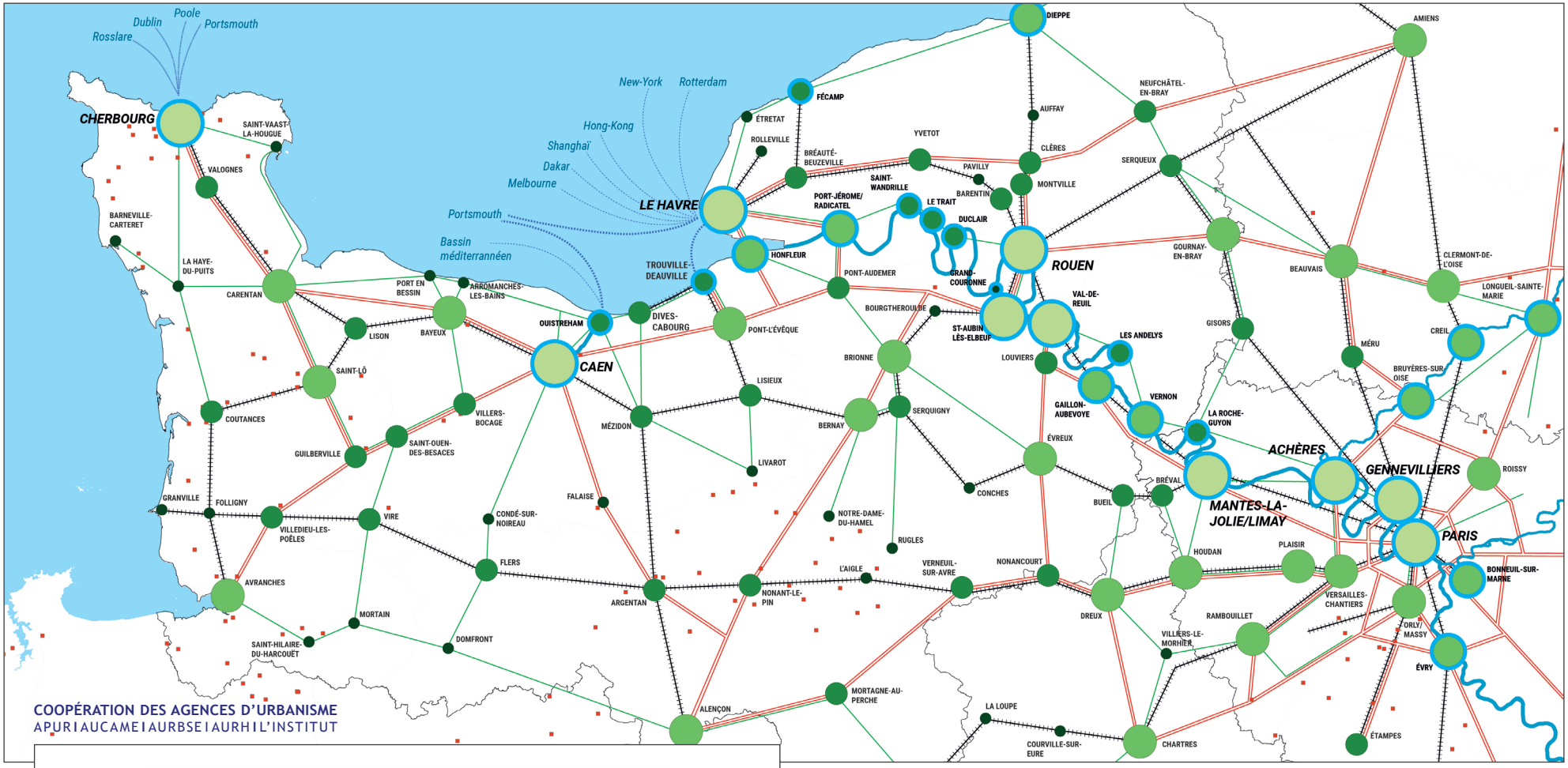
La voie d'eau : un « RER » fluvial et maritime



