

TOME 1

plu

APPROUVÉ

LE 13 FEVRIER 2020

Diagnostic territorial



SOMMAIRE

PREAMBULE	9
1 UN PREMIER PLAN LOCAL D'URBANISME METROPOLITAIN	10
1.1 UN CONTEXTE TERRITORIAL PORTEUR ET DIVERSIFIE	10
1.2 UN CONTEXTE INSTITUTIONNEL EN EVOLUTION	12
1.3 UNE NOUVELLE ETAPE DANS LA PLANIFICATION A L'ECHELLE METROPOLITAINE	12
2 L'ARTICULATION DU PLU METROPOLITAIN AVEC LES PRINCIPES D'URBANISME ET DOCUMENTS DE RANG SUPERIEUR	13
2.1 LES PRINCIPES FIXES PAR LES ARTICLES L101-1 A L101-3 DU CODE DE L'URBANISME	13
2.2 LES DOCUMENTS AVEC LESQUELS LE PLU METROPOLITAIN DOIT ETRE COMPATIBLE (ART. L131-4 DU CODE DE L'URBANISME).....	14
2.3 LES DOCUMENTS QUE LE PLU METROPOLITAIN DOIT PRENDRE EN COMPTE (ART. L131-5 DU CODE DE L'URBANISME)	14
CHAPITRE 1 : LES DYNAMIQUES SOCIO-ECONOMIQUES	15
1 UNE ECONOMIE METROPOLITAINE AU CŒUR DE RESEAUX MAJEURS	16
1.1 UN POIDS ECONOMIQUE IMPORTANT A L'ECHELLE REGIONALE ET NATIONALE.....	16
1.2 UN ENSEMBLE DE FILIERES STRUCTUREES EN RESEAUX	19
1.3 LA PROMOTION DU TERRITOIRE ET SES SAVOIR-FAIRE	20
1.4 LA SEINE, AXE HISTORIQUE DU DEVELOPPEMENT URBAIN	21
1.5 LE GRAND PORT MARITIME DE ROUEN, UN ENSEMBLE PORTUAIRE MAJEUR CONNECTE A L'INTERNATIONAL	22
1.6 DES SITES D'ACTIVITES EN LIEN AVEC LA LOGISTIQUE PORTUAIRE.....	22
1.7 LA MISE EN RESEAU DE LA VALLEE DE LA SEINE POUR DEVELOPPER SON ATTRACTIVITE AU NIVEAU NATIONAL ET EUROPEEN.....	23
SYNTHESE : CE QU'IL FAUT RETENIR ET ENJEUX ASSOCIES	24
2 UN TISSU ECONOMIQUE SPECIALISE ET DIVERSIFIE	25
2.1 UNE FORTE TERTIARISATION DES EMPLOIS.....	25
2.2 UNE LOGIQUE DE METROPOLISATION DES EMPLOIS.....	26
2.3 UN TISSU D'ENTREPRISES CARACTERISE PAR L'IMPORTANCE DES GRANDS ETABLISSEMENTS	32
2.4 UNE PROGRESSION CONTINUE DE L'EMPLOI DE 1975 A 2012	33

2.5	DES SECTEURS A FORTES VALEURS AJOUTEES ET TECHNIQUES	34
2.6	LES EMPLOIS PAR SECTEUR D'ACTIVITES : LOGIQUES DIFFERENCIEES ET TENDANCES RECENTES.....	36
	a. Une assise industrielle forte malgré des pertes d'emplois	38
	b. Un recul important du secteur de la construction.....	40
	c. Le commerce, un secteur fragilisé	41
	d. Des services marchands et non marchands concentrés au cœur de la Métropole.....	42
	e. L'activité logistique, une spécificité du territoire	45
2.7	DES ACTIVITES ARTISANALES TOURNEES VERS LES SERVICES ET LE BATIMENT, SOLIDEMENT IMPLANTEES	46
2.8	AGRICULTURE ET SYLVICULTURE, DES ACTIVITES TRADITIONNELLES EN EVOLUTION.....	47
	a. L'agriculture locale, un secteur en recul mais encore productif.....	47
	b. Une filière bois-forêt aux activités diversifiées en cours de structuration	54
2.9	LES EXPLOITATIONS DE CARRIERES, DES GISEMENTS LIMITES.....	58
	a. Des gisements de qualité et stratégiques	58
	b. Une activité fortement dépendante du secteur de la construction	59
2.10	LE TOURISME, UN SECTEUR D'AVENIR.....	60
	SYNTHESE : CE QU'IL FAUT RETENIR ET ENJEUX ASSOCIES	62
3	DES PROFILS SOCIO-ECONOMIQUES VARIES	63
3.1	UNE POPULATION ACTIVE CONCENTREE AU CŒUR DE LA METROPOLE.....	63
3.2	L'EVOLUTION DES CATEGORIES SOCIOPROFESSIONNELLES.....	66
3.3	UN NIVEAU DE QUALIFICATION DIFFERENCIE SELON LES TERRITOIRES	69
3.4	UN TAUX DE CHOMAGE S'INSCRIVANT DANS LA TENDANCE NATIONALE	71
	SYNTHESE : CE QU'IL FAUT RETENIR ET ENJEUX ASSOCIES	72
4	DES ZONES D'ACTIVITES ECONOMIQUES ATTRACTIVES	73
4.1	DES LOCALISATIONS PREFERENTIELLES.....	73
4.2	DES BESOINS FONCIERS EN LIEN AVEC LA NATURE DES ACTIVITES.....	75
4.3	DE NOMBREUSES OPPORTUNITES EN RECONVERSION URBAINE	76
	SYNTHESE : CE QU'IL FAUT RETENIR ET ENJEUX ASSOCIES	79
5	UNE OFFRE COMMERCIALE ATTRACTIVE	80
5.1.	UNE OFFRE COMMERCIALE COUVRANT LA MAJORITE DES BESOINS DE CONSOMMATION MAIS DEVANT S'ADAPTER AUX NOUVELLES PRATIQUES D'ACHAT	80

a.	Une offre commerciale dense et diversifiée	80
b.	Une offre commerciale organisée en polarités.....	82
c.	Un potentiel de consommation des ménages limité	88
d.	Des pratiques de consommation qui évoluent	88
5.2.	UN SECTEUR COMMERCIAL CONFRONTE A DES DIFFICULTES CROISSANTES.....	89
a.	Une vacance commerciale structurelle en augmentation	89
b.	Une diminution de l'activité commerciale mais de nouvelles surfaces qui continuent d'être créées	91
c.	Des difficultés concentrées sur certains secteurs et certaines polarités commerciales.....	91
5.3.	UN DEVELOPPEMENT COMMERCIAL CONSOMMATEUR D'ESPACE MAIS PEU CREATEUR D'EMPLOIS	94
a.	Des zones commerciales de périphérie peu denses, présentant un potentiel d'optimisation.....	94
b.	Une croissance modérée de l'emploi.....	96
5.4.	UN DEVELOPPEMENT COMMERCIAL GENERATEUR DE DEPLACEMENTS.....	96
a.	L'accessibilité des zones commerciales	96
b.	Les habitudes de déplacements pour les achats	97
	SYNTHESE : CE QU'IL FAUT RETENIR ET ENJEUX ASSOCIES	99
6	DES EQUIPEMENTS REpondant AUX BESOINS DE LA POPULATION.....	100
6.1	UN MAILLAGE SATISFAISANT SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE	100
6.2	UNE BONNE ACCESSIBILITE AUX EQUIPEMENTS STRUCTURANTS	106
	SYNTHESE : CE QU'IL FAUT RETENIR ET ENJEUX ASSOCIES	108
CHAPITRE 2 : LES DYNAMIQUES DEMOGRAPHIQUES ET DE L'HABITAT.....		109
1	UNE DEMOGRAPHIE STABLE	110
1.1	UNE CROISSANCE MODEREE DE LA POPULATION	110
a.	Un territoire de près de 500 000 habitants	110
b.	Une croissance démographique très modérée, due à un solde migratoire déficitaire	113
1.2	VERS UN VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION ET DES MENAGES PLUS PETITS	119
a.	Une population encore jeune mais vieillissante au regard d'autres Métropoles	119
b.	Des ménages toujours plus petits	121
	SYNTHESE : CE QU'IL FAUT RETENIR ET ENJEUX ASSOCIES	124

2	UNE ADEQUATION ENTRE L’OFFRE DE LOGEMENTS ET LES BESOINS A RENFORCER.....	125
2.1	DES MENAGES A FAIBLES RESSOURCES DANS LES CENTRES URBAINS ANCIENS	125
2.2	UNE OFFRE DE LOGEMENTS COMPOSITE	128
	a. Un parc social concentré.....	130
	b. Des quartiers en Politique de la Ville	131
	c. Une majorité de logements de grande taille	134
2.3	UN PARC ANCIEN DANS LES CENTRES URBAINS HISTORIQUES	136
2.4	DE NOMBREUX LOGEMENTS ENERGIVORES ET SANS CONFORT	140
2.5	DES SITUATIONS DE PRECARITE DANS LE PARC PRIVE.....	142
2.6	DES PROFILS SOCIO-MORPHOLOGIQUES DIVERSIFIES	143
	SYNTHESE : CE QU’IL FAUT RETENIR ET ENJEUX ASSOCIES	150
3	UN MARCHÉ DU LOGEMENT PEU TENDU	151
3.1	UNE CROISSANCE DU PARC DE LOGEMENTS CONTINUE.....	151
	a. Une dynamique de construction de logements dans la moyenne des territoires de référence	151
	b. Une croissance des logements nettement plus rapide que celle des emplois	154
	c. Une construction ayant majoritairement servi à la population déjà installée sur le territoire	155
	d. Les objectifs de production de logements, un exercice de prospective complexe	156
3.2	UNE VACANCE PREOCCUPANTE DANS LE PARC PRIVE ET SOCIAL.....	159
3.3	UN PARC SOCIAL IMPORTANT RELATIVEMENT PEU TENDU.....	163
3.4	DES PRIX GLOBALEMENT ABORDABLES DANS L’ANCIEN, MAIS DES BESOINS DE GRANDS LOGEMENTS EN ACCESSION MAITRISEE	165
	a. Un marché caractérisé par la prépondérance des maisons anciennes.....	165
	b. Un marché des appartements tourné vers l’ancien et les petits logements	167
	c. Un marché des terrains à bâtir tourné vers des superficies moyennes à grandes (500 à 1 000m ²).....	169
	d. Un marché immobilier relativement fermé pour les ménages familiaux	170
	e. Un marché locatif favorable à la continuité des parcours résidentiels.....	172
3.5	UNE RELANCE DU MARCHÉ DE LA PROMOTION PRIVEE DES 2015.....	173
	SYNTHESE : CE QU’IL FAUT RETENIR ET ENJEUX ASSOCIES	175
4	DES BESOINS SPECIFIQUES EN LOGEMENTS	176
4.1	DES BESOINS EN LOGEMENTS ADAPTES POUR REpondre AUX ENJEUX DE VIEILLISSEMENT ET DE HANDICAP.....	176
4.2	UNE OFFRE LOCATIVE DEVANT PERMETTRE DE REpondre A LA DEMANDE JEUNE ET ETUDIANTE	178

4.3	UNE OFFRE D'HEBERGEMENT A RESTRUCTURER ET ADAPTER AUX BESOINS SPECIFIQUES.....	179
a.	La reconstruction des Foyers de Travailleurs Migrants	179
b.	L'offre d'hébergement social et de logements temporaires	179
4.4	UNE OFFRE INSUFFISANTE A DESTINATION DES GENS DU VOYAGE	180
	SYNTHESE : CE QU'IL FAUT RETENIR ET ENJEUX ASSOCIES	182
CHAPITRE 3 : LES DYNAMIQUES DE LA MOBILITE ET DES DEPLACEMENTS.....		183
5	UN TERRITOIRE BIEN INTEGRE DANS LE RESEAU REGIONAL	184
a.	Un territoire au carrefour des flux de marchandises.....	184
b.	Un bassin d'emplois attractif pour les territoires limitrophes.....	185
c.	Des flux domicile-études principalement à l'échelle de la Métropole	186
5.1	UN TERRITOIRE BENEFICIANT D'UNE LOCALISATION STRATEGIQUE ET DE RESEAUX DE TRANSPORT EFFICIENTS.....	187
a.	Une étoile ferroviaire, véritable « hub régional ».....	187
b.	Un maillage routier et autoroutier dense qui converge vers le cœur d'agglomération	190
c.	La Seine, une entité naturelle support d'interrelation	193
d.	L'aéroport Rouen-Vallée de Seine dans le réseau aéroportuaire régional.....	195
	SYNTHESE : CE QU'IL FAUT RETENIR ET ENJEUX ASSOCIES	196
5.2	DES DEPLACEMENTS PLUS DIVERSIFIES ET SUR DES DISTANCES PLUS LONGUES.....	197
a.	Une mobilité qui se stabilise	197
b.	Des motifs de déplacement diversifiés	201
c.	Un budget temps variable.....	202
5.3	DES CHOIX MODAUX GUIDES PAR LES LOGIQUES DE COMPETITIVITE	203
a.	La voiture, premier mode de transport tous déplacements confondus au sein du territoire métropolitain	203
b.	Une offre de stationnement hétérogène.....	206
c.	Un système de transports en commun urbains en étoile à consolider	211
d.	La marche et le vélo, deux pratiques majeures pour se déplacer	215
5.4	VERS UN RENOUVEAU DES MOBILITES	217
a.	L'intermodalité, une solution pour une mobilité responsable	217
b.	Les transports en commun, modes privilégiés des trajets intermodaux	218
c.	La place de la voiture dans l'intermodalité.....	220
d.	La place du vélo dans l'intermodalité	221

e. De nouveaux modes ou de nouvelles pratiques	222
SYNTHESE : CE QU'IL FAUT RETENIR ET ENJEUX ASSOCIES	225
6 VERS UN RENFORCEMENT DES LIENS ENTRE URBANISME ET TRANSPORTS EN COMMUN.....	226
6.1 DES RESEAUX DE TRANSPORTS EN ADEQUATION AVEC L'ARMATURE URBAINE DU TERRITOIRE.....	226
a. Un réseau de transports en commun toujours plus performant.....	226
b. Une bonne accessibilité aux pôles générateurs de flux.....	226
6.2 UNE BONNE CORRELATION ENTRE URBANISATION ET TRANSPORTS EN COMMUN A L'ECHELLE DU TERRITOIRE.....	229
a. Un réseau de transports en commun urbains en lien avec la répartition actuelle de la population.....	229
b. Une urbanisation récente favorable à une bonne desserte de la population	229
SYNTHESE : CE QU'IL FAUT RETENIR ET ENJEUX ASSOCIES	232
CHAPITRE 4 : LES DYNAMIQUES DE L'EVOLUTION URBAINE.....	233
1 UNE URBANISATION ANCIENNE DU TERRITOIRE METROPOLITAIN.....	234
1.1 DES VILLES HISTORIQUES	234
1.2 L'URBANISATION SUR DES TERRAINS NATURELS ET AGRICOLES	237
a. La photo-interprétation pour analyser la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers par l'urbanisation	237
b. L'occupation des sols en 1999 et 2015 : un territoire majoritairement occupé par les espaces ruraux.....	241
c. L'évolution de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers par l'urbanisation entre 1999 et 2015.....	243
d. 1 552 hectares urbanisés en 16 ans majoritairement sur des espaces agricoles puis naturels.....	245
e. Plus de 50% d'espaces urbanisés dédiés à l'habitat, 20% pour l'économie	247
f. L'habitat développé sur l'ensemble du territoire et des localisations préférentielles pour l'économie	249
g. Autant d'espaces urbanisés à l'intérieur qu'en dehors du périmètre d'attractivité des transports en commun	255
1.3 L'URBANISATION PAR RECONVERSION DE FRICHES ET RENOUVELLEMENT DES TISSUS BATIS EXISTANTS	257
SYNTHESE : CE QU'IL FAUT RETENIR ET ENJEUX ASSOCIES	258
2 DES TISSUS URBAINS VARIES ET DIVERSIFIES.....	259
2.1 DES TISSUS TYPIQUES DE CENTRALITE	261
a. Le cœur historique de Rouen.....	261
b. Les tissus de la Reconstruction	264
c. Les tissus de faubourgs	266

d. Les centres-villes	267
e. Les cœurs de villages	270
2.2 DES TISSUS RESIDENTIELS VASTES ET TRES VARIÉS	274
a. L’habitat collectif – les tissus d’îlots ouverts.....	274
b. L’habitat collectif – les immeubles collectifs	276
c. L’habitat individuel – les grandes demeures et villas	278
d. L’habitat individuel – l’habitat dit ouvrier.....	280
e. L’habitat individuel homogène dense.....	282
f. L’habitat individuel homogène peu dense.....	284
g. L’habitat hétérogène dense	285
h. L’habitat individuel hétérogène peu dense	287
i. L’habitat diffus	288
2.3 DES TISSUS D’ACTIVITÉS DIVERS	290
a. Les zones d’activités commerciales	290
b. Les zones d’activités industrielles et artisanales.....	291
c. Les zones d’activités tertiaires et mixtes	293
d. Les activités agricoles.....	294
2.4 LES TISSUS D’EQUIPEMENTS DE GRANDE EMPRISE	296
a. Caractéristiques du tissu bâti.....	296
b. Appréciation du potentiel d’évolution.....	297
SYNTHESE : CE QU’IL FAUT RETENIR ET ENJEUX ASSOCIÉS	298
3 DES CAPACITÉS IMPORTANTES DE DENSIFICATION ET DE MUTATION DES TISSUS URBAINS EXISTANTS	299
3.1 DE NOMBREUSES POSSIBILITÉS DE DENSIFICATION	299
a. Méthodologie de détermination du potentiel de densification	299
b. Un potentiel de densification dédié à l’habitat et aux activités économiques.....	303
3.2 DES FRICHES ET DES ZONES DE RENOUVELLEMENT URBAIN BIEN LOCALISÉES	305
SYNTHESE : CE QU’IL FAUT RETENIR ET ENJEUX ASSOCIÉS	309

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

plu

Préambule



1 UN PREMIER PLAN LOCAL D'URBANISME METROPOLITAIN

1.1 Un contexte territorial porteur et diversifié

Située au sud du département de la Seine-Maritime, la Métropole Rouen Normandie s'étend sur une trentaine de kilomètres d'est en ouest et du nord au sud. Elle bénéficie d'une position de carrefour entre la façade maritime seino-marine et le Bassin parisien, et représente une étape stratégique sur l'Axe Seine.

Fortement marqué par la présence de la Seine et ses méandres, support du développement urbain et économique, le territoire jouit également d'un environnement naturel et paysager riche, à l'interface entre la vallée fluviale et le littoral maritime, au voisinage direct des plateaux agricoles des Pays de Caux et Pays de Bray.

La Métropole Rouen Normandie est la 8^{ème} métropole française par sa population et la première du nord-ouest français devant Rennes et Brest. Rouen est la commune la plus peuplée avec plus de 110 000 habitants en 2013. Rouen et ses quartiers limitrophes forment un cœur d'agglomération qui polarise fortement l'ensemble du territoire. Le cœur d'agglomération d'Elbeuf a pour sa part un rayonnement plus restreint.

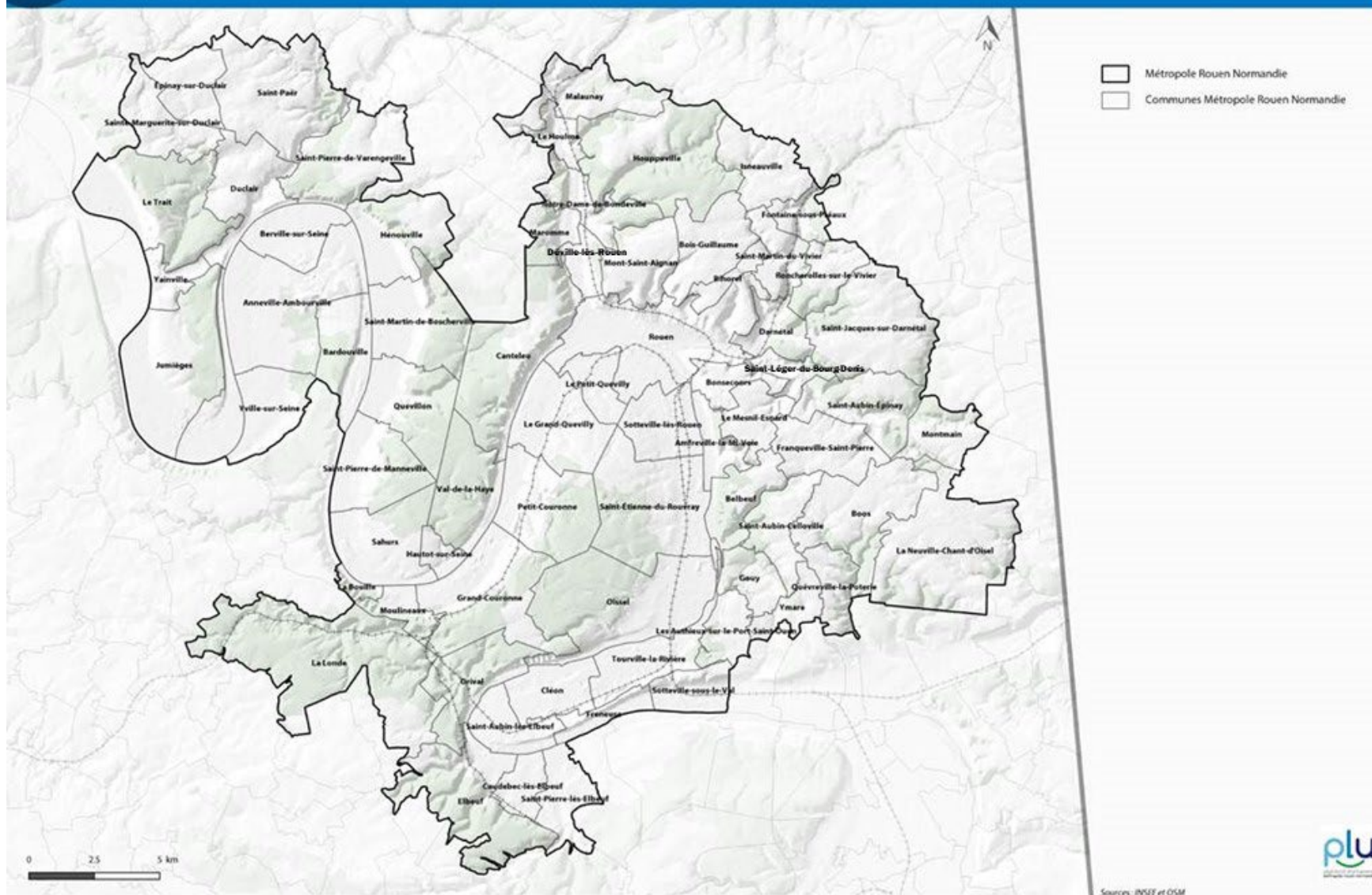
Les 71 communes de la Métropole présentent des profils hétérogènes à la fois en termes de taille (45 communes de moins de 4 500 habitants en comparaison de la ville-centre Rouen qui rassemble plus de 110 000 habitants) et d'identité (urbaine ou rurale).

Pôle démographique et économique majeur du Bassin parisien et de l'ouest de la France, la Métropole bénéficie d'un rayonnement important par l'activité de son port, aujourd'hui membre du premier système portuaire français HAROPA (Le Havre-Rouen-Paris). Fort de ses activités industrielles et industrialo-portuaires et de la richesse agricole de son arrière-pays, le port est au premier rang pour les produits papetiers, les engrais, l'agro-alimentaire, l'exportation de céréales, et le 4^{ème} port français pour les conteneurs.

La Métropole est bien intégrée au réseau routier des grandes aires urbaines françaises du nord-ouest dont la capitale, Le Havre, Caen et Amiens.

Présentation du territoire

PLU Rouen métropole
Diagnostic



- Métropole Rouen Normandie
- Communes Métropole Rouen Normandie

0 2,5 5 km

1.2 Un contexte institutionnel en évolution

La loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014 constitue en Métropoles les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre, formant un ensemble de plus de 400 000 habitants dans une aire urbaine de plus de 650 000 habitants.

Comme l'indique la loi, la Métropole Rouen Normandie exerce 32 compétences et 7 compétences facultatives regroupées en 6 grands champs :

- Le développement et aménagement économique, social et culturel ;
- L'aménagement de l'espace métropolitain ;
- La politique locale de l'habitat ;
- La politique de la ville ;
- La gestion des services d'intérêt collectif ;
- La protection et la mise en valeur de l'environnement et la politique du cadre de vie.

La Métropole Rouen Normandie compte désormais 71 communes et 494 382 habitants sur un territoire 664 km².

1.3 Une nouvelle étape dans la planification à l'échelle métropolitaine

En octobre 2015, la Métropole Rouen Normandie a approuvé son Schéma de cohérence territoriale (SCOT), première étape fédératrice dans la mise en œuvre d'une planification à l'échelle métropolitaine. L'élaboration de son Plan Local d'Urbanisme métropolitain est un nouveau degré de collaboration intercommunale.

En effet, l'État, à travers la loi portant Engagement National pour l'Environnement (ENE) du 12 juillet 2010 a promu les plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLU) afin de coordonner les politiques d'urbanisme, d'habitat et de déplacements et se rapprocher du fonctionnement et de l'organisation des territoires dont l'intercommunalité est aujourd'hui l'échelle la plus pertinente.

La Métropole, territoire large, cohérent et équilibré, est l'échelle qui permet une mutualisation des moyens et des compétences et exprime la solidarité entre les territoires.

Par ailleurs, la loi du 24 mars 2014, loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR), rend les communautés de communes et les communautés d'agglomération compétentes de droit en matière de PLU dans un délai de 3 ans.

Le PLU métropolitain doit ainsi permettre de mettre en cohérence les politiques sectorielles. Il définit les priorités d'aménagement du territoire de manière à concilier notamment les enjeux de construction de logements, de mobilité, de modération de la consommation d'espaces naturels et agricoles, de développement des activités économiques, de qualité du cadre de vie.

2 L'ARTICULATION DU PLU METROPOLITAIN AVEC LES PRINCIPES D'URBANISME ET DOCUMENTS DE RANG SUPERIEUR

2.1 Les principes fixés par les articles L101-1 à L101-3 du code de l'urbanisme

Les articles L101-1 à L101-3 du code de l'urbanisme définissent le cadre et les principes de l'urbanisme en France, que les documents de planification - schémas de cohérence territoriale, plans locaux d'urbanisme - doivent prendre en compte et mettre en œuvre.

Depuis l'entrée en vigueur de la loi Solidarité et Renouvellements (SRU), qui a instauré le PLU, l'article L101-2 s'est enrichi régulièrement au gré des évolutions législatives, portant de 3 à 7 le nombre de principes directeurs qui doivent guider l'élaboration des documents d'urbanisme :

« Dans le respect des objectifs du développement durable, l'action des collectivités publiques en matière d'urbanisme vise à atteindre les objectifs suivants :

1° L'équilibre entre :

- a) Les populations résidant dans les zones urbaines et rurales ;
- b) Le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux ;
- c) Une utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des sites, des milieux et paysages naturels ;

d) La sauvegarde des ensembles urbains et la protection, la conservation et la restauration du patrimoine culturel ;

e) Les besoins en matière de mobilité ;

2° La qualité urbaine, architecturale et paysagère, notamment des entrées de ville ;

3° La diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs de l'ensemble des modes d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, d'amélioration des performances énergétiques, de développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile ;

4° La sécurité et la salubrité publiques ;

5° La prévention des risques naturels prévisibles, des risques miniers, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature ;

6° La protection des milieux naturels et des paysages, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts ainsi que la création, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques ;

7° La lutte contre le changement climatique et l'adaptation à ce changement, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'économie des

ressources fossiles, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables ».

L'article **L101-3** définit quant à lui le champ de la réglementation de l'urbanisme :

« La réglementation de l'urbanisme régit l'utilisation qui est faite du sol, en dehors des productions agricoles, notamment la localisation, la desserte, l'implantation et l'architecture des constructions (...) ».

2.2 Les documents avec lesquels le PLU métropolitain doit être compatible (art. L131-4 du code de l'urbanisme)

Le PLU métropolitain doit être compatible avec plusieurs documents-cadres, au premier rang desquels le **Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)** de la Métropole, approuvé le 12 octobre 2015, qui définit le cadre général et transversal dans lequel le PLU doit s'inscrire et intègre les dispositions des documents avec lesquelles il est hiérarchiquement inférieur, dans une logique de SCOT intégrateur des politiques nationales.

Les autres documents-cadres concernent des politiques publiques à mener dans différents domaines :

- Le **Programme Local de l'Habitat (PLH)**, adopté le 25 juin 2012, en cours de révision à ce jour, définit les orientations et actions à intégrer dans le PLU en matière d'habitat et d'hébergement, sur une période de 6 ans.
- Le **Plan de Déplacements Urbains (PDU)**, adopté le 15 décembre 2014, détermine la stratégie de transports et de déplacements de la Métropole à travers un plan d'actions.
- Le **Plan d'Exposition au Bruit (PEB)** de l'aéroport Rouen Vallée de Seine à Boos, approuvé en janvier 1991.

La Loi portant Engagement National pour l'Environnement (ENE) du 12 juillet 2010 a introduit le principe selon lequel le PLU doit être compatible avec le SCOT, intégrateur des documents de planification supérieurs, lorsque ceux-ci ont été approuvés antérieurement au SCOT.

Le SCOT de la Métropole Rouen Normandie approuvé le 12 octobre 2015, intègre les dispositions de la **Charte du Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande** et du **Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Cailly-Aubette-Robec**.

L'articulation avec les autres documents approuvés postérieurement au SCOT ou en cours d'élaboration, concerne le **Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Seine-Normandie**, le **Plan de Gestion des Risques (PGRI)** et le **Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) des 6 Vallées**.

2.3 Les documents que le PLU métropolitain doit prendre en compte (art. L131-5 du code de l'urbanisme)

Les PLU doivent en outre prendre en compte le **Plan climat air énergie territoriaux (PCAET)**. Le PCAET est un projet de développement durable qui vise à lutter contre le changement climatique en réduisant les émissions de gaz à effet de serre, à améliorer la qualité de l'air et à adapter le territoire aux effets inéluctables de ce changement climatique.

À ce jour, la Métropole Rouen Normandie a engagé l'élaboration d'un PCAET dont l'approbation est prévue en 2019

Chapitre 1 : Les dynamiques socio-économiques

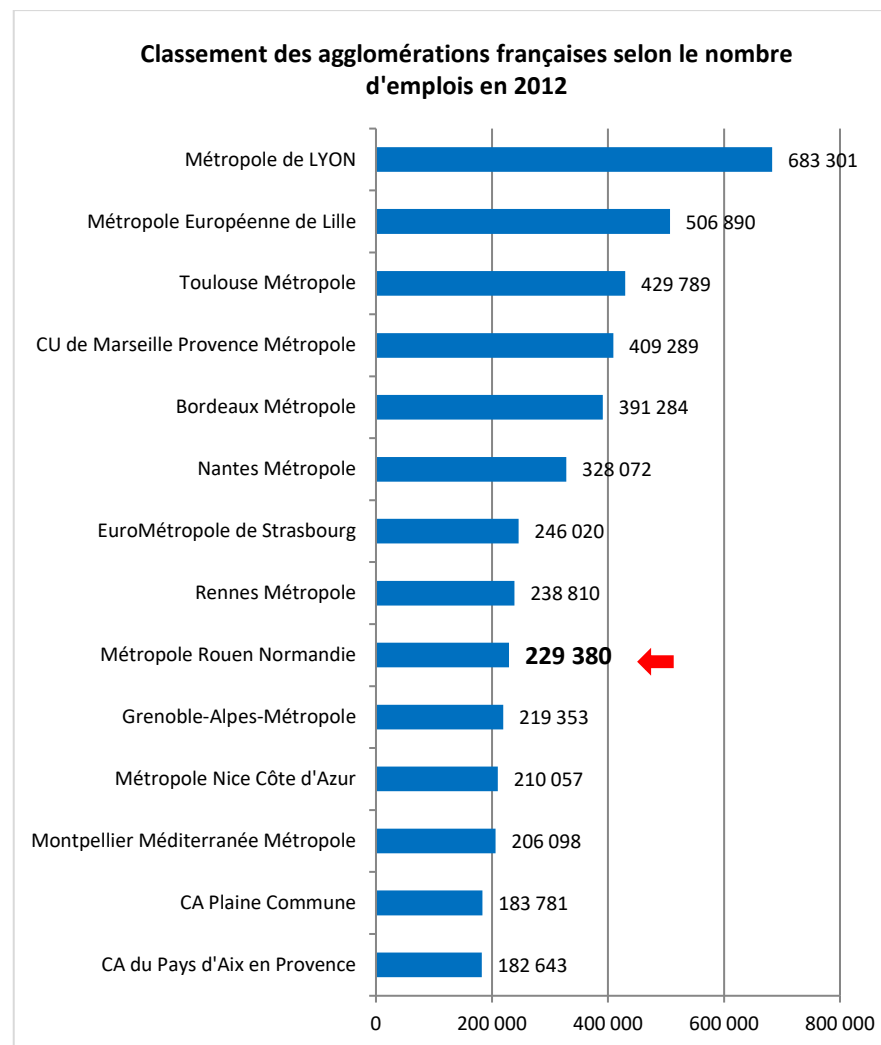


1 UNE ECONOMIE METROPOLITAINE AU CŒUR DE RESEAUX MAJEURS

1.1 Un poids économique important à l'échelle régionale et nationale

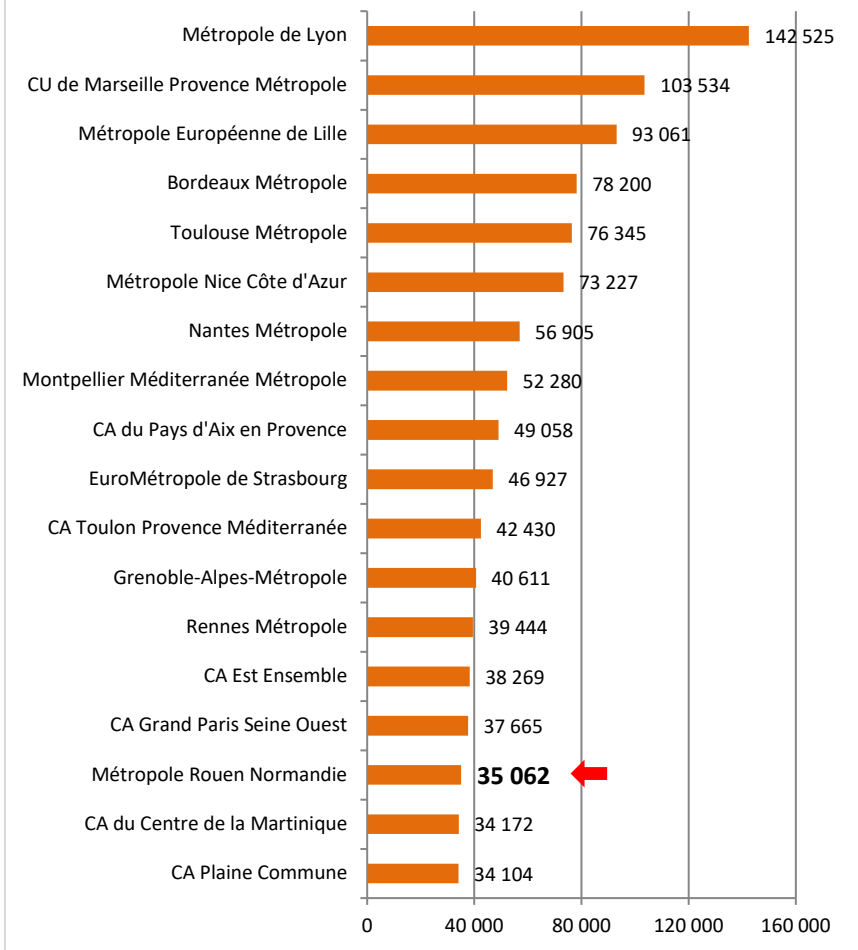
La Métropole Rouen Normandie concentre près de 20% des emplois de la nouvelle région Normandie et s'affirme comme capitale régionale. Parmi les principales agglomérations françaises, la Métropole se classe en 9^{ème} position en termes d'emplois en 2012, juste derrière les Métropoles de Rennes et Strasbourg, mais devant les Métropoles de Grenoble, Nice et Montpellier.

S'agissant du nombre d'établissements, la Métropole se situe à la 16^{ème} position avec 35 062 établissements recensés en 2013, ce qui illustre le poids des grands établissements dans l'économie de la Métropole. À l'échelle de la région Normandie, ces établissements représentent plus de 13%.



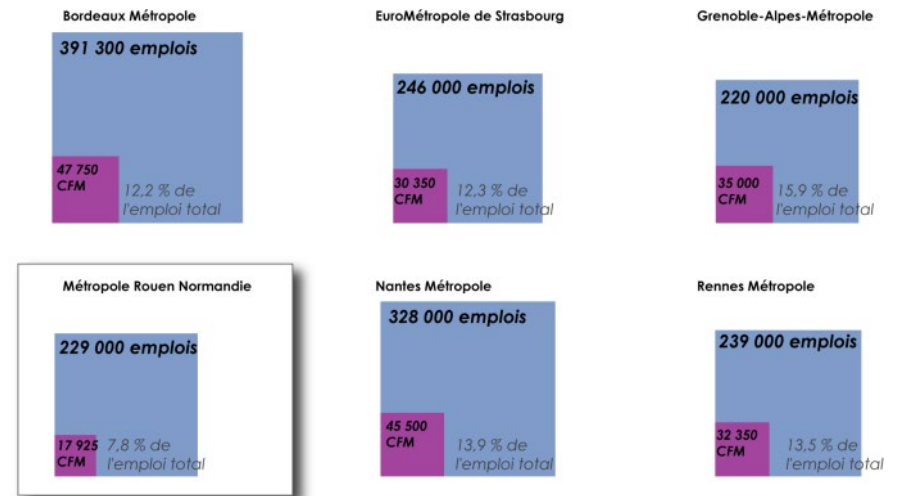
Source : INSEE 2013

Classement des agglomérations françaises selon le nombre d'établissements en 2013



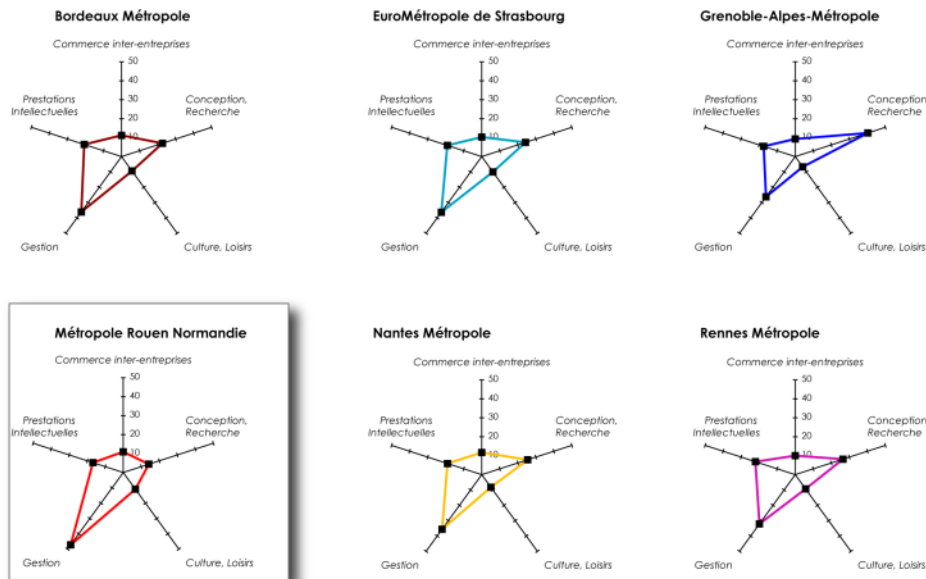
Source : INSEE 2013

Des indicateurs en retrait sur les postes les plus stratégiques



Source : INSEE 2013

Si le volume total des emplois place la Métropole Rouen Normandie comme un pôle largement structurant au niveau national, la nature des emplois supérieurs la met légèrement **en retrait comparativement à d'autres métropoles de taille similaire spécifiquement sur les cadres des fonctions métropolitaines (CFM)**. Les emplois de cadres des fonctions métropolitaines reflètent le potentiel de développement d'un territoire, du fait de leur rôle d'entraînement sur d'autres fonctions productives. Ces emplois «métropolitains supérieurs» qui font implicitement référence aux fonctions dont le contenu décisionnel est élevé ou qui contribuent à l'image de marque de la ville où elles s'exercent, représentent 8% de l'emploi total dans la Métropole Rouen Normandie. Cette part est de 12% à Bordeaux Métropole, 13,5% à Rennes Métropole et 16% à Grenoble Métropole.



Source : INSEE 2013

Concernant la répartition des fonctions métropolitaines, la Métropole se distingue par **une surreprésentation des activités de gestion** (professions de la gestion d'entreprise, de la banque et de l'assurance) qui concentre 47,2 % des CFM. Les activités de **prestations intellectuelles** (professions de mise à disposition de connaissances spécifiques pour le conseil, l'analyse, l'expertise, etc.,...) ou de **commerce inter-entreprises** (professions en relation directe avec le commerce de gros et le commerce entre les entreprises, que ce soit pour l'achat ou la vente) se situent plutôt dans les moyennes des autres métropoles de comparaison. Les fonctions de « conception – recherche » (qui recouvrent les phases préliminaires à la fabrication et se distinguent par la dimension d'innovation incluse dans les travaux des métiers concernés) apparaissent plus en retrait que dans les autres Métropoles de référence.

Des spécialisations d'excellence affirmées

La Métropole souhaite relever le défi de l'innovation sans pour autant renier les secteurs économiques qui constituaient hier et encore aujourd'hui l'identité du territoire et la force de son économie : contribuer à la structuration des filières d'avenir en s'appuyant sur son socle industriel et portuaire, tout en accompagnant sa mutation par l'innovation. Cette politique de spécialisations métropolitaines s'organise autour de trois domaines qui forment un « triangle de l'innovation » :

- les écotecnologies,
- le numérique,
- la biologie-santé.



Pépinière d'entreprises Biopolis

Source : Métropole Rouen Normandie

Des stratégies pour le développement des filières économiques

La Métropole a mis en place des structures d'accueil (pépinières et hôtels d'entreprises) pour favoriser la création d'entreprises innovantes autour des

trois clusters thématiques qui visent à intensifier les interactions entre entreprises, recherche et formation :

- **Rouen Innovation santé** dédié à la biologie et à la santé, et sa pépinière Biopolis.
- **La pépinière Innopolis** dédiée au numérique.
- **Le Technopôle du Madrillet** spécialisé dans les écotechnologies et l'ingénierie, et sa pépinière Ecopolis.

L'atout d'un réseau d'accompagnement des entreprises

Les entreprises bénéficient de la force d'un réseau de structures d'accueil, au sein de Rouen Normandie Création, qui offrent des services indispensables à leur croissance :

- hébergement et services,
- accompagnement personnalisé et accès aux formations,
- mise en réseau des partenaires.

Rouen Normandie Création s'organise en parfaite complémentarité avec les deux incubateurs présents sur le territoire métropolitain (Normandie seine Incubation et Starting Bloc de NEOMA), les accélérateurs et l'ensemble des dispositifs d'accompagnement des jeunes entreprises (ex Village By CA).

La diversité des structures et des services aux entreprises permet à la Métropole de disposer d'une offre complète à même d'accompagner les entreprises dans leur développement.

En dehors de ces appuis structurels, la Métropole favorise le développement de ces filières d'avenir et de l'innovation par un soutien aux pôles de compétitivité et aux équipements majeurs de transfert de technologie présents sur le territoire.

1.2 Un ensemble de filières structurées en réseaux

La Métropole Rouen Normandie est intégrée au sein d'un ensemble de réseaux associant et mettant en relation des entreprises, des centres de recherche et technologiques, dans un périmètre géographique dépassant ses frontières administratives, et qui participent à son rayonnement à l'échelle régionale, nationale et internationale.

À l'échelle de la région, plusieurs filières d'excellence, dans lesquelles la Métropole dispose de compétences avérées et d'acteurs porteurs de développement, sont répertoriées : l'aéronautique-espace, l'agroalimentaire, la chimie-biologie-santé et la pharmacie, la logistique, la filière forêt-bois, les énergies, le numérique et l'automobile. Certaines d'entre elles ont été labellisées « Pôles de Compétitivité » ou ont construit des partenariats avec des « Pôles de compétitivité », permettant ainsi de donner plus d'ampleur et de visibilité à ces réseaux et d'accompagner l'innovation.

Le territoire métropolitain bénéficie de la présence de quatre pôles de compétitivité qui permettent de renforcer et concrétiser la coopération entre les territoires et les acteurs économiques notamment à l'échelle de l'Axe Seine : Mov'eo (mobilité), Novalog (logistique), Cosmetic Valley (beauté-bien être), TES (Transaction électroniques sécurisées), auxquels s'ajoute le partenariat NAE- ASTECH (aéronautique).



Les pôles de compétitivité des régions du bassin parisien et leurs réseaux – Source : IAU IDF

1.3 La promotion du territoire et ses savoir-faire

La Métropole Rouen Normandie entend développer la lisibilité et la notoriété de son territoire avec une démarche de marketing territorial.

Cette politique s’appuie tout particulièrement sur la promotion économique du territoire confiée à l’agence Rouen Normandy Invest.

Le développement d’une marque territoriale est devenu l’un des outils essentiels pour rassembler l’ensemble des acteurs et pour promouvoir les qualités d’un territoire. La Métropole développe sa propre marque, « Enjoy Rouen Normandy », autour d’une stratégie de promotion et d’attractivité.

La Métropole s’engage également dans une dynamique collective plus large permettant de renforcer les coopérations et liens avec les acteurs du territoire régional (Pôle Métropolitain Rouen Seine Eure, Normandie Avenue, Normandy French Tech, ...).



1.4 La Seine, axe historique du développement urbain

La Seine dite « Maritime » a fortement contribué à modeler la morphologie du territoire métropolitain en polarisant les activités humaines aux creux de ses méandres.

Le positionnement de la Métropole, à mi-chemin entre Le Havre et Paris, favorise une zone d'échanges de premier plan à l'échelle de la vallée de la Seine.

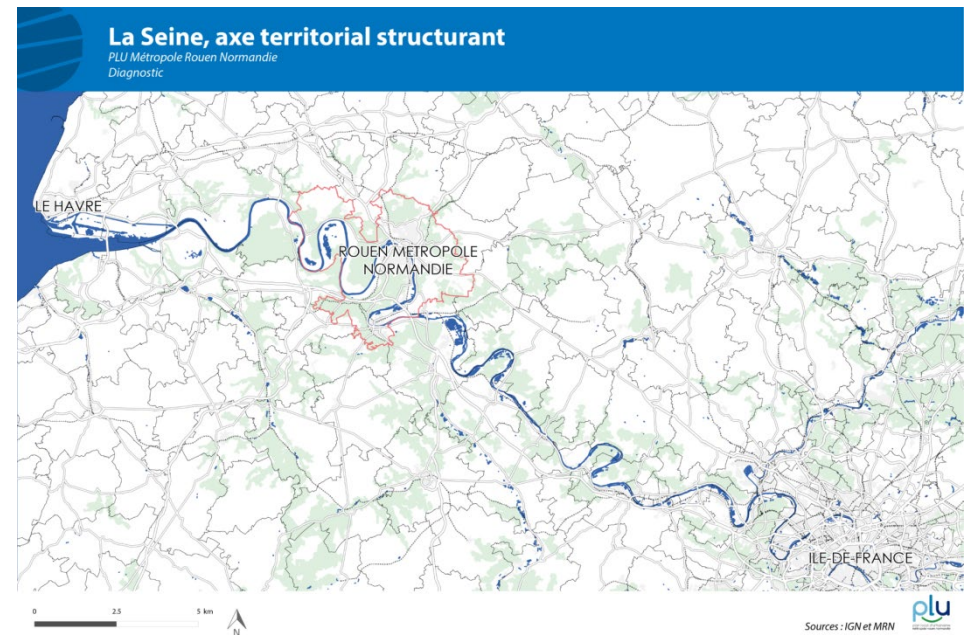
La politique nationale récente visant un renforcement des échanges fluviaux, via des plateformes portuaires, va de pair avec la volonté métropolitaine de contribuer à la structuration logistique des flux de marchandises sur la Seine. Il s'agit aujourd'hui de valoriser cette position stratégique, comme levier de développement pour l'ensemble du territoire.

Les activités industrialo-portuaires implantées sur le domaine portuaire et les activités logistiques associées sont décisives pour l'économie métropolitaine (valeur ajoutée, fiscalité) et pour l'emploi local.



Bac de Duclair - Bardouville

Source : Métropole Rouen Normandie



1.5 Le Grand Port Maritime de Rouen, un ensemble portuaire majeur connecté à l'international

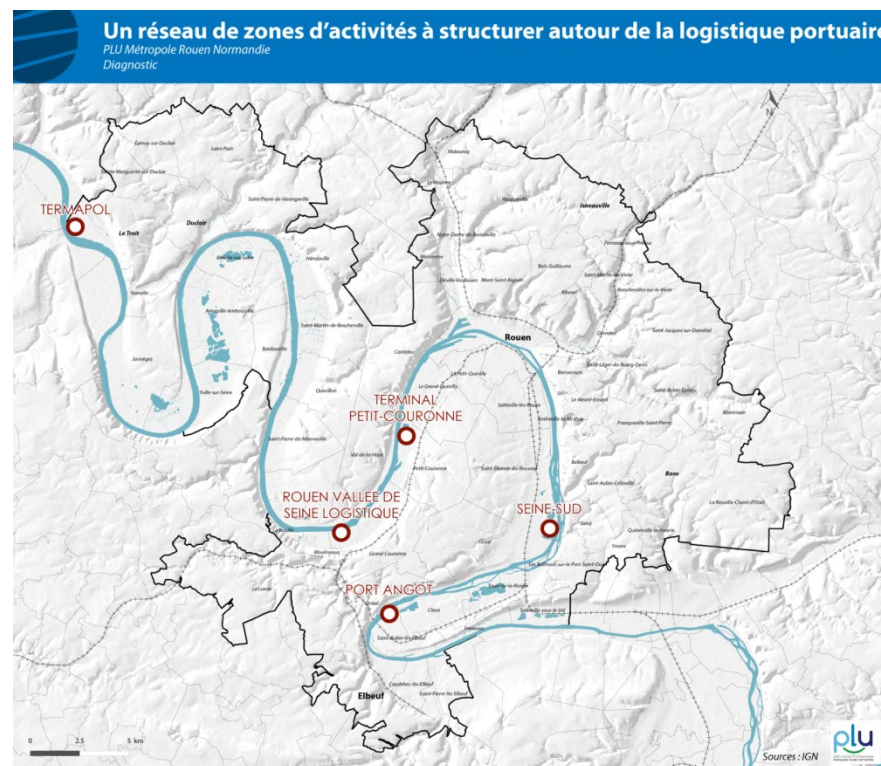
Le territoire bénéficie de la présence du Grand Port Maritime de Rouen, qui occupe une position clé à l'échelle du système portuaire français, notamment au sein du réseau HAROPA (Alliance portuaire Le Havre-Rouen-Paris). Il constitue le 1^{er} port exportateur de céréales de l'ouest européen en 2015.

Cette plateforme portuaire occupe donc une place majeure dans la performance logistique, industrielle et l'inscription du territoire au sein d'un réseau d'échanges national et international.

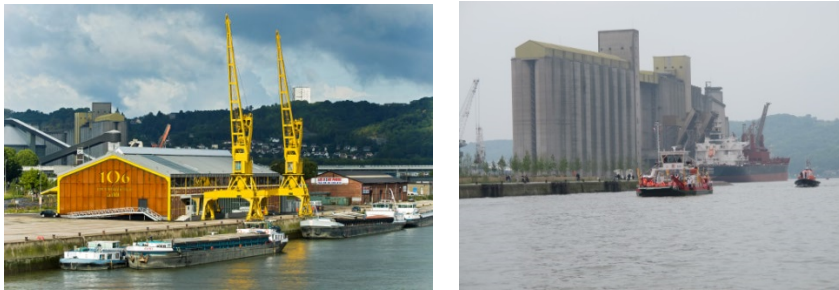
1.6 Des sites d'activités en lien avec la logistique portuaire

La politique de diversification et de revitalisation de l'économie métropolitaine s'appuie sur l'activité logistique portuaire, une filière apportant une réelle plus-value pour les entreprises locales dans la mesure où elle facilite et amplifie les échanges marchands aux différentes échelles.

Le Grand Port Maritime de Rouen prend appui sur cinq sites principaux : Seine Sud (Oissel), Terminal de Petit-Couronne, Rouen Vallée de Seine logistique (Moulineaux/Grand Couronne), Termapol (Le Trait) et le port Angot (Saint-Aubin-lès-Elbeuf)



Bénéficiant d'un positionnement remarquable et d'un potentiel de développement important, ces zones d'activités permettront d'accueillir les activités logistiques et de renforcer les flux logistiques à l'échelle de la Métropole et plus largement de l'Axe Seine.



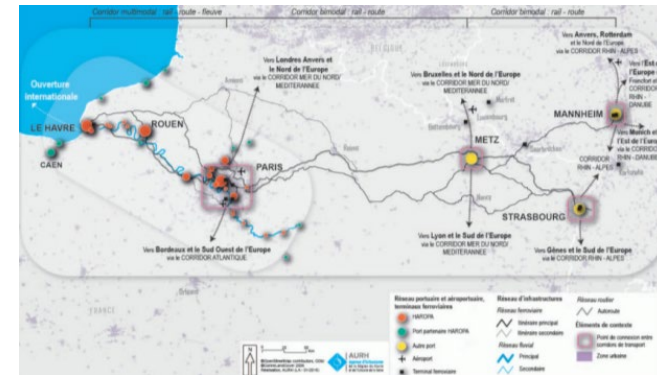
Sources : Métropole Rouen Normandie

1.7 La mise en réseau de la vallée de la Seine pour développer son attractivité au niveau national et européen

« Seine Gateway » est un projet économique stratégique de la vallée de Seine lancé en 2010 par les agences d'urbanisme de Paris, d'Île-de-France, de Seine Aval, du Havre, de Rouen et de Caen.

Ce projet doit permettre de structurer les filières portuaires, logistiques et industrielles de la vallée de la Seine, grâce à des infrastructures mais également à de nouvelles synergies contribuant à la construction d'un territoire équilibré et ouvert sur le monde.

Ce projet qui prône une approche en réseau dépassant les limites et concurrences territoriales, vise à inscrire la vallée de la Seine au sein d'un nouveau corridor européen : Le Havre-Mannheim.



Seine Gateway, une mise en réseau dépassant les limites et les concurrences territoriales, Source : Seine gateway

Le Contrat de Plan Interrégional État-Régions (CPIER) Vallée de Seine, signé entre la Haute-Normandie, la Basse Normandie et l'Île-de-France, entend renforcer les coopérations régionales sur plusieurs thématiques : structuration des filières et des « Pôles de compétitivité », transition écologique et économique, enseignement supérieur et recherche, tourisme et culture.

Signé pour la période 2015-2020, le CPIER a permis de consolider de nombreuses initiatives de coopérations interrégionales :

- Le **Groupe d'Intérêt Économique HAROPA** qui met en réseau depuis 2012 les ports de Paris, Rouen et Le Havre,
- **Paris Seine Normandie** est une démarche initiée en 2012 entre les chambres de commerce et d'industrie (CCI) de Normandie et d'Île-de-France pour co-construire le projet économique de la vallée de la Seine,
- La **Charte de coopération des agences de la Vallée de la Seine** signée en 2014, formalisant la poursuite et la pérennisation de ce partenariat initié en 2010 par les six agences d'urbanisme.

Synthèse : ce qu'il faut retenir et enjeux associés

CE QU'IL FAUT RETENIR

- Un poids important de la Métropole Rouen Normandie dans la région Normandie (20% des emplois), mais également au sein du réseau des Métropoles françaises malgré des indicateurs en retrait sur les emplois stratégiques.
- 3 clusters thématiques structurant la politique d'innovation économique de la Métropole, dans les domaines des écotecnologies (Technopôle du Madrillet), le numérique (Innopolis) et la biologie-santé (Rouen Innovation Santé), et matérialisent le « triangle de l'innovation ».
- Des services métropolitains qui accompagnent les acteurs économiques du territoire dans leur développement : Rouen Normandie Création et ses pépinières incubateurs, accélérateurs, etc.
- Une « marque » territoriale qui se développe et se construit pour promouvoir les savoir-faire de la Métropole et attirer les talents.
- Des filières d'excellence qui se structurent en réseaux grâce, entre autres, aux « Pôles de compétitivité » (Mov'éo, Novalog, Cosmetic Valley ou TES).
- Un territoire qui s'inscrit dans une logique de développement national et international dans le cadre du projet économique stratégique de la Vallée de la Seine.

ENJEUX ASSOCIES

- Conforter la logique de clusters thématiques pour développer les filières d'excellence, l'emploi qualifié et donner de la lisibilité à l'économie métropolitaine, notamment par les projets structurants de renouvellement urbain.
- Permettre la mutation de l'activité économique de la Métropole, notamment à travers le soutien à l'innovation, afin d'augmenter la part de cadres et de fonctions métropolitaines au sein du territoire, aujourd'hui concentrée en cœur de Métropole. Poursuivre les efforts engagés en matière de marketing territorial, afin d'assurer la visibilité et l'attractivité de la Métropole, au regard de ses ambitions démographiques et de croissance économique.
- Tirer profit du Grand Port Maritime de Rouen pour conforter l'activité logistique historiquement implantée sur le territoire, tout en permettant son évolution vers le mode fluvial, en lien avec le tissu d'entreprises étant située le long du fleuve.
- Faire des grands projets de transports en commun un levier de développement économique, gage de performance pour les déplacements longue distance.

2 UN TISSU ECONOMIQUE SPECIALISE ET DIVERSIFIE

2.1 Une forte tertiarisation des emplois

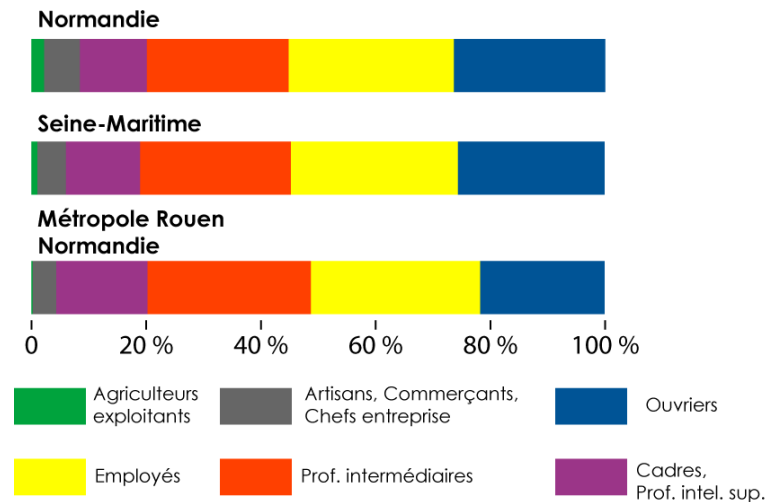
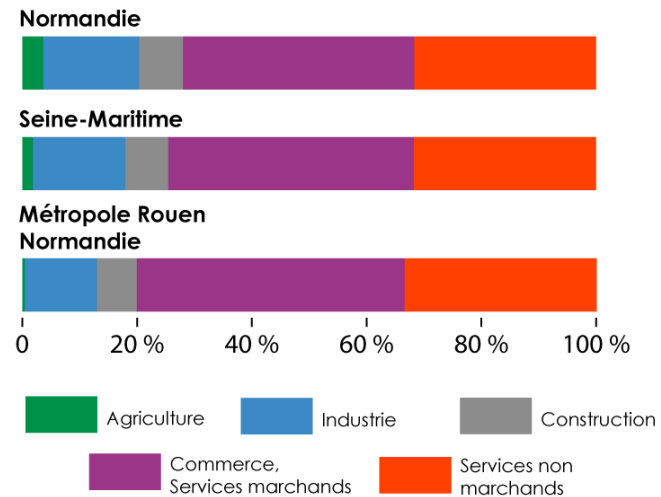
Avec **229 380 emplois en 2012**, la Métropole Rouen Normandie concentre **45,1% des emplois de la Seine-Maritime** et près de **18% des emplois de la Normandie**.

La Métropole se distingue par la tertiarisation de ses emplois : les services marchands et activités commerciales constituent 46,7% des emplois (40,3% pour la Normandie et 42,8% pour la Seine-Maritime). De même que les services non marchands (administration publique, santé, enseignement, action sociale) sont plus représentés dans la Métropole qu'aux niveaux départemental et régional.

Le poids du secteur tertiaire se ressent par conséquent sur la nature des professions et catégories socioprofessionnelles (PCS) des emplois occupés. Ainsi la Métropole compte proportionnellement plus de cadres – professions intellectuelles supérieures (16%), plus de professions intermédiaires (28,5%) et plus d'employés (29,5%). A contrario, les professions d'ouvriers, d'artisans-commerçants et d'agriculteurs sont beaucoup moins présentes dans la Métropole (26% au total pour ces 3 catégories contre 32% pour la Seine-Maritime et 35% pour la Région).

Ainsi, un quart (24%) des PCS supérieures normandes travaille au sein de la Métropole.

Répartition des emplois par grand secteur d'activités



Source : INSEE 2013

2.2 Une logique de métropolisation des emplois

L'emploi au lieu de travail est une méthode de calcul de l'emploi salarié formulé par l'INSEE. Les personnes actives ayant un emploi peuvent être comptées à leur lieu de résidence ou à leur lieu de travail. Le choix du nombre d'emploi au lieu de travail vise à mettre en lumière les personnes travaillant effectivement sur le territoire, l'emploi au lieu de résidence occultant les flux pendulaires des actifs quittant le territoire pour travailler.

Si elles ne sont pas uniformes par sphère (productive / présenteielle), les évolutions de l'emploi sur le territoire métropolitain ne le sont pas non plus géographiquement. On constate ainsi depuis 1999 :

- **Des logiques plutôt favorables à Rouen** (+ 6 500 emplois au lieu de travail) et dans **sa proximité immédiate** (Bois-Guillaume + 2 900, Saint-Étienne-du-Rouvray + 2 150, Grand-Quevilly + 1 200, Mont-Saint-Aignan + 1 050 etc.).

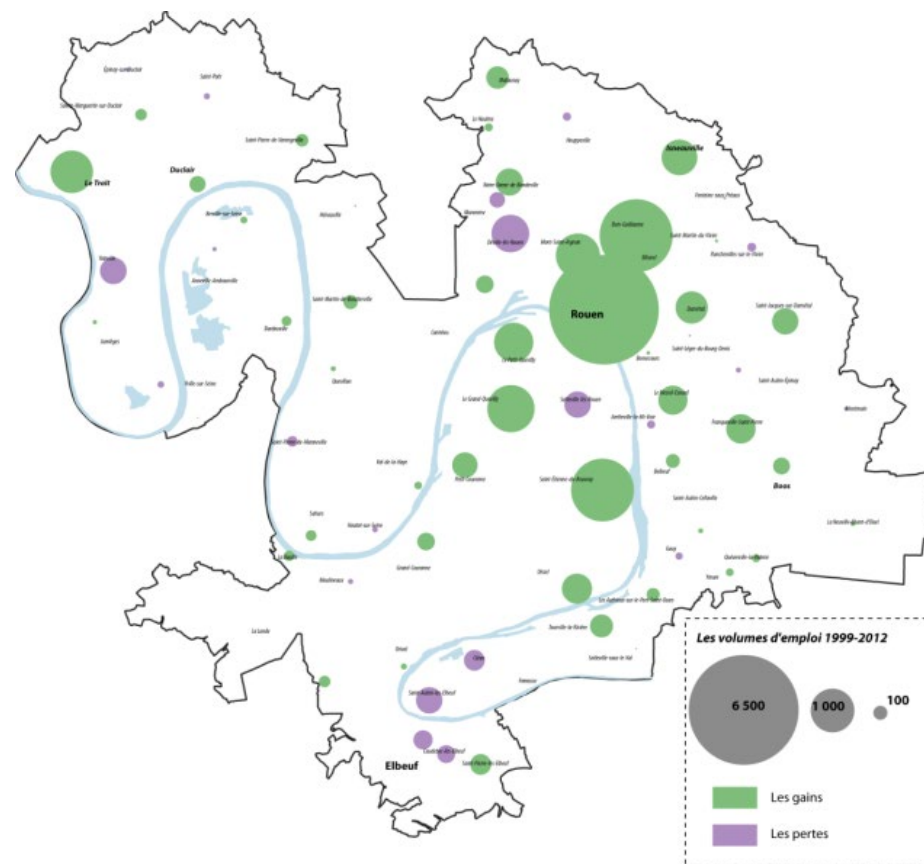
A contrario, les secteurs périphériques connaissent des pertes proportionnellement importantes, notamment dans les communes du bassin d'Elbeuf (Saint-Aubin-lès-Elbeuf - 269, Cléon - 215, Caudebec-lès-Elbeuf - 173) hormis Le Trait (+ 1214). Certaines communes en périphérie de Rouen connaissent également des pertes d'emplois importantes (Bihorel - 1 913, Déville-Lès-Rouen - 1 143).

Les communes du bassin d'Elbeuf subissent des pertes structurelles liées à son profil productif avec des pertes d'emplois productifs :

- - 700 emplois à Cléon,
- - 600 emplois à Saint-Aubin-lès-Elbeuf,
- - 500 emplois à Caudebec-lès-Elbeuf,
- - 400 emplois à Elbeuf.

Dans ce bassin, seule la commune de Saint-Pierre-lès-Elbeuf a gagné plus de 200 emplois sur la période 1999-2012.

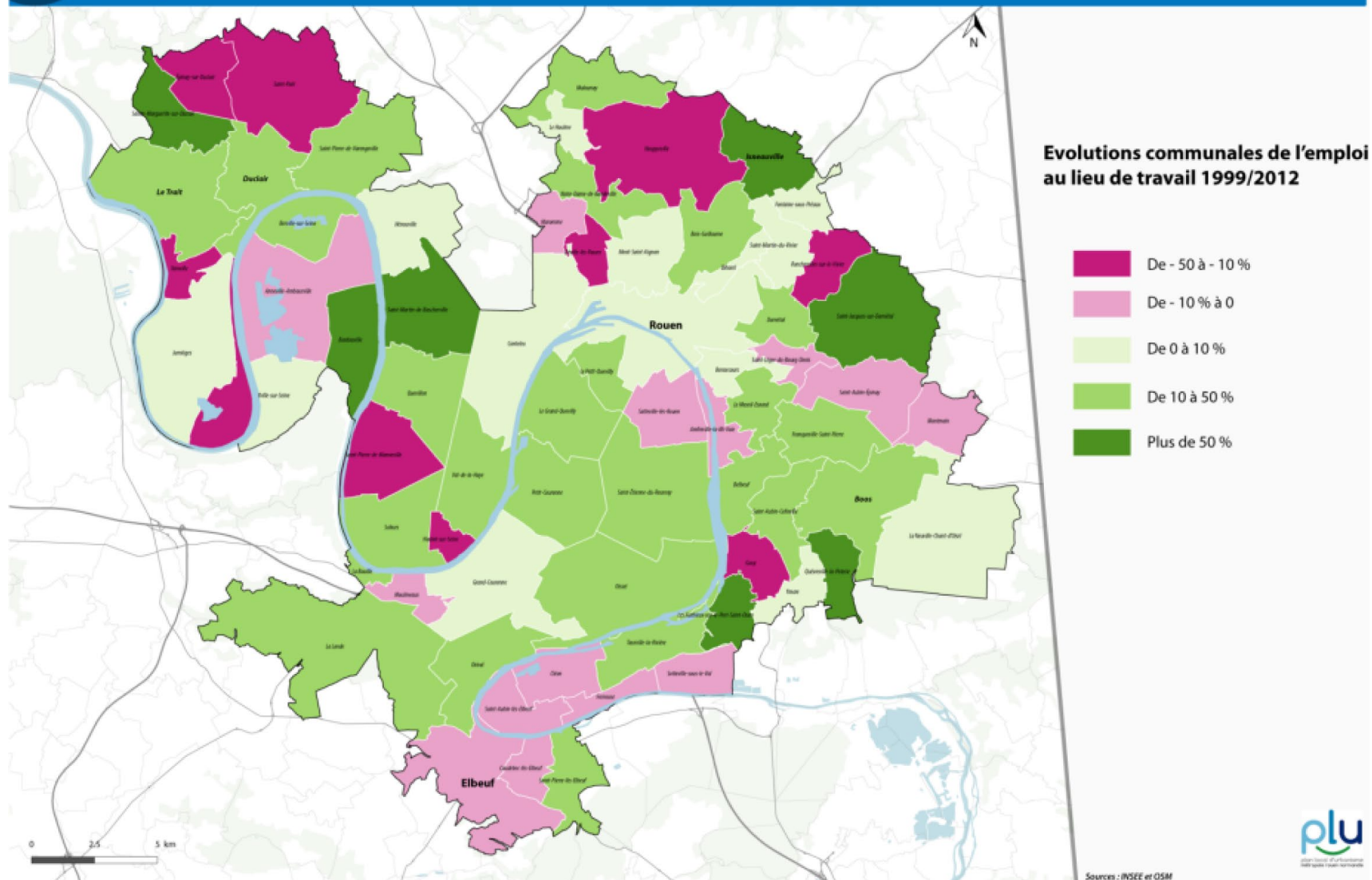
Les volumes d'emplois entre 1999 et 2012



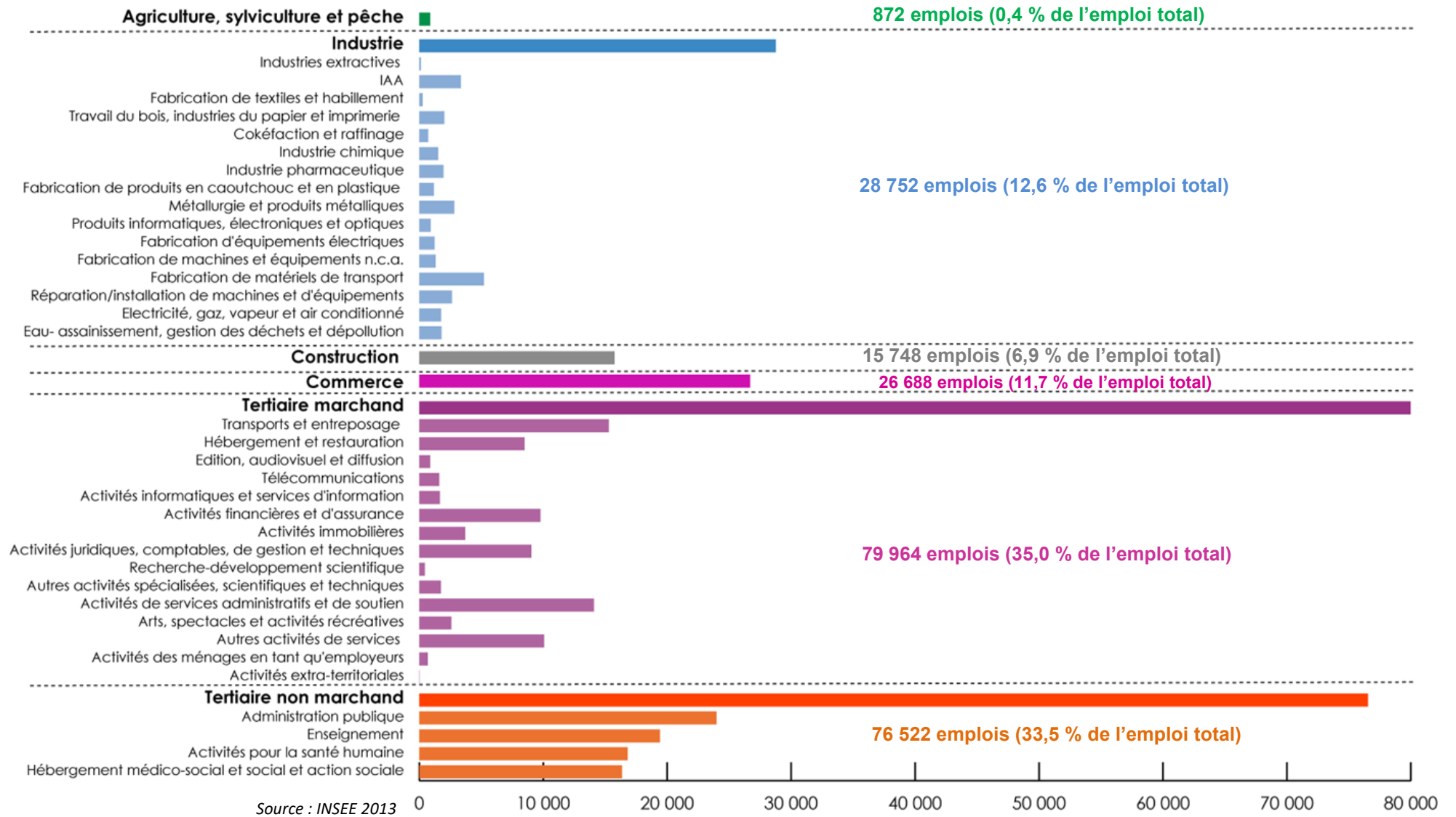
Source : INSEE

Les Emplois au lieu de travail

Plu Métropole Rouen Normandie
Diagnostic



Photographie de la répartition des emplois (emplois salariés et non) par secteur d'activités



La ville de Rouen regroupe 36,3% des emplois de la Métropole avec **83 179 emplois** comptabilisés en 2012.

Les autres grands pôles d'emplois métropolitains sont :

- Saint-Étienne-du-Rouvray : 14 478 emplois
- Mont-Saint-Aignan : 11 741 emplois
- Sotteville-lès-Rouen : 11 548 emplois
- Grand-Quevilly : 10 278 emplois
- Bois-Guillaume : 9 384 emplois
- Petit-Quevilly : 8 837 emplois

Ces pôles qui se situent à proximité directe du pôle rouennais pèsent pour 29% des emplois de la Métropole.

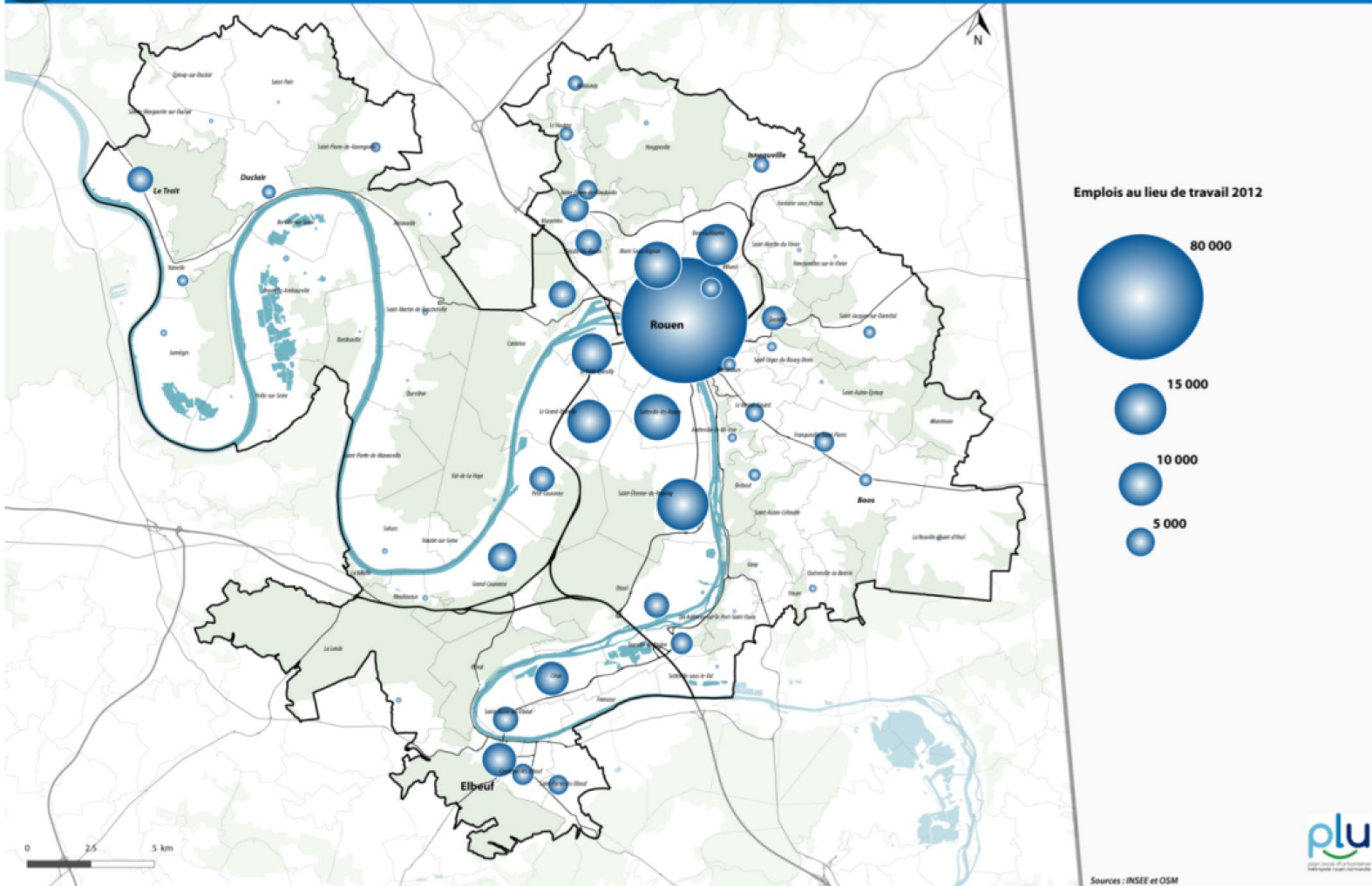
Elbeuf se distingue avec 6 302 emplois autour d'activités plutôt généralistes, ainsi que Cléon avec 6 267 emplois dont 66% d'emplois industriels.

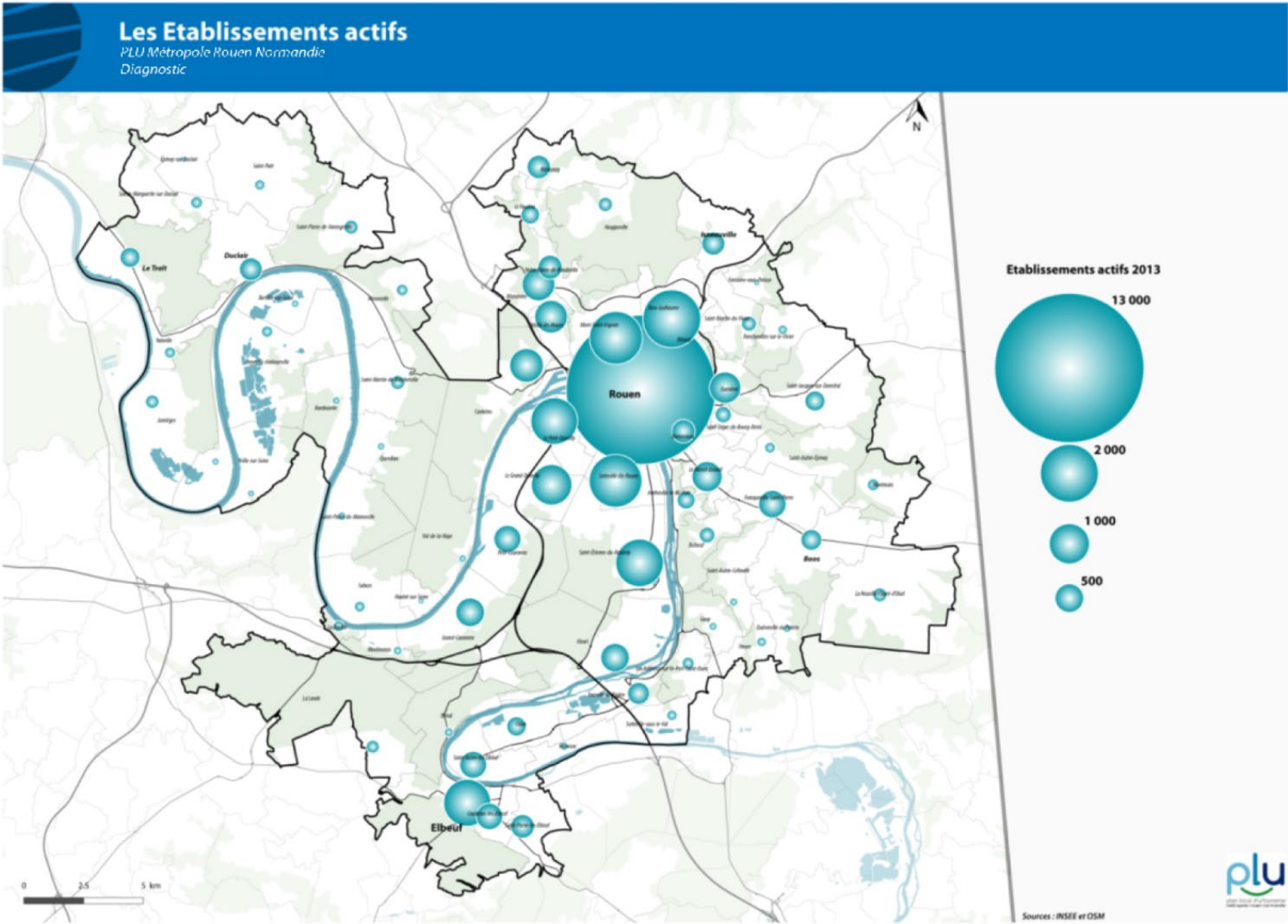
Le nombre des établissements confirme la répartition géographique des emplois avec :

- **Un pôle central, Rouen**, qui concentre **près de 40% des établissements** de la Métropole avec plus de 13 000 établissements en 2013.
- **Des pôles secondaires**, tels que Bois-Guillaume (1 453 établissements), Mont-Saint-Aignan (1 765 établissements), Sotteville-lès-Rouen (1 742 établissements), Saint-Étienne-du-Rouvray (1 501 établissements), Petit-Quevilly (1 401 établissements), Grand-Quevilly (1 023 établissements), qui se situent en 1^{ère} couronne de la ville centre.
- Le **pôle d'Elbeuf** qui compte 1 300 établissements.

Les Emplois au lieu de travail

PLU Métropole Rouen Normandie
Diagnostic





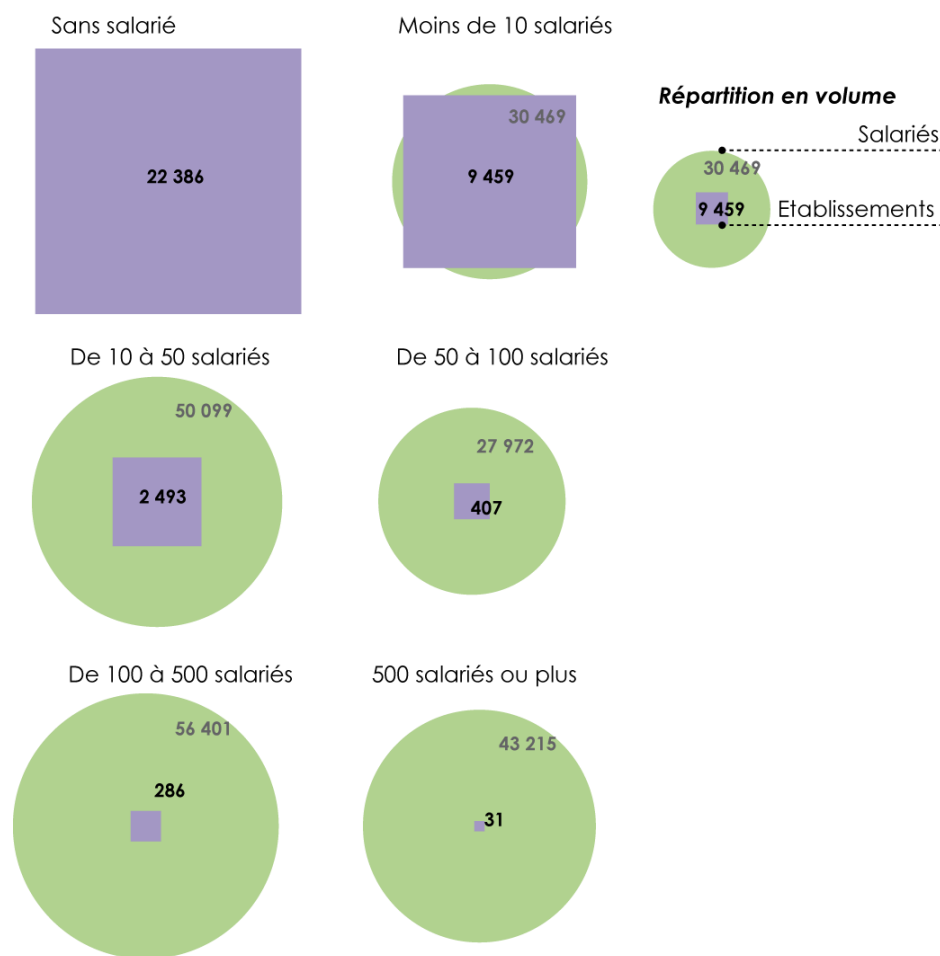
2.3 Un tissu d'entreprises caractérisé par l'importance des grands établissements

Sur les **35 062 établissements** en 2013, près de 64% sont unipersonnels et ne comptent aucun salarié.

A côté de ces micro-entreprises, le tissu des établissements métropolitains s'organise autour :

- **Des très petites entreprises** (- de 10 salariés) qui constituent **27%** des établissements et emploient 15% des effectifs salariés.
- **Des entreprises moyennes** de moins de 100 salariés, dont les établissements regroupent plus de **78 000 effectifs salariés** (37,5% des effectifs) au sein d'un peu moins de 3 000 établissements (8,3% des établissements).
- **Des entreprises de taille intermédiaire** et certains **grands groupes** (plus de 100 salariés), pour lesquels le nombre d'établissements de plus de 100 salariés apparait limité dans le total des établissements (moins de 1%). Néanmoins, ces grands établissements comptent profondément dans la structure économique du territoire métropolitain, **puisque'ils emploient près de la moitié (48%)** des effectifs salariés de la Métropole. Le tissu industriel s'appuie notamment sur de grands groupes tels que Renault, Thalès, Ferrero, Sanofi, FlexiFrance ou GSK.

Etablissements actifs au 31/12/2013



Sources : INSEE CLAP 2013

2.4 Une progression continue de l'emploi de 1975 à 2012

Entre 1975 et 2012, l'emploi total dans la Métropole a progressé de plus de 8%.

S'inscrivant dans un processus de pertes entre 1982 et 1999 (- 2,2%), sa progression est constante de 1999 à 2012.

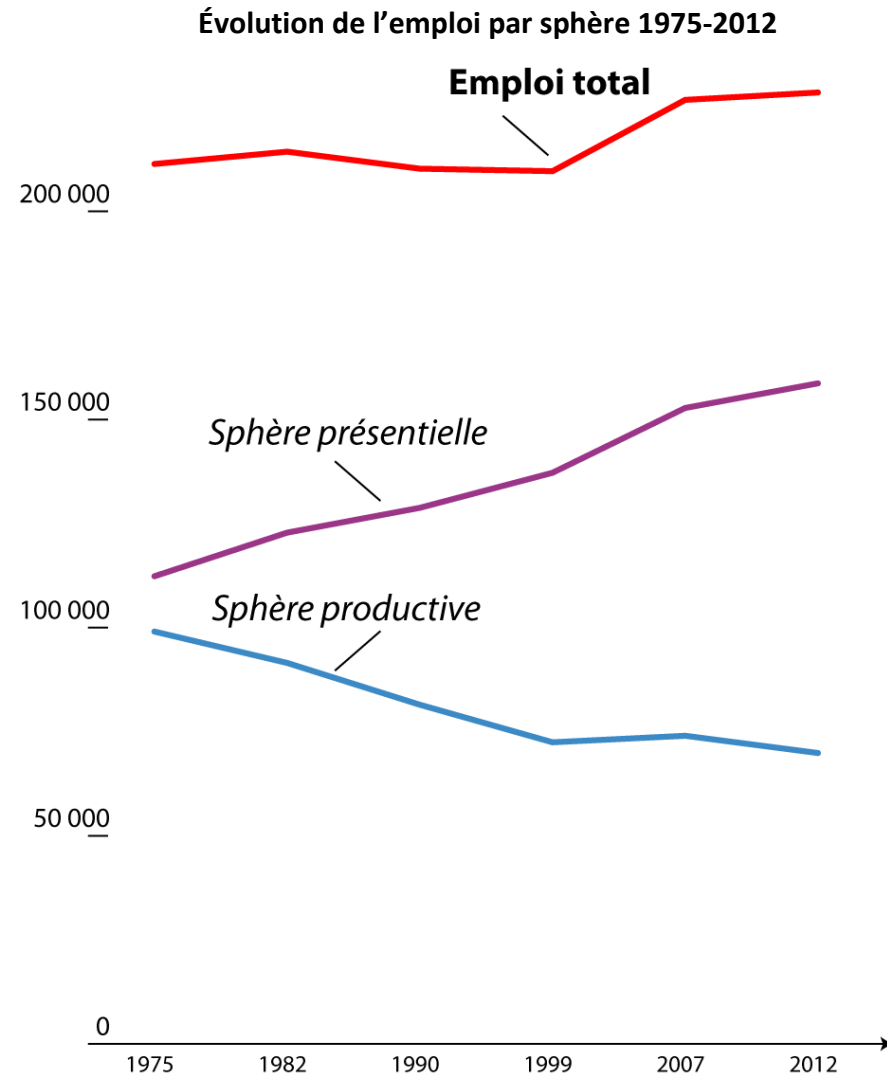
La partition de l'économie en deux sphères, **présentielle** et **productive**, permet de comprendre les logiques de spatialisation des activités et de mettre en évidence le degré d'ouverture des systèmes productifs locaux.

Dans la sphère présenteielle, les activités sont mises en œuvre localement pour la production de biens et de services visant la satisfaction des besoins de personnes présentes dans la zone, qu'elles soient résidentes ou touristes.

Dans la sphère productive, les activités consistent à produire des biens majoritairement consommés hors de la zone et des activités de services tournées principalement vers les entreprises de cette sphère.

Au regard de la répartition des emplois par sphère économique, les évolutions positives s'expliquent principalement par la **tertiarisation accrue des emplois** (+ 41,3% entre 1975 et 2012, + 15,7% depuis 1999) avec la dynamique de la sphère présenteielle.

Cette tertiarisation / métropolisation des emplois compense en partie le processus structurel de désindustrialisation amorcé sur le territoire, au moins depuis 1975, avec **une baisse de près de 30% des emplois productifs**. La chute du secteur productif a eu lieu entre 1975 et 1999 (- 27% des emplois). Depuis 1999 s'est amorcée une « stabilisation » (-3,6% entre 1999 et 2012) avec un volume d'environ 70 000 emplois.



2.5 Des secteurs à fortes valeurs ajoutées et techniques

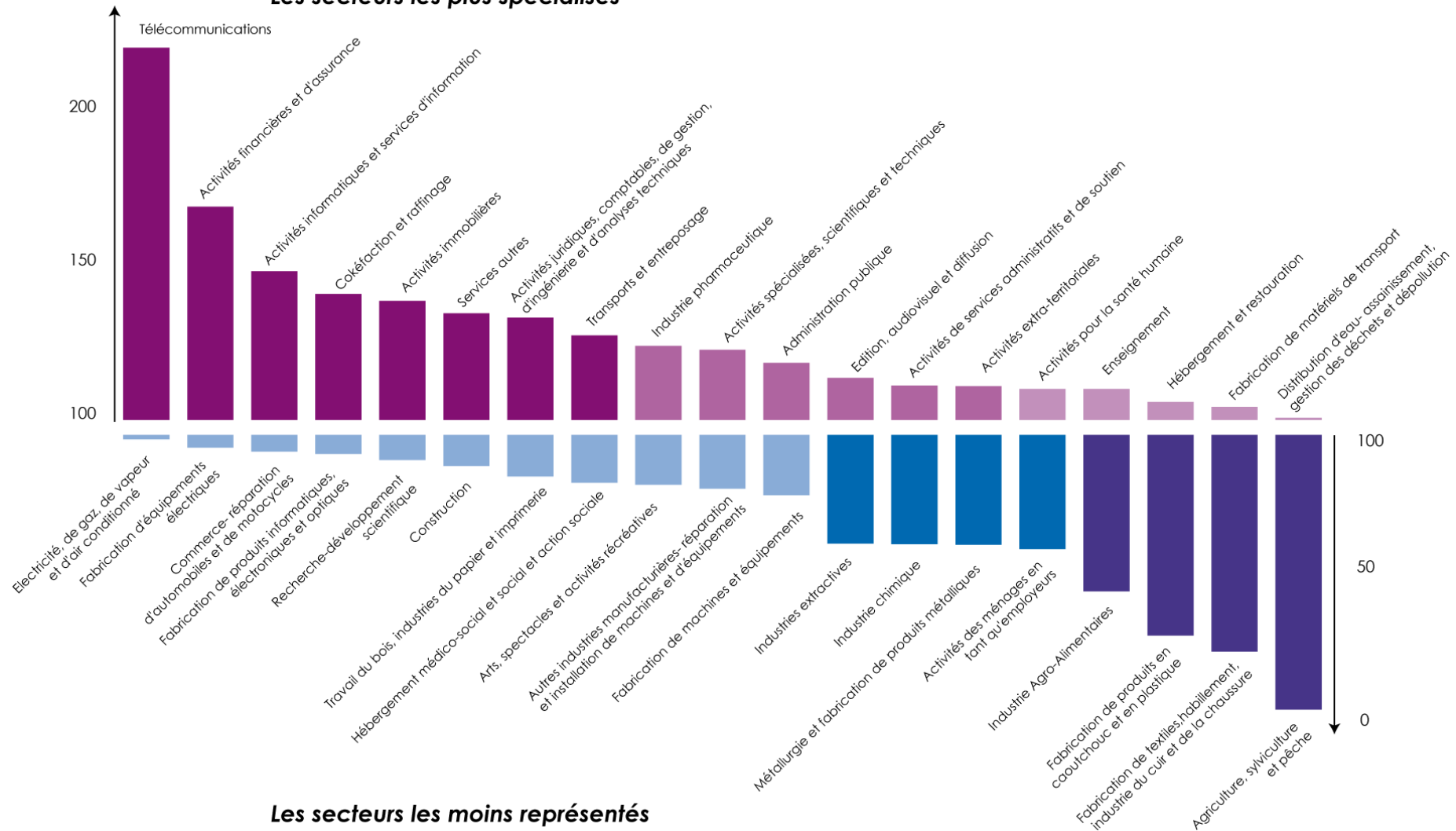
En comparaison des valeurs de références régionales, la Métropole se distingue par des activités à plus fortes valeurs ajoutées, dans les domaines suivants :

- les télécommunications,
- les activités financières et d'assurance,
- les activités informatiques et services d'information,
- les activités spécialisées scientifiques et techniques,
- l'industrie pharmaceutique.

Les secteurs les moins représentés portent sur des activités plus traditionnelles, telles que :

- la construction,
- la métallurgie,
- les industries agro-alimentaires,
- la fabrication de produits textiles ou plastiques,
- etc.

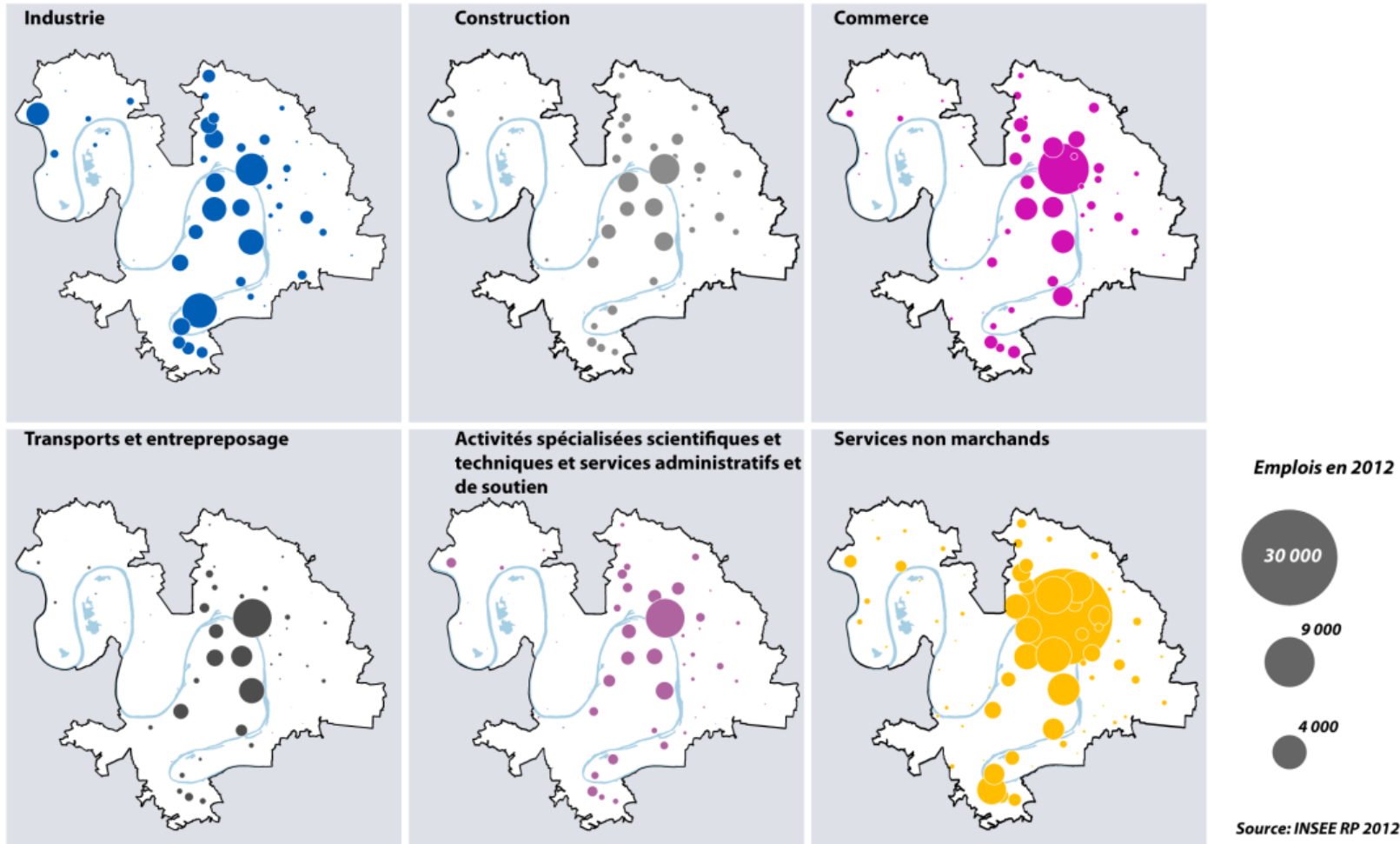
Les secteurs les plus spécialisés



Les secteurs les moins représentés

La spécialisation d'un secteur est le rapport entre le poids du secteur dans la Métropole et le poids de ce même secteur pour la Seine-Maritime (exemple : l'industrie pharmaceutique représentant 0,85 % de l'emploi dans la Métropole et 0,69 % dans la région Normandie, l'indice de spécialisation de ce secteur vaut $(0,85/0,69)*100$ soit 124).