Le fer : modernisation du réseau

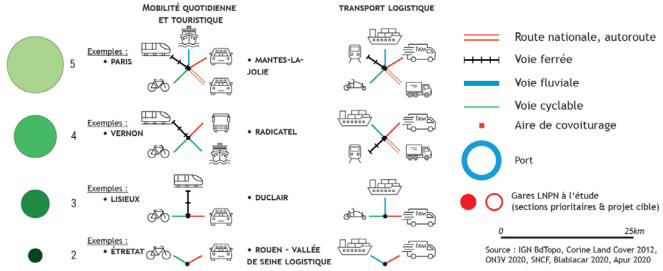


L'intermodalité, un levier fondamental pour des pratiques économes en termes de mobilité dans la Vallée de la Seine



Hubs par nombre de modes connectés et réseaux existants

Les routes départementales reliant l'ensemble des communes du territoire, elles sont comptabilisées mais non représentées sur cette carte.



Source : IGN BdTopo, Corine Land Cover 2012, ON3V 2020, SNCF, Blablacar 2020, Apur 2020

ENJEUX MAJEURS

- Développer la gamme de services et intensifier l'usage des pôles d'intermodalité.
- S'appuyer sur le covoiturage et les aménagements cyclables dans les territoires peu denses lorsque les transports en commun font défaut.
- Positionner la Vallée de la Seine comme laboratoire d'expérimentation pour l'intermodalité.

ÉNERGIE ET CLIMAT : QUELLES POSSIBILITÉS DE TRANSITION ET D'ADAPTATION AUX RISQUES ET CHANGEMENTS ?

Production et consommation d'énergie, atténuation des incidences du dérèglement climatique et adaptation aux crises qu'il provoquera sont des actions qui fonctionnent de manière systémique. Sobriété, neutralité carbone et résilience sont des objectifs partagés par les acteurs de la Vallée de la Seine, même si leurs positions dans le processus de transition socioéconomique et écologique sont très différentes, voire opposées.

La Normandie produit plus d'énergie qu'elle n'en consomme grâce à ses centrales nucléaires principalement. Demain, ses grands parcs éoliens offshores ainsi que de nombreuses installations « auto-consommatrices », prendront en partie la relève. Son industrie est encore fondée sur les hydrocarbures, mais elle engage dès maintenant un effort substantiel, mais très coûteux, pour la décarboner. L'Île-de-France consomme bien plus d'énergie qu'elle n'en produit et cela restera vrai demain, quels que soient les efforts qu'elle fera pour développer la géothermie et les autres énergies renouvelables.

Comment les échanges énergétiques interrégionaux vont-ils se recomposer? Même s'il est probable que le mix énergétique s'élargira à l'avenir, il est difficile de répondre de manière univoque à une telle question. D'une part, les inconnues technologiques et sociales restent encore nombreuses. D'autre part, la question dépasse très largement ces deux régions tant les réseaux électriques sont interconnectés à l'échelle européenne. Un constat qui ne devrait que se vérifier à l'avenir devant le défi de la gestion de l'intermittence des énergies renouvelables. Qui sait si à l'avenir l'Île-de-France ne fera pas tourner ses data centers et ses climatiseurs avec de l'électricité provenant des éoliennes écossaises, ou des centrales solaires espagnoles ou marocaines, plutôt ou autant que normandes?

La Normandie est une région maritime, alors que l'Île-de-France est continentale. La première est directement concernée par l'élévation du niveau des océans et par une érosion côtière susceptible de ronger ses villes littorales avec un risque pour les activités et leurs habitants. La deuxième continue à se préparer à une crue majeure, tout en sachant que lorsqu'elle se produira, ses effets systémiques seront dévastateurs bien au-delà des zones inondées en raison de sa forte innervation par toutes sortes de réseaux. Et en même temps elle doit redouter des étés de plus en plus chauds et secs et des étiages de plus en plus sévères, qui auront des conséquences sur de nombreuses activités économiques, mais aussi et surtout sur la qualité de vie de ses habitants.