2.6 Les emplois par secteur d'activités : logiques différenciées et tendances récentes



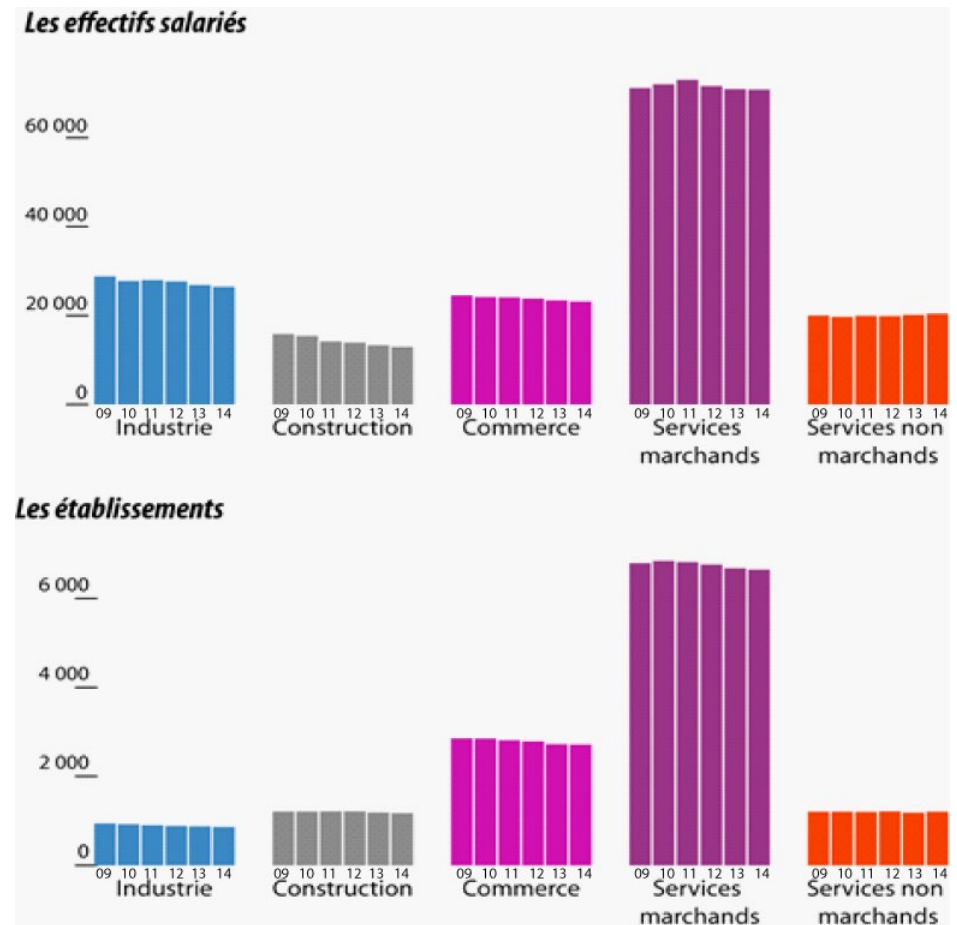
Sur la période 2009-2014, au cœur de la crise économique et financière, les **effectifs salariés** de la Métropole ont enregistré une baisse de leur volume général (- 4,1%).

Les secteurs les plus impactés sont en premier lieu la construction (-18% soit 2 800 équivalents temps pleins) et l'industrie (- 8,3% soit 2 400 salariés). Le secteur commercial a perdu 6% de ses effectifs salariés, à savoir 1 400 effectifs salariés.

Le tertiaire marchand et non marchand reste relativement stable.

Sur la période 2009-2014, la diminution du nombre d'établissements est légèrement moins marquée que celle du nombre d'effectifs salariés (- 3,1%), avec néanmoins une baisse de 8% des établissements industriels et de 5% des établissements commerciaux.

Les dynamiques économiques du territoire 2009-2014



Source : ACROSS SEQUOIA

a. Une assise industrielle forte malgré des pertes d'emplois

Chiffres clés de l'industrie : La Métropole Rouen Normandie est la 2^{ème} métropole la plus industrielle après Grenoble. Le secteur industriel dénombre 28 752 emplois (12,6% de l'emploi total en 2012) et 1 583 établissements (6,1% des établissements en 2013, *source INSEE 2012*).

Les principales filières composant le secteur industriel sont :

- la fabrication **automobile** qui compte près de 20% des emplois industriels avec plus de 5 000 emplois,
- les **industries agroalimentaires**, autour de nombreux établissements, regroupent 12% des effectifs industriels,
- la **métallurgie et la fabrication de produits métalliques** (10% des effectifs industriels),
- les industries pharmaceutiques (7% des effectifs industriels) et chimiques (5,5% des effectifs industriels),
- la fabrication d'équipements électriques (4,2%),
- la fabrication de produits informatiques, électroniques et optiques (3,2%).

Bien qu'ayant perdu beaucoup d'emplois ces dernières années, le secteur industriel reste un atout important du territoire sur lequel axer la stratégie économique, notamment grâce aux compétences et savoir-faire locaux (ex : l'expertise des acteurs de recherche et de transfert technologique au sein du Technopôle du Madrillet dans le domaine des énergies, des matériaux, l'électronique...). Les communes du secteur Seine-sud de Oissel et Saint-Etienne-du-Rouvray, la ZIP (zone industrialo-portuaire) de Petit-Couronne et l'ancien site de la raffinerie de Petit Couronne, constituent des sites clés pour soutenir la démarche de réindustrialisation.

Les principaux pôles industriels se répartissent de la façon suivante :

- À Rouen (3 580 emplois industriels) et ses abords : Saint-Étienne-du-Rouvray (2 274 emplois), Grand-Quevilly (2 069 emplois), Petit-Quevilly (1 307 emplois), Déville-lès-Rouen (1 261 emplois),
- Dans les communes du bassin d'Elbeuf : Cléon (4 120 emplois), Saint-Aubin-lès-Elbeuf (1 072 emplois), Elbeuf (571 emplois), Caudebec-lès-Elbeuf (569 emplois), Saint-Pierre-lès-Elbeuf (458 emplois),
- À l'ouest du territoire métropolitain, la commune du Trait compte près de 2 000 emplois industriels (métallurgie et industrie pharmaceutique).

Un recul industriel confirmé par les tendances récentes

Depuis plusieurs années, le territoire fait face à un processus de désindustrialisation qui pénalise le dynamisme de son économie. Sur la période récente 2009-2014, le secteur industriel a vu réduire ses effectifs salariés de 8,3% (soit la perte nette d'environ 2 400 effectifs salariés). Néanmoins, tous les secteurs ne sont pas engagés dans le même processus.

Des secteurs impactés par la crise et/ou le recul industriel

- la fabrication de matériels de transport (- 15% soit - 800 effectifs),
- la cokéfaction et le raffinage (- 73,1% soit - 570 effectifs),
- les équipements électriques (- 25% soit - 330 effectifs) et produits informatiques (-18% soit - 150 effectifs).

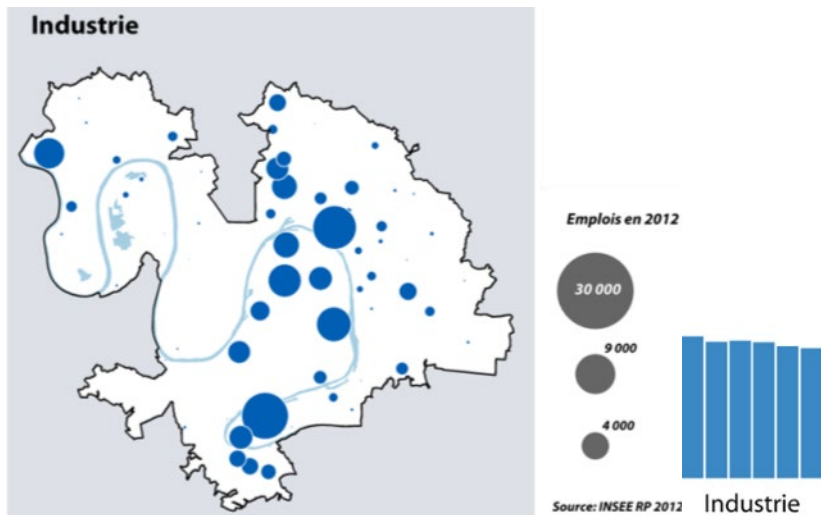
Des secteurs qui progressent...

- les industries pharmaceutiques (+ 8,1%),
- les industries agroalimentaires (+ 1%),

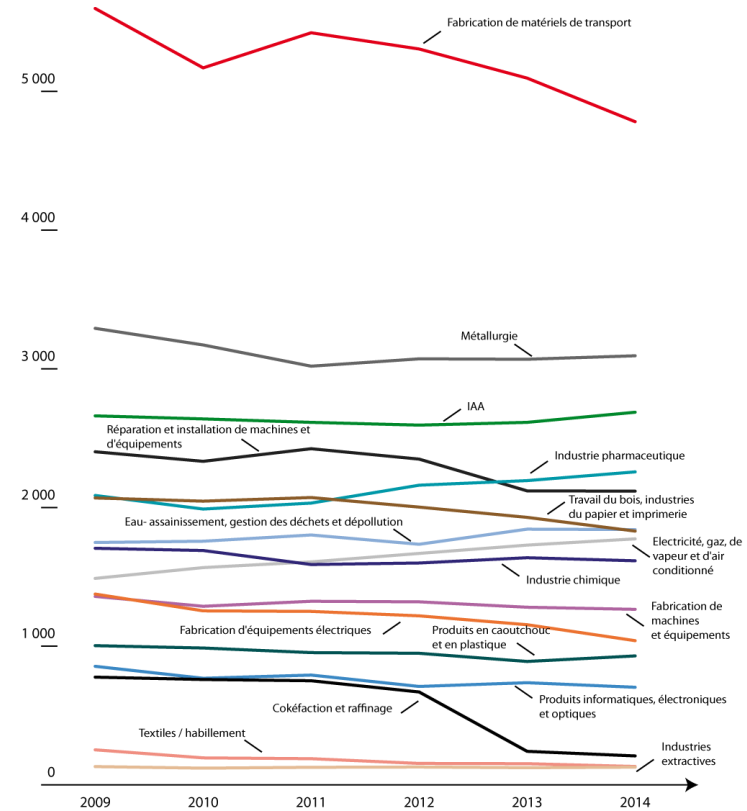
- les éco-énergies (+ 5,3%).

...Des secteurs qui se maintiennent

- la métallurgie,
- les industries chimiques.



Évolution des effectifs salariés de l'Industrie 2009-2014



Source : ACOSS SEQUOIA

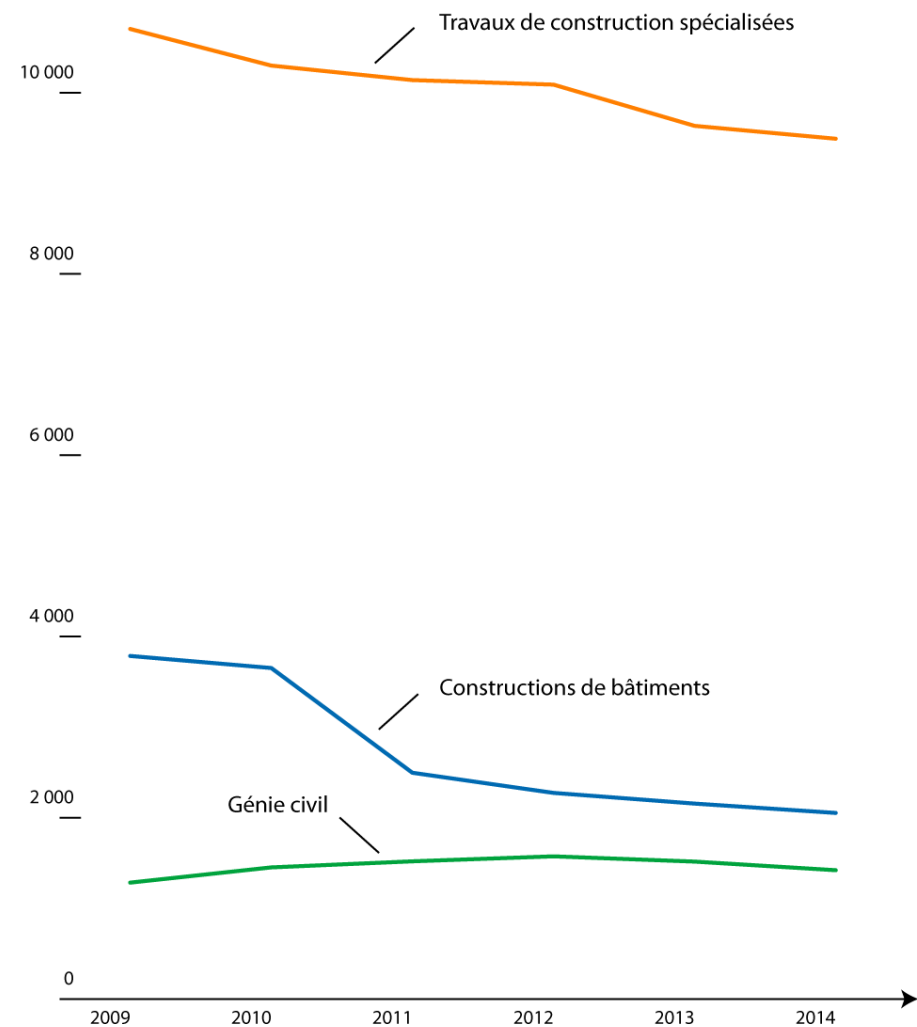
b. **Un recul important du secteur de la construction**

Chiffres clés de la construction : Le secteur dénombre 15 748 emplois (6,9% de l'emploi total en 2012) et 3 059 établissements (8,7% des établissements en 2013, source INSEE 2012).

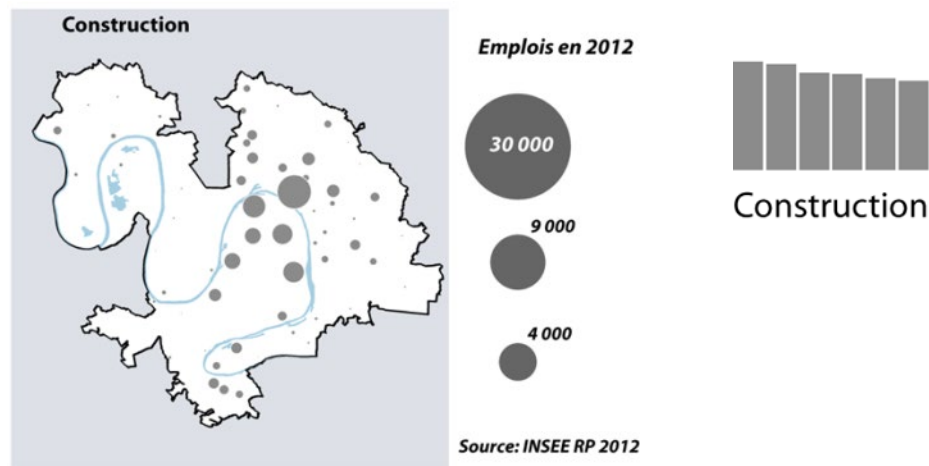
Rouen concentre 20% des emplois du secteur de la construction. Les autres pôles significatifs sont situés à Petit-Quevilly, Saint-Étienne-du-Rouvray, Sotteville-lès-Rouen, Petit-Couronne, Grand-Quevilly, représentant 35% de l'emploi total du secteur.

Sur la période 2009-2014, le secteur de la construction est le plus impacté par le ralentissement économique (- 18%, perte nette de 2 800 effectifs salariés) avec spécifiquement les constructions de bâtiments (notamment les constructions de maisons individuelles) et les travaux de constructions spécialisés (construction de parties de bâtiments ainsi que d'ouvrage de génie civil) qui ont respectivement reculé de 46% et 11%.

Évolution des effectifs salariés de la construction 2009-2014



Source : ACOSS SEQUOIA



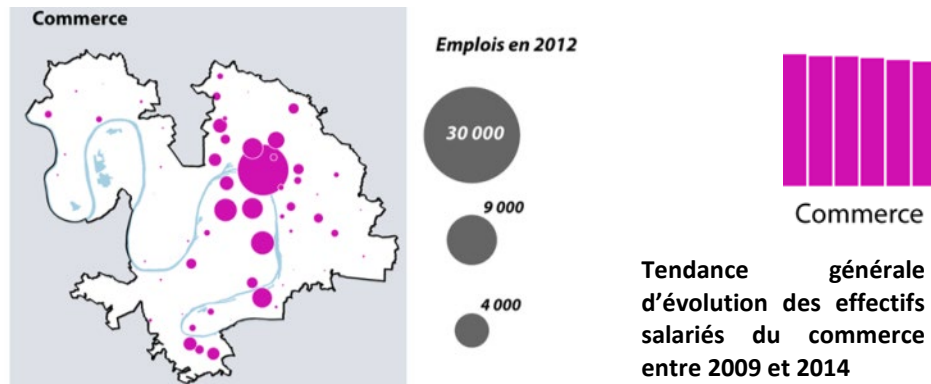
c. Le commerce, un secteur fragilisé

Chiffres clés du commerce : Le secteur dénombre 26 688 emplois (11,7% de l'emploi total en 2012) et 6 427 établissements (18,3% des établissements en 2013, source INSEE 2012).

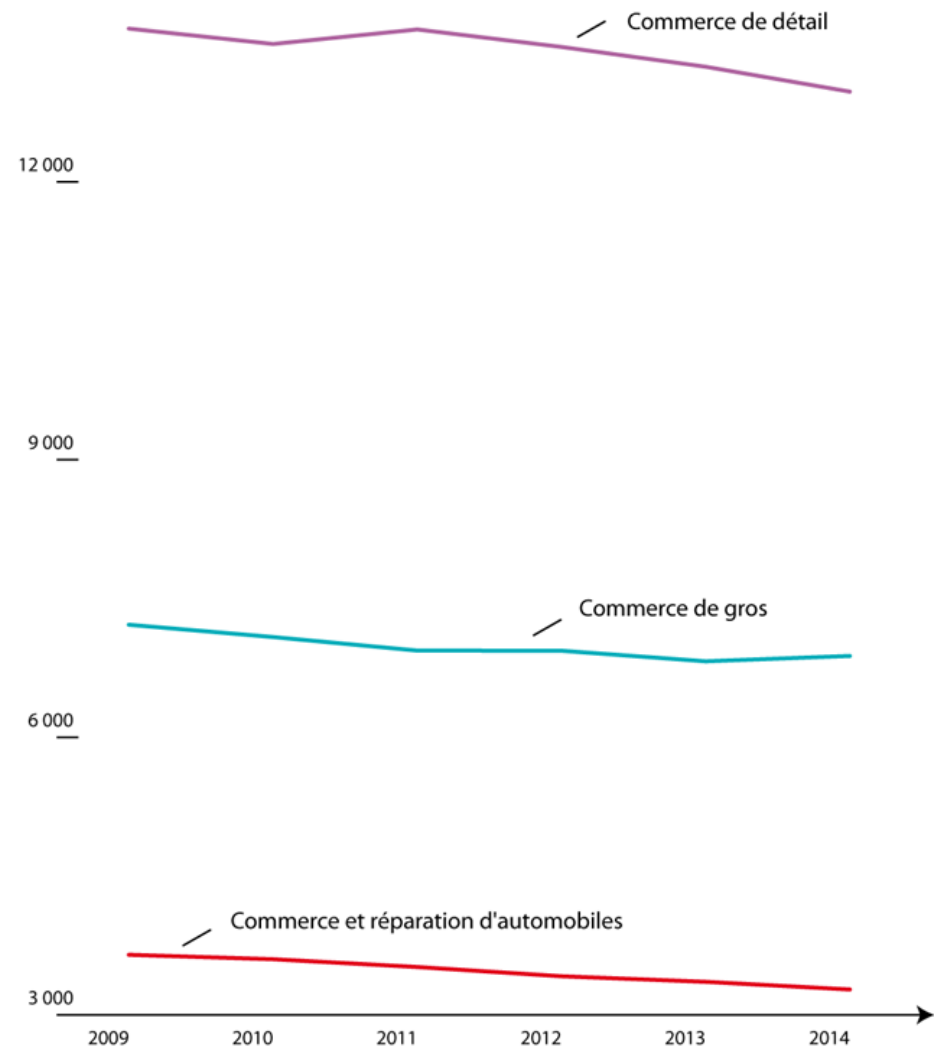
Rouen polarise assez largement les emplois commerciaux avec plus de 8 800 emplois comptabilisés en 2012, soit 33% du secteur commercial sur le territoire métropolitain. Les pôles secondaires en volume d'emplois se situent à Grand-Quevilly, Sotteville-lès-Rouen, Saint-Étienne-du-Rouvray et Mont-Saint-Aignan.

Le complexe commercial à Tourville-la-Rivière se distingue avec près de 1 400 emplois dédiés, représentant 5% des emplois de la Métropole.

Sur la période récente (2009-2014), le volume des effectifs salariés du secteur a baissé de près de 6%. **Le commerce et la réparation d'automobiles** constituent l'activité qui a le plus reculé (- 10,3%). Le **commerce de détail** a perdu 5% de ses effectifs avec une perte nette de 1 400 effectifs salariés.



Évolution des effectifs salariés du commerce 2009-2014



Source : ACOSS SEQUOIA

d. **Des services marchands et non marchands concentrés au cœur de la Métropole**

Chiffres clés des services marchands : Le secteur dénombre 79 964 emplois (35% de l'emploi total en 2012) et 17 982 établissements (51,3% des établissements en 2013, *source INSEE 2012*).

Les services marchands dans leur diversité (transports, services aux entreprises, activités financières et immobilières...) sont très largement concentrés dans le centre-ville de Rouen qui regroupe 43% des emplois de ces secteurs (soit environ 34 500 emplois). Saint-Étienne-du-Rouvray (5 300 emplois), Mont-Saint-Aignan (5 000 emplois) et Bois-Guillaume (4 150 emplois) représentent chacune plus de 5% du volume d'emplois des services marchands.

Assurant son statut de pôle métropolitain, Rouen centralise :

- 57% (soit 4 850 emplois) des emplois de l'hébergement/restauration,
- 54% (soit 5 300 emplois) des activités financières et d'assurance,
- 34% (soit 5 200 emplois) des transports et entreposage,
- 33,5% (soit 5 250 emplois) des activités spécialisées et services administratifs de soutien.

Elbeuf apparaît comme un pôle tertiaire relais avec 1 700 emplois de service qui représentent 2,1% des emplois du territoire métropolitain.

Sur la période 2009-2014, le tertiaire marchand s'est globalement maintenu (-0,5%). Ce taux masque cependant des dynamiques hétérogènes avec :

Des secteurs dynamiques :

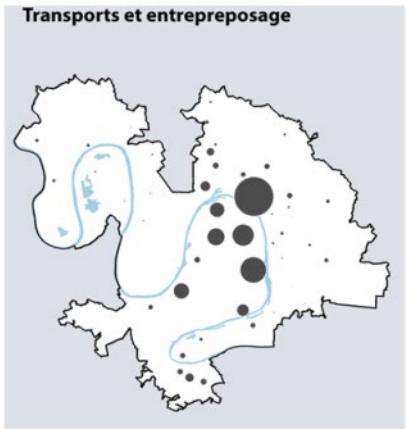
- Les services aux entreprises (activités spécialisées, scientifiques et techniques, et activités de services administratifs et de soutien) ont créé près de 700 effectifs salariés (+ 2,5%),
- L'hébergement / restauration (+ 6% soit + 350 effectifs),
- Les activités financières et d'assurance (+ 4% soit + 320 effectifs).

Des activités plus en difficulté :

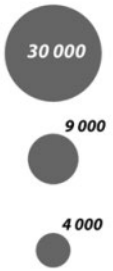
- L'information et la communication (- 10% soit - 400 effectifs),
- Et surtout les transports et entreposage (- 8% soit - 1 300 effectifs).

Parmi les projets stratégiques du territoire, la Métropole porte de nombreuses opérations et initiatives qui visent à faciliter l'implantation et le développement des activités tertiaires et innovantes :

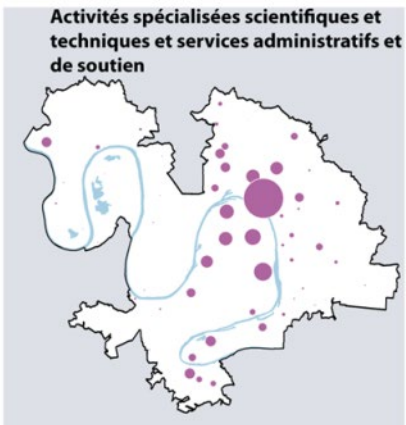
- Seine Cité,
- Plaine de la Ronce,
- Technopôle du Madrillet,
- Rouen Innovation Santé,
- Normandy French Tech (labellisation 2015).



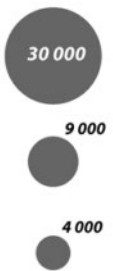
Emplois en 2012



Source: INSEE RP 2012

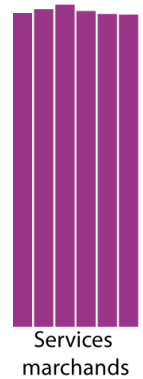
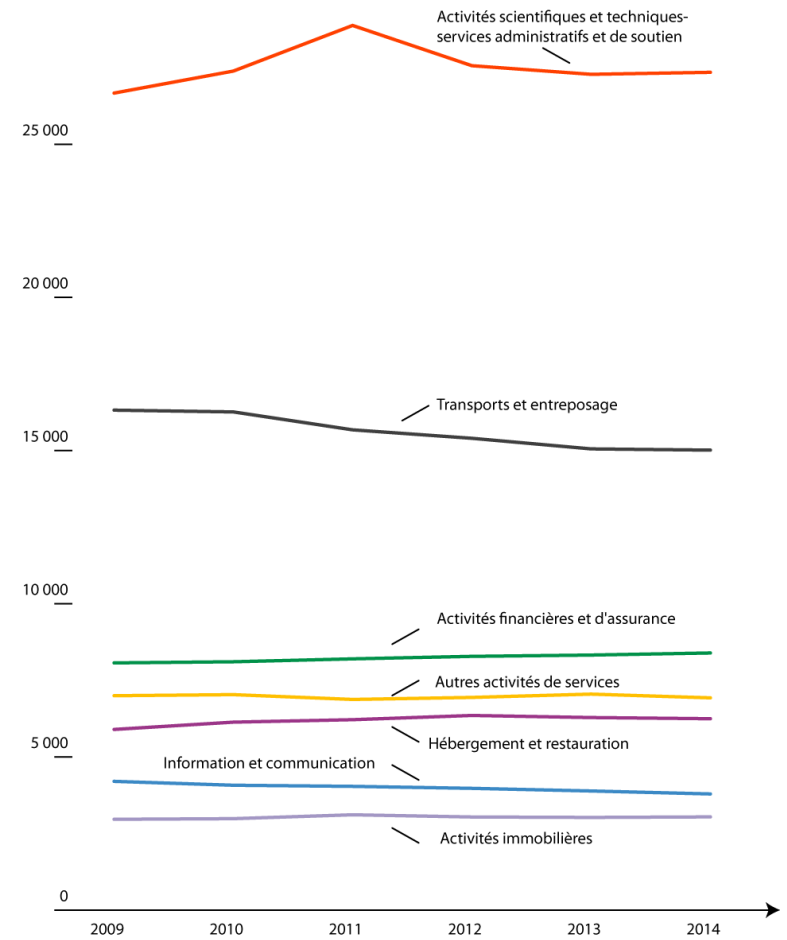


Emplois en 2012



Source: INSEE RP 2012

Évolution des effectifs salariés des Services Marchands 2009-2014



Source : ACOSS SEQUOIA

Chiffres clés des services non marchands : Le secteur dénombre 76 522 emplois (33,5% de l'emploi total en 2012) et 5 687 établissements (16,2% des établissements en 2013, *source INSEE 2012*). Ce secteur correspond aux activités de services des domaines de l'éducation, de la santé, de l'action sociale et de l'administration.

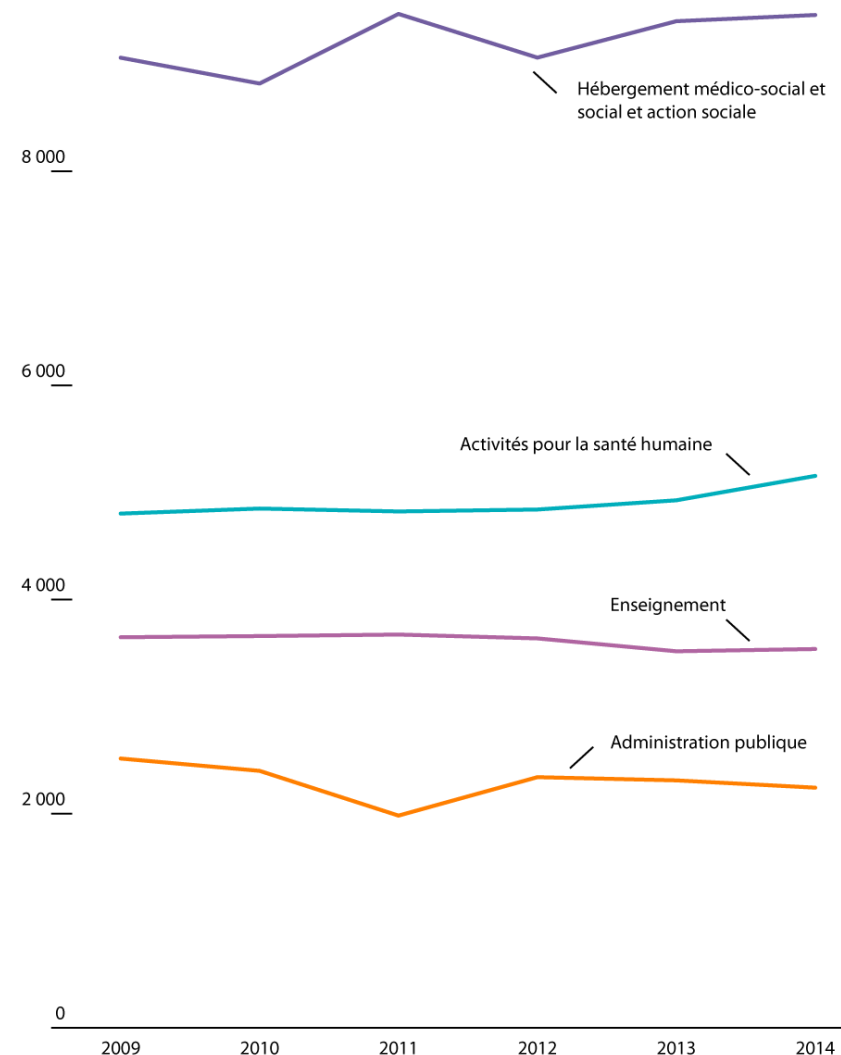
Rouen assoit son statut de chef-lieu administratif en concentrant plus de 40% (31 700 emplois) des emplois tertiaires non marchands.

Parmi ces effectifs salariés, le CHU de Rouen regroupe à lui seul environ 10 200 emplois et capte 2 400 visiteurs par jour. Le poids des grands équipements au sein de la Métropole représente une problématique majeure en termes d'aménagement du territoire, sur les thématiques de l'accessibilité, du stationnement, des transports en commun ou de la localisation des secteurs de développement futurs.

Seul grand secteur d'activités à se maintenir positivement (+ 1,8%), les services non marchands n'ont pas rencontré de profondes évolutions entre 2009 et 2014.



Evolution des effectifs salariés des Services non Marchands 2009-2014



Source : ACOSS SEQUOIA

e. L'activité logistique, une spécificité du territoire

La filière logistique dans la métropole s'appuie sur un réseau d'entreprises qui concentre 11 136 emplois (source NEOMA- MOBIS données 2014) sur les 43 000 emplois en Normandie, l'association Logistique Seine Normandie et sur le pôle de compétitivité Novalog (spécialisé en logistique et supply chain).

Ce secteur d'activité profite de la situation géographique d'interface de la Métropole, au cœur de la Normandie, au bord de la Seine et à proximité du Bassin parisien (10 millions de personnes à moins de 90 min), et d'une richesse économique qui lui permet de se développer sur les flux d'exportation et d'importation.

L'activité logistique agit comme support et complément des filières portuaires et industrielles, et s'appuie sur un maillage multimodal dense :

- réseau fluvial, via le Grand Port Maritime de Rouen,
- réseau routier, avec les autoroutes A13, A29 et A28,
- réseau ferré, mais de manière encore modeste.

La montée en puissance de cette filière représente une réelle opportunité pour le territoire qui bénéficie de nombreux espaces fonciers à proximité d'activités industrielles pouvant potentiellement accueillir de nouvelles activités logistiques. Ainsi, la Métropole s'est positionnée sur deux projets majeurs pour développer cette filière : la réindustrialisation du Pôle d'Innovation des Couronnes (ex raffinerie Pétroplus) et le projet de plateforme logistico-industrielle Seine-Sud.

L'activité portuaire, un outil essentiel pour le développement logistique et une portée d'entrée vers le commerce international

Chiffres clés du secteur portuaire : 18 000 emplois, 5^{ème} port français en tonnage et 1^{er} port de l'ouest européen pour l'exportation de céréales.

Les plateformes portuaires jouent un rôle essentiel dans l'organisation des réseaux logistiques à multiples échelles (locale, régionale, internationale) et dans le maintien d'activité présente sur les territoires.

Le Grand Port Maritime de Rouen, port de fond d'estuaire le plus proche de Paris, s'est spécialisé dans le transport de céréales, de produits agro-alimentaires, de produits énergétiques raffinés. Il s'appuie sur des atouts historiques et joue un rôle majeur dans la performance des activités industrielles, logistiques, agroalimentaires et forestières par la mise à disposition des infrastructures et des services pour les acteurs économiques. Il s'inscrit dans la dynamique de développement de l'Axe Seine grâce à l'association avec les ports de Paris et du Havre (HAROPA).

En complément de l'activité portuaire, le Marché d'Intérêt National (MIN) de Rouen regroupe 800 emplois permanents autour de 60 entreprises dans les secteurs alimentaires (fruits et légumes, produits de la mer, produits carnés), les fleurs et les plantes, et occupe 200 hectares à proximité du centre-ville de Rouen.

Le MIN de Rouen constitue le 9^{ème} marché français avec un volume annuel de transactions qui avoisine les 100 000 tonnes en fruits et légumes, poissons et viandes. Il représente un enjeu fort pour l'approvisionnement et la distribution des produits locaux (uniquement 5% du volume global du MIN) ainsi que pour la logistique urbaine du fait de sa localisation (plateforme de la logistique alimentaire).

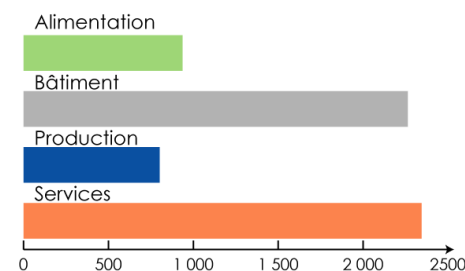
2.7 Des activités artisanales tournées vers les services et le bâtiment, solidement implantées

La Métropole Rouen Normandie comptait en 2015 **plus de 6 500 établissements artisanaux**, ce qui en fait le principal pôle artisanal départemental et haut-normand (source : Observatoire régional de l'Artisanat de Haute-Normandie / données disponibles antérieures à la fusion régionale).

Elle recense, en effet, plus du double d'établissements artisanaux que l'agglomération havraise (près de 2 500) et regroupe **37,5% des activités artisanales seino-marines** et plus de 22% des établissements artisanaux haut-normands.

Le secteur des **services** est la principale activité artisanale représentée sur le territoire avec près de **37% des établissements artisanaux** concernés, suivi par le **bâtiment** avec **35% des établissements**. Dans le secteur des services, on trouve des activités de type entretien et réparation de véhicules automobiles, coiffure, service de déménagement, transports de voyageurs par taxi..., et sans celui du bâtiment, des activités de génie civil, désamiantage, enlèvement des peintures à base de plomb, travaux de construction spécialisés,

Comparativement à la Haute-Normandie, les établissements artisanaux de la Métropole sont plus ciblés dans les services (37% contre 35%) et l'alimentation (15% contre 12%) et moins représentés dans le bâtiment (36% contre 41%), le secteur de la production avec 13% des établissements se situant dans la moyenne haut-normande.



Source : Atlas statistique de l'Artisanat haut-normand 2015

Il n'existe pas, à ce jour sur le territoire de la Métropole **de sites fonciers disponibles dédiés pour l'accueil, l'implantation et le développement local de ces activités**. Le prix du foncier (et/ou de l'immobilier) dans les zones d'activités périphériques s'avère actuellement trop élevé ou l'offre insuffisamment adaptée à ce tissu de petites entreprises artisanales de la production et des services. L'offre en activités artisanales présente des contrastes géographiques, notamment à travers une raréfaction au sein des communes des plateaux nord et est du territoire.

2.8 Agriculture et sylviculture, des activités traditionnelles en évolution

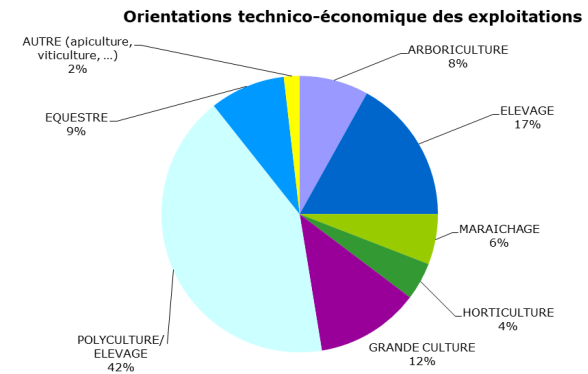
L'analyse menée dans le diagnostic a été réalisée sur le temps long, amenant à mobiliser de nombreuses sources de données, produites sur des périodes différentes et amenant à certains écarts en matière de temporalités. Il s'agit, pour certaines thématiques, de pointer du doigt un état des lieux à un moment T, mais aussi de révéler les tendances sur le temps long.

En 2010, l'agriculture sur le territoire de la Métropole couvrait **16 907 hectares de superficie agricole utilisée (SAU)**, soit 25% du périmètre métropolitain, et comptait 389 exploitants agricoles

Dans 58 communes est recensée au moins une exploitation. Globalement, l'activité agricole est dynamique sur le territoire avec des terres aux bonnes potentialités agronomiques et relativement peu impactée par la déprise agricole.

La filière polyculture-élevage, activité dominante du territoire

L'orientation technico-économique des communes indique une large production dominante autour de la polyculture et du poly-élevage, activités présentes sur 45% des communes de la Métropole et occupant 79% de la SAU en 2010 pour 72% des unités de travail annuel du territoire. Les productions animales concernent quant à elles 64% des exploitations.



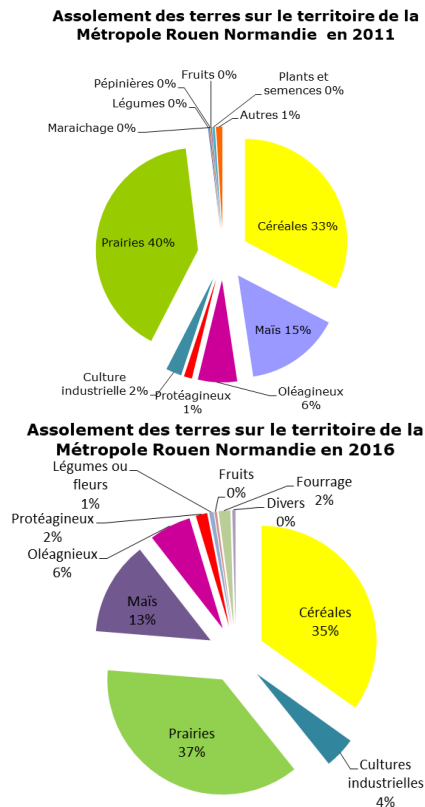
Les autres activités agricoles dominantes concernent l'élevage bovin (mixte et lait pour 11% des communes), l'élevage ovin et autres herbivores (7% des communes), la culture de céréales et oléoprotéagineux (5,5% des communes), ainsi que le maraîchage et l'horticulture diverse.

35% des surfaces de la Métropole sont occupées par la culture de la céréale (notamment le blé et l'orge), dont la part augmente depuis 2011. Cette activité est occupée à moins de 5% par des cultures industrielles, bien que leur part passe de 2 à 4% entre 2011 et 2016. L'augmentation de la place occupée par la culture de la céréale se couple à une diminution du poids des prairies, passant de 40% de la surface exploitée en 2011 à 37% en 2016. Ces évolutions sont caractéristiques de la crise actuelle du secteur de l'élevage, le nombre d'ateliers d'élevage ayant baissé de plus d'un tiers entre 2000 et 2010.

Du fait des sols limoneux profonds, les communes des plateaux nord et est accueillent des exploitations de grandes cultures orientées vers les céréales et le colza. Les activités d'élevage se localisent aussi bien en vallée que sur les plateaux nord et est. L'arboriculture et le maraîchage sont principalement localisés en vallée.

Les pôles urbains de Rouen et d'Elbeuf comptent peu d'exploitations professionnelles. Cependant, des pratiques agricoles compatibles avec le milieu urbain y sont présentes : le maraîchage et l'horticulture. Les activités de grandes cultures céréalières ou d'élevage se localisent sur les secteurs les plus éloignés des pôles urbains.

Alors qu'un tiers des exploitations sont actuellement consacrées à la production d'aliments pour les animaux, la préservation de l'activité d'élevage apparaît comme un enjeu fort pour l'économie du secteur agricole métropolitain, mais également pour l'entretien des paysages et l'identité des territoires ruraux. Pour ce faire, des investissements importants sont à prévoir, ainsi qu'une attention particulière portée à la réglementation sur ce type d'activités à travers une réflexion spécifique selon le type d'élevage.

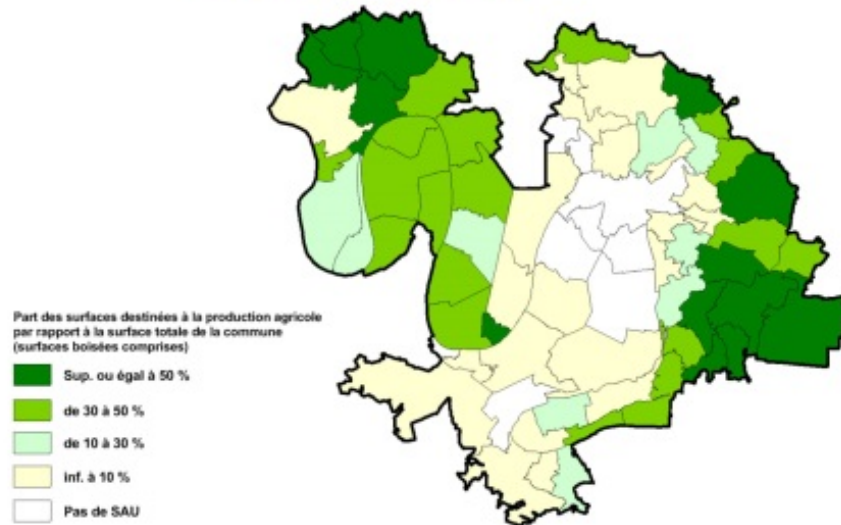


Un recul de la SAU et des exploitations plus grandes

Entre 1988 et 2010, la SAU de la Métropole a enregistré une baisse de 15%, soit une perte nette de plus de 3 000 hectares. Dans le même temps, le nombre d'exploitations est passé de 905 à 389 (soit - 57%) et le nombre de travailleurs agricoles (comptabilisés en unités de travail annuel – UTA) ne s'élevant plus qu'à 529 UTA en 2010 alors qu'ils étaient 1 148 en 1988. Conformément à la tendance nationale, la baisse du nombre des exploitations est un phénomène quasi généralisé à l'échelle du périmètre de la Métropole.

De 2013 à 2016, la SAU continue de se réduire, de l'ordre de 0,3%. Les pertes sont inégales selon les communes, 29 d'entre elles perdant de la surface, notamment dans l'ouest du territoire, ainsi que sur les communes du plateau est (Franqueville-Saint-Pierre, Boos ou Ymare), tandis que d'autres communes gagnent de la surface agricole (27 communes). Enfin, 13 communes voient leur SAU se stabiliser sur cette dernière période.

PART DE LA SURFACE COMMUNALE DESTINÉE À LA PRODUCTION AGRICOLE



Il résulte de ces évolutions une concentration de la superficie agricole utile sur un plus faible nombre d'exploitations. La taille moyenne des exploitations est ainsi passée de 22 hectares en 1988 à 43,5 hectares en 2010, soit une augmentation de 95%. Le marché foncier agricole subit par conséquent certaines tensions avec des surfaces qui se raréfient dans un contexte de demandes fortes et multiples, engendrant une augmentation du prix du foncier agricole. Les secteurs les plus soumis aux pressions foncières sont Isneauville ou le secteur allant de Franqueville-Saint-Pierre à Boos.

L'augmentation des prix au sein du territoire doit être replacée dans une dynamique plus globale propre à la Seine-Maritime, les prix des surfaces agricoles connaissent une augmentation constante depuis 2006.

	Prix moyen des terres et prés libres		Evolution des prix sur les 10 dernières années
	2006	2016	
Entre Caux et Vexin (région agricole)	6 770	10 370	+ 53%
Vallée de la Seine (région agricole)	4 570	7 260	+ 59%
Seine-Maritime (département)	6 340	9 730	+ 53%

Selon les données issues du Mode d'Occupation des Sols (MOS) de la Métropole, la consommation d'espaces naturels et agricoles entre 1999 et 2015 a été de 1 552 hectares, dont 804 hectares d'espaces agricoles. L'habitat a été la principale source de consommation des sols (869 hectares), ainsi que l'activité économique (319 hectares). Une forte part des espaces agricoles consommés l'a été sur des zones de plateaux, présentant pourtant un excellent potentiel agronomique, tandis que les secteurs moins attractifs sont souvent exempts d'urbanisation, du fait de la présence de risques (inondations, ruissellement).

Outre la consommation du patrimoine agricole, l'urbanisation sur des terres agricoles de bonne qualité pourrait fragiliser l'équilibre d'une agriculture locale fondée sur la polyculture-élevage, et entraîner un phénomène de déprise sur les zones les plus difficiles des vallées, ou l'agriculture de loisirs (espaces agricoles utilisés par les non professionnels) émerge peu à peu en plus de l'agriculture de production.

Le développement urbain engendre également des contraintes en matière de circulations agricoles, lesquelles, du fait du développement des zones bâties, voient leur distance augmenter et sont souvent contraintes de se reporter vers des axes routiers urbains non adaptés pour ce type d'engins. A ce titre, la

polyculture et l'élevage, activités agricoles majeures au sein du territoire, sont génératrices de nombreux déplacements.

Selon l'enquête de 2017 réalisée dans le cadre du diagnostic agricole du PLU, 14% des exploitants ont plus de 60 ans et plus de la moitié d'entre eux ont entre 40 et 59 ans, ce qui pose question quant aux modalités de successions des structures, d'autant plus face à la pérennité de la majorité des exploitations déclarées par les exploitants (88% d'entre eux affirment que leur exploitation est économiquement viable). Toutefois, 23% des exploitants ont moins de 40 ans, traduisant un certain dynamisme du secteur agricole au sein de la Métropole, même si actuellement, 3 départs en retraite par an sont enregistrés pour chaque installation. Aujourd'hui, 60% des exploitations sont sous forme individuelle en 2017 et 40% sous forme sociétaire, dont le nombre augmente, au détriment des exploitations individuelles. Si la très grande majorité des emplois occupés est liée au statut de chef d'exploitation, un quart des exploitations ont recours à un salarié.

Les exploitations à proximité **des pôles urbains** se distinguent par **l'importance des petites structures** (moins de 25 hectares). A l'inverse, les communes les plus excentrées des cœurs urbains présentent **les structures d'exploitation les plus étendues** (plus de 50 hectares).

De la même manière, ce sont les communes les plus éloignées des principaux pôles urbains qui concentrent le plus d'exploitations (23 exploitations à La

Neuville-Chant-d'Oisel, 26 exploitations à Saint-Paër, 30 exploitations à Jumièges).

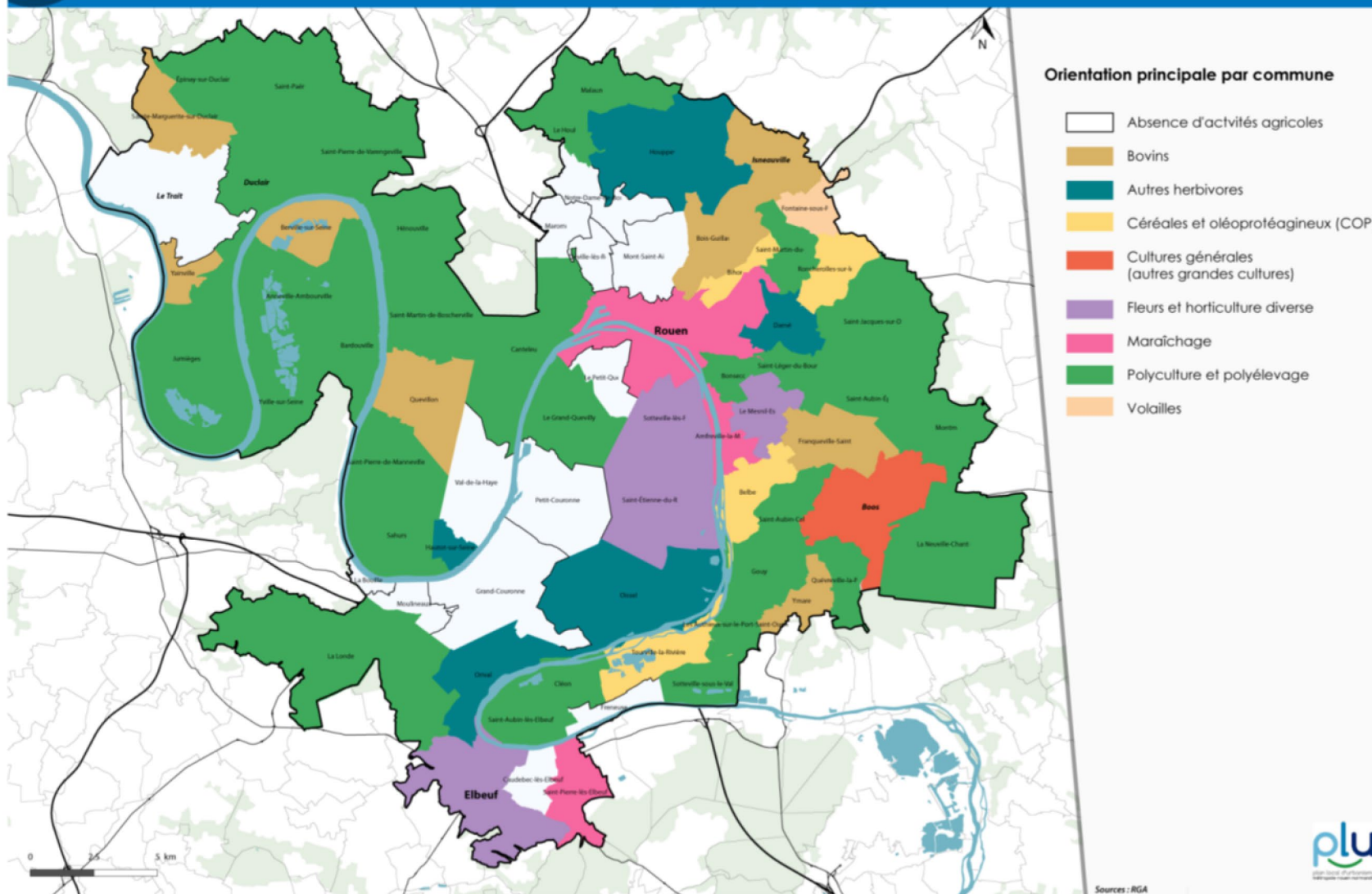
Concernant l'évolution de la SAU, on note **une forte pression foncière sur les communes situées en périphérie de Rouen** (Les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen, Mont-Saint-Aignan, etc.) les pertes constatées relevant plus de l'artificialisation des sols que de la déprise agricole.



Source : Métropole Rouen Normandie

Orientation technico-économique des communes

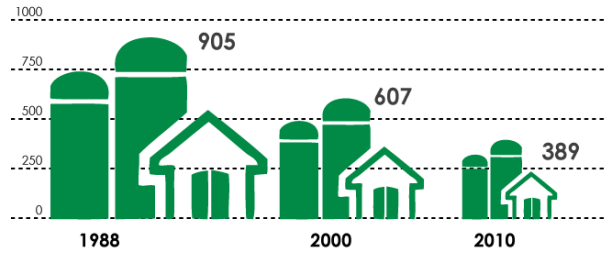
PLUI Métropole Rouen Normandie
Diagnostic



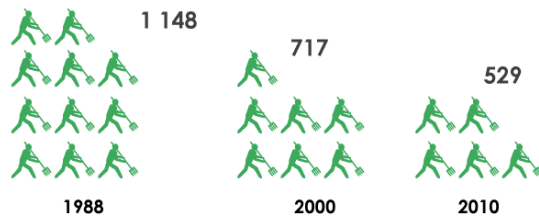
Superficie agricole utilisée en hectare



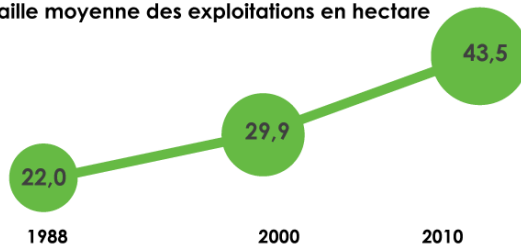
Exploitations agricoles



Travail dans les exploitations agricoles

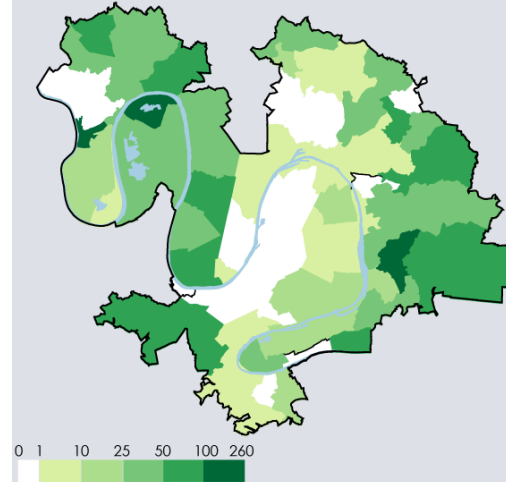


Taille moyenne des exploitations en hectare

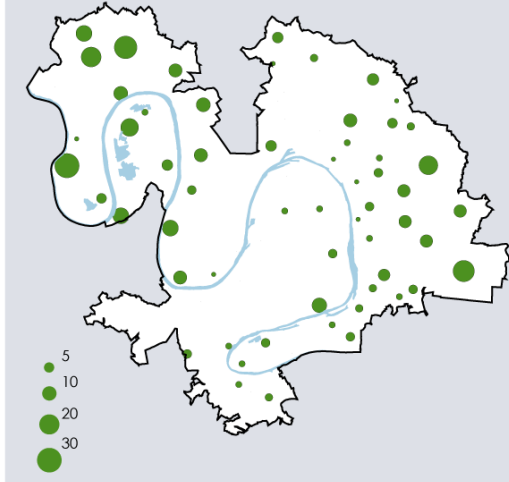


Source : RGA

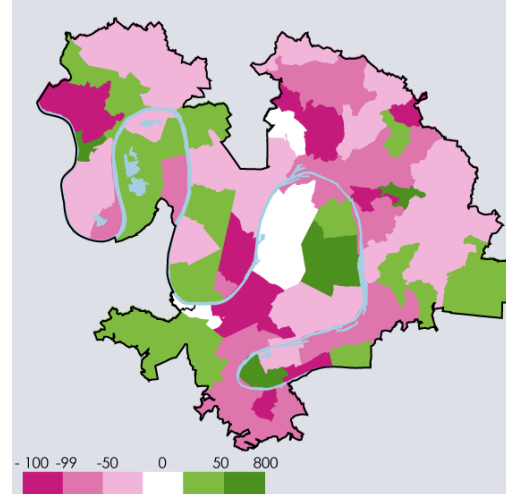
Taille moyenne des exploitations (en ha) en 2010



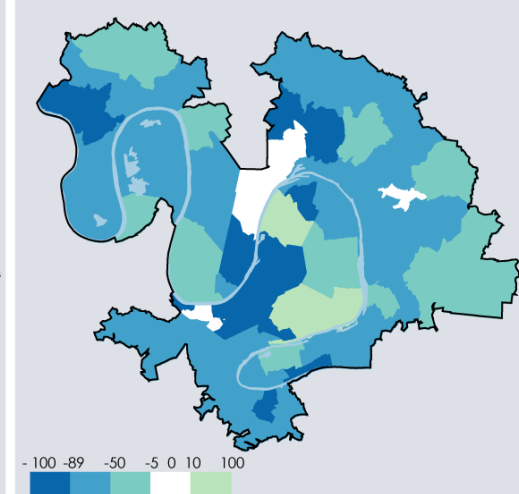
Nombre d'exploitations en 2010



Evolution de la superficie agricole utile (en %) 1988-2010



Evolution du nombre d'exploitations (en %) 1988-2010



Source : RGA

Une valorisation en cours des productions locales

La Métropole ne compte pas d'appellation d'origine contrôlée et peu d'exploitations produisent sous signe de qualité (15 exploitations sous agriculture biologique). Néanmoins, une production à forte identité locale y est développée : les fruits de la boucle de Jumièges. Cette production, réalisée sur un territoire à forte identité paysagère, fait l'objet d'une promotion à travers la « route des fruits » animée par le Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande. Une marque locale, « Croquine », tente de valoriser cette production.

Cependant, les activités de maraîchage ou les cultures pérennes (fruits) peuvent bénéficier **de nouveaux débouchés** dans le développement **des circuits courts** : marché de plein vent, vente à la ferme, vente par correspondance, vente via des AMAP (association pour le maintien d'une agriculture paysanne), magasins de producteurs..., en lien avec les nouvelles pratiques de consommation urbaine.

Bien que 34% des exploitations agricoles recensées aient au moins une part de leur activité en vente directe et qu'un quart d'entre elles valorisent leur production par la vente directe à la ferme (55% d'entre elles se trouvent à proximité de Duclair), le nombre d'exploitations pratiquant la vente directe est en baisse depuis les années 1980. Actuellement, 44% des exploitations valorisant en direct leur production ont également des activités dédiées à l'élevage, montrant combien la crise de ce secteur est génératrice de nouvelles activités.

Afin de promouvoir cette pratique, la Métropole travaille actuellement à la création d'un observatoire des circuits courts. 44% des répondants de l'enquête affirment engager des réflexions quant au développement de cette activité.

La présence du MIN (Marché d'Intérêt National) pourrait représenter un débouché pour la distribution des produits agricoles locaux. Néanmoins, l'essentiel des produits vendus au MIN ne provient ni du territoire, ni de la région. Un carreau de producteurs (alimenté par une trentaine de maraîchers) permet cependant la mise en marché des produits agricoles locaux qui représentent environ 5 % du volume global des transactions du MIN.

8% des exploitations valorise une part de leur production en les transformant elle-même. La transformation des productions agricoles locales s'organise autour de quelques secteurs spécifiques et établissements :

- **Des unités de transformation de lait** : Novandie compte près de 400 salariés à Maromme, avec un approvisionnement assuré par la coopérative laitière de Haute-Normandie ;
- **La transformation de la viande** : l'abattoir ATHOR au Trait et des établissements de préparation de produits à base de viande tels DELTAA à Saint-Etienne-du-Rouvray ou TLC à Sotteville-lès-Rouen ;
- **La valorisation locale des céréales** : une minoterie et une malterie à Canteleu via le groupe Soufflet (50 salariés), la semoulerie (pâtes alimentaires) de Normandie sur le Grand Port Maritime de Rouen (40 salariés), l'usine Toufflet Tradition confectionne des pains et des viennoiseries (plus de 100 salariés à Saint-Etienne-du-Rouvray) ;

- **La transformation des pommes et poires** produites localement est limitée à des établissements artisanaux ou à des productions fermières.

33 exploitations pratiquent l'activité d'accueil à la ferme. Parmi elles, 20 sont en lien avec la pratique équestre, 9 sont des gîtes et chambre d'hôte, et 4 sont des fermes pédagogiques. Au-delà des gains économiques générés par cette activité, des bienfaits en matière de lien social entre locaux, riverains et visiteurs peuvent également être soulignés.

Enfin, en matière de production d'énergies renouvelables, 6 exploitations ont déclaré être productrices d'énergie, notamment via des panneaux photovoltaïques. 30% des exploitants interrogés en 2017 affirment entretenir des pratiques volontaristes en matière d'environnement, notamment à travers la plantation et l'entretien de haies, la plantation de fascines, le maintien de surfaces enherbées ou encore par des contractualisations de MAEC (Mesures Agro-Environnementale et Climatique).

b. **Une filière bois-forêt aux activités diversifiées en cours de structuration**

La surface forestière de la Métropole couvre plus de **25 000 hectares**, soit près d'un tiers du territoire. Les forêts sont localisées sur les deux rives de la Seine (forêt Verte, forêt de la Londe-Rouvray, forêt de Roumare, forêt du Trait-Maulévrier), ainsi que sur les versants des vallées, les rebords de plateaux et les zones accidentées.

Le massif forestier est composé pour 60% de forêts publiques et pour un peu moins de la moitié de forêts domaniales. Les propriétaires forestiers privés occupent environ **11 200 hectares**. Près de 10 500 hectares sont détenus par des propriétés de plus de 4 hectares (258 propriétaires), ce qui représente une surface moyenne par propriétaire économiquement non négligeable de 40 hectares.

Le massif est constitué à 80% de feuillus et à 20% de résineux. 14% des peuplements sont considérés en impasse sylvicole et qualifiés de « pauvres » (coût d'exploitation supérieur à la recette de la coupe). Par ailleurs, une carence importante est relevée dans l'accessibilité des propriétés forestières : 3 600 hectares de massif ont un déficit en desserte, ce qui engendre une baisse du prix de vente du bois.

Les principales essences de feuillus sont le chêne (pour les terrasses, mobilier urbain, platelage, charpente), le hêtre (pour le mobilier intérieur, parquet...), le pin et le châtaignier.

Des activités diversifiées

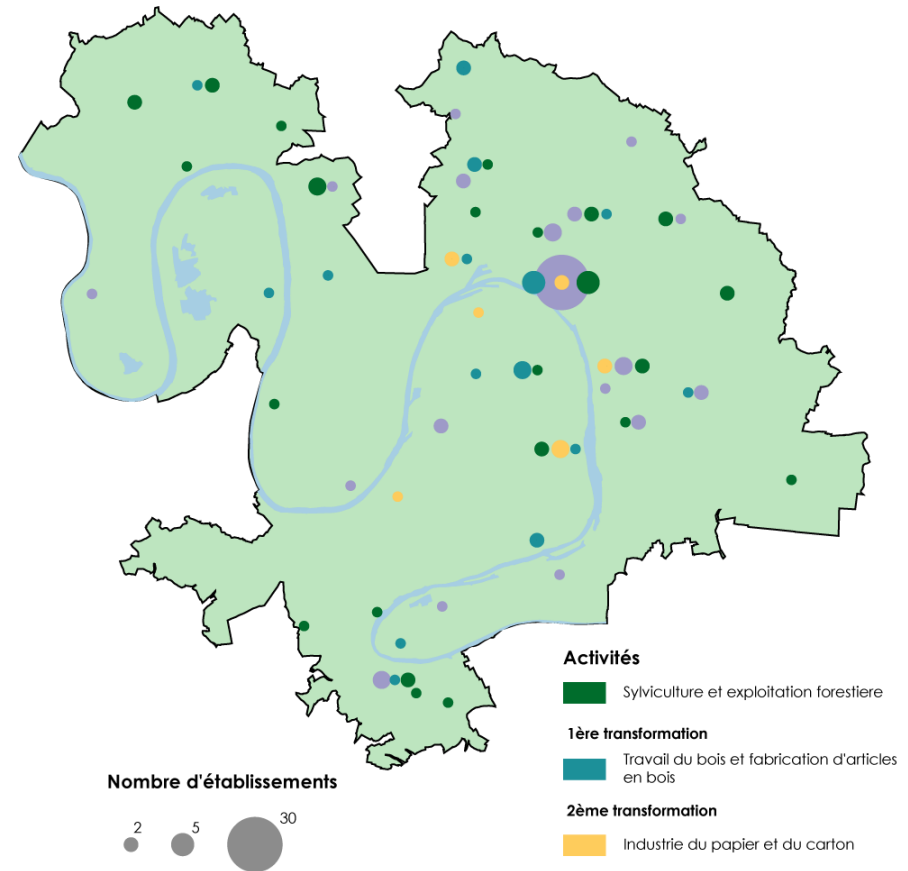
Près de 700 emplois dépendent de la filière bois sur le territoire métropolitain :

- Les gestionnaires publics ou privés occupent une centaine d'emplois.
- En 1^{ère} transformation (scieries et fabrication d'emballages bois, industrie du panneau...) avec une cinquantaine d'emplois. 7 exploitations forestières sont recensées comptant une vingtaine d'emplois.

Deux scieries sont localisées sur le territoire :

- ✓ à Saint-Martin-de-Boscherville autour d'une exploitation de résineux (emballages, bois de coffrage, bois de charpente, palettes) regroupant 27 salariés,
- ✓ à Saint-Etienne-du-Rouvray, une scierie de feuillus compte 10 salariés.
- La 2^{ème} transformation (charpente-menuiserie, ameublement, ébénisterie, papier et carton) représente plus de 500 emplois, majoritairement dans la construction bois. Un leader national - Cuiller Frères - est installé à Petit-Couronne et emploie 200 salariés.
- Quelques débouchés pour la production forestière locale se situent à proximité du territoire métropolitain : à Allouville-Bellefosse (entreprise LINEX), aux Grandes-Ventes (entreprise LEFEBVRE) ou à Saint-Maclou (entreprise GASTEBOIS).

La filière sylvicole



Source : INSEE CLAP 2013

Une filière locale en cours de structuration

Par conséquent, **l'ensemble de la chaîne de la filière bois** est présente sur le territoire métropolitain : exploitants forestiers, producteurs de bois, scieurs, entreprises de transformation. Néanmoins, les activités de 1^{ère} transformation, spécifiquement les scieries, restent peu nombreuses et sans perspective en raison notamment d'un déficit d'espace disponible.

La filière est en cours de structuration à l'échelle locale autour d'acteurs comme le Centre régional de la propriété forestière (CRPF), la Coopérative forestière Nord Seine Forêt, l'interprofession de la filière bois en Haute-Normandie (ANORIBOIS), la Métropole à travers sa Charte Forestière de Territoire et son plan d'actions 2015-2020, ainsi que le projet AMI Bois (Amélioration de la Mobilisation des Bois sur le territoire de la Métropole) qui rassemble une dizaine de partenaires autour d'une volonté commune : faciliter et optimiser l'interface entre la forêt et les consommateurs de bois (notamment les chaufferies biomasse) du territoire par une animation auprès des propriétaires forestiers (publics et privés).

Si la filière **représente près de 700 emplois**, elle doit faire face à certaines difficultés structurelles que la Charte Métropolitaine entend limiter :

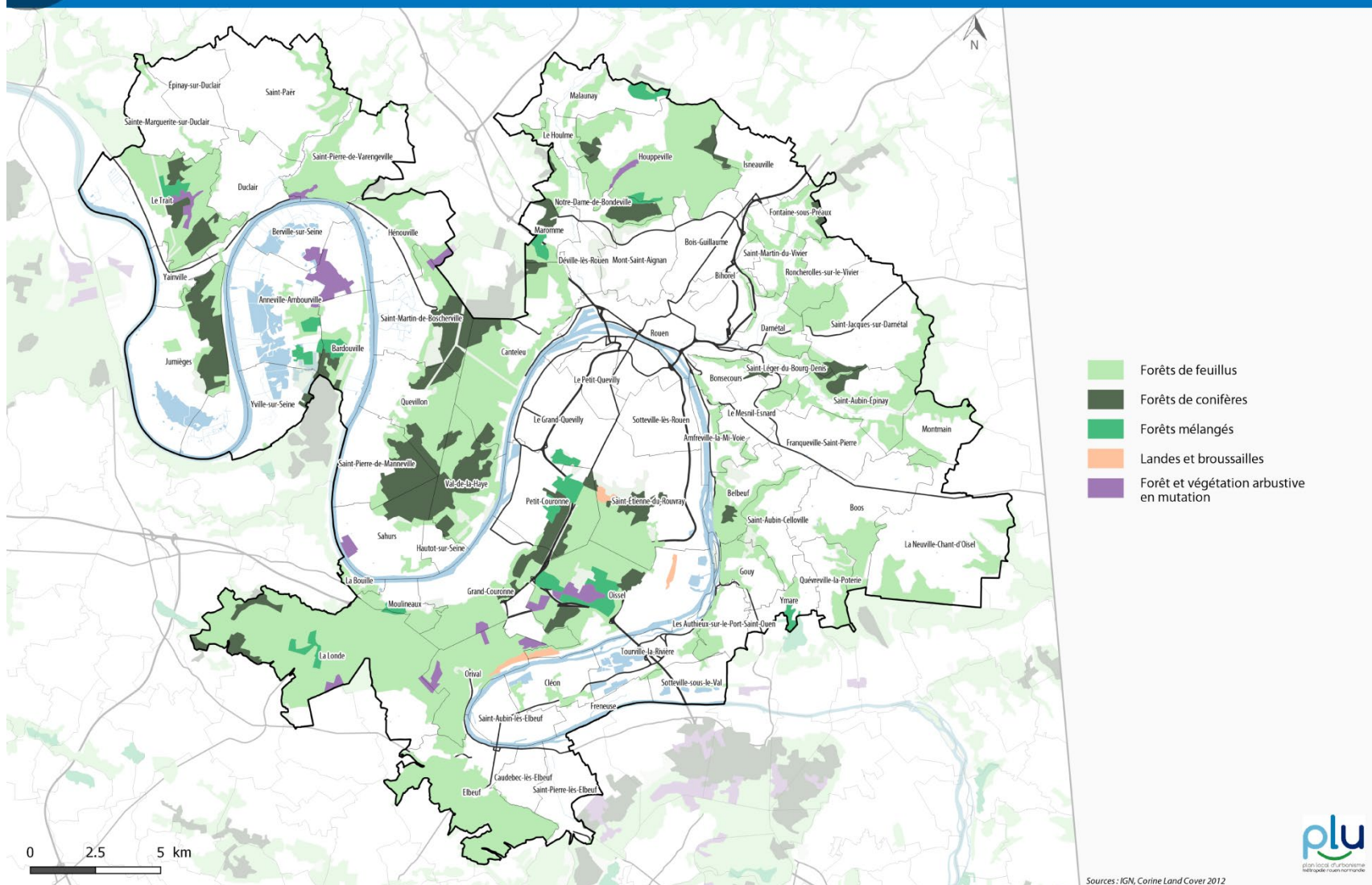
- 2 700 hectares de forêts privées identifiés en impasse sylvicole (coûts de replantation supérieurs au bénéfice de la vente de bois),
- Une difficile mobilisation des bois dans les forêts privées,
- Peu d'activités de 1^{ère} transformation (scieries et fabrication d'emballages bois, industrie du panneau...) présentes sur le territoire (8% des emplois de la filière)
- Une insuffisance de lien entre la production de matière première et les besoins d'approvisionnement des industriels,
- Des difficultés structurelles des unités de 1^{ère} transformation (manque de place, absence de séchoir),
- Des petites structures aux faibles capacités d'investissement,
- Peu d'essences de résineux (principalement utilisés dans la construction)
- Une concurrence internationale intense.

Dès lors, les enjeux retenus pour pérenniser localement la filière relèvent :

- De l'articulation des usages entre le bois d'œuvre, le bois industrie et le bois énergie,
- De la valorisation du bois énergie par la présence de grosses unités collectives et de petites chaufferies à biomasse,
- Du développement des circuits courts
- De la mise en œuvre de nouveaux usages des bois locaux (construction, matériaux) et de leur promotion auprès des entreprises de 2^{ème} transformation locale.

Secteur sylvicole

PLUI Métropole Rouen Normandie
Diagnostic



2.9 Les exploitations de carrières, des gisements limités

a. Des gisements de qualité et stratégiques

La Métropole compte une quinzaine d'exploitations de carrière localisées dans les communes du secteur de la vallée de la Seine, laquelle offre une ressource de grand volume en granulats alluvionnaires et constitue de ce fait un gisement important.

Les carrières se situent principalement à l'ouest du territoire métropolitain autour de :

- La boucle de Jumièges (Jumièges et Le Mesnil-sous-Jumièges),
- La boucle d'Anneville (Anneville-Ambourville, Bardouville, Berville-sur-Seine, Yville-sur-Seine)

La boucle de Jumièges est assez peu urbanisée et compte un bon nombre d'exploitations du fait de la grande largeur du méandre et de la bonne épaisseur des gisements. Des ressources en alluvions y sont encore disponibles. La boucle d'Anneville est également assez peu urbanisée et contient encore une grande quantité de ressources disponibles.

A proximité d'Elbeuf, les communes de Cléon et de Tourville-la-Rivière sont également concernées par des sites de carrière, avec des granulats d'excellente qualité. Ces secteurs sont urbanisés et les sous-sols ont déjà été très exploités, mais ils présentent encore des surfaces exploitables.

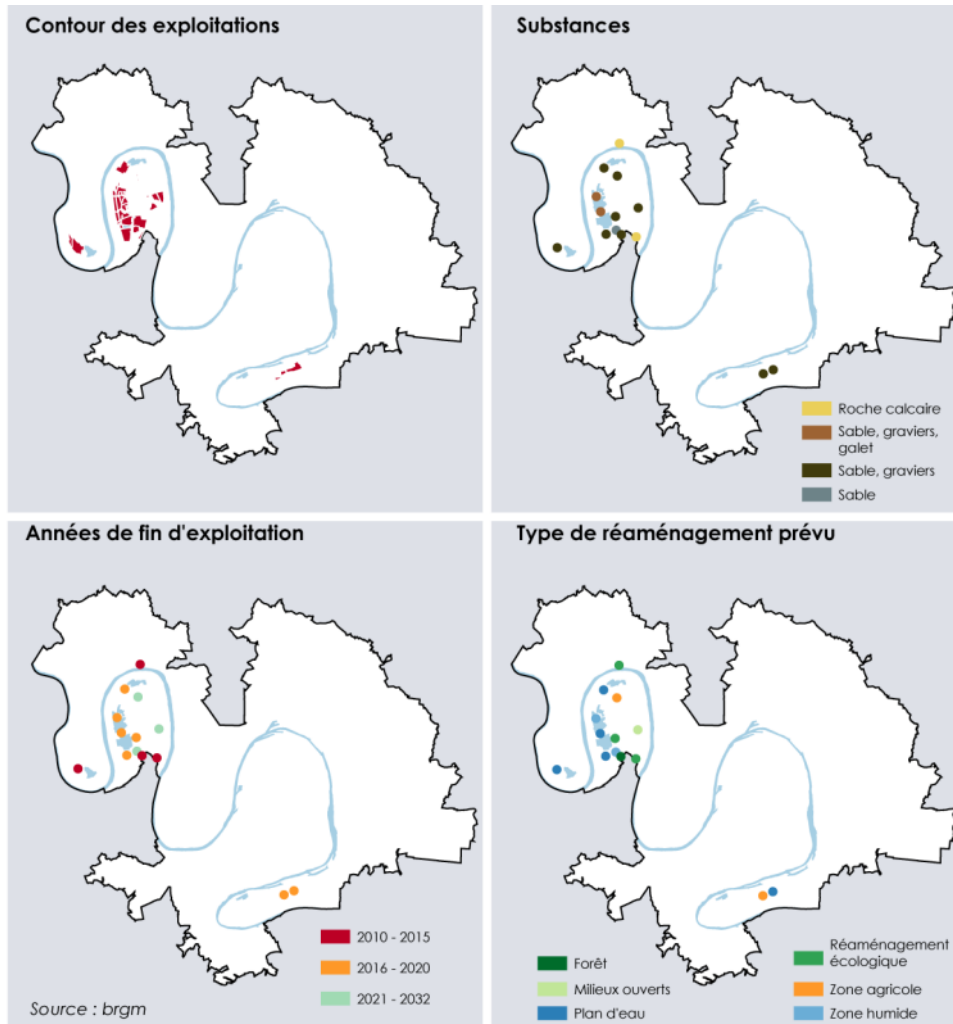
L'exploitation d'une carrière constitue une occupation temporaire du sol. A terme, la plupart des sites doivent retrouver leur vocation d'origine ou une utilisation précisée dans le projet d'exploitation. D'après la base de données du BRGM (Bureau de Recherches Géologiques et Minières), 7 exploitations

devraient prendre fin sur le territoire entre 2016 et 2020 (boucles d'Elbeuf et d'Anneville), et 3 autres entre 2021 et 2030.

Les types de réaménagement prévus concernent :

- Des plans d'eau à Berville-sur-Seine, Tourville-la-Rivière et Yville-sur-Seine,
- Des zones agricoles à Tourville-la-Rivière et Berville-sur-Seine,
- Des zones humides à Yville-sur-Seine et Anneville-Ambourville,
- Des milieux ouverts (prairies, pelouse, landes) à Bardouville,
- Des réaménagements écologiques à Anneville-Ambourville.

Un projet de remblaiement d'une partie du plan d'eau de Jumièges (33 sur 99 hectares) est également prévu par la société des carrières STREF. Celle-ci vise, à horizon 2020, à récupérer les matériaux dégagés des travaux du Grand Paris Express afin de reconverter une partie de son site.



b. Une activité fortement dépendante du secteur de la construction

Ce secteur d'activité compte un peu moins d'une centaine de salariés, un niveau qui s'est plus ou moins maintenu entre 2009 (132 effectifs salariés) et 2014 (110 effectifs salariés). Les produits exploités bénéficient au secteur de la construction / BTP, essentiellement autour des ressources en granulat alluvionnaire et plus marginalement en remblais. L'activité est directement dépendante des besoins du BTP, secteur le plus directement impacté par le ralentissement économique.

Des nouvelles ressources à anticiper

A terme, la ressource est forcément limitée, aussi convient-il, en plus de maintenir l'activité d'exploitation présente, d'encourager, l'utilisation de matériaux de substitution (produits recyclés, matériaux locaux traités à la chaux ou au ciment...). A long terme, le recours à des matériaux de substitution s'inscrit dans un objectif d'économie et de protection de la ressource naturelle.

2.10 Le tourisme, un secteur d'avenir

Les activités touristiques constituent un secteur encore sous-exploité dans un territoire normand au potentiel exceptionnel.

Chiffres clés : Les activités génèrent près de 5 000 emplois directs (source : CCI) dans la Métropole et attirent un nombre toujours plus important de touristes :

- Environ 1 million de nuitées enregistrées en 2015 (14% de la Normandie – 2^{ème} position derrière la Côte Fleurie), dont 28% de touristes étrangers (anglais, allemands et américains). Le nombre de lits touristiques marchands est estimé à 11 077 en 2015. La région normande se classe, quant à elle, à la 8^{ème} position au classement des nouvelles régions en termes de nombre de nuitées hôtelières, devant la Bretagne et les Pays de la Loire.
- 2 471 854 visites dans les principaux sites touristiques en 2015, dont 1 400 000 visites pour la seule cathédrale Notre-Dame-de-Rouen.

Le tourisme génère environ 590 millions d'euros de chiffre d'affaires par an en Seine-Maritime, 210 millions pour la Métropole (source : CCI).

Le territoire métropolitain bénéficie de nombreuses richesses touristiques sur lesquelles s'appuyer pour mener une politique touristique séduisante envers l'ensemble des publics cibles (habitants, visiteurs français, visiteurs internationaux, touristes d'affaires) :

- **Le fleuve, les rivières et bases de loisirs** pour pratiquer les activités nautiques ou de plaisance, et de découverte,
- **Un patrimoine historique remarquable** symbolisé notamment par de nombreux sites d'exception (Notre-Dame, Gros Horloge, musée des Beaux-Arts, Eglise Saint-Georges, Manoir de Villers) et une nouvelle

offre touristique 2.0 (via les réseaux Internet) mettant en valeur cette richesse (historial Jeanne d'Arc, Panorama XXL),

- **Un patrimoine naturel de qualité**, qui invite à la découverte des massifs forestiers, des coteaux calcaires...
- **De grands évènements** qui animent la vie culturelle (Armada, Normandie Impressionnisme, Cathédrale de Lumière...),
- **Une gastronomie** synonyme d'identité régionale et de raffinement qui donne la part belle aux spécialités locales et produits du terroir par le biais des nombreux restaurants, bars et autres évènements (Festival de la Gastronomie Normande ou fête du Ventre).



Source : Citadia Conseil

Bénéficiant de la compétence « tourisme », d'une structure adéquate (Rouen Normandie Tourisme & Congrès) et de partenariats en devenir (Comité Régional du Tourisme...) la Métropole Rouen Normandie souhaite porter son ambition vers une étape supérieure en investissant dans les domaines porteurs (courts séjours, évènementiel, art, tourisme de nature, tourisme fluvial).



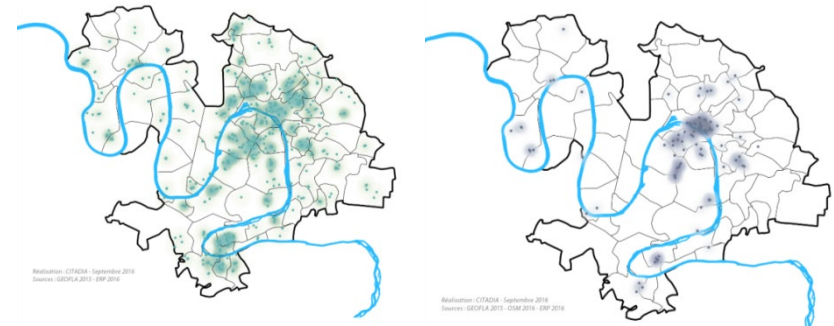
Vallée de la Seine – Bardouville

Source : Métropole Rouen Normandie

A cet effet, le territoire se mobilise pour positionner le tourisme comme l'un des piliers essentiels de son économie, en investissant pleinement dans les nouvelles pratiques touristiques. Pour cela, elle porte des projets inter-partenariaux d'envergure et définit des axes prioritaires pour accroître son attractivité touristique :

- **Un appel à projet innovant pour « Réinventer la Seine »**, en collaboration avec la ville de Paris, les Communautés d'Agglomération Seine-Eure et du Havre, pour apporter une cohérence d'ensemble dans le développement de la vallée de la Seine,

- **La Réunion des Musées Métropolitains,**
- **Le développement du tourisme d'affaire et l'accueil de congrès,**
- **La diversification de l'offre hôtelière et l'investissement de nouveaux segments** pour séduire de nouveaux publics (services haut de gamme, tourisme fluvial),
- **L'amélioration de l'accueil sur l'ensemble du spectre touristique** : de la ville jusqu'à la chambre d'hôtel.



Offre culturelle et de loisirs/ offre d'hébergement – cartes de chaleur illustrant la concentration des équipements

Source : GEOFLA 2015 – ERP 2016 – OMS 2016

Synthèse : ce qu'il faut retenir et enjeux associés

CE QU'IL FAUT RETENIR

- Une économie métropolitaine largement tournée vers le secteur tertiaire, dont les emplois qualifiés apparaissent globalement concentrés en cœur de Métropole, face à des activités productives impactées par le processus de désindustrialisation.
- De grands établissements qui pèsent dans la structure de l'emploi, face à un secteur d'activités présentes et résidentielles en cours de mutation.
- Une filière logistique qui représente une réelle opportunité de développement économique, en lien avec le Grand Port Maritime de Rouen et les activités industrielles en bord de Seine.
- Des pressions foncières diverses sur les activités agricoles, notamment pour des besoins en matière d'habitat, concomitantes à une baisse du nombre d'exploitations en activités et l'augmentation de leur taille globale, dans un contexte économique dominé par la polyculture et l'élevage.
- Des carrières fortement exploitées dans un contexte de ressources qualitatives mais limitées, et concentrées sur certains secteurs de la vallée de la Seine.
- De nombreuses richesses patrimoniales et naturelles, sources d'attractivité touristique pour le territoire, couplée à une volonté de développer la filière touristique en investissant des domaines porteurs (courts séjours, évènementiel, art, tourisme de nature, tourisme fluvial).

ENJEUX ASSOCIES

- Permettre la mutation des secteurs traditionnels de la Métropole (agriculture, industrie, logistique) pour en faire des activités d'avenir, sans pour autant compromettre l'accueil d'activités plus qualifiées, tournées vers le secteur tertiaire.
- Développer une offre touristique adaptée à l'évolution des attentes, et à même de constituer un véritable levier de développement économique : tourisme fluvial, tourisme urbain, patrimonial et culturel, qualité et diversité de l'offre commerciale, de l'environnement, des services.
- Mobiliser l'offre foncière nécessaire pour répondre aux besoins des différents secteurs économiques, tels que les activités artisanales, les filières logistiques...
- Développer l'intermodalité pour les activités économiques, notamment en lien avec l'axe Seine.
- Assurer une gestion économe et cohérente des espaces agricoles afin de limiter le mitage, de protéger le patrimoine naturel et architectural, dans un souci d'attractivité locale.
- Favoriser de nouveaux débouchés par la valorisation et la transformation des productions locales pour assurer un maintien / développement des activités agricoles et sylvicoles, en accord avec les enjeux de développement durable, tout en assurant de bonnes conditions d'exploitation.
- Conforter les activités industrialo-portuaires et favoriser le développement d'une logistique durable et modernisée, tout en développant le transport fluvial.
- Tout en assurant le maintien des exploitations de carrières actuelles, engager des démarches tournées vers l'utilisation de nouveaux matériaux.

3 DES PROFILS SOCIO-ECONOMIQUES VARIES

3.1 Une population active concentrée au cœur de la Métropole

En 2012, la Métropole Rouen Normandie dénombre 227 684 actifs (15-64 ans), soit 15% des effectifs de la Normandie. Son taux d'activité est de 70,7% (actifs/population totale).

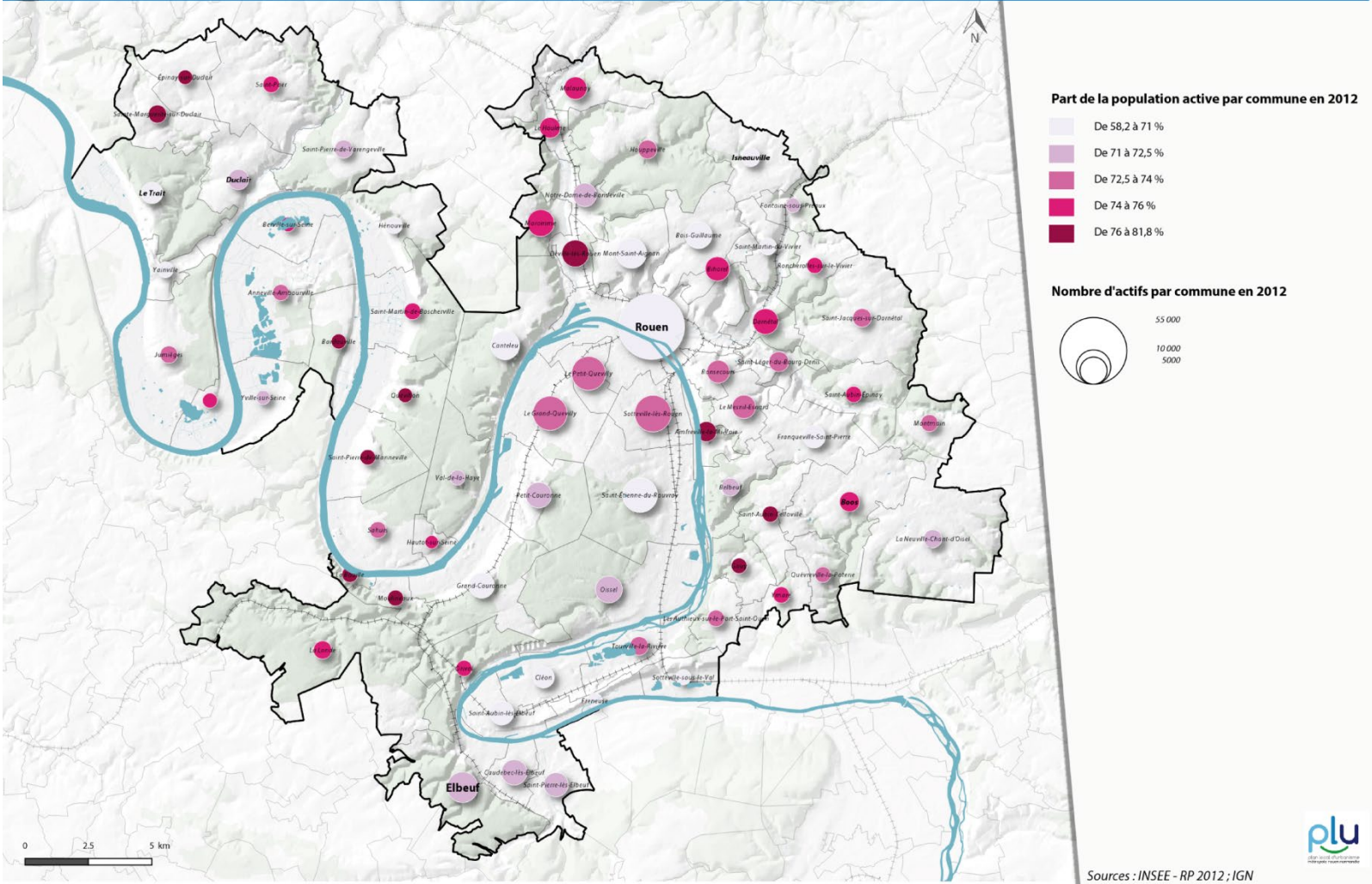
Globalement, la part des actifs dans la Métropole est en hausse de +1,3%, soit une augmentation de 2 889 actifs entre 2007 et 2012.

Les communes concentrant le plus grand nombre d'actifs (plus de 10 000) sont principalement limitrophes à Rouen, à savoir Petit-Quevilly, Sotteville-lès-Rouen, mais également à Grand-Quevilly et Saint-Etienne-du-Rouvray. Bassin d'emploi majeur du territoire, la ville centre polarise fortement les emplois métropolitains, générant des déplacements pendulaires importants et souvent étendus.

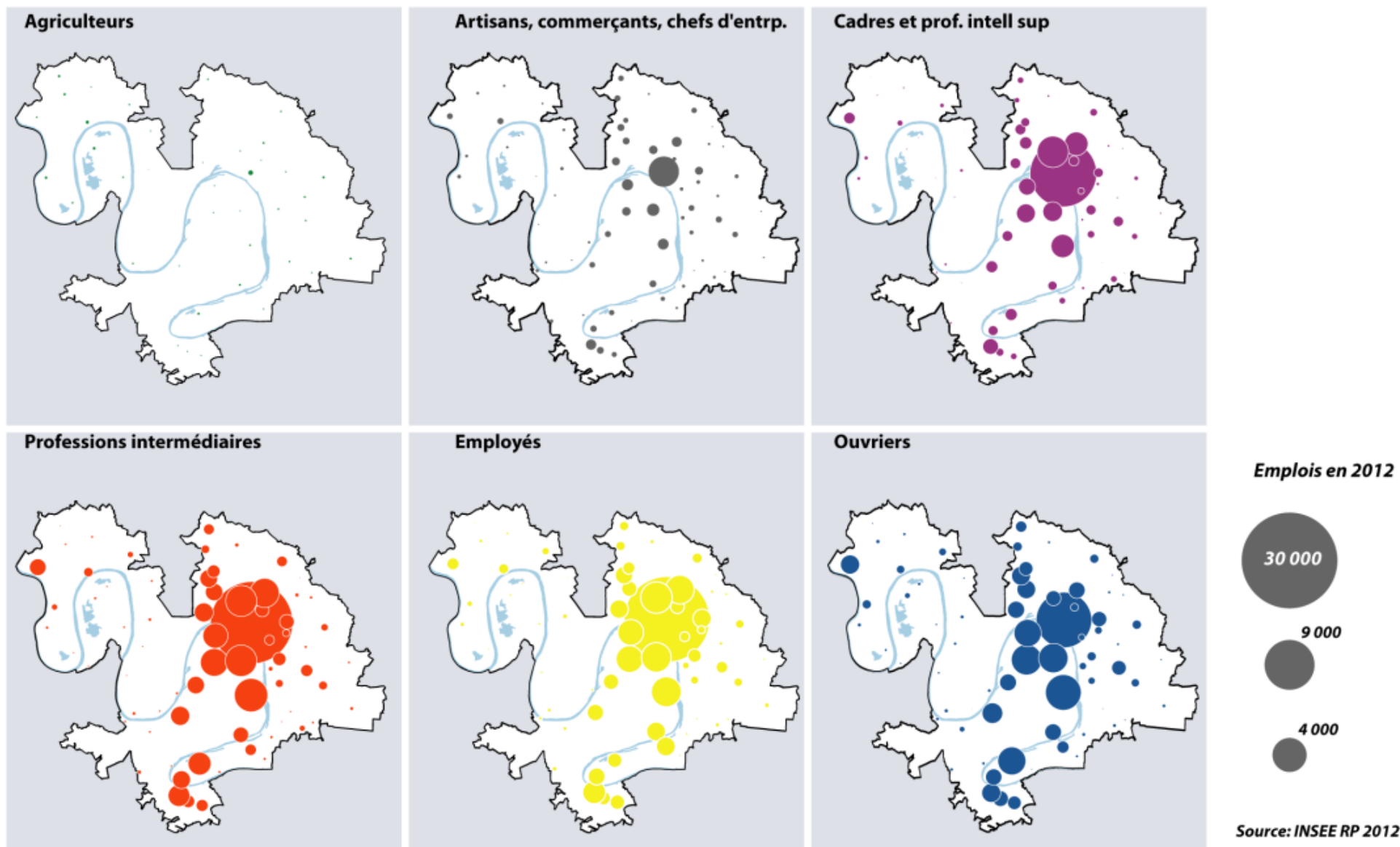
Au sein de ces territoires, les catégories socioprofessionnelles (CSP) les plus représentées sont les employés (20% à Grand-Quevilly, 21% à Petit-Quevilly, 18% à Sotteville-lès-Rouen), et les professions intermédiaires (13% à Grand-Quevilly, 14% à Petit-Quevilly, 18% à Sotteville-lès-Rouen)

Population active par commune en 2012

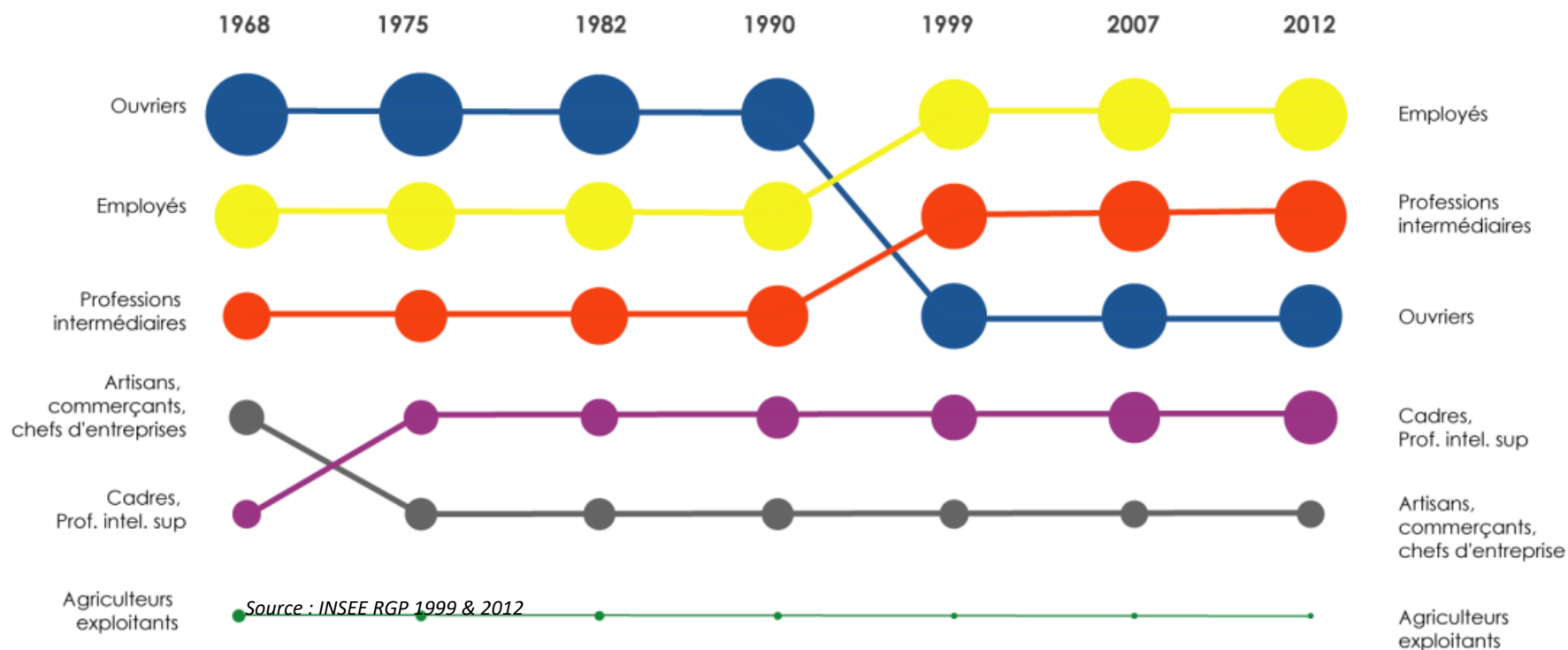
PLU Métropole Rouen Normandie
Diagnostic



Répartition territoriale des catégories socioprofessionnelles des emplois de la Métropole



3.2 L'évolution des catégories socioprofessionnelles



Un recul des professions liées aux activités traditionnelles

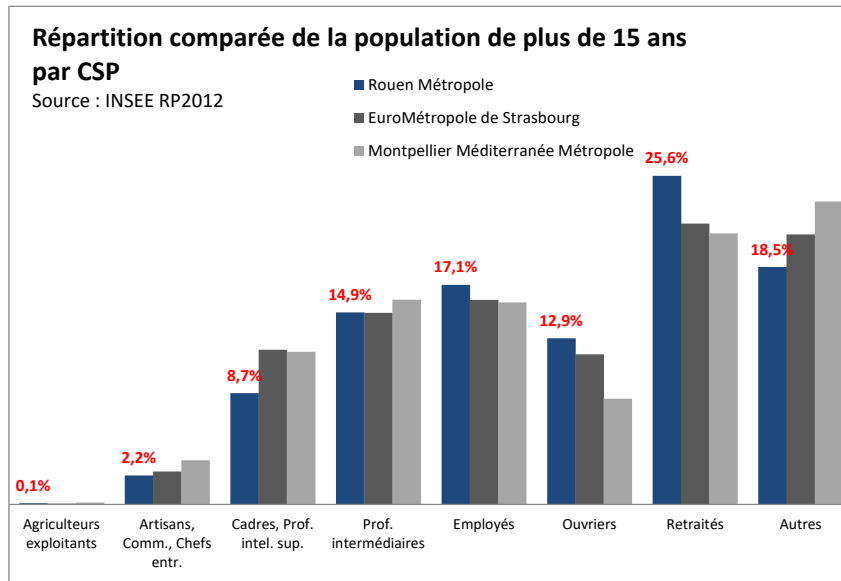
- Les agriculteurs (- 79% depuis 1968)
- Les artisans, commerçants (- 40% depuis 1968)
- Les ouvriers (- 42% depuis 1968). Depuis 1975, le volume des emplois d'ouvriers a quasiment été divisé par deux.