Caen, Le Havre et Rouen sont de petites métropoles et de grands hubs industrialo-portuaires, alors que Paris est une métropole mondiale densément peuplée et un pôle de direction et d'affaires de niveau international. Si elles paraissent différemment vulnérables aux effets du dérèglement climatique, elles partagent en revanche une même culture du risque industriel : 79 sites Seveso en Normandie, contre 94 en Île-de-France, avec la grande majorité des sites industriels Seveso « seuil haut » normands implantés dans la Vallée de la Seine du Havre à Rouen.

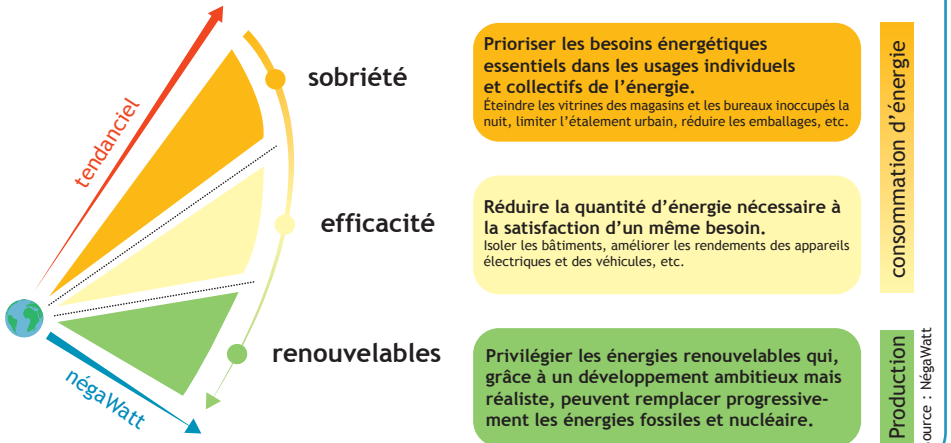
Les interdépendances et solidarités entre les deux régions et leurs métropoles sont fortes et démontrées, mais ce sont avant tout les liens économiques, logistiques et touristiques qui ont été privilégiés jusque-là. Pourtant, approfondir les complémentarités en termes de transition énergétique et d'adaptation en conjuguant initiatives locales et planification inter-régionale nous paraît indispensable pour affronter les défis actuels. Il est nécessaire de concevoir les actions et projets « sans regret » qui permettront de préparer la Vallée de la Seine à ces défis.