L'explosion des profils tertiaires

- Les employés (+ 30,3% entre 1968 et 2012, + 6,2% depuis 1999)
- Les professions intermédiaires (+ 133% entre 1968 et 2012, + 19,2% depuis 1999)
- Les cadres et professions intellectuelles supérieures ont vu leur effectif triplé entre 1968 et 2012 et connaissent la plus forte hausse depuis 1999 (+ 39%).

Les CSP présentes sur le territoire métropolitain sont relativement similaires aux autres Métropoles, malgré une surreprésentation des retraités et des cadres et professions intellectuelles supérieures moins nombreuses.

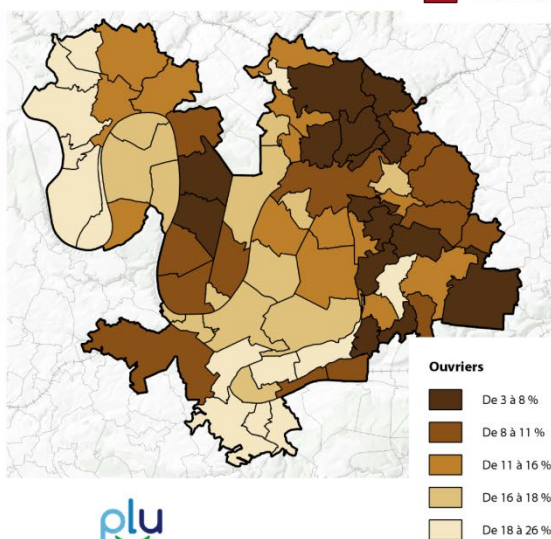
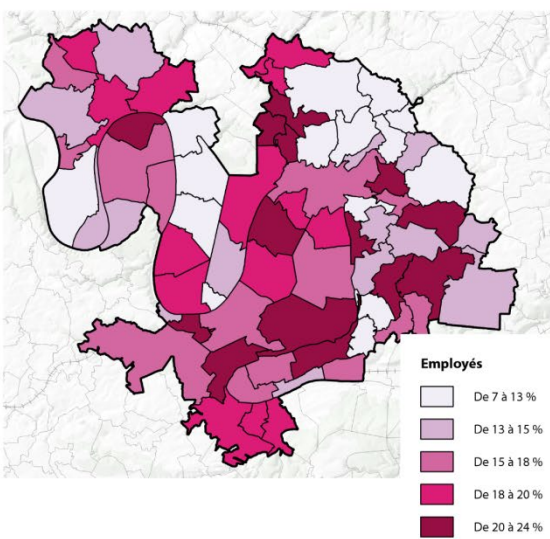
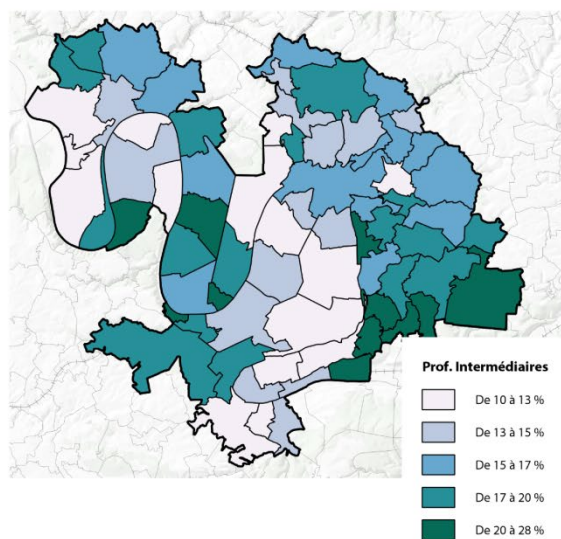
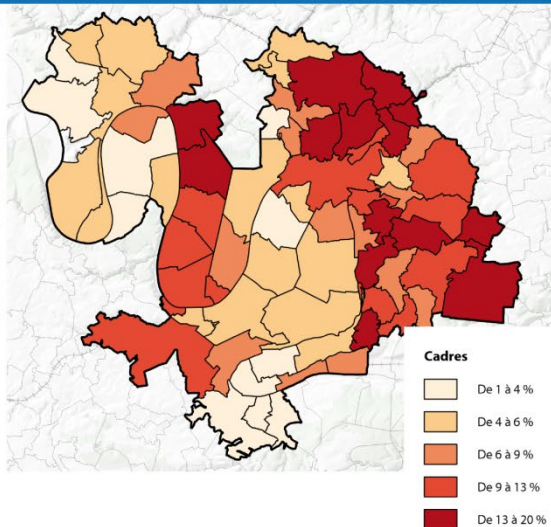
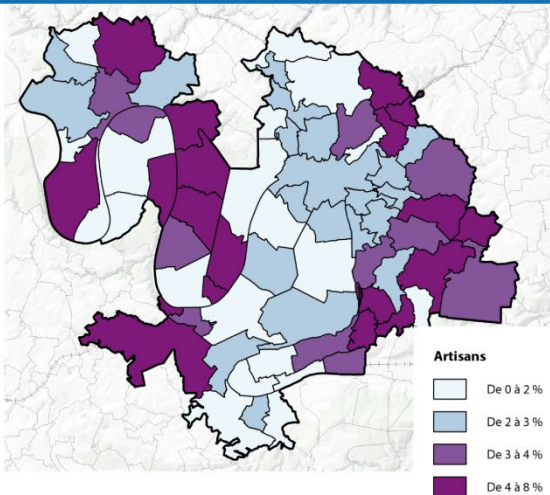
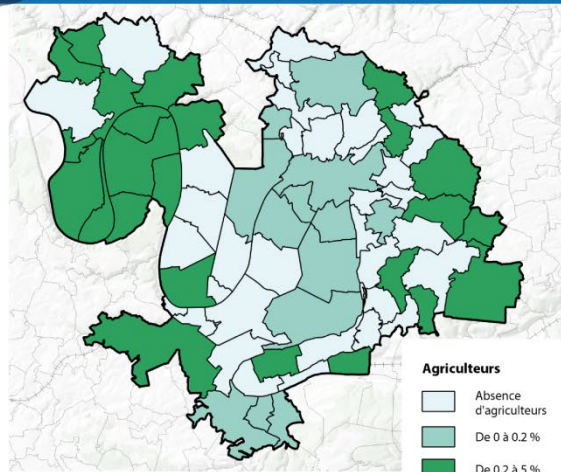
nombreux sur l'ensemble du territoire métropolitain, les agriculteurs sont essentiellement représentés dans la partie ouest du territoire, autour des communes d'Anneville-Ambourville et de Jumièges, ainsi que dans certaines communes du plateau est (La-Neuveville-Chant-d'Oisel, Saint-Aubin-Epinay...). Enfin, les employés et les professions intermédiaires apparaissent géographiquement moins concentrés à l'échelle de la Métropole.



L'analyse des catégories socioprofessionnelles de la Métropole révèle certaines disparités. Ainsi, les communes des plateaux nord et est du territoire concentrent le plus grand nombre de cadres et de professions intellectuelles supérieures, principalement à Bois-Guillaume, Houpeville et Isneauville (13 à 20%). Les ouvriers sont sous-représentés au sein de ces communes (3 à 8%), tandis qu'ils sont particulièrement nombreux (18 à 26%) à l'extrémité ouest du territoire, autour d'Epinay-sur-Duclair, Le Trait ou Jumièges, ainsi que dans la boucle d'Elbeuf. Proportionnellement très peu

Catégories socioprofessionnelles en 2015

PLU Métropole Rouen Normandie
Diagnostic



Sources : IGN ; MRN ; INSEE 2011

3.3 Un niveau de qualification différencié selon les territoires

L'indice de qualification a été calculé en faisant le rapport entre le nombre d'actifs de 15-64 ans possédant au moins un diplôme universitaire de 1er cycle (ou équivalent) et les actifs sans qualification.

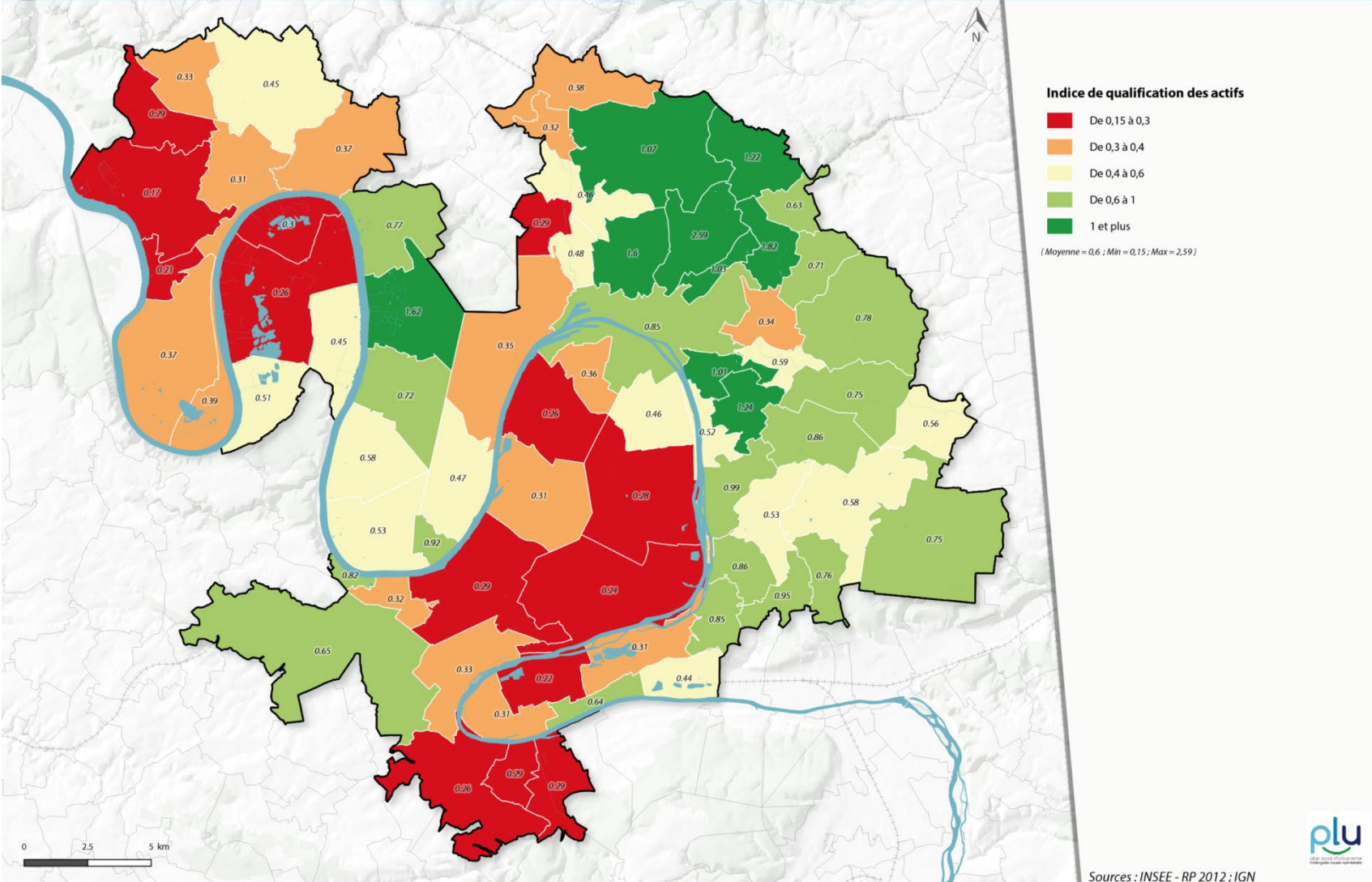
L'indice de qualification de la population active de la Métropole, révèle des disparités.

À l'échelle de la Métropole, l'indice de qualification moyen est de 0,6, ce qui indique une proportion plus élevée d'actifs sans qualification par rapport aux actifs qualifiés.

Le territoire métropolitain apparaît très contrasté en matière de qualification. Alors que les portions géographiques du nord-ouest (Le Trait, Berville-sur-Seine, Anneville-Ambourville) et centrales (Grand-Quevilly, Saint-Etienne-du-Rouvray, Oissel) concentrent des taux de qualification compris entre 0,15 et 0,3, la limite est du territoire (Roncherolles-sur-le-Vivier, Saint-Jacques-sur-Darnétal, Fontaine-sous-Préaux) présente des taux plus élevés (0,6 à 1). Les communes du plateau nord (Mont-Saint-Aignan, Bois-Guillaume...) concentrent des taux de qualification supérieur à 1.

Indice de qualification de la population active en 2012

PLU Métropole Rouen Normandie
Diagnostic



3.4 Un taux de chômage s'inscrivant dans la tendance nationale

Zone d'Emploi de Rouen (INSEE) = espace géographique à l'intérieur duquel la plupart des actifs résident et travaillent, et dans lequel les établissements peuvent trouver l'essentiel de la main d'œuvre nécessaire pour occuper les emplois offerts / périmètre de base pour le calcul du taux de chômage.

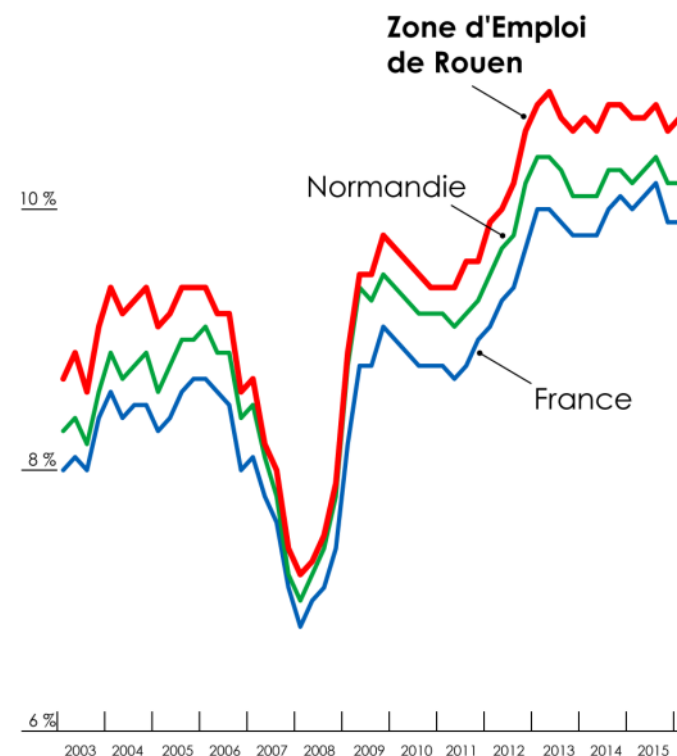
La définition du **chômage** au sens du recensement général de la population (RGP/INSEE) diffère de celle du Bureau international du travail (BIT) et du Pôle emploi, le chômage dans le RGP est plus élevé que le chômage au sens du BIT car les personnes inactives ont parfois tendance à se déclarer au chômage alors qu'elles ne répondent pas à tous les critères du BIT.

Sur la période 2007-2015, la Zone d'Emploi de Rouen a connu une hausse significative du nombre de chômeurs parmi sa population active. Le taux de chômage est ainsi passé de 7,4% fin 2007 à 10,8% début 2013, puis à 10,6% fin 2015. Ces évolutions suivent les tendances nationales. Cependant, depuis le 1^{er} trimestre 2009, la Métropole affiche près d'un point de plus que la moyenne nationale (9,9% contre 10,6% pour le 4^{ème} trimestre 2015).

D'après les résultats du recensement général de la population, la majorité des demandeurs d'emploi se concentre au cœur de la Métropole, dans les communes de Rouen (17%), Petit-Quevilly (19%), Grand-Quevilly (13%), Sotteville-lès-Rouen (14%), Saint-Étienne-du-Rouvray (21,9%), puis à Elbeuf (28,8%). Ces communes représentent plus de la moitié des demandeurs d'emploi de la Métropole (51%).

A proximité d'Elbeuf, les communes de Caudebec-lès-Elbeuf (21,2%) et Cléon (26,4%) connaissent des taux de chômage élevé.

La forte proportion de chômeurs au sein des pôles urbains regroupant une proportion importante d'actifs et d'emplois, et plus précisément au sein du périmètre Elbeuf-Caudebec-Cléon, illustre des écarts entre le profil des demandeurs d'emploi et le niveau de qualification requis pour les emplois disponibles sur le territoire.



Source : INSEE 2016

Synthèse : ce qu'il faut retenir et enjeux associés

CE QU'IL FAUT RETENIR

- Une Métropole qui concentre 15% des actifs de la Région, essentiellement regroupés au cœur de la Métropole (plus de 50% des effectifs de la Métropole).
- Une augmentation des actifs mais de manière hétérogène selon les secteurs géographiques.
- Un niveau de qualification différencié selon les territoires.
- Un taux de chômage en augmentation et une concentration des demandeurs d'emploi au cœur de la Métropole.
- Une évolution des catégories socioprofessionnelles depuis 1998, marquée par un recul des professions liées aux activités traditionnelles (ouvriers, agriculteurs) et une explosion des profils tertiaires (employés, professions intermédiaires et cadres).
- Des contrastes de profils socioéconomiques, répondant aux différentes réalités locales du territoire métropolitain.

ENJEUX ASSOCIES

- Chercher une meilleure répartition des actifs, notamment via un renforcement de l'attractivité résidentielle de certains secteurs de la Métropole, permettant ainsi de diffuser le nombre d'actifs hors du cœur du territoire.
- Adapter l'offre économique aux profils socio-professionnels de la population métropolitaine, et accompagner leur évolution, marquée par un recul des secteurs traditionnels (agriculteurs, artisans, ouvriers) et une augmentation marquée des activités tertiaires (employés, profession intermédiaire, cadres).
- Dans une logique d'équilibre et d'équité territoriale, œuvrer pour une réduction des disparités en matière de qualification et de CSP, à l'image de certaines communes du nord-ouest de la Métropole dont le profil apparaît peu diversifié.

4 DES ZONES D'ACTIVITES ECONOMIQUES ATTRACTIVES

La politique d'aménagement des zones d'activités représente le premier outil d'intervention de la Métropole pour orienter l'accueil d'activités tertiaires, industrielles, logistiques et artisanales dans des espaces attractifs et adaptés aux besoins des entreprises. Le transfert des compétences économiques et de la gestion des parcs d'activités communaux a permis à la Métropole de devenir l'acteur majeur concernant l'accueil et l'hébergement des entreprises, en collaboration étroite avec la Région sur les aspects formations et filières.

La Métropole entend produire une offre foncière et immobilière de qualité (performance énergétique et modularité des bâtiments, coûts maîtrisés etc.) répondant aux différents segments de la demande, dans différents contextes urbains plus ou moins contraints (friches, espaces constitués).

Interlocuteur unique et acteur principal de l'aménagement et de la commercialisation des zones d'activités, la Métropole est la structure la plus à même d'influer sur les dynamiques économiques actuelles et futures par l'intermédiaire d'une politique volontariste fondée sur le tissu économique existant (forces vives) et mobilisant les opportunités foncières (potentialités) identifiées sur le territoire.

4.1 Des localisations préférentielles

Les zones d'activités du territoire peuvent être distinguées selon leur rayonnement s'effectuant à une plus ou moins large échelle, et selon leur vocation (industrie, logistique, artisanat, mixte ou tertiaire).



*Immobilier d'entreprise au sein des zones d'activités
Source : Citadia Conseil*

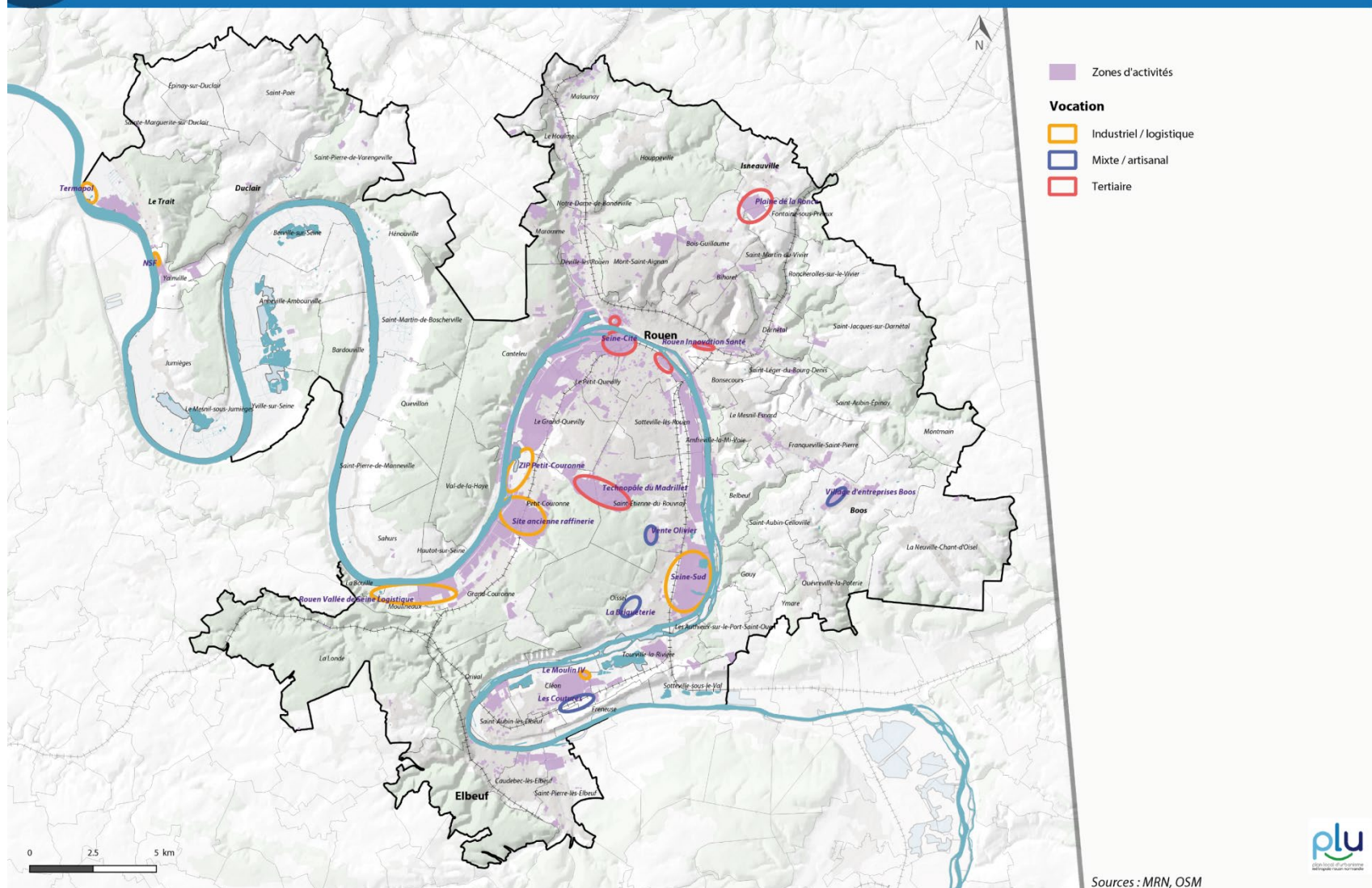
Dans le cadre de la stratégie de développement économique, le territoire s'appuie sur un certain nombre de zones existantes ou en cours d'aménagement pour développer les différents segments d'activités.

Les zones d'activités dites structurantes ont vocation à ancrer l'économie et à la rééquilibrer, tout en rayonnant à l'échelle nationale, voire internationale. Leur accessibilité est un enjeu prioritaire. Ces zones correspondent pour la plupart à celles figurant sur la carte page suivante.

Les zones d'activités dites de proximité présentent un intérêt local. Leur développement est conditionné à l'utilisation préalable des terrains à vocation économique situés à proximité (au sein de la commune ou dans les communes avoisinantes).

Zones à vocation d'activités : une politique de gestion économe du foncier

PLU Métropole Rouen Normandie
Diagnostic



4.2 Des besoins fonciers en lien avec la nature des activités

Pour assurer un marché fluide et être en capacité de répondre aux demandes, la réflexion menée par les acteurs locaux a permis de déterminer les besoins fonciers nécessaires pour l'économie à mobiliser à **580 hectares** pour l'ensemble du territoire à horizon du PLU, tous modes de production confondus (extension, reconversion, densification). Ces besoins fonciers résultent d'une analyse croisée du rythme de commercialisation annuelle constaté dans les différents segments d'activité (logistique, logistique

portuaire, mixte/artisanal, industrie, industrie portuaire, bureaux parc, bureaux centre, biotech, greentech), et des demandes (abouties ou non) enregistrées par les structures d'accueil et de promotion du territoire. A la commercialisation annuelle moyenne estimée pour chaque segment, est ajouté un stock foncier de sécurité qui vise à répondre aux demandes de manière fluide, puis un ratio des surfaces réellement cessibles qui permet d'aboutir aux surfaces à aménager.

Estimation des besoins fonciers pour l'économie (en ha)	Logistique	Logistique portuaire	Mixte	Industrie portuaire	Industrie	Bureaux parc	Bureaux centre	Technopôle (biotech)	Technopôle (greentech)	TOTAL
Commercialisation annuelle moyenne	4	4	6	7	5	2	1	0,2	0,6	29,8
Stock de sécurité	8	8	12	14	10	4	2	0,4	1,2	59,6
Stock de renouvellement à 10 ans	40	40	60	70	50	20	10	2	6	298
Besoin foncier cessible à 10 ans	48	48	72	84	60	24	12	2,4	7,2	357,6
Stock de renouvellement à 14 ans	56	56	84	98	70	28	14	2,8	8,4	417,2
Besoin foncier cessible à 14 ans	64	64	96	112	80	32	16	3,2	9,6	476,8
Part cessible	0,84	0,84	0,9	0,8	0,8	0,7	1	0,8	0,7	
Estimation à aménager à 10 ans	57	57	80	105	75	34	12	3	10	434
Estimation à aménager à 14 ans	76	76	107	140	100	46	16	4	14	578

Source : RNI, CCI Seine Mer Normandie

4.3 De nombreuses opportunités en reconversion urbaine

La gestion économe du foncier est un objectif pour limiter la consommation de terres agricoles et naturelles. L'enjeu est d'optimiser le foncier économique tout en s'assurant des moyens d'accueillir de nouvelles activités et de développer les activités en place. Cela passe par la requalification des sites d'activités existants, et plus particulièrement les zones d'activités anciennes et les parcs anciens de bureaux insérés dans le tissu urbain. Cette politique doit mobiliser différents leviers :

- La reconversion d'espaces en friche ou délaissés,
- La densification d'espaces existants,
- La requalification de zones existantes (qui peut aller de pair avec la densification) pour redonner de l'attractivité à des zones vieillissantes.

La multiplicité des sites et la variété des typologies de friches permettent d'envisager la production d'une large gamme d'offres économiques, adaptée aux ambitions métropolitaines, dans les domaines de la logistique, de l'industrie, de l'artisanat, du commerce et du tertiaire.

Les projets de reconversion Seine-Sud, Rouen Vallée de Seine Logistique et de Petit-Couronne représentent à cet égard des sites stratégiques pour le développement des filières industrielles et logistiques.

Etat d'avancement de l'aménagement de l'offre foncière d'activités économiques

Nom	Type d'urbanisation	Vocation dominante	Surface (en ha)	Etat d'avancement
Moulin IV	Extension	Industrie	6	Etude de faisabilité technique et économique en cours
Termapol	Reconversion	Industrie	30	Etude de dépollution
Zone industrielle de Yainville (NSF)	Reconversion	Industrie	3	Commercialisation en cours
Seine-Sud	Reconversion	Industrie / Logistique / Mixte	200	Livraison de 25 ha en 2020 et 15 ha en 2021
Site ancienne raffinerie de Petit-Couronne	Reconversion	Industrie / Logistique / Mixte / Tertiaire	250	50 ha en démolition
Rouen Vallée de Seine Logistique 1-2-3	Extension	Logistique portuaire	79	Aménagement en cours
Zone industrialo portuaire de Petit-Couronne	Extension	Logistique portuaire	44	Commercialisation en cours
Les Coutures	Extension	Mixte	11	Etudes en cours, livraison en 2021
Vente Olivier	Extension	Mixte	4	Fin de commercialisation (Vente Olivier Nord)
La Briqueterie	Extension	Mixte	50	Projet à l'étude
Zone d'activité de Boos	Extension	Mixte	21	Etudes en cours
Rouen Innovation Santé	Reconversion	Tertiaire (biotech)	4	Commercialisation en cours
Seine Cité (Luciline, Flaubert, Nouvelle Gare)	Reconversion	Tertiaire (bureaux centre)	18	Commercialisation en cours (Luciline)
Plaine de la Ronce	Extension	Tertiaire (bureaux parc)	60	Commercialisation en cours et lancement des tranches 2 et 3
Technopôle du Madrillet	Extension	Tertiaire (greentech) / Mixte	60	Aménagement et commercialisation en cours

Source : Métropole Rouen Normandie

Zoom sur la demande et l'offre pour l'implantation et le développement d'activités économiques de production sur le secteur Austreberthe-Cailly

- Source : Etude réalisée en 2017 par Argo&Siloe pour la MRN

Les activités de production concernent les entreprises des secteurs de l'industrie, de l'artisanat, du BTP, du commerce de gros, du transport logistique et des services aux entreprises

Le secteur Austreberthe-Cailly dispose d'un parc foncier de 350 hectares, réparti sur 17 zones d'activités dont une majorité à vocation dominante mixte. Au cours des 10 dernières années, 7,4 hectares ont été vendus par le public à des entreprises (0,7 hectares/an), ce qui équivaut à 9% de la consommation foncière sur le territoire métropolitain, avec un rayonnement local de l'offre commercialisée.

A l'échelle de la Métropole, le secteur représente moins de 10% de la demande immobilière exprimée, principalement sur de petites surfaces (100 à 500 m² d'immobilier), l'offre étant souvent perçue comme déficitaire (près de 50% des offres immobilières disponibles étant supérieures à 1000 m²). La demande se concentre à 80% sur la rive sud de la Métropole et le secteur elbeuvien.

L'attractivité du secteur peut néanmoins être différenciée selon deux sous-ensembles géographiques :

- La vallée du Cailly est plus attractive dans sa partie sud que nord du fait de la proximité du Pont Flaubert,
- Le secteur Austreberthe est spontanément peu recherché compte tenu de l'éloignement de Rouen mais aussi de la concurrence avec Bourg-Achard.

L'offre foncière (surfaces disponibles, potentiel à densifier ou à revaloriser) et immobilière en locaux d'activités est importante au regard de la demande observée, bien qu'inégalement répartie géographiquement. Le secteur Austreberthe concentre en effet la majorité du stock foncier (55% des surfaces disponibles à la vente et 90% du potentiel à densifier ou à revaloriser), au détriment de la vallée du Cailly (surtout dans sa partie sud) qui, en revanche, dispose d'une offre immobilière disponible significative permettant de compenser cette situation de sous-offre foncière.

Pour le secteur Austreberthe, l'enjeu réside ainsi dans le renouvellement et la requalification de l'offre existante plutôt que dans le développement d'une nouvelle offre foncière.

Pour le secteur vallée du Cailly, il s'agit, d'une part de valoriser le foncier dédié à l'activité économique (sud vallée du Cailly) et, d'autre part de renouveler l'immobilier vacant (nord vallée du Cailly).

Synthèse : ce qu'il faut retenir et enjeux associés

CE QU'IL FAUT RETENIR

- Une Métropole qui assure un rôle d'interlocuteur privilégié et d'acteur principal pour l'aménagement et la commercialisation des zones d'activité.
- Une volonté de produire une offre foncière et immobilière de qualité, répondant aux besoins des acteurs économiques.
- Une stratégie de développement des zones d'activités à fort rayonnement.
- Une politique de gestion économe du foncier, priorisant les projets économiques en renouvellement urbain, optimisant et requalifiant les zones d'activités existantes.

ENJEUX ASSOCIES

- Mobiliser le foncier économique au regard des besoins estimés à 580 hectares à horizon PLU.
- Mobiliser prioritairement le fort potentiel foncier en renouvellement urbain pour l'économie, à travers la reconversion des friches et la densification des zones déjà urbanisées.
- Favoriser la redynamisation de certains sites industriels pour maintenir l'emploi productif, à l'image des projets Seine-Sud et Rouen Vallée de Seine.
- Renforcer l'attractivité des zones d'activités économiques par une accessibilité et un potentiel d'intermodalité renforcés.

5 UNE OFFRE COMMERCIALE ATTRACTIVE

5.1. Une offre commerciale couvrant la majorité des besoins de consommation mais devant s'adapter aux nouvelles pratiques d'achat

Par sa densité, sa diversité, son organisation en polarités équilibrées au sein du territoire, et son rayonnement, l'offre commerciale présente sur le territoire métropolitain couvre globalement les besoins de consommation des habitants de la Métropole, et au-delà. Le très faible taux d'évasion commerciale des habitants du bassin de vie rouennais vers d'autres bassins de consommation (6% des actes d'achats effectués par les habitants de la Métropole en dehors du territoire) témoigne d'une offre commerciale attractive et quantitativement suffisante.

a. Une offre commerciale dense et diversifiée

En 2017, le territoire de la Métropole Rouen Normandie compte un peu plus de 8 000 locaux avec vitrines, dont 80% sont occupés par une activité commerciale. Le nombre de locaux avec vitrines recensés sur le territoire a légèrement augmenté entre 2011 et 2017 (+ 0,7%), alors que le nombre de locaux occupés par une activité commerciale a légèrement diminué sur la même période (- 8%).

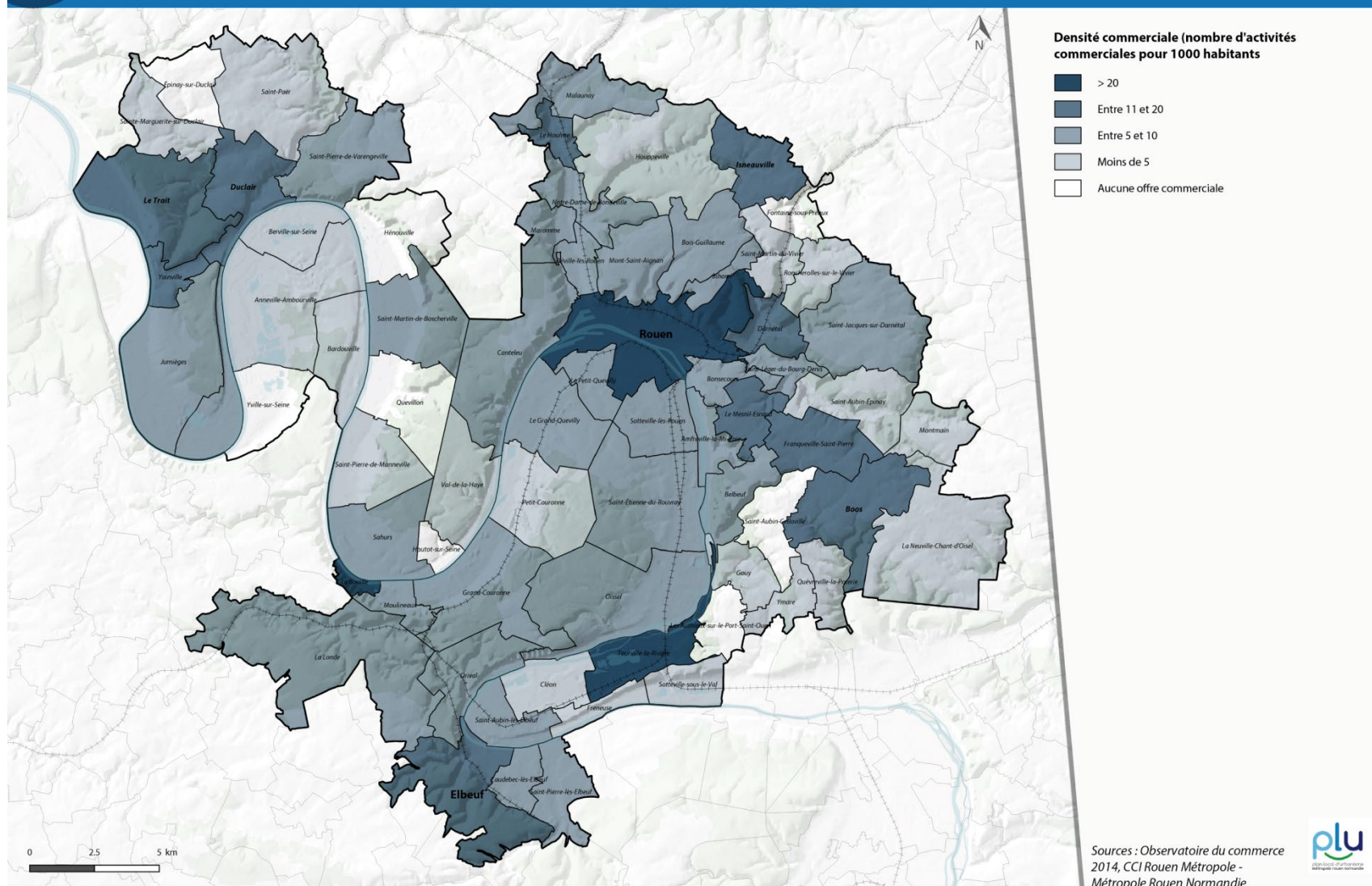
La densité commerciale moyenne sur l'ensemble du territoire est de 13 activités commerciales pour 1 000 habitants. Cette densité est particulièrement élevée à Rouen avec près de 27 activités commerciales pour 1 000 habitants.

Le commerce de détail (activités commerciales hors commerces et services auto/moto, hors services aux particuliers et hors cafés-hôtels-restaurants),

totalisant une surface de vente cumulée d'environ 637 500 m² sur l'ensemble du territoire de la Métropole Rouen Normandie en 2017, représente une part importante des activités commerciales présentes sur le territoire (44% des locaux occupés par une activité commerciale). Malgré une diminution du nombre de locaux commerciaux occupés par un commerce de détail entre 2011 et 2017 (- 13%), le taux de tertiarisation de l'activité (locaux avec vitrine occupés par des activités libérales, cabinets médicaux, associations...) reste maîtrisé (9% des locaux avec vitrine). Les services tertiaires ayant une vitrine sur rue (banques, assurances, mutuelles, agences immobilières, agences d'intérim) sont néanmoins surreprésentés dans certaines parties du territoire (communes des plateaux nord et est notamment).

Densité commerciale en 2017

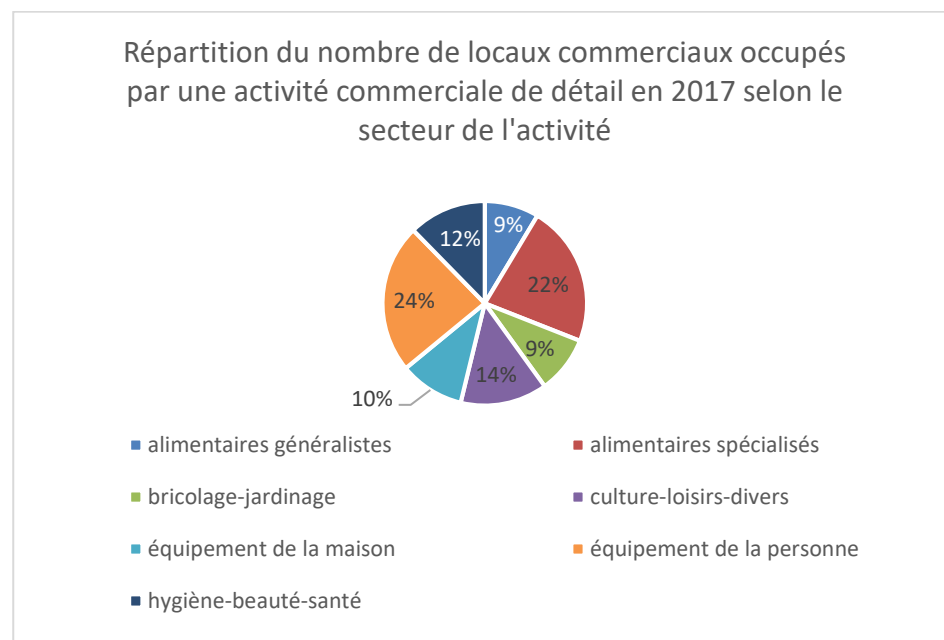
PLU Métropole Rouen Normandie
Diagnostic



Sur l'ensemble du territoire de la Métropole, l'offre en commerce de détail est relativement bien diversifiée. Sur 59 secteurs d'activités commerciales étudiés, 100% sont représentés sur le périmètre de la Métropole. A une échelle plus fine, on relève cependant certaines disparités, corrélées avec la densité démographique. Alors que la ville de Rouen offre une diversité commerciale maximale, d'autres secteurs notamment en milieu plus rural n'offrent qu'une partie de la palette des types de commerces recensés.

Le secteur non alimentaire, et plus particulièrement les commerces de détail des secteurs de la culture et loisirs et de l'équipement de la maison, connaissent une diminution du nombre de points de vente entre 2011 et 2017. L'effet concurrentiel de la vente en ligne dans ces secteurs d'activités peut expliquer en grande partie ce phénomène.

L'évolution de l'offre commerciale du territoire de la Métropole s'inscrit par ailleurs dans les tendances observées à l'échelle nationale : diminution du secteur alimentaire hard discount, forte progression des grandes surfaces alimentaires spécialisées (produits bio, produits locaux...), etc., permettant de répondre aux besoins des consommateurs qui évoluent.



b. Une offre commerciale organisée en polarités

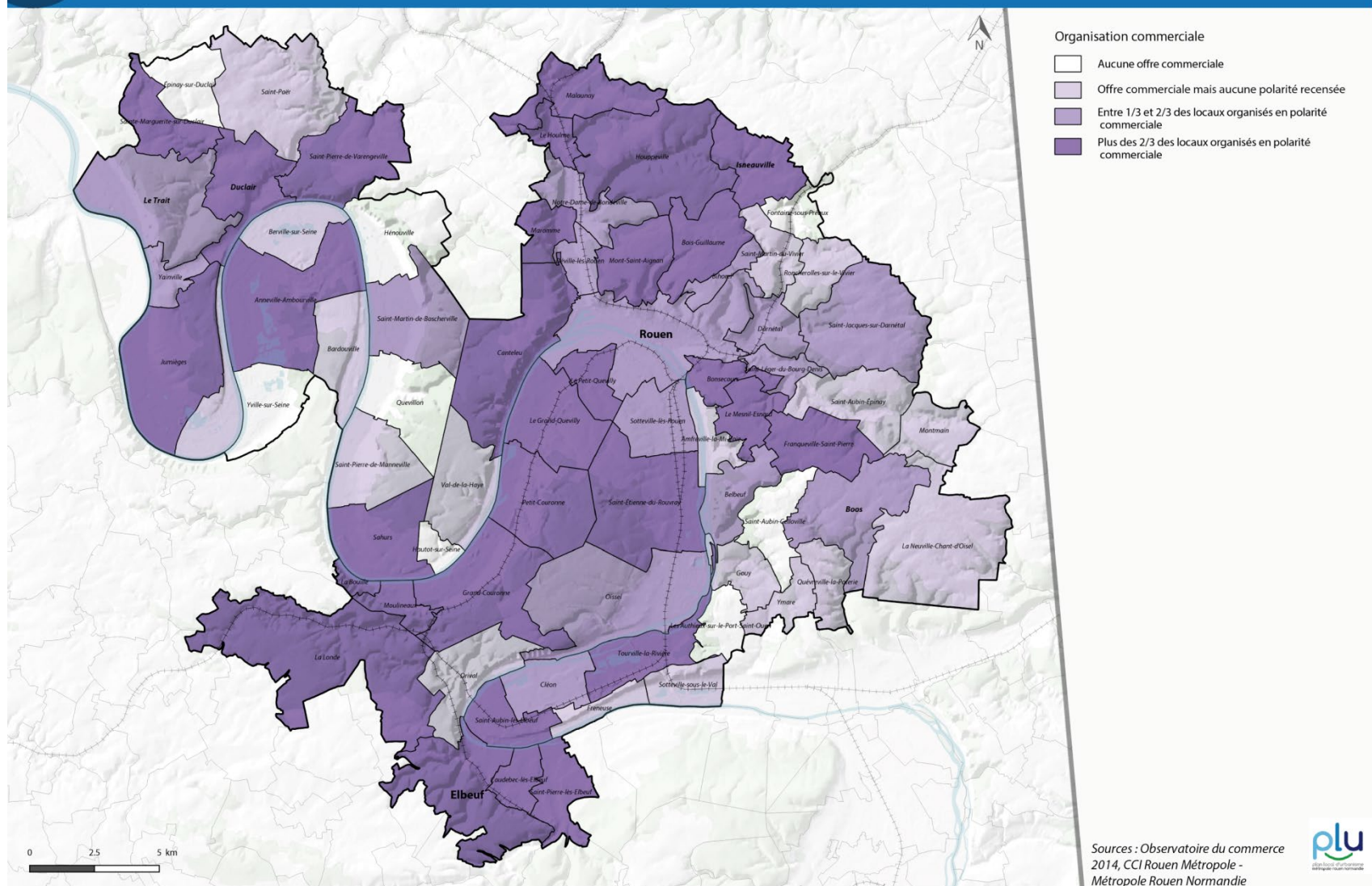
L'offre commerciale au sein du territoire s'organise en de nombreuses polarités qui répondent à des niveaux de fonctions commerciales différenciées. Cette concentration de l'offre permet de rationaliser les infrastructures et d'optimiser le potentiel d'attractivité des commerces regroupés au sein d'un même espace, qu'il s'agisse d'une centralité urbaine ou d'une zone d'activités commerciales.

134 polarités commerciales sont recensées, regroupant les deux tiers des locaux avec vitrines recensés sur le territoire (le reste des locaux étant implantés en diffus, non regroupés au sein de polarités).

Source : Observatoire du commerce 2017, CCI Rouen Métropole – Métropole Rouen Normandie

Organisation commerciale en 2017

PLU Métropole Rouen Normandie
Diagnostic



Quatre types de polarités commerciales sont distingués en fonction de leur attractivité et leur rayonnement :

- **2 pôles commerciaux régionaux** : l'hypercentre rouennais et la zone commerciale du Clos aux Antes à Tourville-la-Rivière, auxquels s'ajoute la zone commerciale de Barentin, en dehors de la Métropole, mais qui a une influence majeure sur l'organisation et l'attractivité commerciale du territoire. Ces pôles bénéficient d'une offre diversifiée qui répond aux besoins de consommation locale et, plus largement, d'une vaste zone de chalandise d'envergure régionale. L'hypercentre rouennais (130 000 m² de commerces de plus de 300 m²) et la zone commerciale du Clos aux Antes (près de 85 000 m² de commerces de plus de 300 m²) concentrent près de 23% des locaux commerciaux occupés par une activité commerciale recensés sur le territoire métropolitain en 2017. La localisation des pôles régionaux au centre du territoire (Rouen), au sud (Tourville-la-Rivière) et au nord de la Métropole (Barentin) permet d'équilibrer et d'optimiser l'organisation spatiale de l'offre commerciale du territoire. Si ces pôles attractifs génèrent de nombreux déplacements pour l'achat de biens ordinaires mais aussi plus exceptionnels, ils permettent aussi de limiter l'évasion commerciale vers d'autres territoires.

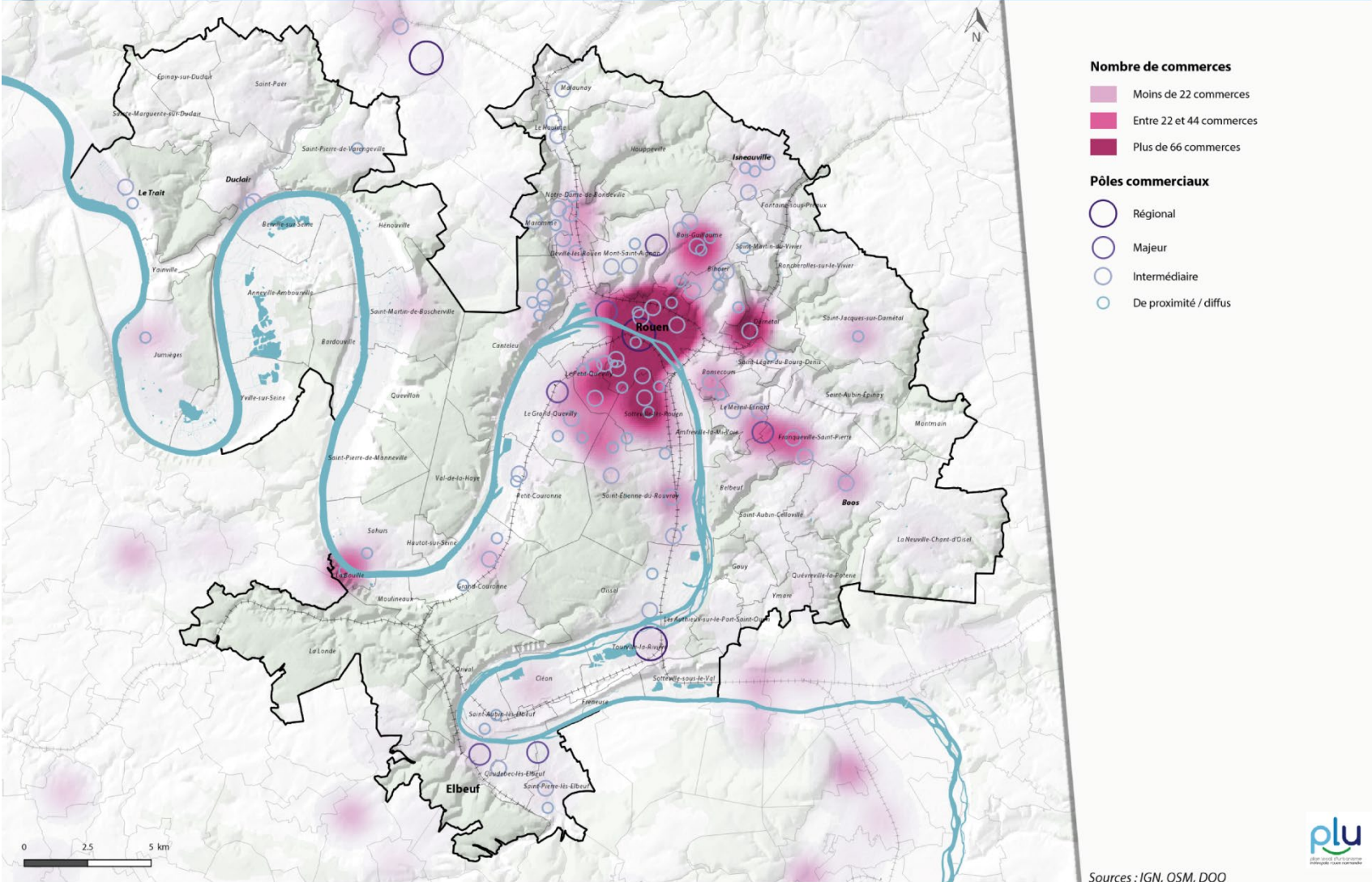


Sources : Citadia Conseil – Métropole Rouen Normandie

- **6 pôles commerciaux majeurs** : le centre-ville d'Elbeuf, les zones commerciales du Bois-Cany à Grand-Quevilly, de la Vatine à Mont-Saint-Aignan, de l'Oison à Saint-Pierre-lès-Elbeuf, du Haut-Hubert au Mesnil-Esnard et les Docks/Mont Riboudet à Rouen. Ces pôles disposent également d'une offre diversifiée pour des achats fréquents à exceptionnels, avec une aire d'attraction à l'échelle métropolitaine voire au-delà.
- **62 pôles commerciaux intermédiaires**, qui correspondent à de nombreux centres villes, centres bourgs, quartiers et petites zones commerciales qui répondent aux besoins d'une clientèle de proximité à l'échelle inter-quartier, voire intercommunale.
- **64 pôles commerciaux de proximité**, qui répondent aux besoins des habitants à l'échelle d'un quartier ou d'un village.

Polarités commerciales

PLU Métropole Rouen Normandie
Diagnostic



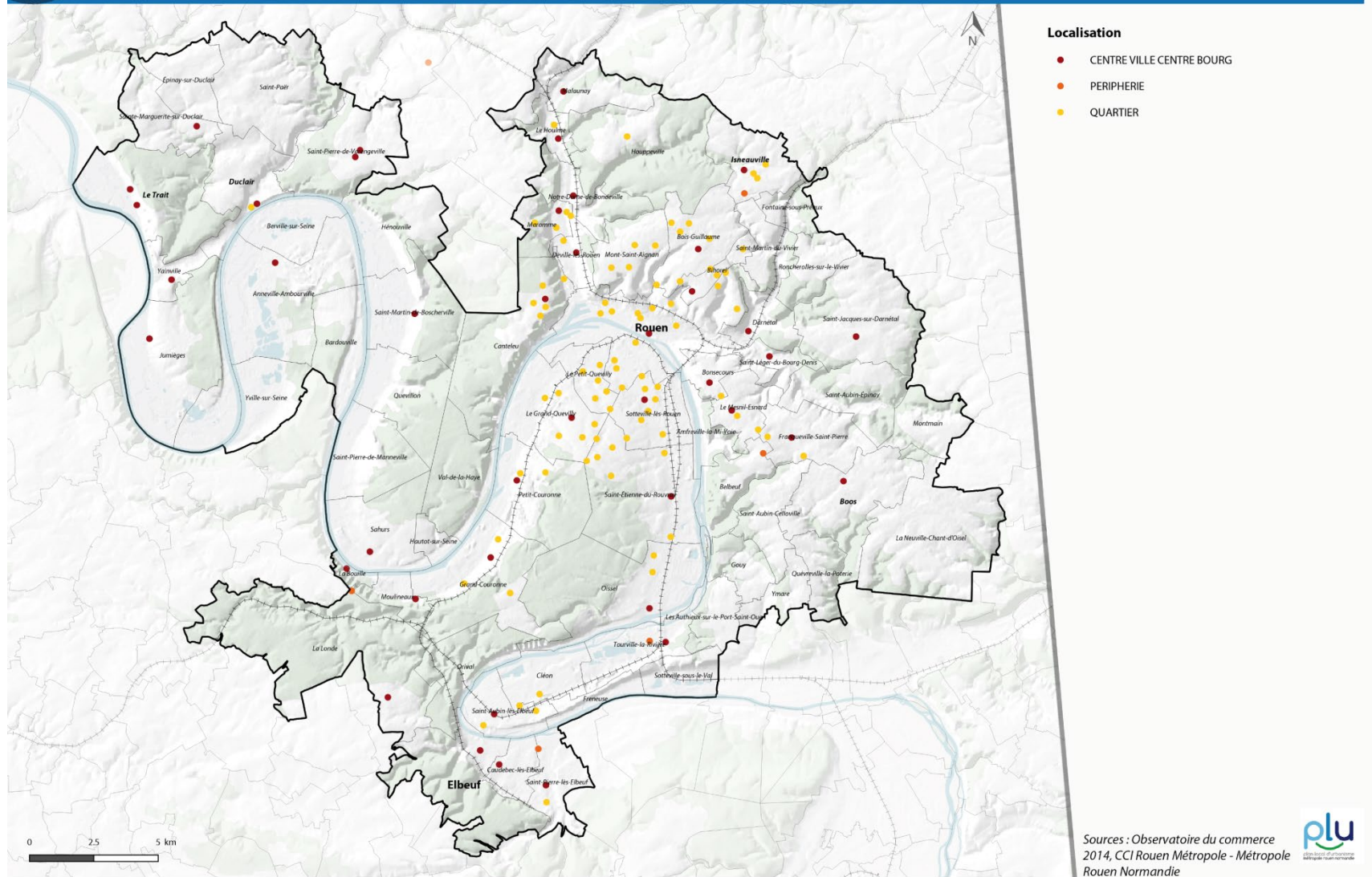
La concentration du commerce au sein de polarités ne se fait pas au détriment de la proximité car 95% des polarités commerciales du territoire sont localisées dans les centres-villes, les centres-bourgs et les quartiers des communes du territoire. Ces polarités, insérées au sein des tissus urbains, regroupent plus de 90% des locaux commerciaux du territoire. Ces polarités maillent finement le territoire et permettent de répondre à un besoin de la population locale, jouant ainsi un rôle très important dans la vitalité et l'attractivité des communes.

Les polarités commerciales localisées en périphérie (5% des polarités du territoire) concentrent quant à elles la majorité des grandes surfaces de vente, souvent moins présentes dans le tissu urbain, et sont organisées autour de grandes surfaces alimentaires.

Il est par ailleurs à noter qu'un tiers des communes de la Métropole ne sont dotées d'aucune polarité commerciale, et 8 communes ne disposent d'aucun local avec vitrine occupé par une activité commerciale.

Polarités commerciales selon leur localisation en 2017

PLU Métropole Rouen Normandie
Diagnostic



L'un des enjeux majeurs pour la Métropole Rouen Normandie est de maintenir et de dynamiser les polarités commerciales implantées sur son territoire, et plus particulièrement les polarités de centre-ville et de centre-bourg, dont certaines sont confrontées à des difficultés conjoncturelles et à une intensité concurrentielle élevée.

c. Un potentiel de consommation des ménages limité

Le bassin de consommateurs que représente la Métropole Rouen Normandie présente des caractéristiques et des évolutions qui ont des incidences sur les pratiques de consommation :

- une faible augmentation du nombre de ménages et la réduction de leur taille ;
- un revenu médian mensuel par unité de consommation majoritairement inférieur à 2 000 € ;
- une forte part de retraités et de personnes de plus de 70 ans ;
- une part relativement faible des catégories socio-professionnelles au pouvoir d'achat les plus élevés ;
- un desserrement urbain des populations vers la périphérie.

Le profil des consommateurs résidant au sein de la Métropole Rouen Normandie fait de ce territoire un bassin de consommation relativement limité. Néanmoins, le rayonnement de l'offre commerciale du territoire permet de capter des consommateurs au-delà de la Métropole.

d. Des pratiques de consommation qui évoluent

Les années 2000 ont vu naître de nouvelles habitudes de consommation qui laissent présager une recomposition de la structure de l'appareil commercial.

- **Le développement du E-commerce** : il apparaît comme un complément de l'offre commerciale du territoire. 39% des personnes interrogées lors de l'enquête sur la demande commerciale menée dans le cadre de l'élaboration du SCOT admettent avoir déjà effectué un achat en ligne.
- **L'arrivée des circuits courts et de nouveaux produits sur le marché** : commerce équitable, produits issus de l'agriculture locale et/ou biologique, produits artisanaux etc.
- **Un retour vers de plus petites surfaces commerciales**, perçu par les grands groupes et facilement observable dans les villes avec la multiplication des supérettes en centres urbains.
- **L'ouverture de nombreux « drives »** qui permettent aux clients de faire leurs courses sur internet et de venir récupérer leurs courses emballées eux-mêmes en voiture. Entre 2011 et 2017, 7 drives « seuls », c'est-à-dire non accolés à un magasin, ont été créés sur le territoire de la Métropole.

Entre 2004 et 2010, deux enquêtes menées auprès des consommateurs montrent une évolution des pratiques de la mobilité pour les déplacements relatifs aux achats avec un regain de la marche à pied pour les courses alimentaires. Cette évolution est liée à l'importance croissante donnée au critère de la proximité, qu'elle soit celle du domicile ou celle du lieu du travail.

On note en revanche une baisse générale de l'utilisation des transports en commun. La voiture reste toutefois majoritaire et même en hausse pour les achats concernant l'équipement et les soins de la personne.

Pour l'alimentaire, entre 2004 et 2010, la part modale de la voiture a reculé de 72 à 67%. L'apparition des nouvelles formes de vente vont soit encourager ce report (supérettes en centre-ville) ou le détourner (drive).

Proximité, petites surfaces et circuits-courts sont des critères favorables au retour des marchés en plein-air qui jouent par ailleurs un rôle important dans le renforcement de l'offre commerciale dans des secteurs moins densément pourvus en commerces sédentaires. Malgré une faible part de marché, ils participent à l'animation de la vie urbaine et rurale.

5.2. Un secteur commercial confronté à des difficultés croissantes

De même que ce qui est observé au niveau national ces dernières années, le territoire de la Métropole est confronté à des difficultés liées à l'évolution conjoncturelle du secteur commercial, et plus particulièrement du commerce de détail, ainsi qu'à l'intensité concurrentielle qui ne cesse de s'intensifier d'année en année (Internet, Drive, villages de marque, etc.). Ces difficultés, auxquelles sont plus ou moins confrontées certaines portions du territoire, se traduisent essentiellement par un doublement de la vacance commerciale entre 2011 et 2017 et une diminution des activités commerciales malgré une augmentation du nombre de locaux commerciaux sur cette même période.

a. Une vacance commerciale structurelle en augmentation

Le taux de vacance commerciale, c'est-à-dire la part des locaux avec vitrine non occupés parmi l'ensemble des locaux avec vitrine recensés sur le territoire s'élève à 12% en 2017 (soit près de 1 000 locaux vacants). Ce taux de vacance commerciale peut être considéré comme de nature structurelle, témoignant d'un déficit durable de commercialité. Au-delà de 7,5% de locaux vacants sur un territoire, la vacance ne peut être simplement de nature conjoncturelle, mais témoigne de réelles difficultés.

La vacance commerciale peut être d'autant plus qualifiée de structurelle qu'elle est en forte augmentation (+ 110% entre 2011 et 2017), que près de la

moitié des locaux vacants recensés en 2011 l'étaient toujours en 2017 et que plus de 20% des locaux occupés par une activité commerciale en 2011 sont devenus vacants en 2017.

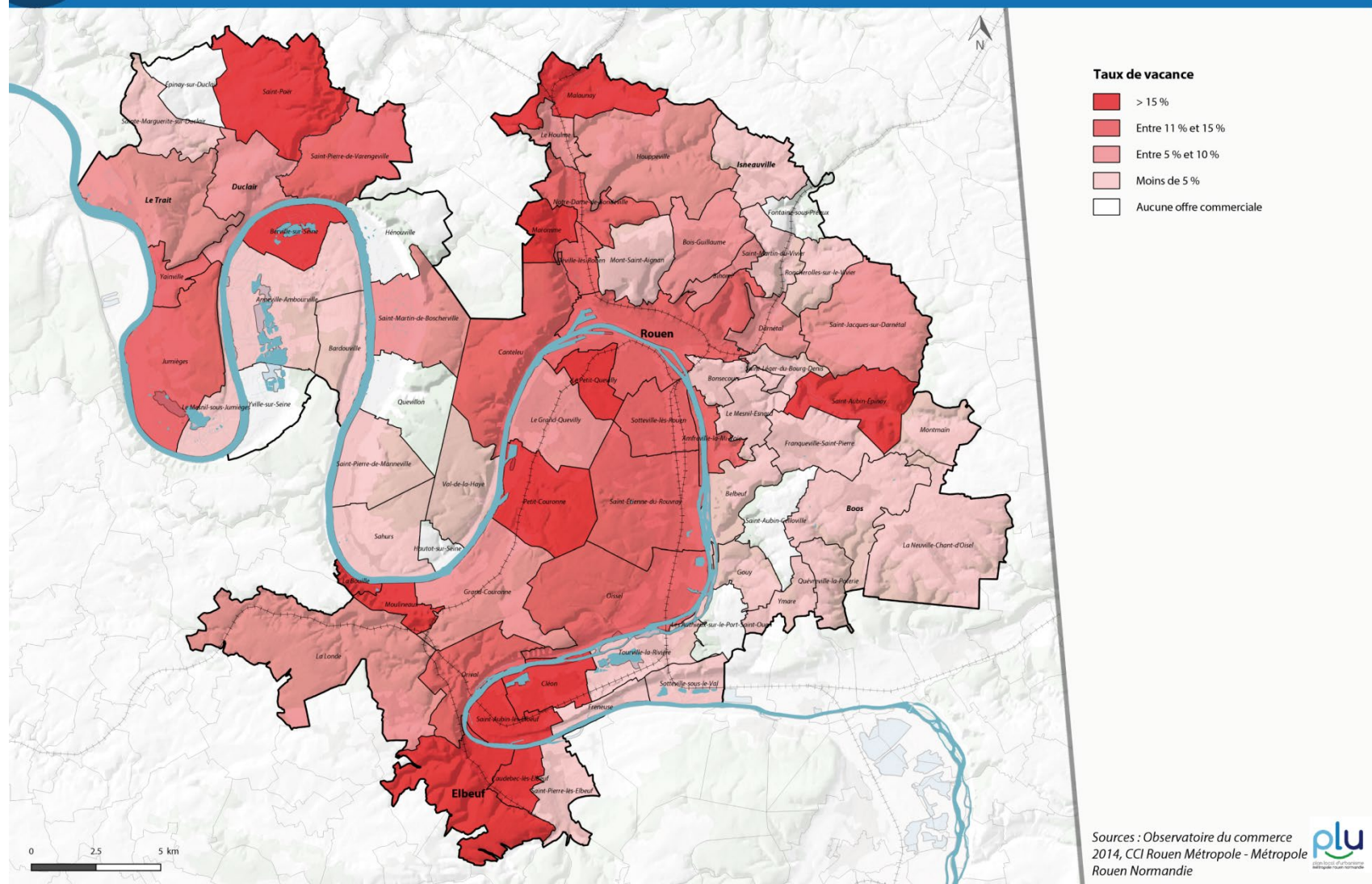
Toutes les communes et toutes les polarités commerciales du territoire ne sont pas impactées de la même manière par ce phénomène de vacance commerciale.

Elbeuf et les communes alentours sont particulièrement concernées par une vacance commerciale importante et en augmentation entre 2011 et 2017, de même que des communes de la vallée du Cailly (Maromme, Malaunay) ainsi que Rouen (excepté l'hypercentre dont la vacance s'élève à 9%) et les communes de la rive gauche (Petit Quevilly, Sotteville-lès-Rouen, Saint-Etienne-du-Rouvray, Oissel...). Les communes autour de Duclair et du Trait présentent également un taux de vacance important mais à relativiser au regard du nombre de commerces moins important.

Certaines communes présentent un taux de vacance supérieur à 20% : Malaunay (20%), La Bouille (20%), Moulineaux (29%), Caudebec-lès-Elbeuf (30%), Cléon (30%).

Taux de vacance commerciale en 2017

PLU Métropole Rouen Normandie
Diagnostic



b. Une diminution de l'activité commerciale mais de nouvelles surfaces qui continuent d'être créées

Sur la période 2011-2017, le taux de création des activités commerciales (31%) est inférieur au taux de fermeture (38%), entraînant une diminution du nombre de locaux occupés par une activité commerciale. Cette diminution touche tous les secteurs d'activités, mais plus particulièrement le commerce de détail non alimentaire.

La diminution du nombre de locaux occupés par une activité commerciale s'explique à la fois par une augmentation du nombre de locaux vacants, par des fusions de locaux occupés par une activité commerciale, par la transformation de locaux à vocation commerciale en habitations et par une occupation des locaux par des activités non commerciales.

En parallèle à cette diminution du nombre de locaux occupés par une activité commerciale, de nouvelles grandes surfaces commerciales (plus de 1 000 m²) continuent d'être autorisées et créées sur le territoire (52 000 m² de surface de vente autorisés par les Commissions Départementales et Nationales d'Autorisation Commerciale entre 2011 et 2017). En plus de concurrencer les commerces de centre-ville, le développement des grandes surfaces commerciales de périphérie peut entraîner des risques de friches commerciales en frange urbaine.

c. Des difficultés concentrées sur certains secteurs et certaines polarités commerciales

Certaines communes et plus particulièrement certaines polarités commerciales cumulent plusieurs signes de fragilité commerciale :

- Une augmentation, voire très forte augmentation de la vacance ;
- Des locaux vacants en 2011 toujours vacants en 2017 ;
- Des mouvements importants, donc une faible stabilité des enseignes entre 2011 et 2017 ;
- Une organisation spatiale souvent linéaire et non circulaire, avec la présence de fortes ruptures de linéaires commerciaux ;
- Une disparition de locaux commerciaux transformés en habitations ;
- Une diminution de la qualité et de la diversité de l'offre commerciale ;
- Un faible poids du commerce de détail par rapport aux autres activités commerciales.

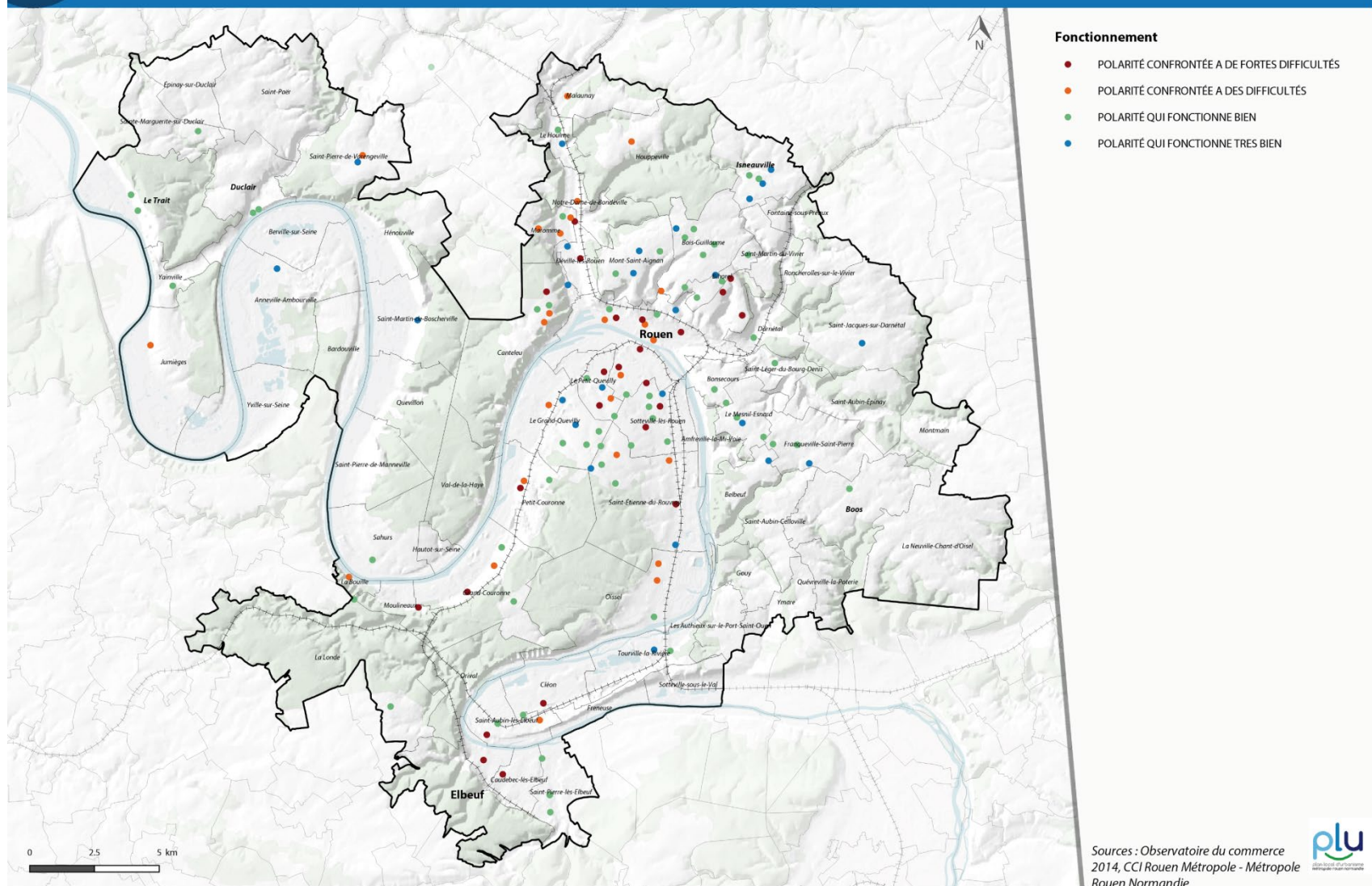
Parmi les 135 polarités commerciales identifiées sur le territoire, un peu plus d'un tiers sont confrontées à des difficultés, dont 24 sont confrontées à de fortes difficultés.

Excepté le centre-ville d'Elbeuf (polarité majeure), les polarités confrontées à de fortes difficultés sont essentiellement des polarités de type « intermédiaire » et de « proximité ».

Ce sont les communes de Rouen et de sa rive gauche (Petit Quevilly, Sotteville-lès-Rouen, Saint-Etienne-du-Rouvray, Oissel...), à proximité d'Elbeuf et dans la vallée du Cailly qui concentrent les plus fortes fragilités commerciales.

Niveau de fonctionnement des polarités commerciales en 2017

PLU Métropole Rouen Normandie
Diagnostic



Exemples de polarités commerciales confrontées à de fortes difficultés (source : Etat des lieux de l'offre commerciale en 2017 – CCI Rouen Métropole – Métropole Rouen Normandie) :

- Polarité commerciale majeure de centre-ville : exemple du centre-ville d'Elbeuf



Principaux signes de fragilité commerciale observés sur cette polarité :

53 locaux vacants (soit 15% des locaux avec vitrine recensés dans cette polarité) en 2017 dont :

- 18 locaux vacants en 2011 et toujours vacants en 2017 (5% des locaux avec vitrine recensés dans cette polarité)
- 35 locaux occupés par une activité commerciale en 2011 et devenus vacants en 2017 (10% des locaux avec vitrine recensés dans cette polarité)

- Polarité commerciale intermédiaire de centre-ville : exemple du centre-ville de Caudebec-lès-Elbeuf



Principaux signes de fragilité commerciale observés sur cette polarité :

33 locaux vacants (soit 37% des locaux avec vitrine recensés dans cette polarité) en 2017 dont :

- 11 locaux vacants en 2011 et toujours vacants en 2017 (soit 12% des locaux avec vitrine recensés dans cette polarité)
- 22 locaux occupés par une activité commerciale en 2011 et devenus vacants en 2017 (soit 25% des locaux avec vitrine recensés dans cette polarité)

- Polarité commerciale de proximité de quartier : exemple de la polarité du quartier Orléans à Rouen



Principaux signes de fragilité commerciale observés sur cette polarité :

- 4 locaux vacants (soit 21 % des locaux avec vitrine recensés dans cette polarité) en 2017 alors qu'aucun local vacant n'était recensé en 2011 au sein de cette polarité.
- 6 locaux sur les 19 recensés qui ont changé d'enseigne entre 2011 et 2017 (soit un tiers des locaux de la polarité).

5.3. Un développement commercial consommateur d'espace mais peu créateur d'emplois

a. Des zones commerciales de périphérie peu denses, présentant un potentiel d'optimisation

Conçues sur le modèle de zones commerciales des années 1970, dans une période d'utilisation massive de la voiture individuelle, de nombreuses polarités commerciales sont confrontées à des dysfonctionnements urbains importants qui nuisent à leur image, donc à leur attractivité : vieillissement des infrastructures, phénomène d'engorgement routier, nappe de stationnement, espaces piétonniers dégradés, faible qualité architecturale, paysagère et environnementale etc.

Autrefois périphériques, ces centres commerciaux sont aujourd'hui aux portes de la ville, voire totalement intégrés à l'urbain. Ainsi, ces espaces commerciaux doivent s'interroger à la fois sur leurs possibilités de mutation, de requalification et de renouvellement. Il s'agit donc de mener une réflexion croisée sur les volets suivants :

- L'intégration urbaine et la gestion des limites ;
- La qualité architecturale et paysagère ;
- La performance environnementale et énergétique ;
- La mixité des fonctions et des activités.

Selon le Mode d'Occupation des Sols (MOS), les activités commerciales occupent 329 hectares en 2015, mais la croissance de la surface qu'elles occupent a été rapide en 16 ans (+ 12%). Entre 1999 et 2015, 35 hectares d'espaces naturels et agricoles ont donc été urbanisés pour un usage

commercial, dont l'essentiel sur le pôle commercial de Tourville-la-Rivière, à Isneauville, Franqueville-Saint-Pierre et Bihorel.

La croissance des grandes surfaces de vente a été particulièrement importante entre 2005 et 2015 : plus de 200 000 m² de surface de vente ont été autorisés, dont plus de 30 000 m² à Rouen, et plus de 40 000 m² à Tourville-la-Rivière. La surface occupée par les activités commerciales à Tourville-la-Rivière a ainsi augmenté de plus de 20% entre 1999 et 2015 du fait du développement du Clos aux Antes.

La densité des emprises bâties permet également d'évaluer la consommation foncière, en particulier des zones commerciales monofonctionnelles. Ces dernières ont une emprise bâtie qui oscille entre 25% et 50%. Les emprises non bâties sont essentiellement occupées par le stationnement, les voies d'accès et les délaissés générés par ce type d'urbanisation, alors que les espaces non imperméabilisés occupent le plus souvent une place très réduite, et ne sont pas toujours paysagers.

La polarisation de l'activité commerciale, vertueuse en termes d'efficacité commerciale, de mutualisation des infrastructures, d'optimisation des déplacements, n'est pas conçue de manière à optimiser le foncier. Il existe ainsi un potentiel pour optimiser le foncier de ces zones et les densifier.



Carte d'occupation foncière de quelques zones commerciales sur le territoire de la Métropole –
Source : Métropole Rouen Normandie

A l'inverse, les centralités urbaines apparaissent d'autant plus concentrées que les espaces non bâtis sont partagés avec les autres activités et usages urbains, et ne sont pas uniquement dédiés à l'activité commerciale.

Certains types d'activités commerciales s'inscrivent plus facilement que d'autres dans les centralités urbaines et dans une dynamique de densification commerciale (équipement de la personne, culture et loisir etc.). La localisation de certains types d'activités commerciales peut ainsi être conditionnée à la capacité de ces activités à s'insérer dans les centralités urbaines.

b. Une croissance modérée de l'emploi

En 2017, on estime que les activités de commerce de détail génèrent environ 13 600 emplois (estimation par modélisation statistique à partir du nombre d'établissement). En moyenne sur le territoire de la Métropole, le commerce de détail génère environ 21 emplois pour 1 000 m² de surface de vente. Le commerce alimentaire représente la part la plus importante de l'emploi lié au commerce.

Aussi, bien que de nouvelles surfaces commerciales soient créées tous les ans, l'emploi globalement généré par les activités commerciales n'augmente pas car le nombre d'activités commerciales diminue.

5.4. Un développement commercial générateur de déplacements

Malgré un maillage fin du territoire par les polarités commerciales de proximité, l'organisation de l'offre commerciale sur le territoire génère des déplacements vers les polarités intermédiaires, majeures voire régionales pour les achats moins fréquents ou de biens spécifiques.

a. L'accessibilité des zones commerciales

L'accessibilité est considérée par les commerçants comme un des critères d'attractivité parmi les plus importants. Les problématiques d'accessibilité sont différentes en fonction des localisations au sein de la métropole. De manière générale, les commerces des centres villes jouissent d'une bonne accessibilité en transports en commun mais connaissent des problèmes de stationnement, et vice-versa pour les commerces situés en périphérie. Les pôles périphériques ont été conçus principalement pour une accessibilité routière, ce qui limite l'accès des personnes non-motorisées et contribue aux émissions de gaz à effet de serre.

La question de l'accessibilité en transports en commun et en modes doux rend certaines localisations favorables ou défavorables au regard du développement durable, mêmes si toutes sont concernées par des enjeux de mobilité durable :

- Les commerces situés en centre-ville et des pôles périphériques sont tous concernés par l'amélioration de l'accessibilité en modes doux ;
- Les pôles périphériques doivent effectuer d'importants travaux de réhabilitation pour favoriser les modes doux, dessiner des cheminements piétons et vélos sécurisés et lisibles, accompagner la

desserte en transports en commun et mutualiser les espaces de stationnement.

Les transports en commun sont peu utilisés pour faire des achats, malgré une bonne desserte de certaines polarités commerciales. Dans l'ensemble, la majorité des pôles commerciaux sont desservis par au moins une ligne de bus, mais les conditions de desserte (fréquence, rapidité, etc.) ne sont pas identiques : 15 lignes desservent le centre-ville de Rouen contre une seule pour le pôle commercial de Tourville-la-Rivière.

b. Les habitudes de déplacements pour les achats

Des déplacements nombreux...

En 2017, 573 000 déplacements liés aux achats, promenade, restauration (en origine ou à destination du déplacement) sont réalisés par jour en moyenne sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie par ses résidents, soit près d'un tiers de l'ensemble des déplacements. (Ceux liés au travail représentent environ 1/4 des déplacements) Près des 2/3 des déplacements d'«achat» correspondent à l'achat de biens. 19% des déplacements d'achat correspondent à du « lèche-vitrine » ou de la promenade, tandis que 14% des déplacements d'achat concernent la restauration hors-domicile.

...concentrés...

La commune de Rouen, avec près de 223 000 déplacements d'achat en lien avec ce territoire, concentre près de 40% de ces déplacements quotidiens. Le domicile reste prépondérant à l'origine (28%) et la destination (34%) des déplacements d'achat. Le lieu de travail ne représente que 6% des origines de déplacements d'achat et à peine 4% à destination. 38% des déplacements d'achat correspondent à des

déplacements entre commerces, ce qui montre l'importance d'un parcours commercial (NB : dès qu'une personne a utilisé le domaine public (Tourville-la-Rivière, Barentin ...), il y a un déplacement).

...réguliers...

Les achats alimentaires sont à l'origine de déplacements très réguliers, quel que soit le format de vente fréquenté. Les hypermarchés et supermarchés sont les établissements les plus fréquentés (41% et 34%).

...courts....

Les déplacements domicile-achat (hors promenade, restaurant et lèche vitrine) sont relativement courts, de 3,4 km en moyenne, soit une distance inférieure aux autres motivations, notamment les déplacements domicile-travail (plus de 8 km), et ce, quel que soit le mode utilisé. Les déplacements domicile-achat à pied ont une longueur similaire à celle des autres motifs (640 m). De la même manière, le temps de déplacement pour se rendre sur un lieu d'achat de son domicile est faible, inférieur au quart d'heure, voire 9 minutes en marche à pied.

...mais motorisés.

La voiture est le mode de déplacement le plus utilisé pour les déplacements domicile - achat (56,5%) même s'il est néanmoins moins prépondérant que pour les autres motifs combinés de déplacements. 35% des déplacement domicile – achats pour les résidents métropolitains s'effectuent à pied.

FOCUS CENTRE-VILLE DE ROUEN : Habitudes de déplacements et de consommation

Bien que limitée au centre-ville de Rouen et ciblant prioritairement les automobilistes, l'étude de marchabilité et de vitalité commerciale réalisée en 2016 (Bfluid Recherche & Expertise), révèle quelques constats qu'il est important de souligner :

- **Motifs de déplacements** : « boire un verre », « se promener » et « shopping » sont les 3 motifs les plus cités par les usagers se déplaçant dans le centre-ville,
- **Un degré de spontanéité faible** : une grande part des décisions amenant à rejoindre le centre-ville sont décidées bien en amont de la visite elle-même. Cette planification laisse peu de place à l'improvisation, donc, au passage à l'acte d'achat.
- **Un degré de sociabilité faible**. Cela se traduit par des piétons qui ont tendance à raccourcir leur temps de visite dans le centre-ville (aller à l'essentiel). Ces habitudes ont des répercussions directes sur le panier d'achat moyen et l'animation de l'espace public.
- **Les principales typologies commerciales visitées** : les commerces (58%), les restaurants (29%) et les services (13%),
- **Les principaux choix modaux en fonction de la typologie commerciale** de la visite se résument de la manière suivante :
 - ➔ Commerces : marche (42%), automobile (37%) et TC (19%),
 - ➔ Restaurant : automobile (42%), marche (38%) et TC (18%),
 - ➔ Services : marche (39%), automobile (37) et TC (20%).
- **Des commerçants qui surestiment l'utilisation de la voiture** dans les habitudes modales des consommateurs.
- **Les principaux freins à l'acte d'achat** :
 - ➔ Les nuisances sonores / la circulation
 - ➔ Manque de stationnement
 - ➔ Manque d'espace pour marcher
 - ➔ Trop d'obstacles sur le trottoir
- **Les manques en termes d'offre dans le centre-ville** :
 - ➔ Commerces : Créateurs indépendants, commerces alternatifs et magasins bios
 - ➔ Services : toilettes publiques, wifi et lieux d'attente attrayants

En conclusion, les principaux obstacles qui nuisent à l'attractivité commerciale du centre-ville de Rouen tirent essentiellement leurs origines de dysfonctionnements urbains (espace publics dégradé, manque d'animation, nuisances...) ayant une influence directe sur l'acte d'achat.

Synthèse : ce qu'il faut retenir et enjeux associés

CE QU'IL FAUT RETENIR

- Une Métropole exerçant un rôle de pôle commercial régional.
- Une offre commerciale diversifiée, principalement concentrée au cœur de la Métropole.
- Des équipements de proximité maillant efficacement le territoire.
- Un bassin de consommation globalement satisfait et un potentiel de consommation limité.
- De nombreux déplacements liés au motif achat et fortement polarisés, globalement peu étendus et souvent réalisés via des modes motorisés.
- Une évolution de l'offre commerciale qui accompagne et qui s'adapte à l'évolution des modes de consommation.
- Des attentes en termes de développement durable, d'optimisation foncière, de renforcement de l'accessibilité et d'amélioration de la qualité urbaine et environnementale des zones commerciales.
- Des polarités commerciales confrontées à des difficultés et des taux de vacance en forte progression.

ENJEUX ASSOCIES

- Maintenir les équilibres de l'armature commerciale du territoire et favoriser une logique de pôles, aujourd'hui constituée par les pôles régionaux, majeurs, intermédiaires et de proximité.
- Renforcer l'offre de centre-ville/centre-bourg et des polarités commerciales de type « intermédiaire » et de « proximité », notamment en tenant compte des habitudes de consommation (ville des courtes distances, e-commerce) et comme atout pour le développement touristique et économique.
- Dans une logique de valorisation de l'identité de certains centres et afin d'assurer leur animation, se munir de dispositifs permettant de limiter la surreprésentation des services commerciaux de type agence, notamment dans certaines communes du nord du territoire métropolitain.
- Organiser la logistique de centre-ville.
- Limiter la hausse de la vacance enregistrée depuis plusieurs années, permettant d'intervenir dans les communes présentant un taux alarmant, soit supérieur à 20%.
- Optimiser l'aménagement des zones commerciales actuelles et futures pour favoriser leur accessibilité aux modes doux, tout en assurant leur densification et en améliorant leur qualité urbaine et environnementale.

6 DES EQUIPEMENTS REpondant AUX BESOINS DE LA POPULATION

6.1 Un maillage satisfaisant sur l'ensemble du territoire

L'analyse de la répartition et de la couverture en équipements et services est fondée sur l'exploitation statistique de la **Base Permanente des Équipements** (BPE) de l'INSEE de 2015. Cette base est destinée à fournir le niveau d'équipements et de services rendus par un territoire à la population (présence ou absence d'un équipement, densité d'un équipement, disponibilité d'un équipement du point de vue de la population...).

104 équipements sont retenus, se répartissant en trois gammes :

- Gamme de proximité : École maternelle, pharmacie, boulangerie, bureau de poste... (30 équipements) ;
- Gamme intermédiaire : Collège, orthophoniste, supermarché, police, gendarmerie ... (34 équipements) ;
- Gamme supérieure : Lycée, maternité, hypermarché, agence Pôle Emploi... (40 équipements).

La localisation fine des équipements et de la population permet d'étudier la concentration spatiale des équipements, de présenter leurs logiques d'implantations ou mettre en rapport les équipements et leurs utilisateurs potentiels. Ces regroupements permettent d'élaborer des indicateurs synthétiques, reflétant l'organisation hiérarchisée des communes en termes de services à la population.

Sur l'ensemble du territoire, la densité des **équipements de proximité** est comprise entre 8,8 équipements / 1 000 habitants et 34,7 équipements / 1 000 habitants, ce qui atteste d'un **maillage plutôt performant** pour l'offre de proximité, à l'échelle du territoire.

Pour les **équipements intermédiaires**, certaines communes en sont dépourvues (18 % des communes de la Métropole). Les **plus fortes densités** se rencontrent à **Rouen** (10,2 équipements / 1 000 habitants), à **Elbeuf** (7,7 équipements / 1 000 habitants), ou encore à **Duclair** (9,0 équipements / 1 000 habitants). **Tourville-la-Rivière** présente une densité particulièrement importante (32,7 équipements / 1 000 habitants) en raison de son complexe commercial.

L'offre en **équipements supérieurs** est également concentrée à **Rouen** (4,5 équipements supérieurs / 1 000 habitants) et à **Elbeuf** (2,5 équipements supérieurs / 1 000 habitants), et leur proximité immédiate (Saint-Aubin-lès-Elbeuf avec 3,1 équipements / 1 000 habitants, Bois-Guillaume avec 5,6 équipements / 1 000 habitants, Le Mesnil-Esnard avec 3,6 équipements / 1 000 habitants).

Ainsi, les **équipements intermédiaires et supérieurs sont donc plutôt regroupés au sein de pôles**.

Avec près de 4 500 équipements, la ville de **Rouen** se distingue très clairement en tant que **pôle majeur et structurant** (en nombre et en gamme). La ville centre concentre ainsi 29% des services de proximité, 44% des services intermédiaires et **49% des services supérieurs**. En tant que centre administratif et commercial, elle regroupe 47% des commerces, 34% des équipements de santé et 22% de l'offre d'enseignement. **Bois-Guillaume** avec les équipements de santé et **Mont-Saint-Aignan** avec le pôle universitaire, en appui de Rouen, complètent l'offre de services métropolitains supérieurs.

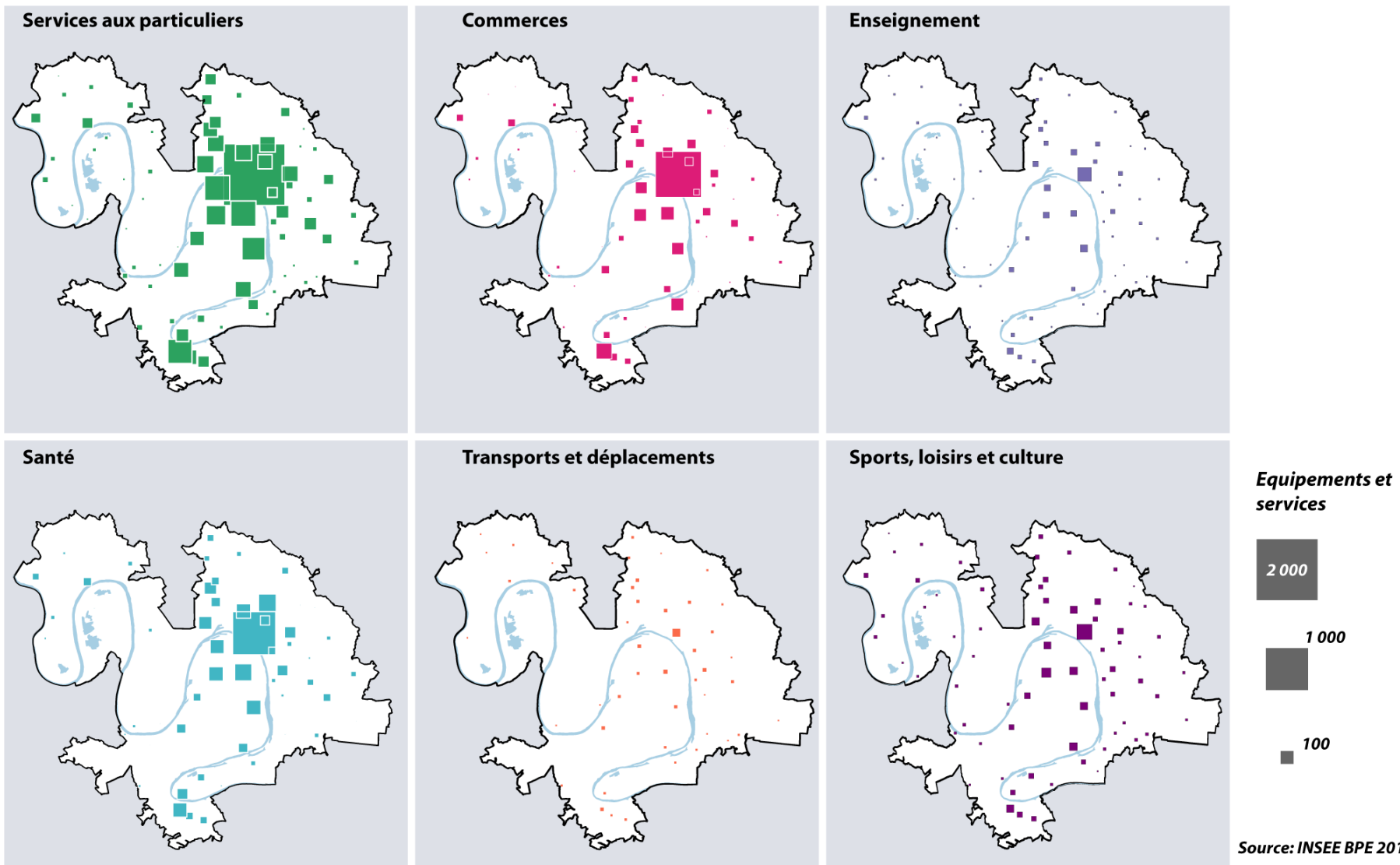
Les **communes urbaines** autour de Sotteville-lès-Rouen, Petit-Quevilly, Saint-Étienne-du-Rouvray, Grand-Quevilly, Bois-Guillaume, Mont-Saint-Aignan, Canteleu, Darnétal, sont bien équipées, notamment en **services intermédiaires**. Ces communes représentent 27% de l'ensemble des équipements (33% pour la ville centre, toutes gammes confondues).

Le pôle d'Elbeuf (plus de 600 services et équipements), dont Elbeuf et les communes de Caudebec-lès-Elbeuf, Saint-Aubin-lès-Elbeuf, Saint-Pierre-lès-Elbeuf, a une bonne couverture en équipements **intermédiaires et de proximité**, mais ne dispose pas de l'ensemble des équipements supérieurs. Ces communes totalisent près de 9% de l'offre en équipements présente dans la Métropole. **Ce pôle de services et d'équipements est structurant** à l'échelle du territoire.

Des **communes rurales** disposent de **services de proximité**, assurant le relais pour les services quotidiens.

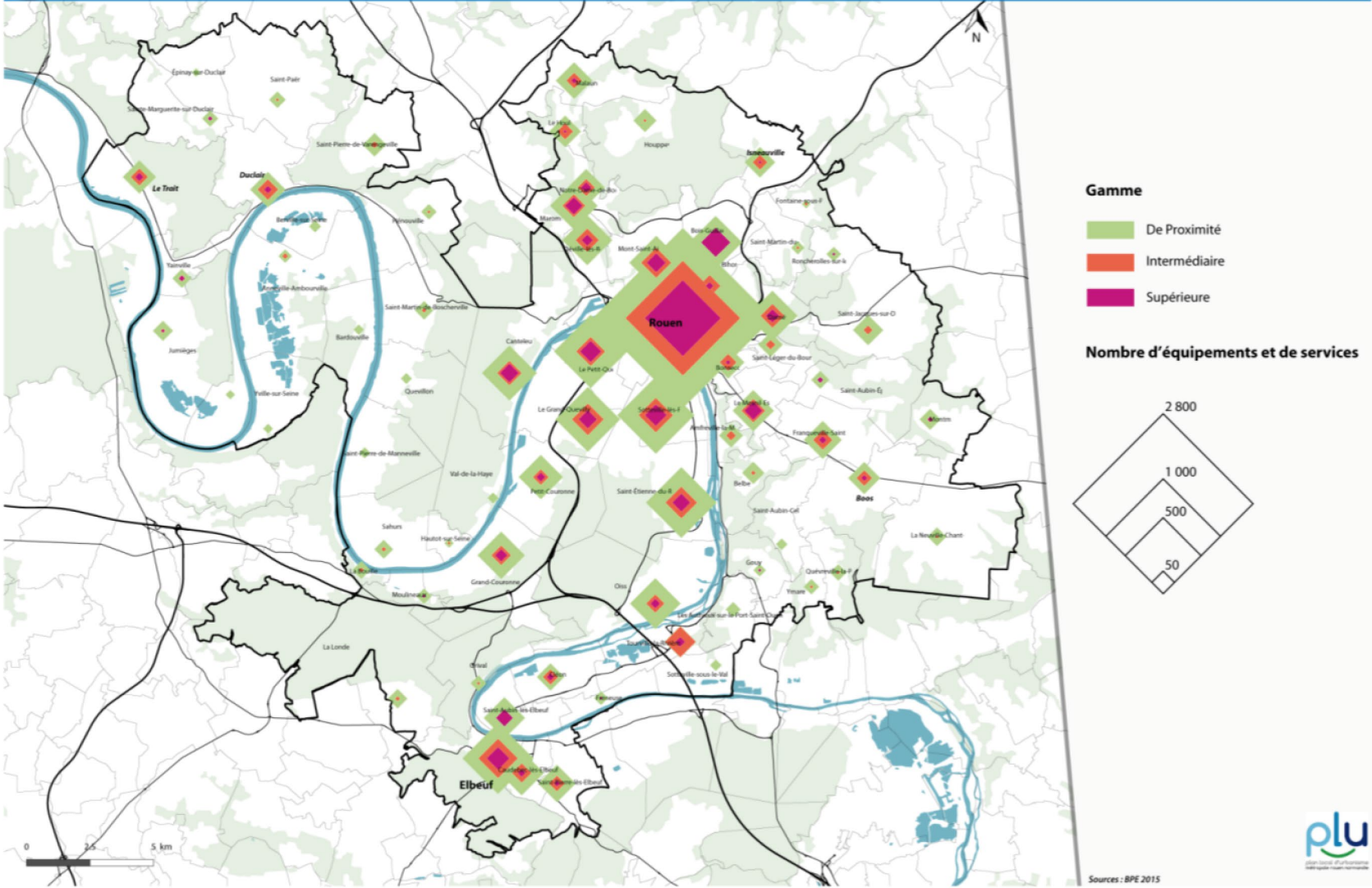


Source : Citadia Conseil



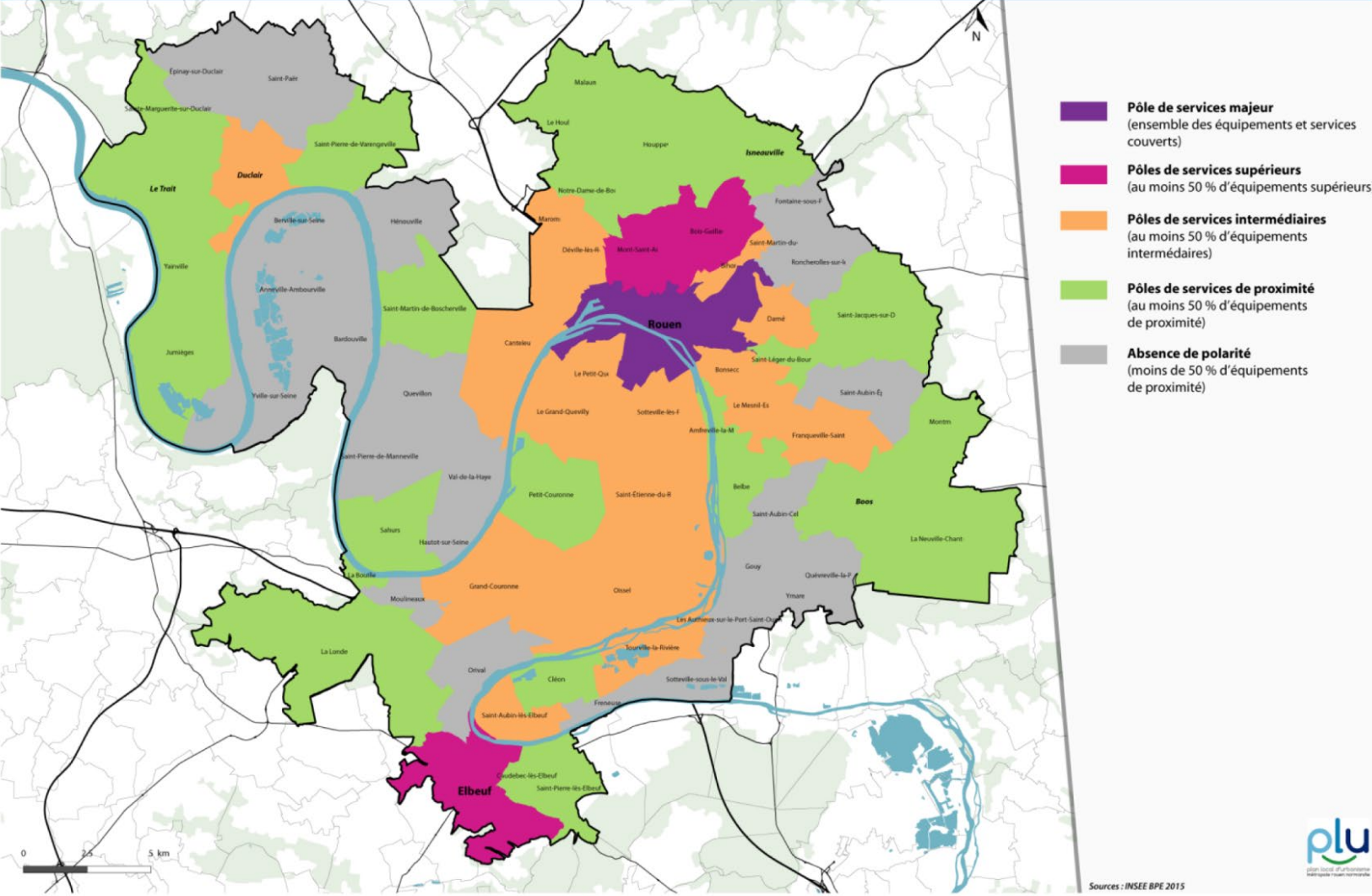
Equipements et services

PLUI Métropole Rouen Normandie
Diagnostic



Couverture en équipements et services

PLU Métropole Rouen Normandie
Diagnostic





Source : INSEE BPE 2015

6.2 Une bonne accessibilité aux équipements structurants

La majorité des équipements structurants du territoire apparaît accessible par les lignes principales de transport en commun, éloignées de seulement 10 minutes de distance des différents points d'arrêts.