ENJEUX MAJEURS

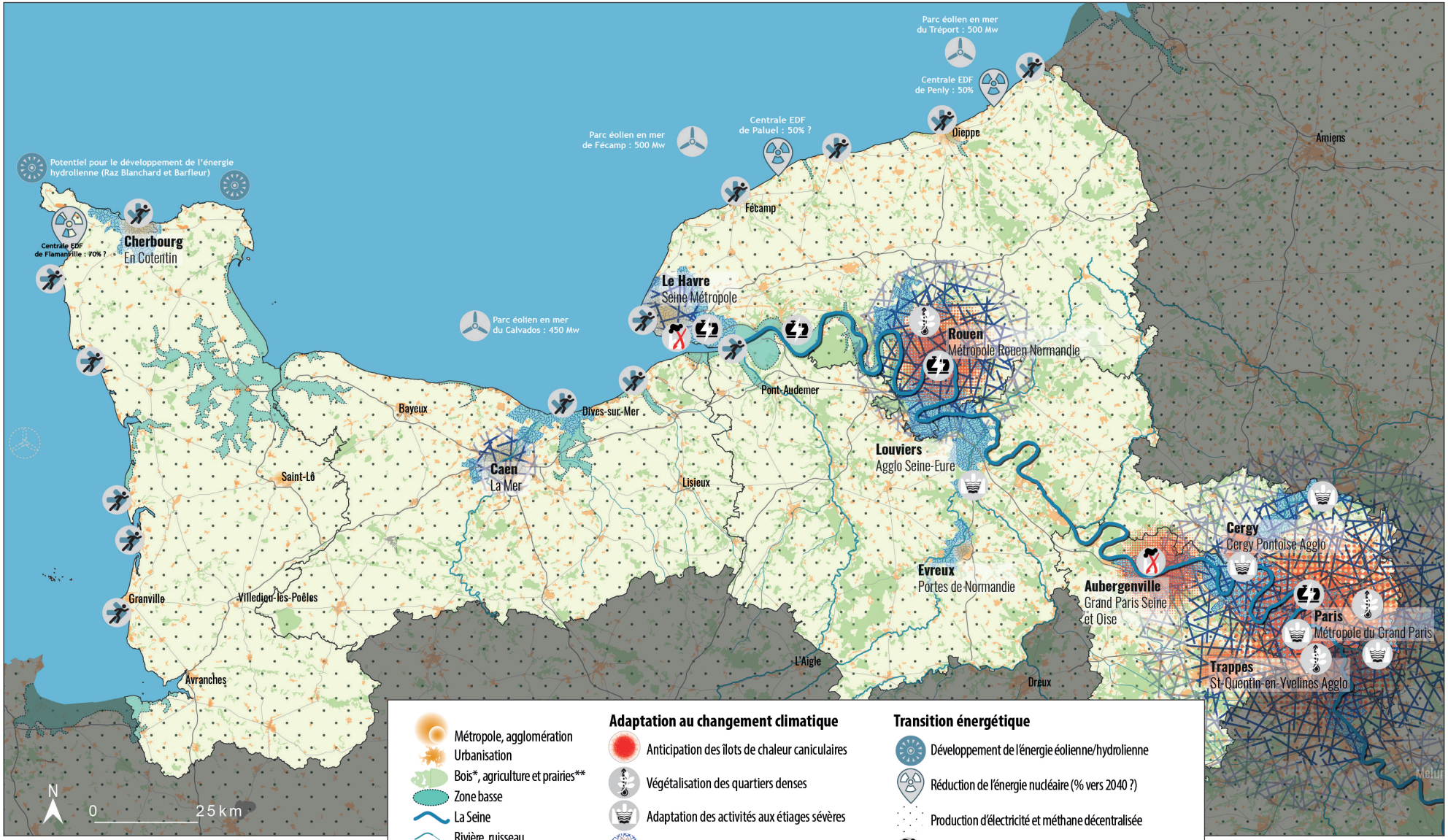
Résumé des enjeux majeurs pour la Vallée de la Seine en matière d'énergie et de résilience climatique :

• Énergie : sobriété en matière de consommation, efficacité et transition vers les énergies renouvelables (en particulier marines), décarbonation de l'industrie, décentralisation de la production d'électricité et de méthane et développement de « l'auto-consommation ».

• Adaptation au changement climatique : élévation du niveau de la mer et érosion côtière impactant les villes littorales et les estuaires, susceptibles d'entraîner des relocalisations de populations et d'activités dans les terres ; crues majeures avec risques d'effets systémiques sur la paralysie des réseaux ; étés plus chauds et secs avec étiages et canicules sévères impactant la végétation et de nombreuses activités économiques, la qualité de vie et la santé des habitants et nécessitant une gestion et un partage négocié de la ressource en eau.



Transition énergétique et adaptation au changement climatique



COOPÉRATION DES AGENCES D'URBANISME
APUR I AUCAME I AURBSE I AURH I L'INSTITUT

QUELS ENSEIGNEMENTS RETENIR ?

Les travaux entrepris par la coopération des Agences, dans le cadre du CPIER, ont à la fois documenté le système territorial complexe de la Vallée de la Seine et nourri des réflexions stratégiques pour accompagner les politiques publiques d'avenir. Ce territoire est caractérisé par un foisonnement d'acteurs privés et publics aux réseaux parfois connectés, mais aussi souvent disjoints. Ces études soulignent que si les enjeux et les perspectives de développement des parties de ce système sont contrastés, leurs destins sont indéniablement liés.

Cet atlas appréhende la Vallée de la Seine dans sa globalité terrestre, maritime et fluviale tout en précisant les caractéristiques, les contrastes, les potentiels et les synergies de ces différentes composantes. Il facilite la compréhension de cet écosystème singulier, caractérisé par une hyper densité sur le fleuve qui est adossée à un hinterland maritime et agricole, combinant richesses, diversités, voire dualités : économie du numérique et industrie lourde, maritime et fluvial, ville-monde et ruralité, etc.