Principalement concentrés en cœur d'agglomération, la plupart des équipements structurants (culturels, sportifs, salles de spectacles etc.) bénéficie de la meilleure accessibilité à l'ensemble de l'offre en transport en commun, notamment structurantes (métro, tramway, bus FAST et TEOR). Cependant, même certains équipements situés en périphérie lointaine du cœur d'agglomération, tels que le Centre Aquatique Alex Jany à Grand-Couronne, l'abbaye de Saint-Georges à Saint-Martin-de-Boscherville ou encore le musée industriel de la corderie Vallois à Notre-Dame-de-Bondeville sont accessibles à moins de 10 minutes à pied depuis les grandes lignes de transport en commun.

Les équipements situés à proximité d'Elbeuf tels que la piscine de Cerisaie, La Fabrique des Savoirs ou encore le cinéma Mercure bénéficient également d'une très bonne accessibilité aux transports en commun, principalement du fait d'une desserte en bus efficace. Certains équipements situés à l'Ouest du territoire métropolitain, à proximité de Mesnil-sous-Jumièges et au sein de territoires peu urbanisés, tels que le Manoir Agnès Sorel ou l'abbaye de Jumièges sont également accessibles, traduisant l'efficacité des faisceaux de bus en matière de desserte des équipements.

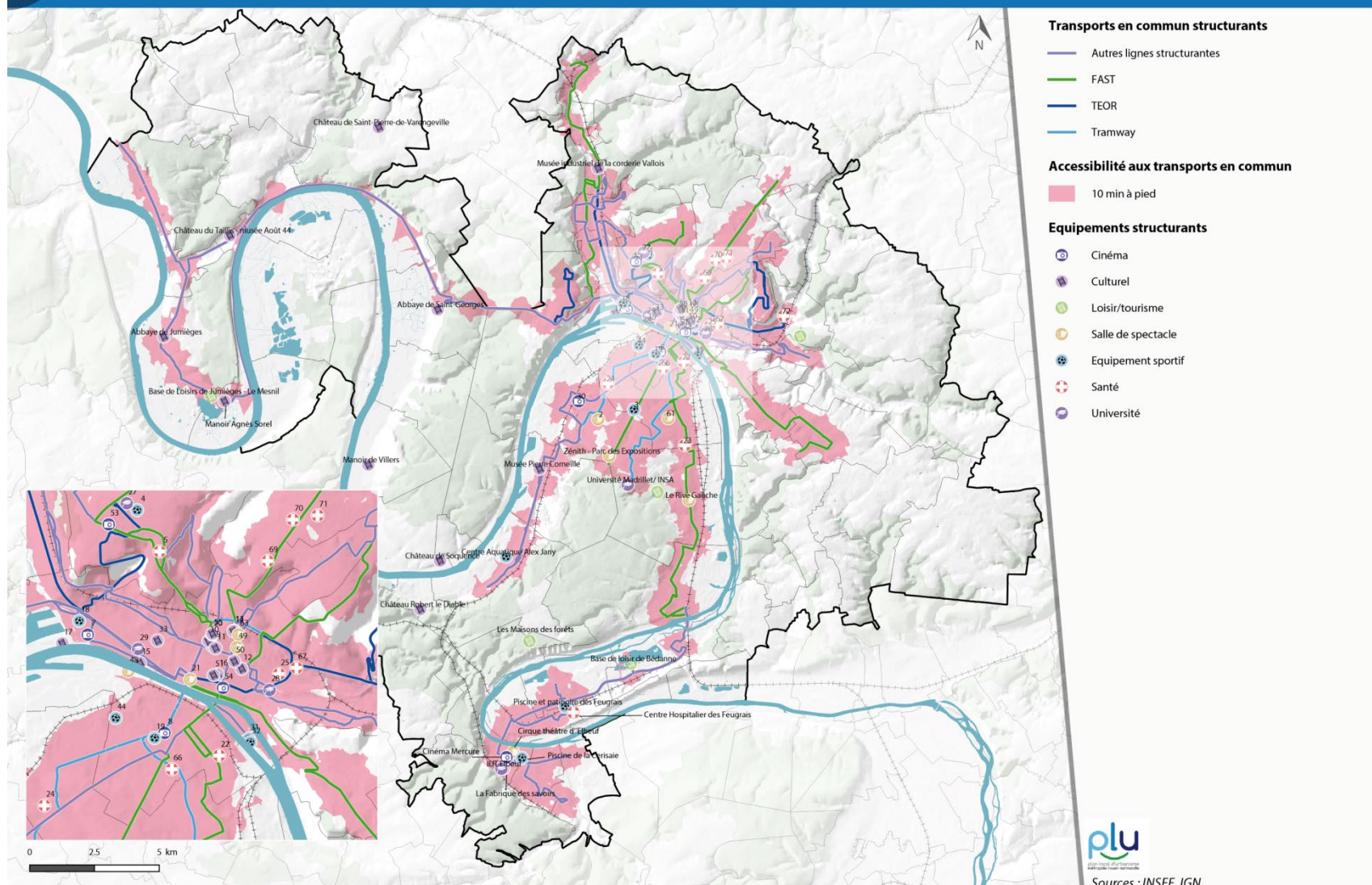
Toutefois, certains équipements ne sont pas desservis par les transports en commun, tels que le Château-de-Saint-Pierre-de-Varengenville, le manoir de Villiers à Saint-Pierre-de-Mannville ou encore le Château Robert le Diable à Moulineaux. Eloignés de l'enveloppe urbanisée, ces équipements ne peuvent bénéficier d'une desserte en transport en commun du fait d'une localisation

en milieu très peu dense. Ces équipements apparaissent toutefois accessibles depuis les infrastructures routières, la D67 pour le Manoir de Villiers ou l'A13 et la D64 pour le Château Robert le Diable.

N'ayant pas vocation à desservir l'intégralité du territoire métropolitain, les transports en commun doivent toutefois s'articuler avec le déploiement des équipements structurants. Pour les équipements non accessibles par les modes collectifs, des alternatives en matière de transport à la demande peuvent être envisagées. Autrement, la création des équipements futurs devra être adossée à une réflexion sur la desserte en transport en commun.

Accessibilité en transports en commun aux équipements structurants

PLU Métropole Rouen Normandie
Diagnostic



Synthèse : ce qu'il faut retenir et enjeux associés

CE QU'IL FAUT RETENIR

- Une concentration de l'intégralité des besoins en équipements relatifs aux services supérieurs au sein de la ville de Rouen, et des zones et communes relais complétant l'offre territoriale dans les gammes supérieures et intermédiaires.
- Une bonne couverture en nombre d'équipements, en particulier pour les gammes intermédiaires et de proximité à Elbeuf et les communes alentours.
- Des polarités de proximité organisées autour des besoins quotidiens en complémentarité de l'offre métropolitaine.
- Des équipements structurants globalement bien desservis par les transports en commun.

ENJEUX ASSOCIES

- Une offre de services de proximité à compléter dans les secteurs les moins dotés.
- Assurer le maintien des équipements et des services de proximité dans les communes rurales, afin d'assurer leur animation et œuvrer pour le tissage du lien social.
- Une offre de services intermédiaires à structurer autour de polarités, de manière à optimiser les déplacements tout en veillant à un bon maillage du territoire.
- Garantir une desserte en transports en commun systématique pour les nouveaux équipements.
- Anticiper la hausse des besoins en équipements du fait des ambitions de croissance démographiques formulées par la Métropole.
- Renforcer la visibilité des équipements structurants dans une logique d'attractivité résidentielle, à même de répondre aux ambitions de croissance démographique.

Chapitre 2 : Les dynamiques démographiques et de l'habitat



1 UNE DEMOGRAPHIE STABLE

1.1 Une croissance modérée de la population

a. Un territoire de près de 500 000 habitants

En 2013, 488 926 habitants sont recensés dans le territoire métropolitain.

Douze communes de la Métropole comptent entre 10 000 et 30 000 habitants, concentrant 43% de la population métropolitaine.

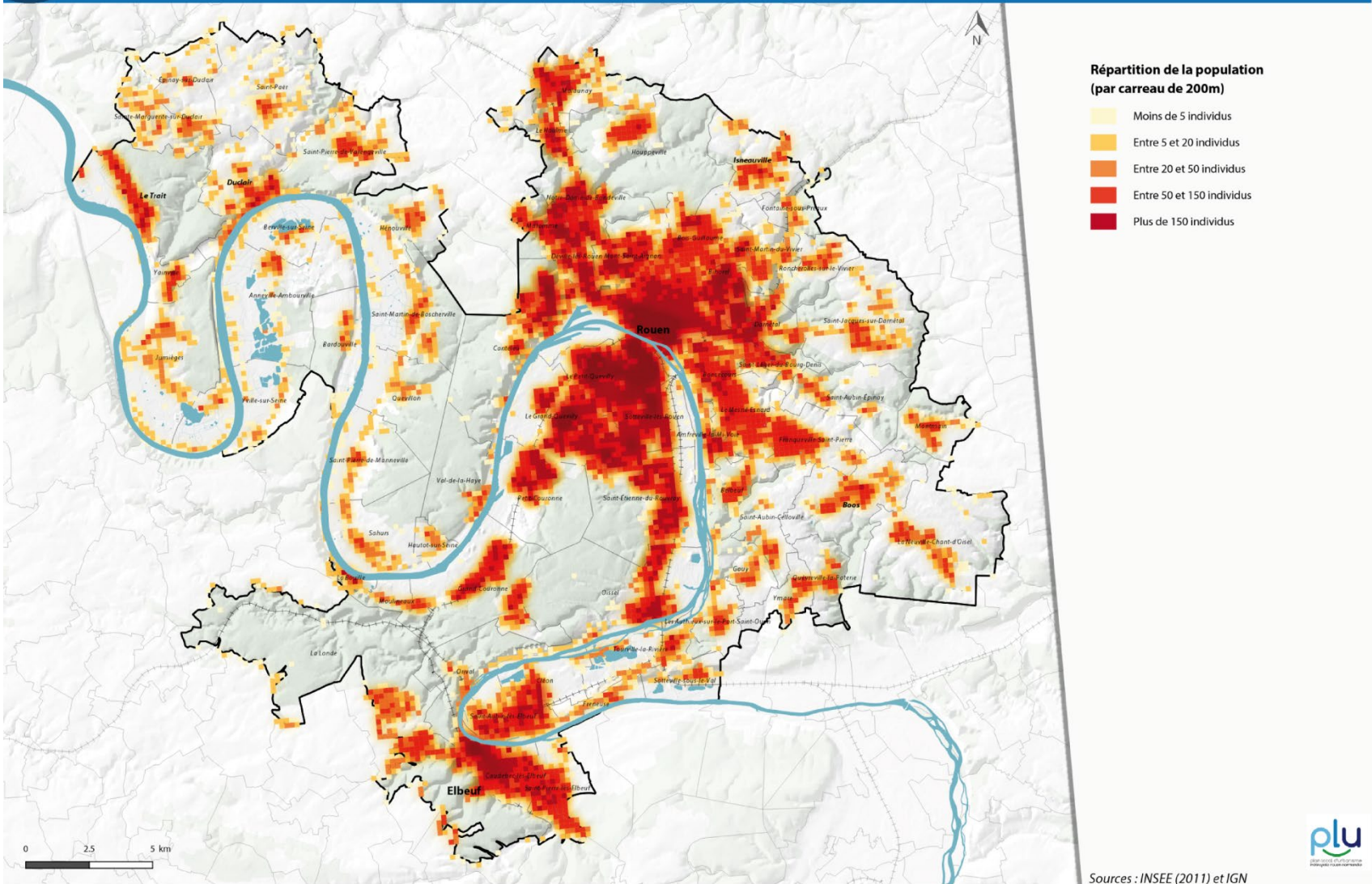
Avec 111 557 habitants, Rouen accueille un peu moins du quart de la population intercommunale (23%). La Métropole est ainsi caractérisée par le faible poids de la ville-centre par rapport à l'ensemble du territoire, et par la présence d'une première couronne de communes très urbanisée présentant un poids démographique important. Elbeuf et ses communes limitrophes comptabilisent également une population importante (1 commune de plus de 10 000 habitants, Caudebec-lès-Elbeuf).

	Poids de la ville-centre parmi les Métropoles françaises			
	Population 2013	Population 2013 de la ville-centre	Poids de la ville-centre	Superficie de la ville-centre (km ²)
Bordeaux Métropole	749 595	243 626	32,5%	49,4
Brest Métropole	207 210	139 386	67,3%	49,5
Grenobles Alpes	442 772	160 215	36,2%	18,1
Métropole Européenne de Lille	1 129 061	231 491	20,5%	34,8
Montpellier Méditerranée	441 888	272 084	61,6%	56,9
Grand Nancy	254 074	104 072	41,0%	15
Nantes Métropole	609 198	292 718	48,0%	65,2
Rennes Métropole	426 502	213 373	49,6%	50,4
EuroMétropole de Strasbourg	475 904	275 718	57,9%	78,3
Toulouse Métropole	734 944	458 298	62,4%	118,3
Aix-Marseille	1 876 019	855 393	45,6%	240,6
Métropole du Grand Paris	6 968 051	2 229 621	32,0%	105,4
Lyon Métropole	1 336 994	500 715	37,5%	47,9
Métropole Rouen Normandie	488 926	111 557	22,8%	21,4

Source: INSEE RP 2013

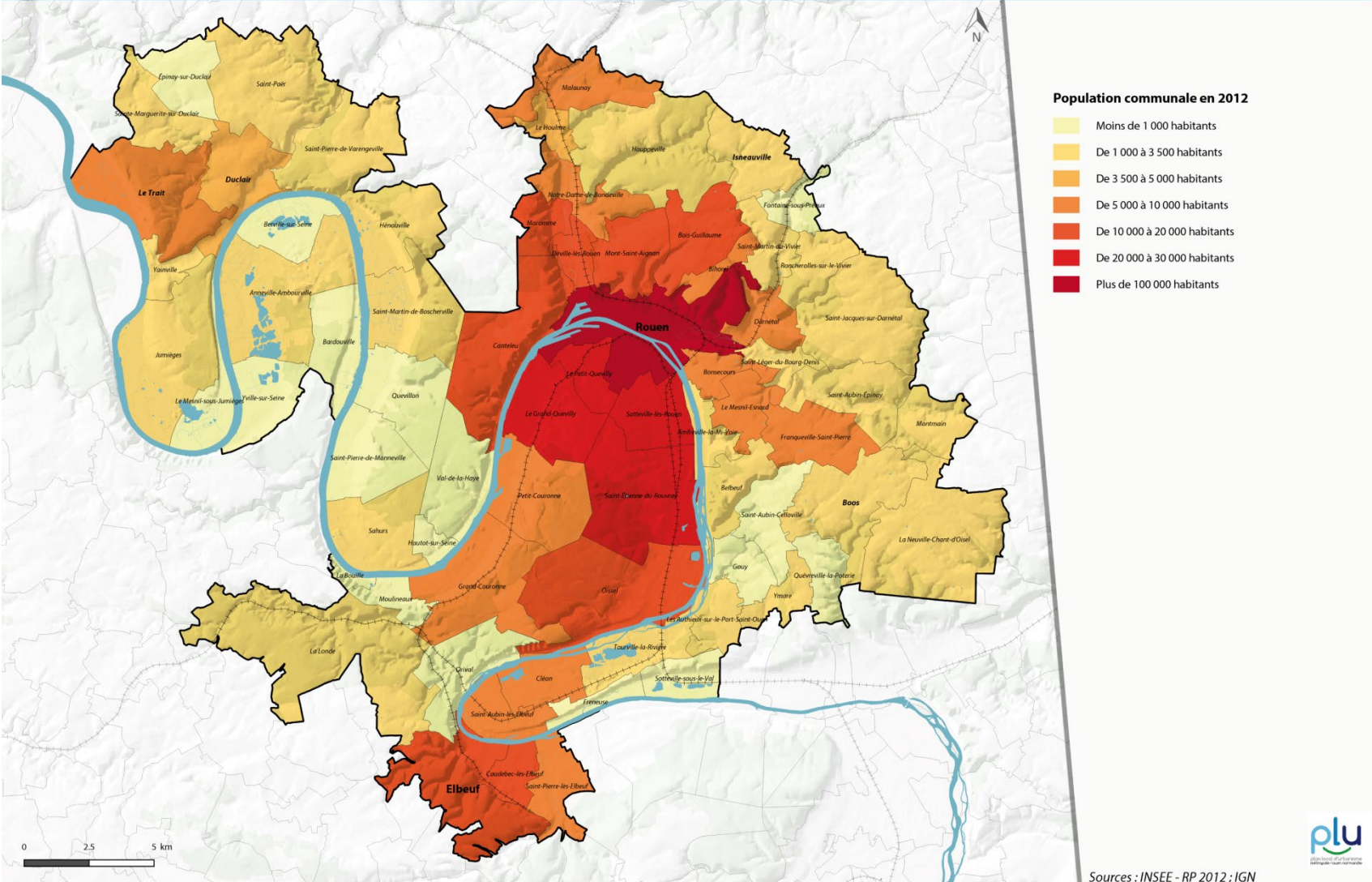
Répartition de la population en 2011

PLU Métropole Rouen Normandie
Diagnostic



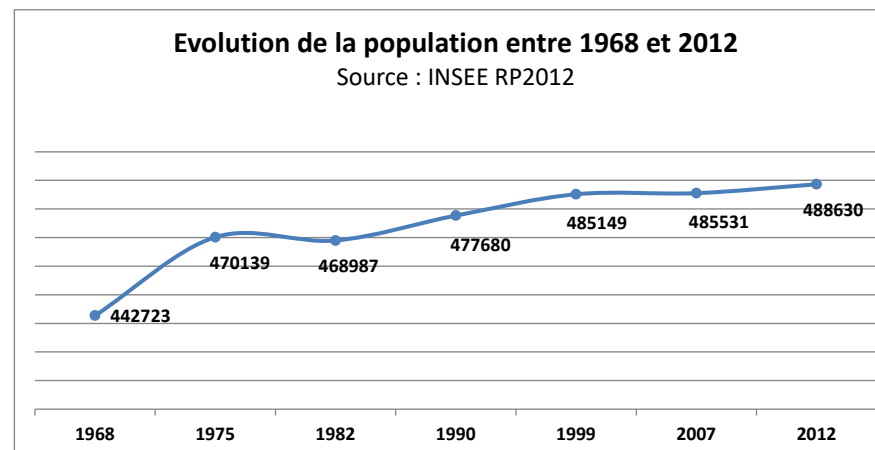
Population en 2012

PLU Métropole Rouen Normandie
Diagnostic



b. Une croissance démographique très modérée, due à un solde migratoire déficitaire

L'évolution de la population dépend de deux facteurs : d'une part, le **solde naturel** qui correspond à la différence entre le nombre de naissances et le nombre de décès, d'autre part, le **solde migratoire** qui est la différence entre le nombre d'arrivées et le nombre de départs sur un territoire donné. Dans la Métropole, le ralentissement de la croissance démographique s'explique par un solde migratoire négatif.



Après une croissance démographique soutenue dans les années 1980-1990, un ralentissement est observé à partir de 1999.

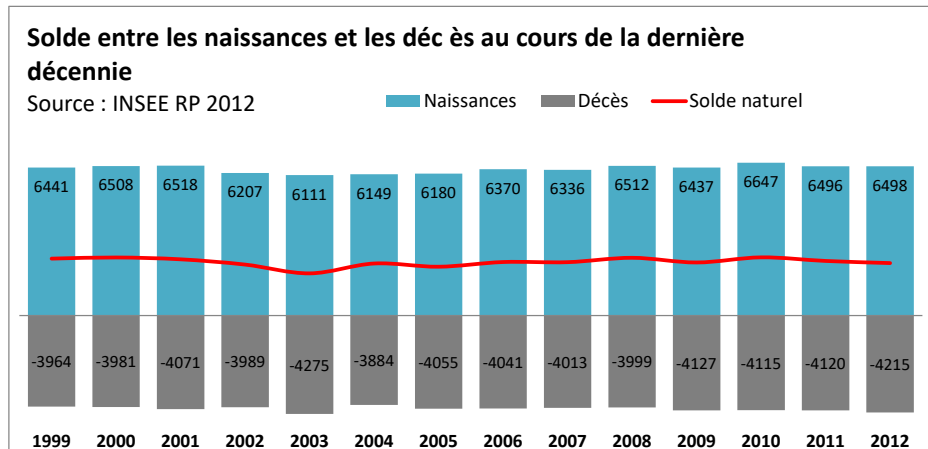
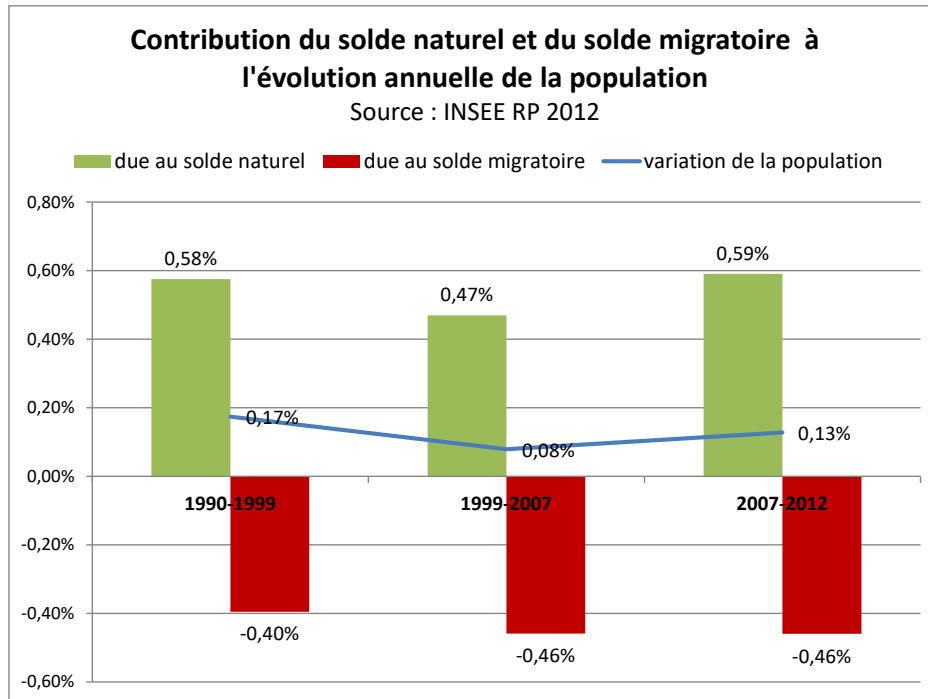
Le taux d'évolution annuel moyen était seulement de 0,01% par an entre 1999 et 2007, et de 0,13% par an entre 2007 et 2012, soit une très légère reprise pour la dernière période. Ces taux d'évolution se situent dans la moyenne départementale.

Sur la période 1999-2012, le solde migratoire de la Métropole est resté négatif et s'est stabilisé à - 0,5% par an. Le solde naturel étant de 0,5% par an entre 1999 et 2007 et de 0,6% par an entre 2007 et 2012, la légère croissance démographique du territoire est portée depuis plusieurs années par un solde naturel positif.

	Évolution annuelle moyenne de la population					
	1968-1975	1975-1982	1982-1990	1990-1999	1999-2007	2007-2012
Métropole Rouen Normandie	0,88%	-0,04%	0,23%	0,17%	0,01%	0,13%
Seine-Maritime	0,73%	0,29%	0,35%	0,09%	0,01%	0,15%

Source : INSEE RP 2012

Avec un gain de population de 3 100 habitants entre 2007 et 2012, la croissance démographique métropolitaine est faible.



Des évolutions démographiques contrastées

Certaines communes se distinguent par des croissances démographiques plus élevées.

29 communes ont une croissance démographique supérieure à 3% sur la période 2007-2012. Caractérisées par un solde migratoire positif, ces communes sont principalement situées sur les plateaux nord et est, ainsi que dans les boucles de Roumare, Anneville-Ambourville et Jumièges. Dans certaines communes urbaines (Saint-Etienne-du-Rouvray, Elbeuf, Petit-Quevilly, etc.), la croissance est portée par un solde naturel positif.

Parmi ces communes, certaines connaissent une croissance supérieure à 10% sur la même période : Le Mesnil-Esnard (12%), Franqueville-Saint-Pierre (12%), La Neuville-Chant-d'Oisel (16%) et Sainte-Marguerite-sur-Duclair (19%),

Rouen voit sa population croître légèrement (3% entre 2007 et 2012), alors que la population diminue dans les communes urbaines de sa première couronne, notamment à Grand-Quevilly, Sotteville-lès-Rouen, Mont-Saint-Aignan, Bihorel, Bois-Guillaume, Bonsecours, etc.

Elbeuf et ses communes limitrophes voient leur population croître de 2% entre 2007 et 2012, bien que les soldes migratoires de ces communes soient négatifs.

Sur les 71 communes du territoire, 23 ont un solde migratoire positif entre 2007 et 2012. Parmi elles, 9 ont un solde migratoire annuel moyen supérieur à 1%.

A l'image de Sotteville-lès-Rouen ou Grand-Quevilly, des communes enregistrent des soldes migratoires négatifs. Au contraire, les communes des plateaux (+2,2% La Neuville-Chant-d'Oisel et Le Mesnil-Esnard, +1,9% Franqueville-Saint-Pierre) donnent à voir un dynamisme démographique, avec plus d'entrées que de départs.

Ce desserrement de la population, qui est à mettre en regard avec l'étalement urbain et la dynamique de production de logements individuels, s'observe au-delà des limites de la Métropole. Plusieurs territoires limitrophes, notamment ceux situés dans le département de l'Eure, connaissent un solde migratoire très positif : Communautés de Communes du Roumois, de Bourgtheroulde-Infreville et d'Amfreville-la-Campagne, et la partie nord de la Communauté d'Agglomération Seine-Eure.

Rouen et Elbeuf se distinguent par une part conséquente des ménages récemment installés (54% des ménages emménagés depuis moins de 4 ans à Rouen et 48% à Elbeuf), révélant la mobilité importante au sein de leur parc de logements, en lien avec le poids des logements locatifs et des logements étudiants (à Rouen notamment).

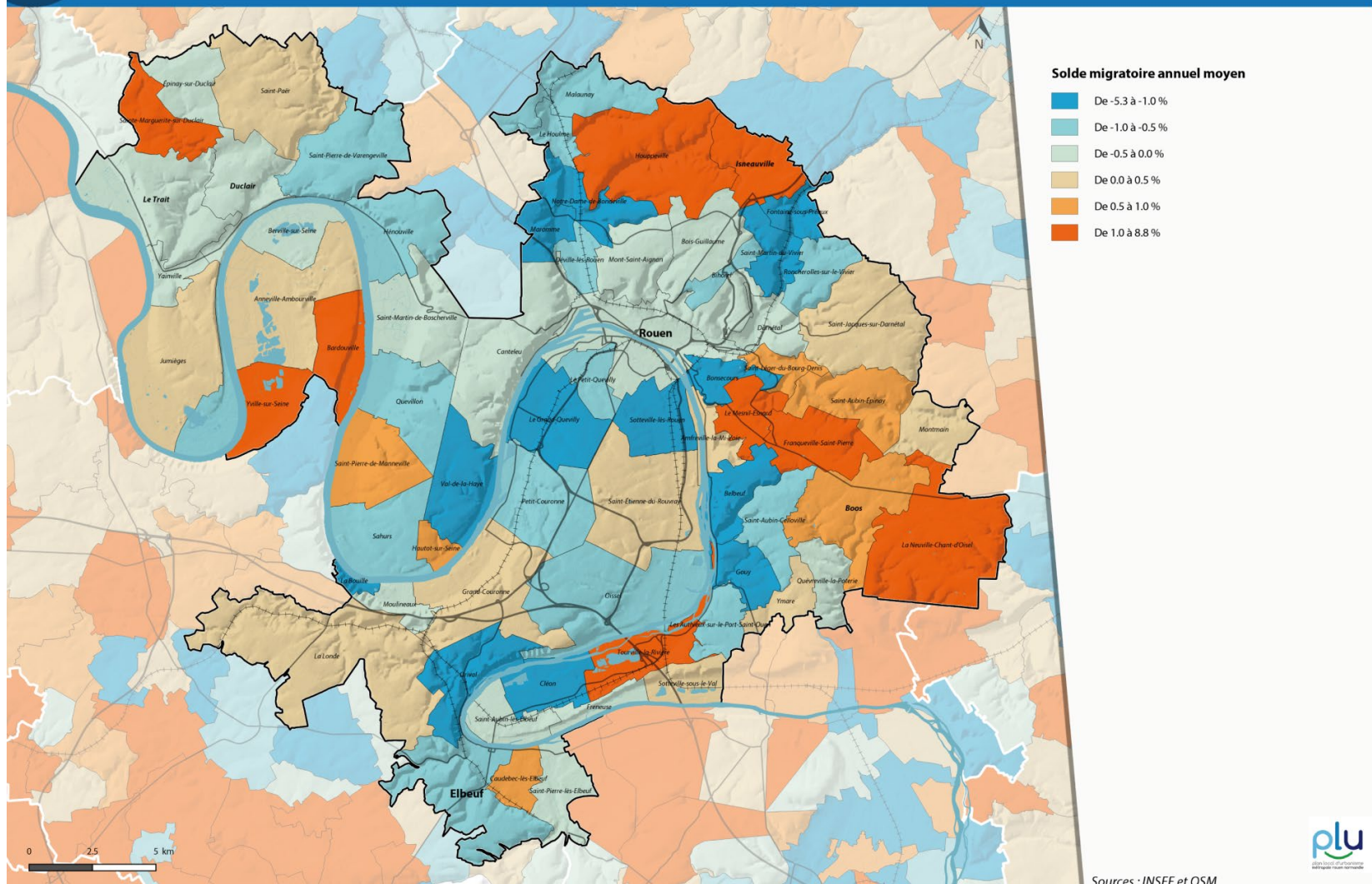
Communes dont le solde migratoire est positif

Commune	Solde migratoire annuel moyen 2007-2012
Grand-Couronne	0,1
La Londe	0,2
Ymare	0,2
Montmain	0,3
Saint-Jacques-sur-Darnétal	0,3
Sotteville-sous-le-Val	0,3
Jumièges	0,4
Saint-Paër	0,5
Saint-Aubin-Épinay	0,6
Hautot-sur-Seine	0,7
Boos	0,8
Caudebec-lès-Elbeuf	0,8
Saint-Léger-du-Bourg-Denis	0,8
Saint-Pierre-de-Manneville	0,8
Houpeville	1
Tourville-la-Rivière	1,1
Bardouville	1,2
Yville-sur-Seine	1,4
Isneauville	1,5
Franqueville-Saint-Pierre	1,9
Le Mesnil-Esnard	2,2
La Neuville-Chant-d'Oisel	2,2
Sainte-Marguerite-sur-Duclair	2,5

Source : INSEE RP2012

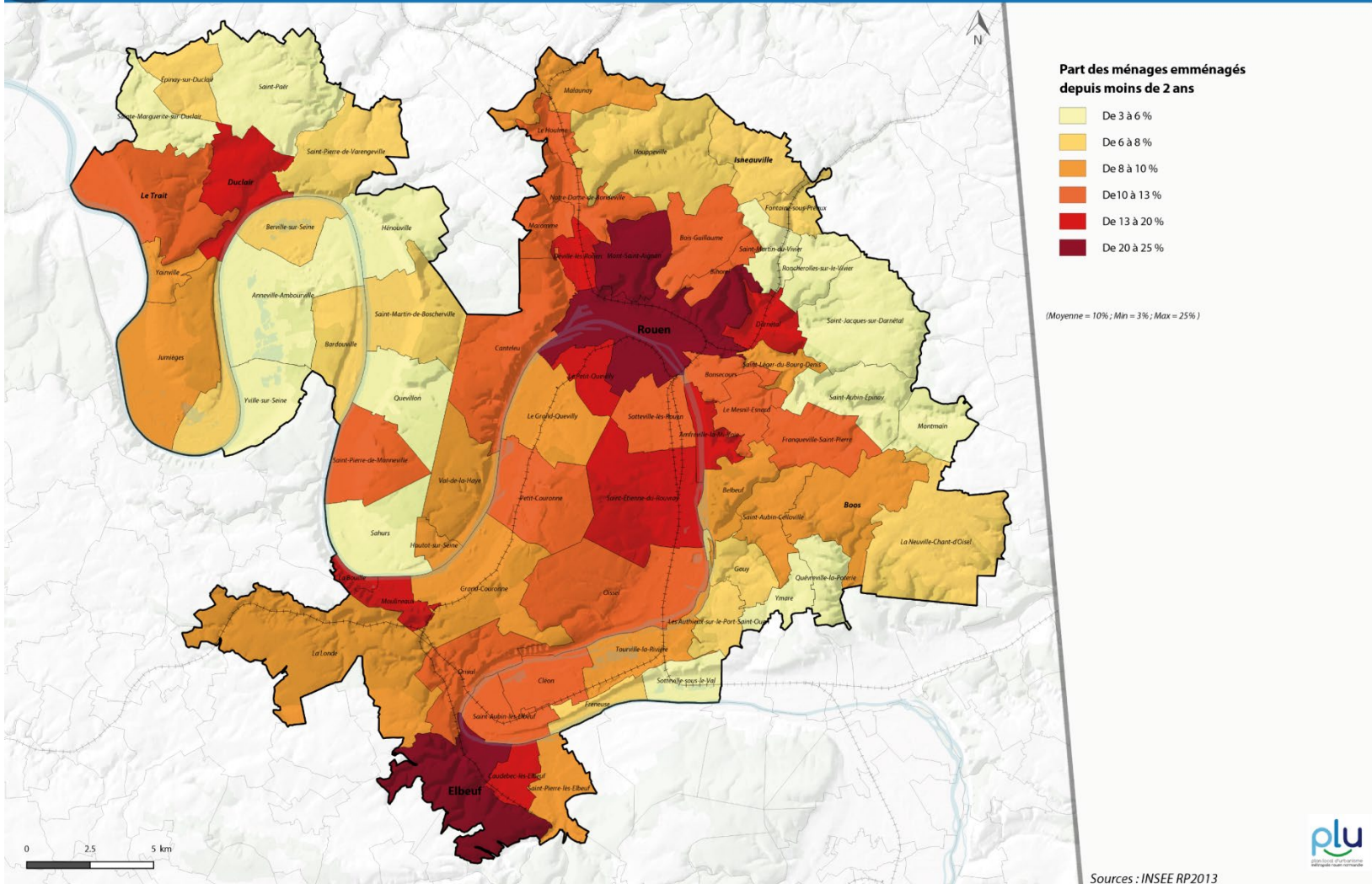
Solde migratoire annuel moyen 2007-2012

PLU Métropole Rouen Normandie
Diagnostic



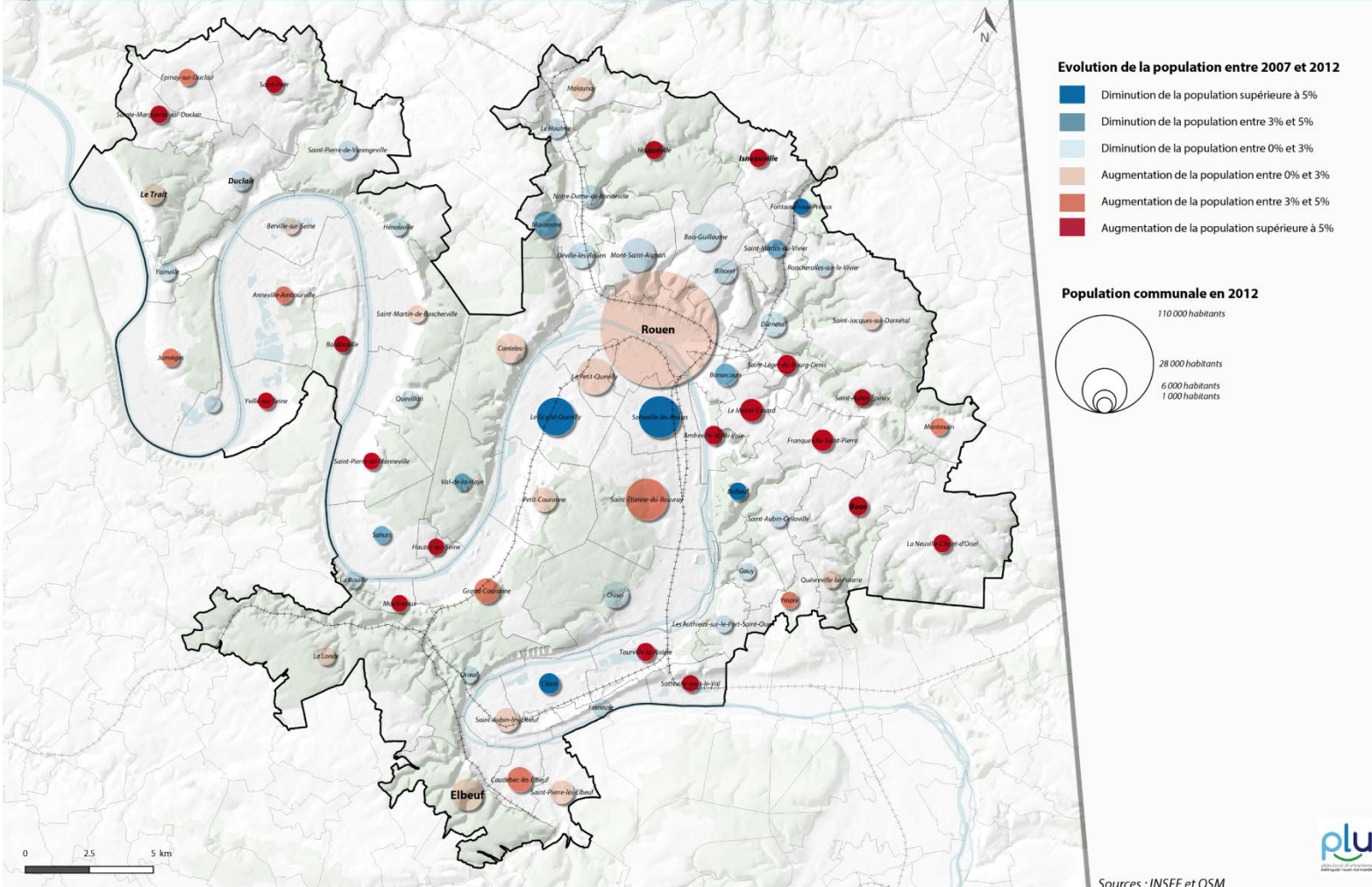
Part des ménages emménagés depuis moins de 2 ans

PLU Métropole Rouen Normandie
Diagnostic



Evolution de la population entre 2007 et 2012

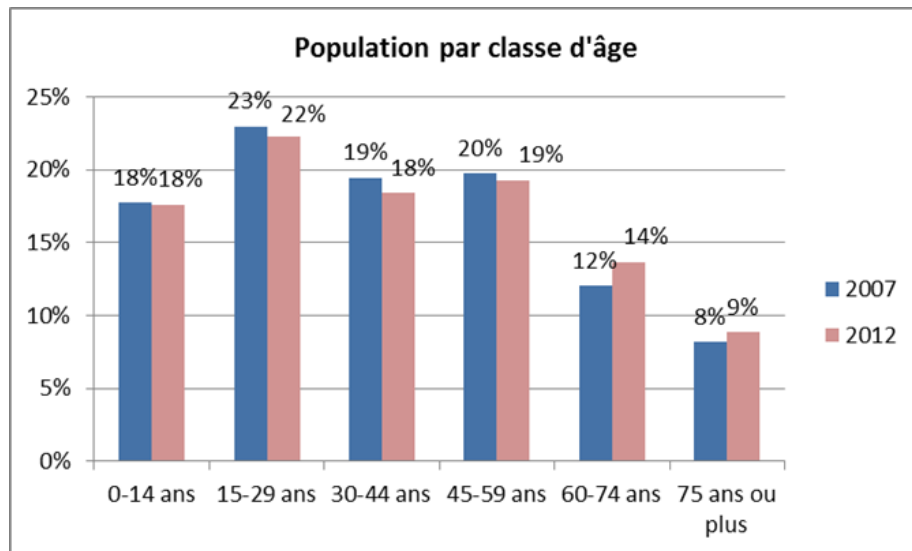
PLU Métropole Rouen Normandie
Diagnostic



1.2 Vers un vieillissement de la population et des ménages plus petits

a. Une population encore jeune mais vieillissante au regard d'autres Métropoles

En 2012, la part des ménages de plus de 60 ans représente 23% de la population métropolitaine. Entre 2007 et 2012, les volumes de cette classe d'âge ont augmenté de 12%, traduisant un vieillissement de la population. Parallèlement, on constate un recul de la part des jeunes entre 15 et 29 ans, et des populations familiales entre 30 et 60 ans.



Source : INSEE RP2012

Malgré ce vieillissement observé, la Métropole bénéficie d'une importante population jeune puisque les moins de 30 ans représentent 40% des habitants, dont 22% pour les 15-29 ans.

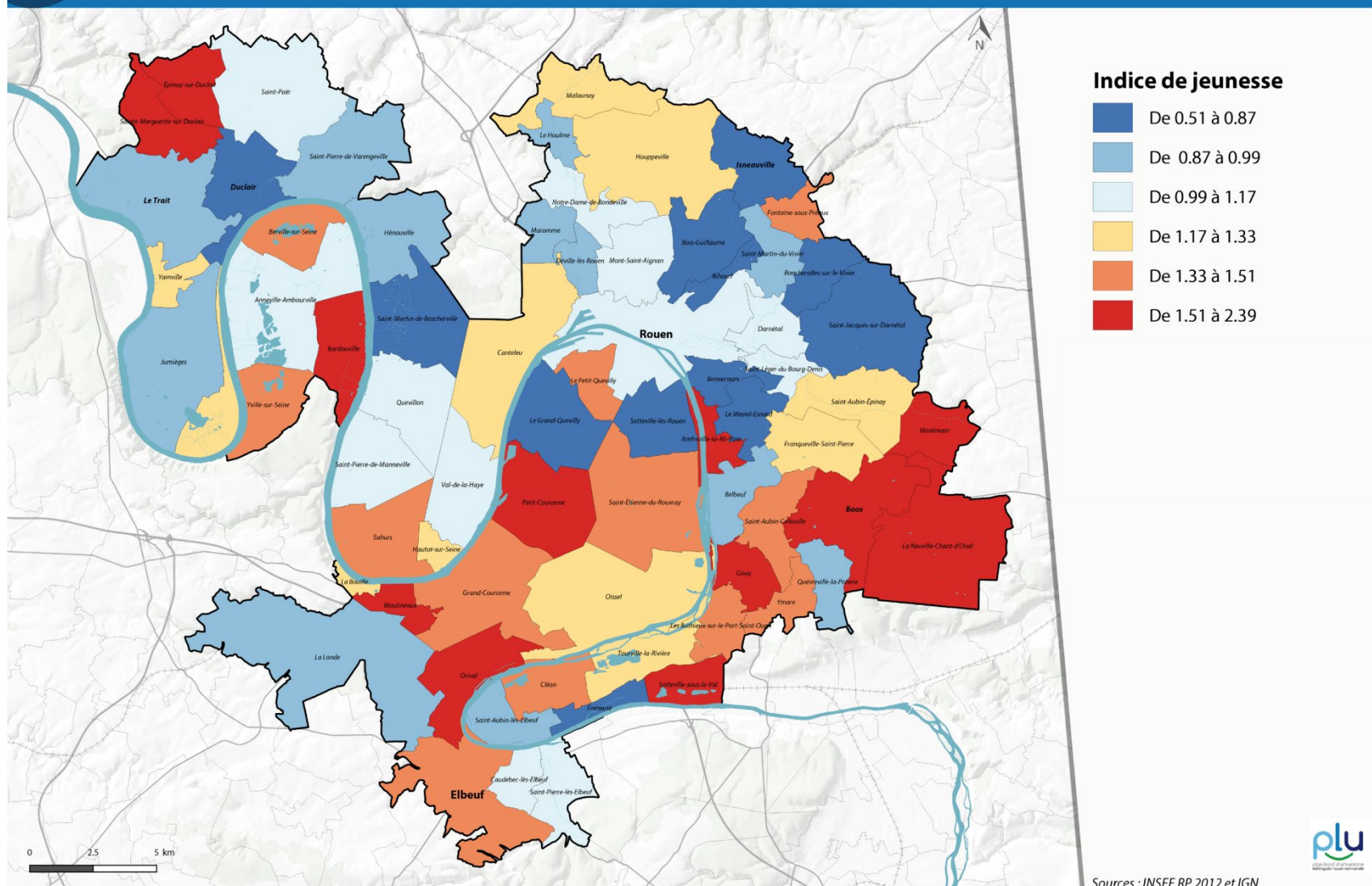
L'indice de jeunesse de la Métropole, c'est-à-dire le rapport entre la population de moins de 20 ans et celle de plus de 60 ans, est de 1,09 en 2012, (1,24 en 2007). Cette baisse indique une diminution du poids des moins de 20 ans et une hausse de celui des plus de 60 ans, avec l'atteinte d'une situation de quasi-équilibre entre les deux classes d'âge.

L'indice de jeunesse du territoire est supérieur à la moyenne départementale de 1,01. Cette situation s'explique notamment par une offre en équipements d'enseignement supérieur particulièrement riche attirant les étudiants. Malgré cette fonction de pôle universitaire, la population métropolitaine se caractérise par un vieillissement un peu plus marqué au regard d'autres Métropoles accueillant un pôle universitaire et présentant un poids démographique équivalent. La part des plus de 60 ans est de 19% pour Rennes Métropole et de 20,5% pour Montpellier Méditerranée Métropole.

Le vieillissement de la population est constaté sur l'ensemble des communes, à des rythmes plus ou moins rapides. Certaines communes se distinguent par un indice de jeunesse particulièrement élevé, qui s'explique par le poids plus important des familles (Rouen, Saint-Etienne-du-Rouvray, Sotteville-lès-Rouen, etc.).