Avec ses 11 millions d'habitants, ses 6 millions d'emplois, une métropole capitale, trois ports maritimes et fluviaux majeurs, un tissu économique productif ancré, etc., la Vallée de la Seine réunit nombre de potentialités de développement de la France, mais aussi une part considérable des risques auxquels elle est confrontée.

Si la finalité de l'atlas n'est pas d'établir un diagnostic exhaustif des caractéristiques de la Vallée de la Seine, il ressort de la combinaison des travaux des Agences, une image précise du territoire actuel et une esquisse de celui à construire.

> La Vallée de la Seine : un territoire clé pour l'économie nationale

L'espace séquanien a un rôle stratégique du point de vue des services « supérieurs » : finance, recherche et développement, culture et fonctions de commandement. Cette caractéristique n'est pas partagée par l'ensemble du territoire. Le « boom » des services aux entreprises, qui représente près de la moitié des créations d'entreprises en 2017 et 2018, profite essentiellement aux espaces métropolitains et en premier lieu à la dynamique de polarisation économique francilienne.

Le caractère productif, à haute valeur ajoutée, du tissu économique de la Vallée de la Seine est un élément fondamental de son identité. Les activités productives y sont importantes (37 % des emplois) en raison de la richesse de son écosystème économique. Les activités industrielles ont bénéficié également de la reprise économique avec un nombre conséquent de créations d'entreprises (10 000 sur les années 2017 et 2018). Cet état de fait est conforté par une croissance démographique régulière (800 000 habitants en plus entre 1999 et 2015, soit 8 % d'augmentation), mais inégalement répartie.

Ici se jouent les questions de la préservation de multiples savoir-faire industriels, du maintien de la capacité productive nationale et de la construction de l'essor de l'économie de demain, où l'écologie industrielle sera pleinement intégrée aux stratégies des entreprises.

La filière logistique offre d'importantes perspectives de développement à la mesure des enjeux d'un corridor logistique alimentant l'espace francilien et offrant des débouchés mondiaux aux productions nationales. Les enjeux en matière d'emplois sont conséquents, le secteur d'activités de l'entreposage et du transport de fret (pour compte de tiers) représente 172 000 emplois salariés privés en 2018 et a enregistré une croissance légèrement plus forte qu'au niveau national (hausse de 19 % entre 2008 et 2018).

> La Vallée de la Seine : un territoire de projets, d'innovation et de recherche

Ce constat n'est possible que grâce à un atout majeur : celui de réunir les pôles d'enseignement supérieur et de recherche franciliens, dont beaucoup sont des têtes de réseaux internationaux de recherche, ainsi que les pôles normands dont les effectifs étudiants sont en constante augmentation. Au total, la Vallée de la Seine réunit près de 600 000 étudiants concentrés dans les établissements de cinq agglomérations, celle du Grand Paris en accueillant les trois quarts.

À la croisée des enjeux économiques et sociaux, la mobilité des marchandises et des personnes est un point essentiel pour lequel la Vallée de la Seine doit se positionner comme un espace d'innovation. Les marges de progression sont notables dans ce système urbain structuré, mais où une très grande majorité des déplacements se fait en véhicules particuliers motorisés. Le territoire offre tous les modes de transport de marchandises et de personnes nécessaires au développement d'un maillage de pôles intermodaux permettant une interconnexion urbaine innovante.

> La Vallée de la Seine : un territoire durable, résilient et apprenant à toutes les échelles

La consommation du foncier est une problématique majeure au cœur des enjeux de mobilités, de développement économique et résidentiel du territoire. Si entre 2012 et 2018, l'artificialisation des sols, au sens d'une diminution des surfaces naturelles, agricoles et forestières, est soutenue à l'échelle de la Vallée (augmentation de 5 % des espaces artificialisés), les phénomènes sont contrastés entre les régions et les territoires. La diversité de leurs dynamiques de peuplement et de construction de logements laisse entrevoir un dialogue interterritorial indispensable à la mise en œuvre de la réduction de la consommation foncière.

Cette question se pose aussi du point de vue des besoins sociaux, en matière d'accès aux équipements et aux services. Bien que le territoire soit structuré par un maillage resserré de pôles de services, les ressources financières du bloc communal évoluent de façon contrastée, soulignant ainsi la nécessaire solidarité territoriale pour l'amélioration de la qualité de vie des habitants. L'accroissement des pratiques numériques (télétravail notamment), accéléré dans la période actuelle, ouvre des opportunités de développement pour les territoires de la Vallée de la Seine.

Enfin, bien que chaque partie du territoire de la Vallée soit spécifique au regard des difficultés liées au changement climatique (îlots de chaleurs, risques systémiques des crues, etc.) et des impacts socio-économiques et environnementaux induits par la diversification de la production énergétique, un grand nombre des solutions d'atténuation comme d'adaptation relèveront d'une meilleure coordination interrégionale.

LISTE DES PRINCIPAUX SIGLES

ACOSS : Agence Centrale des Organismes de Sécurité Sociale

APUR : Atelier Parisien d'Urbanisme

AUCAME : Agence d'Urbanisme de Caen Normandie Métropole

AURBSE : Agence d'Urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure

AURH : Agence d'Urbanisme Havre Estuaire Seine

BPE : Base Permanente des Équipements

CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie

CLAP : Connaissance Locale de l'Appareil Productif

CPGE : Classes Préparatoires aux Grandes Écoles

CPIER : Contrat de Plan Interrégional État-Régions

CRT : Comité Régional du Tourisme

DIDVS : Délégation Interministérielle au Développement de la Vallée de la Seine

DGCL : Direction générale des collectivités locales

DRAAF : Direction Régionale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt

EPCI : Établissement Public de Coopération Intercommunale

INSEE : Institut National de la Statistique et des Études Économiques

IPR : Institut Paris Région

LNPN : Ligne Nouvelle Paris-Normandie

MNESR : Ministère de l'Enseignement Supérieur et la Recherche

MOS : Mode d'Occupation du Sol

OSCOM : Observatoire des Surfaces à l'échelle Communale

RP : Recensement de la population

RTE-T : Réseau TransEuropéen de Transport

SIRENE : Système National d'Identification et du Répertoire des Entreprises et de leurs Établissements

STS : Sections Techniques Spécialisées

UNESCO : Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture

© Agence d'urbanisme de Rouen et des boucles de Seine et Eure, octobre 2020
101 boulevard de l'Europe - CS 30220
76004 Rouen Cedex 1
www.aurbse.org

Imprimé en France par l'imprimerie Marie à Honfleur
Dépôt légal : 2e semestre 2020
ISBN : 978-2-9552584-1-5

Le CPIER de la Vallée de la Seine a permis de développer et de centraliser de nombreuses connaissances sur la Vallée de la Seine. Cette accumulation d'informations à cette échelle interrégionale est nécessaire pour identifier les enjeux nationaux portés par la Vallée de la Seine et les enjeux propres à ce territoire, pour lesquels des politiques d'aménagement cohérentes doivent être envisagées.

Dans ce cadre, les Agences d'urbanisme ont travaillé à cultiver cette connaissance partagée, à la fois en réalisant des études thématiques, en animant des démarches de prospective territoriale et en apportant à l'ensemble des acteurs du territoire un outil de consultation et de visualisation des données spatialisées.

Le présent ouvrage s'appuie sur cet ensemble d'actions visant au partage de la connaissance.

Les représentations graphiques proposées des dynamiques passées, des enjeux présents et des défis à relever visent ainsi à donner aux acteurs de la Vallée de la Seine une appréhension des leviers qu'ils pourront actionner pour construire l'espace séquanien de demain à l'aune des transitions en cours.

apur
ATELIER PARISIEN D'URBANISME

AUCAME
Caen Normandie

Agence d'Urbanisme
de Rouen et des Boucles de Seine et Eure

aurh
AGENCE D'URBANISME LE HAVRE ESTUAIRE DE LA SEINE

L'INSTITUT PARIS REGION

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PREMIER MINISTRE
Délégation interministérielle au développement de la vallée de la Seine

Région îledeFrance

RÉGION NORMANDIE

978-2-9552584-1-5