Indice de jeunesse en 2012

PLU Métropole Rouen Normandie
Diagnostic



b. Des ménages toujours plus petits

Selon l'INSEE

Un **ménage** désigne l'ensemble des occupants d'un même logement sans que ces personnes soient nécessairement unies par des liens de parenté (en cas de cohabitation par exemple).

Un ménage peut être composé d'une seule personne ;

Une **famille** est la partie d'un ménage comprenant au moins deux personnes et constituée :

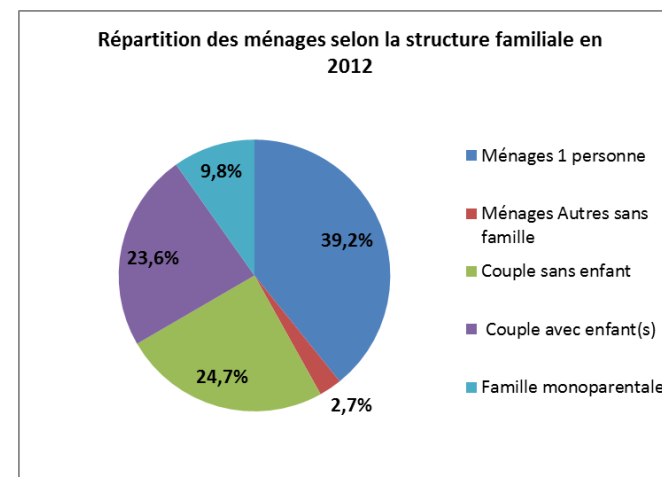
- Soit d'un couple vivant au sein du ménage, avec le cas échéant son ou ses enfant(s) appartenant au même ménage ;
- Soit d'un adulte avec son ou ses enfant(s) appartenant au même ménage.

Un ménage peut comprendre zéro, une ou plusieurs familles.

En 2012, avec 2,1 personnes par ménage, la taille des ménages du territoire métropolitain est emblématique de l'ensemble des Métropoles, celle de Rennes, de Montpellier Méditerranée et de l'Eurométropole de Strasbourg étant également de 2,1.

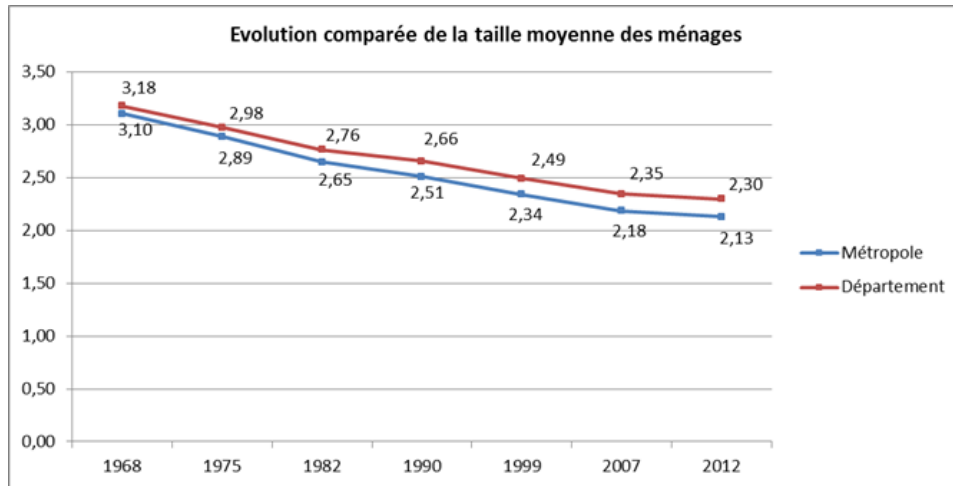
La composition des ménages selon leur taille souligne l'importance des petits ménages : 39% des ménages sont composés d'une seule personne (34,1% dans le département). Cette situation est notamment marquée à Rouen où la part des ménages d'une personne s'élève à 55%, ce qui est dû en partie à la présence de personnes âgées et d'étudiants (40 992 étudiants au sein du territoire métropolitain étant inscrits en 2013 -2014).

Parmi les ménages, 24,7% sont des couples sans enfant, 23,6% sont des couples avec enfants et 9,8% sont des familles monoparentales, et 2,7% sont des ménages sans familles.



Source : INSEE RP2012

Le rythme de desserrement, bien qu'il s'applique à une population structurellement moins familiale, est équivalent au département (- 0,5% par an entre 2007 et 2012). Cette tendance est observée au niveau national, et est lié à la fois au vieillissement de la population mais aussi à l'évolution des cellules familiales (décohabitation des jeunes, divorces, séparations, etc.). Cette diminution de la taille des ménages conduit à une **augmentation du nombre de ménages qui génère d'importants des besoins en logements.**



Source : INSEE RP2012

On constate néanmoins un ralentissement du rythme de desserrement sur la période récente ; celui-ci était en effet deux fois plus rapide au cours de la période 1999-2007 (de l'ordre de -0,9% par an). Ce ralentissement est également observé à l'échelle nationale et s'explique par le fait que les capacités de desserrement d'un ménage sont moins importantes sur des petites structures familiales.

L'analyse de la taille moyenne des ménages par commune met en évidence des tendances qui concordent avec les dynamiques démographiques observées, notamment le vieillissement de la population.

Sur le plateau est en particulier, des communes présentent une taille moyenne des ménages élevée (plus de 2,6 personnes par ménage). Ces communes ont un profil de population jeune (indices de jeunesse élevés) et des soldes migratoires positifs.

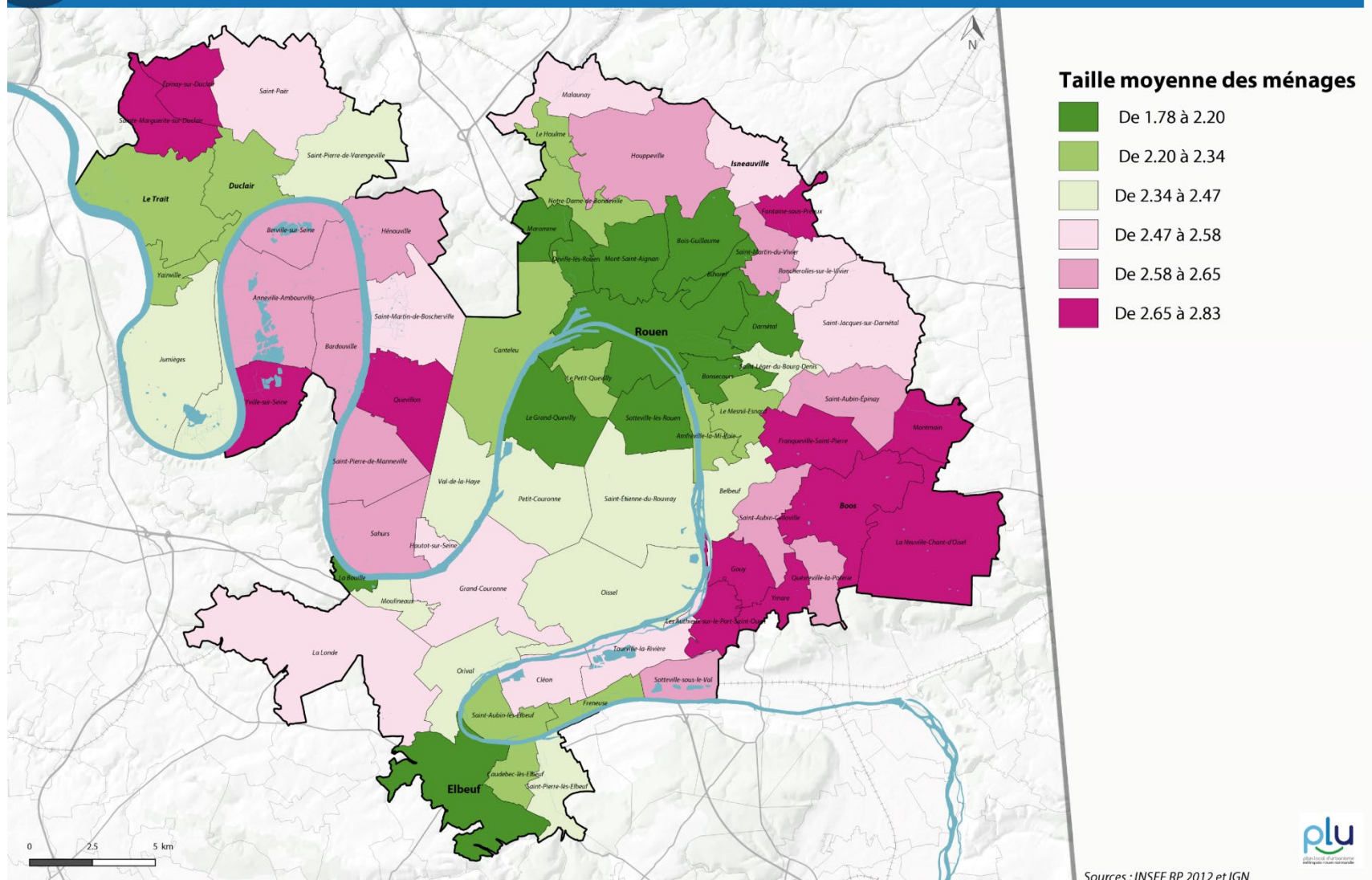
Rouen et les communes urbaines limitrophes accueillent de plus petits ménages, notamment des étudiants ou des retraités, et une part moindre de familles. Ces populations sont plus généralement attirées par des territoires au profil urbain concentrant l'ensemble des services et équipements, mais aussi proposant une offre de logements de surfaces plus réduites (présence importante des petites typologies).

Elbeuf se distingue également des communes alentours, avec une taille moyenne des ménages plus basse.

A l'ouest du territoire, des profils plus familiaux sont également constatés, notamment dans les communes des boucles de la Seine (boucles de Roumare et d'Anneville-Ambourville).

Taille moyenne des ménages en 2012

PLU Métropole Rouen Normandie
Diagnostic



Synthèse : ce qu'il faut retenir et enjeux associés

CE QU'IL FAUT RETENIR

- Une faible augmentation de la population durant la dernière décennie, notamment du fait d'un solde migratoire négatif.
- Comme plusieurs métropoles de taille similaire, un vieillissement marqué de la population, malgré la présence d'importants effectifs étudiants, amenant à une réduction régulière de la taille des ménages.
- Plus de la moitié de la population métropolitaine concentrée à Rouen et ses communes limitrophes, lesquelles concentrent de nombreux petits ménages, un vieillissement de leur population et une perte démographique globale.
- Des soldes migratoires négatifs à Elbeuf et ses communes limitrophes, mais connaissant un développement démographique porté par une natalité très dynamique, n'entraînant pas pour autant une taille des ménages particulièrement élevée.
- Une croissance très dynamique pour les communes des plateaux, notamment portée par les soldes naturels et migratoires, amenant à une population jeune et des profils surtout familiaux.
- Des profils moins contrastés au sein des communes de l'ouest de la Métropole, à travers une croissance de population pour la majorité d'entre elles, mais un solde migratoire généralement peu élevé. Hormis quelques communes, ce territoire connaît un vieillissement de sa population malgré des ménages au profil relativement familial (sauf pour Le Trait et Duclair).

ENJEUX ASSOCIES

- Retrouver un solde migratoire positif et une croissance démographique positive en particulier dans les secteurs urbains de la Métropole, en renforçant l'attractivité résidentielle de la Métropole et le maintien d'un solde naturel dynamique.
- Favoriser l'accueil des familles dans les secteurs urbains pour rééquilibrer la population sur le territoire.
- A l'image du taux de jeunesse élevé à l'échelle de la Métropole, maintenir ce dynamisme démographique en endiguant le phénomène de vieillissement de la population.
- Apporter une réponse adaptée à l'ensemble des besoins résidentiels présents sur le territoire métropolitain, traduisant une grande diversité de profils démographiques et socioéconomiques.

2 UNE ADEQUATION ENTRE L'OFFRE DE LOGEMENTS ET LES BESOINS A RENFORCER

2.1 Des ménages à faibles ressources dans les centres urbains anciens

Les **unités de consommation** sont calculées selon l'échelle d'équivalence dite de l'OCDE modifiée qui attribue 1UC au premier adulte du ménage, 0,5UC aux autres personnes de 14 ans ou plus et 0,3UC aux enfants de moins de 14 ans.

Le revenu disponible d'un ménage comprend les revenus d'activité, les revenus du patrimoine, les transferts en provenance d'autres ménages et les prestations sociales, nets des impôts directs.

Le rapport inter-décile correspond au ratio entre D1 et D9. Il permet de mettre en évidence les disparités (ou écarts) entre les plus riches et les plus pauvres. Le premier décile est le salaire au-dessous duquel se situent 10% des salaires. Le neuvième décile est le salaire au-dessous duquel se situent 90% des salaires.

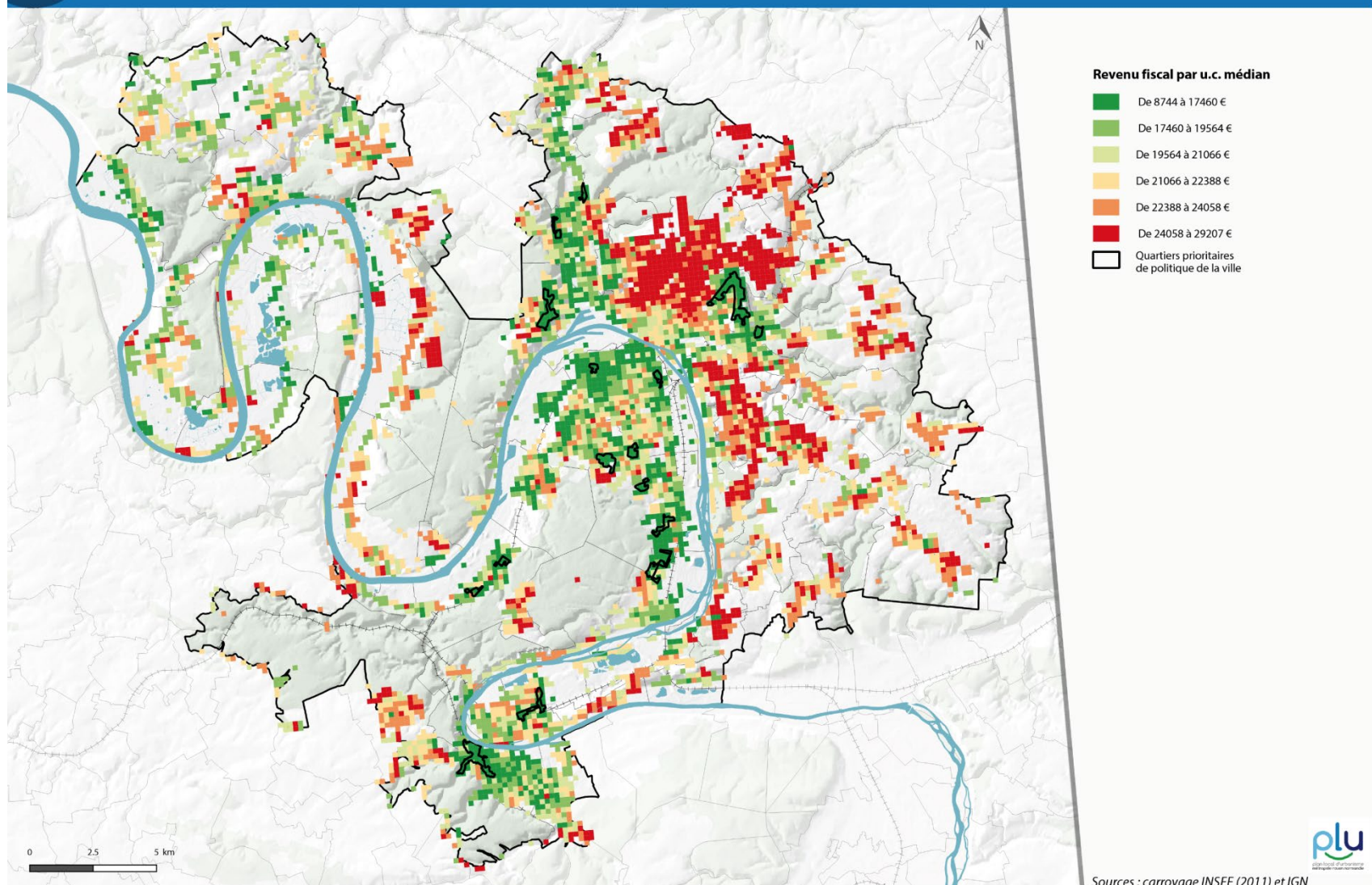
Le revenu médian disponible par unité de consommation est de 19 784 € à l'échelle de la Métropole et de 19 316 € en Seine-Maritime, soit un niveau proche de la médiane nationale.

Les disparités restent cependant marquées au sein du territoire, avec un rapport inter-décile de 6,3 : autrement dit, les 10% des ménages les plus riches ont des revenus six fois supérieurs aux 10% des ménages les plus pauvres.

La géographie des revenus déclarés fait apparaître un net clivage de part et d'autre de la Seine entre la rive gauche (aux revenus plus faibles) en lien à l'héritage industriel, et la rive droite sur les plateaux nord et est (aux revenus supérieurs) en lien avec le développement des emplois tertiaires. Les communes de la vallée du Cailly et de la boucle d'Elbeuf où le parc social est par ailleurs très présent, se distinguent également par des niveaux de revenus faibles. L'ouest du territoire présente un profil moins clivé, avec des revenus intermédiaires, lié à l'arrivée de classes moyennes.

Revenus médians en 2011

PLU Métropole Rouen Normandie
Diagnostic



Les revenus ont augmenté de 8% sur l'ensemble de la Métropole entre 2002 et 2012.

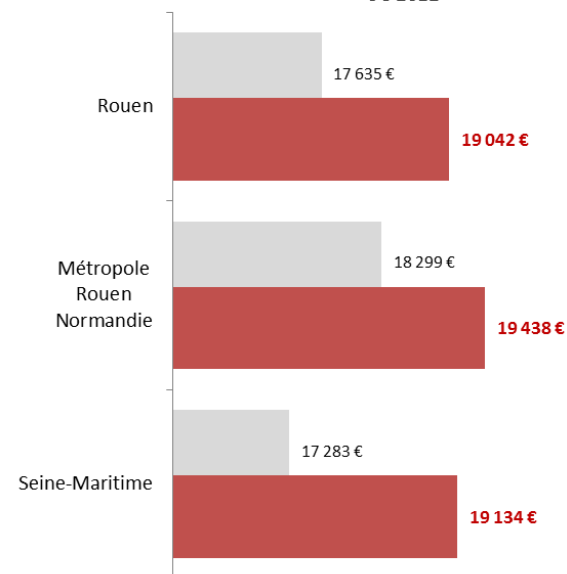
L'évolution des revenus reste différenciée à l'échelle des communes et conduit à accentuer les clivages socio-économiques existants avec une croissance des revenus plus faible dans les espaces déjà fragilisés économiquement.

Ainsi, dans les communes de la rive gauche de la Seine et les communes de la boucle d'Elbeuf, les revenus ont augmenté de 6%. Au sein des communes du plateau est, la hausse est de l'ordre de 7 à 8%. Les communes des boucles d'Anneville-Ambourville et de Jumièges se distinguent par une hausse plus élevée de l'ordre de 10%. Ces territoires, initialement ruraux, sont progressivement concernés par l'arrivée de classes moyennes aux revenus supérieurs à la population en place.

Evolution des revenus médians par UC entre 2002 et 2012

Source : INSEE DGI 2002 et 2012

■ Revenus médian /UC 2002 déflatés
■ Revenus déclarés médian / UC 2012



2.2 Une offre de logements composite

En 2012, 45% des résidences principales, soit près de 100 000 logements, sont occupées par leurs **propriétaires**. La part des propriétaires est importante dans les secteurs périurbains, notamment dans les franges nord-est et est et à l'ouest du territoire, là où la part des grands logements est la plus importante.

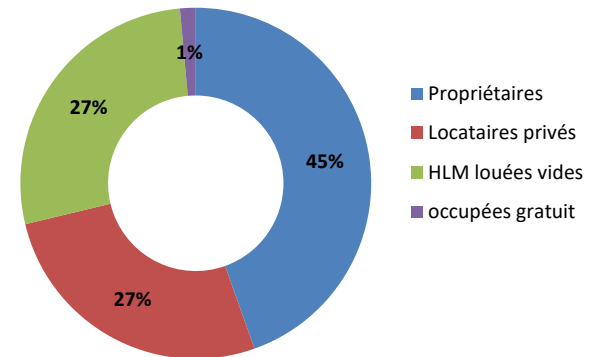
Au sein de la Métropole en 2018, le **parc locatif privé** représente 27% des résidences principales (59 753 logements). Rouen se distingue avec une surreprésentation de ce type de logements qui représente 50% des résidences principales (30 290 logements). Le **parc locatif HLM** représente également 29% des résidences principales (70 000 logements environ).

Les personnes logées gratuitement sont très peu nombreuses, avec seulement 1% des occupants du parc de résidences principales. Ce statut concerne des ménages qui ne sont pas propriétaires de leurs logements et qui ne paient pas de loyer (ex : logement de fonction).

Entre 2007 et 2012, on remarque une hausse globale des différents statuts d'occupation (exceptés pour les logements occupés gratuitement).

Le parc locatif privé augmente plus fortement que celui des propriétaires. Cette dynamique est à replacer dans la tendance nationale de défiscalisation, favorisant les logements locatifs au sein de la construction neuve, ainsi qu'une offre relativement limitée d'accession sociale et aidée. Toutefois, le PLH en vigueur révèle d'importants contrastes, avec une surreprésentation dans les cœurs d'agglomération (44% des logements de Rouen), tandis que ce parc locatif est bien moins important dans les bourgs et les villages (10%).

Répartition des résidences principales par statut d'occupation - Source : INSEE RP 2012

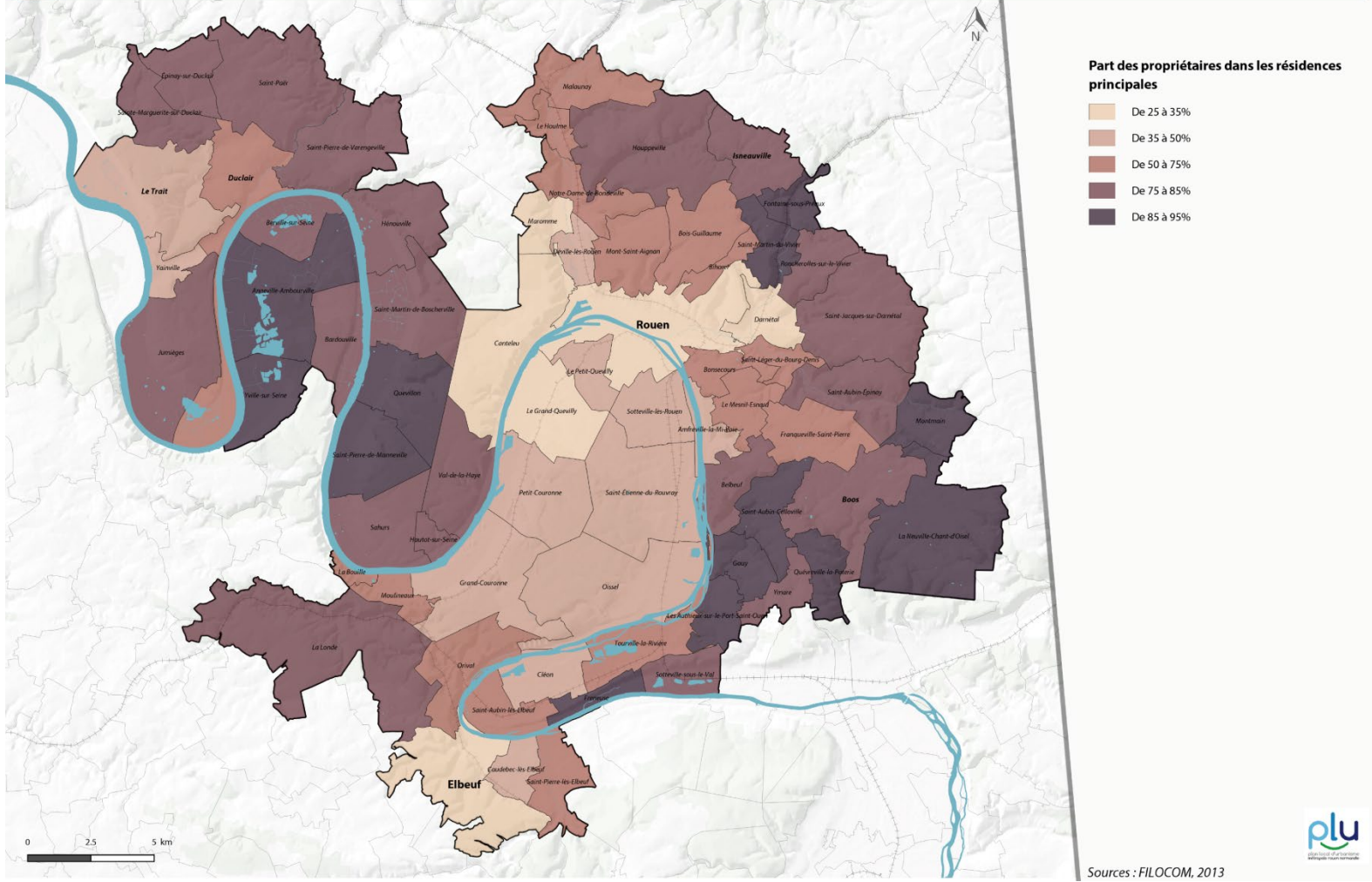


Evolution annuelle du stock de logements par statut d'occupation - Source: INSEE RP 2007-2012



Part des propriétaires dans les résidences principales

PLU Métropole Rouen Normandie
Diagnostic



a. Un parc social concentré

A l'échelle de la Métropole, le parc de résidences principales comprend **35,6%** de **logements locatifs sociaux** en 2016 selon la source Répertoire du Parc Locatif Social (RPLS). L'objectif de la Métropole est de maintenir le taux de 30% de logements sociaux au sein du parc de logements (soit un objectif annuel de production de 900 logements sociaux) et de rééquilibrer l'offre sur le territoire.

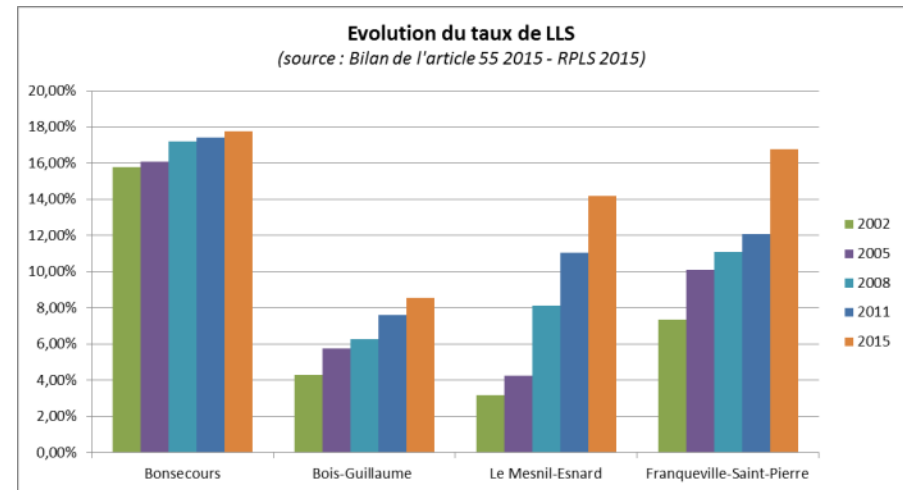
Le parc social est concentré dans les communes urbaines qui disposent d'une offre locative sociale supérieure à la moyenne, à la fois en volume et en termes de représentativité au sein de leur parc de logements. A Rouen, le taux de logements locatifs sociaux est de 31,6%, et certaines communes se distinguent avec des taux de logements sociaux extrêmement élevés : Cléon, Grand-Quevilly et Canteleu accueillent plus de 60% de logements sociaux.

Au titre de la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU), 4 communes du le territoire métropolitain n'atteignent pas le taux légal de logements sociaux fixé à 20% des résidences principales dans les communes de 3 500 habitants et plus et appartenant à une agglomération de plus de 50 000 habitants. En 2016, selon l'inventaire SRU tenu par les services de l'Etat, ces communes ont les taux de logements sociaux suivants :

- Bonsecours : 18,1%,
- Bois-Guillaume : 8,8%,
- Le Mesnil-Esnard : 14,3%,
- Franqueville-Saint-Pierre : 16,9%.

Dans ces communes, on observe une hausse régulière du taux de logements locatifs sociaux.

Au regard de leur niveau actuel de population, certaines communes seront potentiellement concernées par cette obligation légale. A Boos par exemple, 3 376 habitants ont été recensés en 2013 et le taux légal de logements sociaux représente 13,4% du parc de logements.



Plus globalement, sur le territoire de la Métropole entre 2012 et 2017, le bilan de la production de logements sociaux montre qu'avec 6 631 agréments, l'objectif « fourchette haute » fixé par le PLH 2012-2017 a été dépassé (5 871 logements locatifs sociaux à produire en 6 ans). Cette production de logements sociaux n'a toutefois pas permis d'atteindre les objectifs de rééquilibrage géographique souhaités, notamment dans les communes des plateaux nord et est.

b. Des quartiers en Politique de la Ville

En application de la loi du 21 février 2014 (Loi de programmation pour la ville et la cohésion urbaine), les nouveaux périmètres de la géographie prioritaire ont été définis en se référant à un critère unique : le seuil de bas revenus de l'unité urbaine. Pour le territoire de la Métropole, le seuil retenu s'élève à 11 500€ par an et par unité de consommation.

Le périmètre définitif des nouveaux quartiers prioritaires a été déterminé par décret du 30 décembre 2014. Le contrat de ville de la Métropole Rouen Normandie a été signé en 2015 : 16 quartiers prioritaires concernent 14 communes, soit un peu plus de 46 000 habitants et 8% de la population métropolitaine.

Les principales caractéristiques des quartiers prioritaires (Source : Contrat de ville 2015-2020)

Commune	Nom du quartier	Population	Revenu médian	Dispersion des revenus	
				2011	2011
Canteleu	Plateau	5 290	9 700 €	106,7	27,3 %
Cléon / Saint-Aubin-lès-Elbeuf	Arts et Fleurs - Feugrais	3 040	8 100 €	122,5	34,8 %
Darnétal	Parc du Robec	1 970	9 900 €	113,6	31,6 %
Elbeuf	Centre ville	6 540	9 800 €	116,1	30,2 %
Grand-Couronne	Bouttières	1 060	9 500 €	104,2	27,9 %
Grand-Couronne	Diderot - Mesliers	1 120	10 000 €	94,9	23,6 %
Maromme	Binche	1 430	10 000 €	110,1	29,2 %
Notre-Dame-de-Bondeville	Jean Moulin	1 190	10 000 €	100,4	29,7 %
Oissel	Nord	1 790	9 700 €	100,4	28,3 %
Petit-Quevilly (Le)	Piscine	2 090	8 300 €	104,5	29,4 %
Rouen	Grammont	1 910	8 400 €	112,1	33,8 %
Rouen / Bihorel	Hauts de Rouen	9 890	7 000 €	146,0	43,8 %
Saint-Étienne-du-Rouvray	Château Blanc	4 770	7 300 €	114,9	39,8 %
Saint-Étienne-du-Rouvray	Thorez - Grimaud	1 190	9 900 €	96,9	24,5 %
Saint-Étienne-du-Rouvray	Hartmann - Houssière	1 320	9 500 €	113,5	28,7 %
Sotteville-lès-Rouen / Saint-Étienne-du-Rouvray	Buisson - Gallouen	2 110	10 400 €	88,8	22,9 %
Total		46 710			

Dans la Métropole Rouen Normandie, 16 quartiers sont prioritaires au titre de la politique de la ville. Parmi ceux-ci :

- 3 sites sont inscrits sur la liste des 200 quartiers déclarés d'Intérêt National éligibles aux financements de l'ANRU : Les Hauts-de-Rouen (Rouen), Les Arts et les Fleurs-Feugrais (Cléon/Saint-Aubin-lès-Elbeuf) et La Piscine (Petit-Quevilly) ;
- 7 sites sont dits d'Intérêt Régional : Le Plateau (Canteleu), Le Parc du Robec (Darnétal), Le Centre-ville (Elbeuf), Saint-Julien (Oissel), Grammont (Rouen), Château Blanc (Saint-Etienne-du-Rouvray).



Source : Citadia Conseil



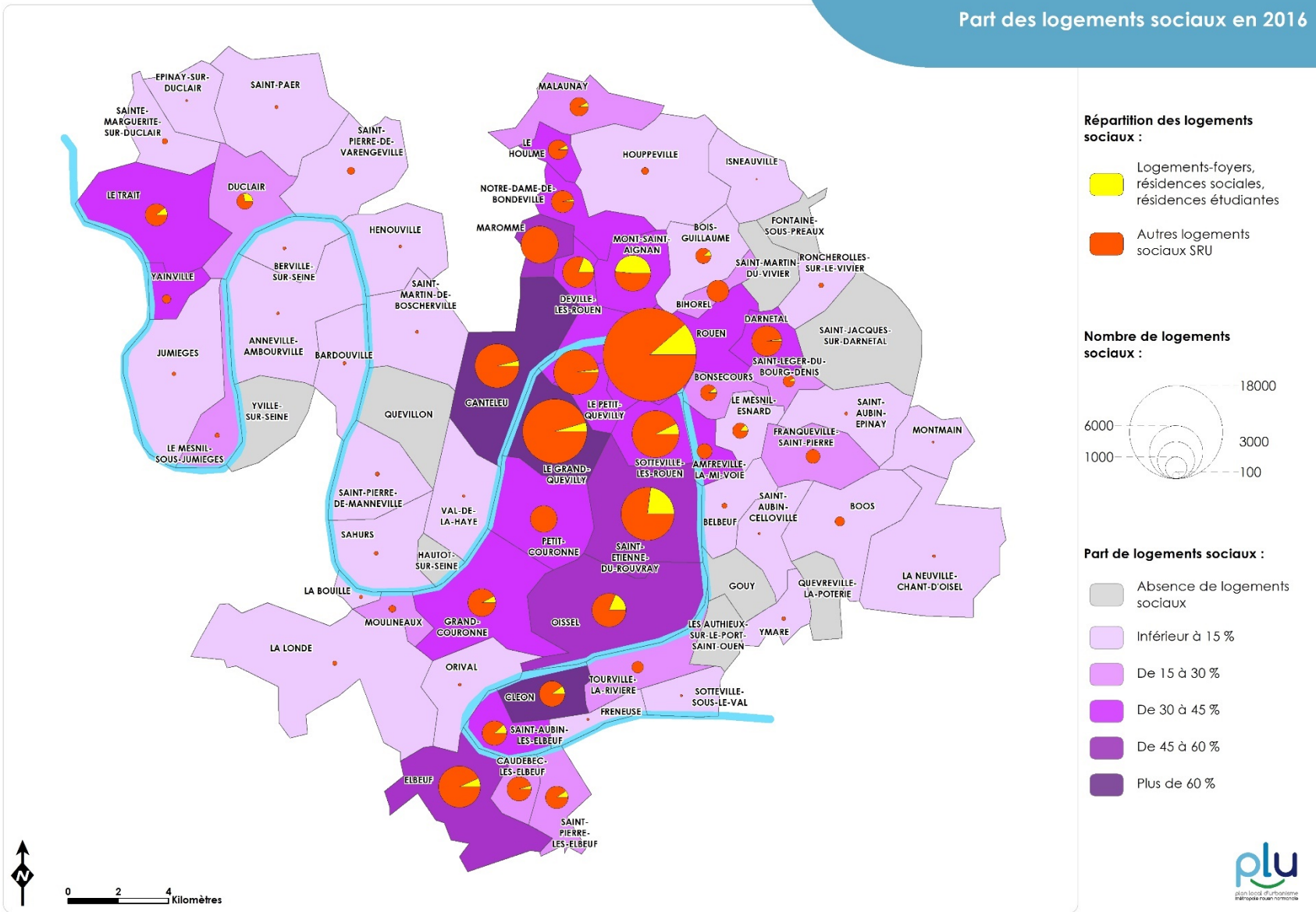
Résidence des Peintres – Cléon
Source : Citadia Conseil

Dans le premier Programme National de Rénovation Urbaine, qui a démarré en 2004, 7 communes du territoire étaient concernées par des opérations de renouvellement urbain. Les opérations de **Canteleu, Elbeuf-Sur-Seine, Rouen** et **Saint-Etienne-du-Rouvray** ont fait l'objet d'une convention avec l'ANRU (opérations du 1er cercle). Les opérations de **Petit-Quevilly, Oissel** et **Sotteville-lès-Rouen** ont bénéficié de financements de l'ANRU sans convention. Les projets ont permis :

- La démolition de 2 536 logements et la reconstruction de 2 337 logements,
- La réhabilitation de 6 948 logements et la résidentialisation de 8 238 logements,
- L'amélioration de la qualité de service de 2 225 logements.

Dans le cadre du NPNRU, 1 800 logements sont programmés en démolition tandis que 3 000 logements seront requalifiés.

Part des logements sociaux en 2016



c. Une majorité de logements de grande taille

Dans la Métropole, le parc de logements comprend une part importante de **logements collectifs** (57% en 2012), alors que dans le département, la part des logements individuels prédomine (56%). Les communes les plus urbaines ont une part de **logements individuels** particulièrement faible : Rouen, Elbeuf et Grand-Quevilly comptent moins de 30% de logements individuels. Sur l'ensemble des logements collectifs du territoire métropolitain, 84% sont localisés à Rouen.

Dans le parc de logements collectifs, les grands logements apparaissent majoritaires : 55% des résidences principales ont 4 pièces ou plus. Sur l'ensemble du parc de logements collectifs, seulement 20% sont des logements de petite taille (T1-T2).

Rouen se distingue par une représentation importante de logements de petite taille ; la ville accueillant 60% des T1 de l'ensemble du territoire. Les grands logements sont surreprésentés dans les secteurs périurbains, là où le parc de logements individuels prédomine.

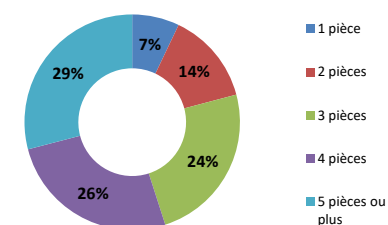
Depuis la fin de la décennie 2000, le parc de petits et moyens logements (T2-T3) est celui qui a connu la croissance la plus rapide, et notamment dans les secteurs ruraux et périurbains. Le parc de logements T1 est globalement en diminution, bien que faiblement (- 0,1%), avec de fortes nuances entre les communes :

- Une nette hausse des T1 est observée dans les communes du plateau nord (2,6%) et de la rive gauche de la Seine (5,5%), ainsi que dans la boucle d'Elbeuf dans une moindre mesure (1,5%), liée à la construction neuve mais également à la division de grands logements.

- Une forte baisse des T1 dans les communes des boucles d'Anneville-Ambourville et de Jumièges avec une baisse de 6,7%, ainsi que dans les communes de la vallée du Cailly où la baisse est de 6,6%, qui s'explique à la fois par un retrait du marché de ces logements lié à la hausse du taux de vacance structurelle, mais également par des fusions de petits logements.

Les grands logements connaissent une croissance modérée et relativement uniformément sur l'ensemble de la Métropole.

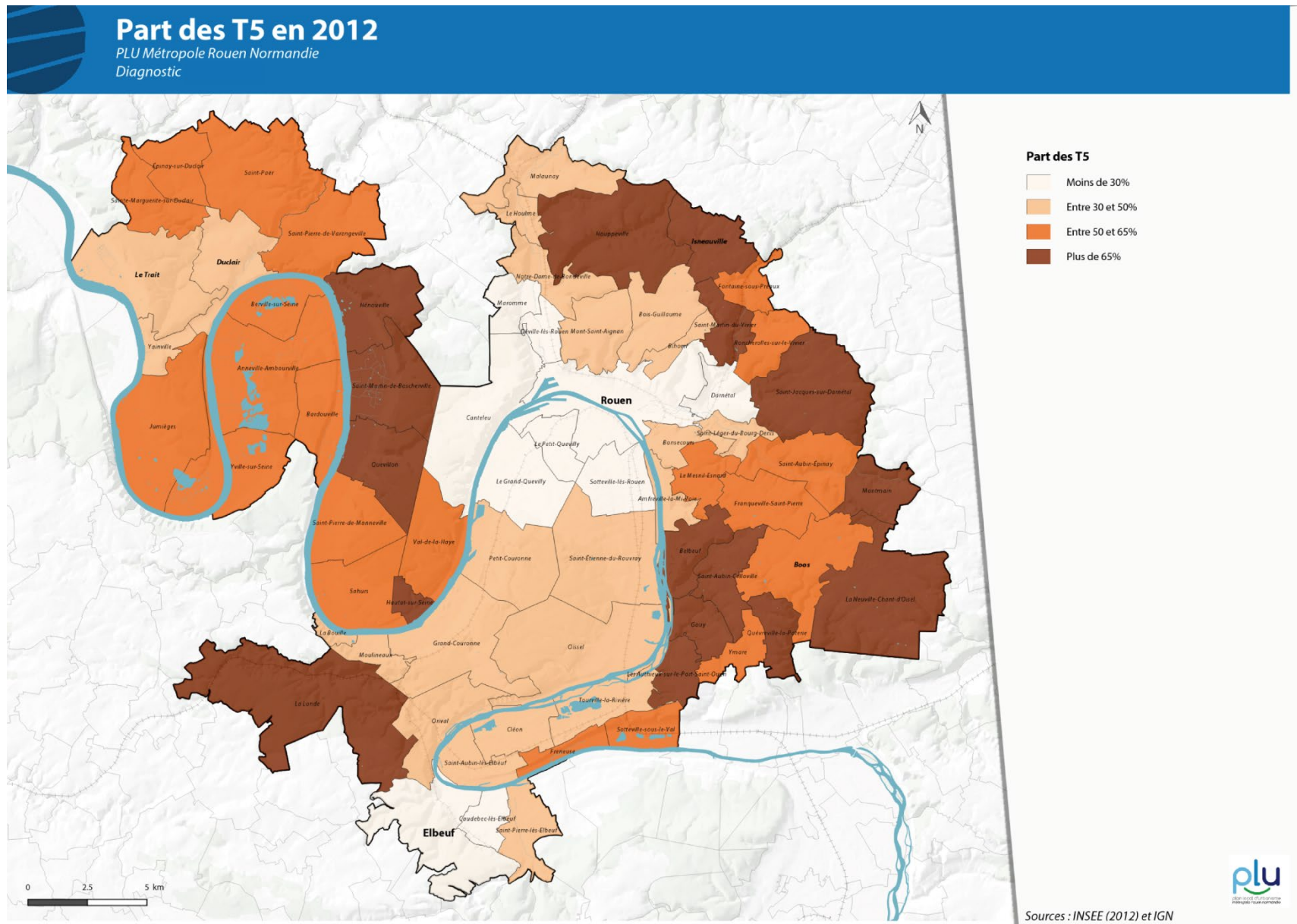
Typologie des résidences principales en 2012



Evolution du stock de logements par typologie

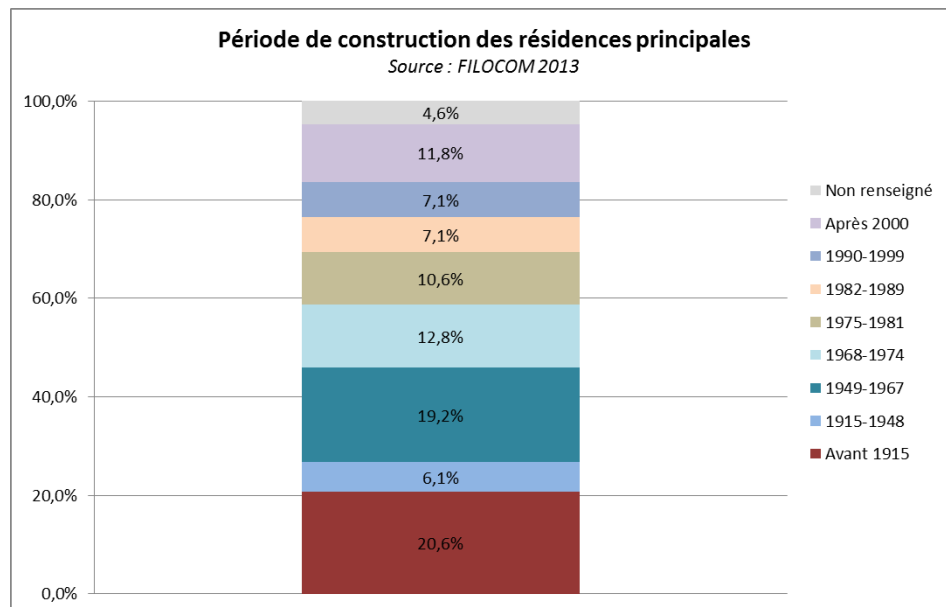
Source : INSEE RP 2007-2012





2.3 Un parc ancien dans les centres urbains historiques

Sur l'ensemble du territoire métropolitain, 27% des résidences principales ont été construites avant 1949 (31% à l'échelle du département).



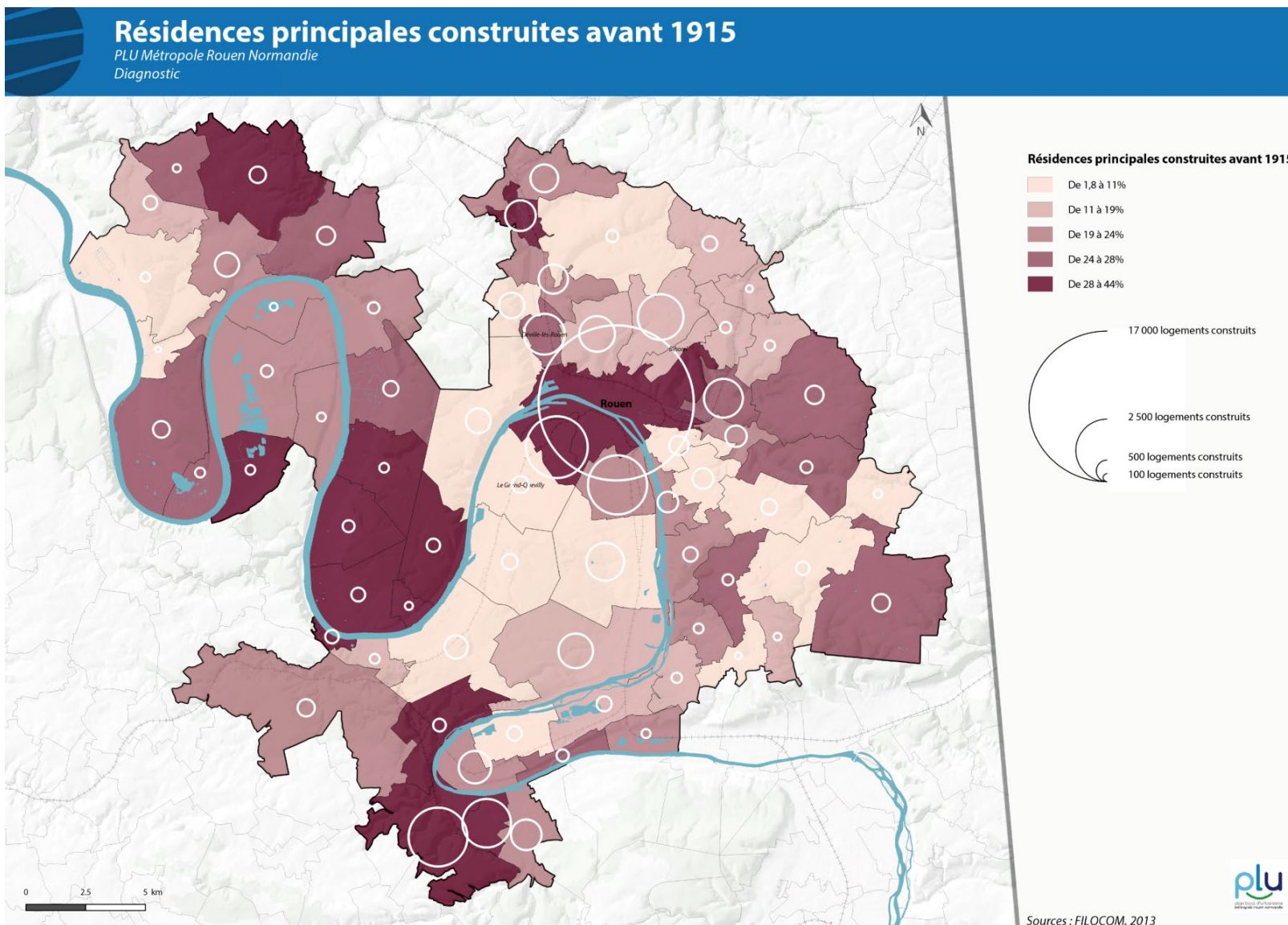
Le **parc très ancien**, construit **avant 1915**, représente 20,6% des résidences principales. Ce parc ancien est particulièrement présent dans les centres urbains historiques :

- Rouen (30,5%, soit 17 326 logements), Petit-Quevilly (28,4%, soit 9 661 logements), Darnétal (25,3%, soit 4 313 logements),
- Elbeuf (33%, soit 2 498 logements), Caudebec-lès-Elbeuf (37%, soit 1 699 logements).

A Rouen, 37% des résidences principales ont été construites **avant 1946**. Cette part est de 28% à Elbeuf et de 19% dans les communes de la vallée du Cailly, traduisant les différentes temporalités d'urbanisation.

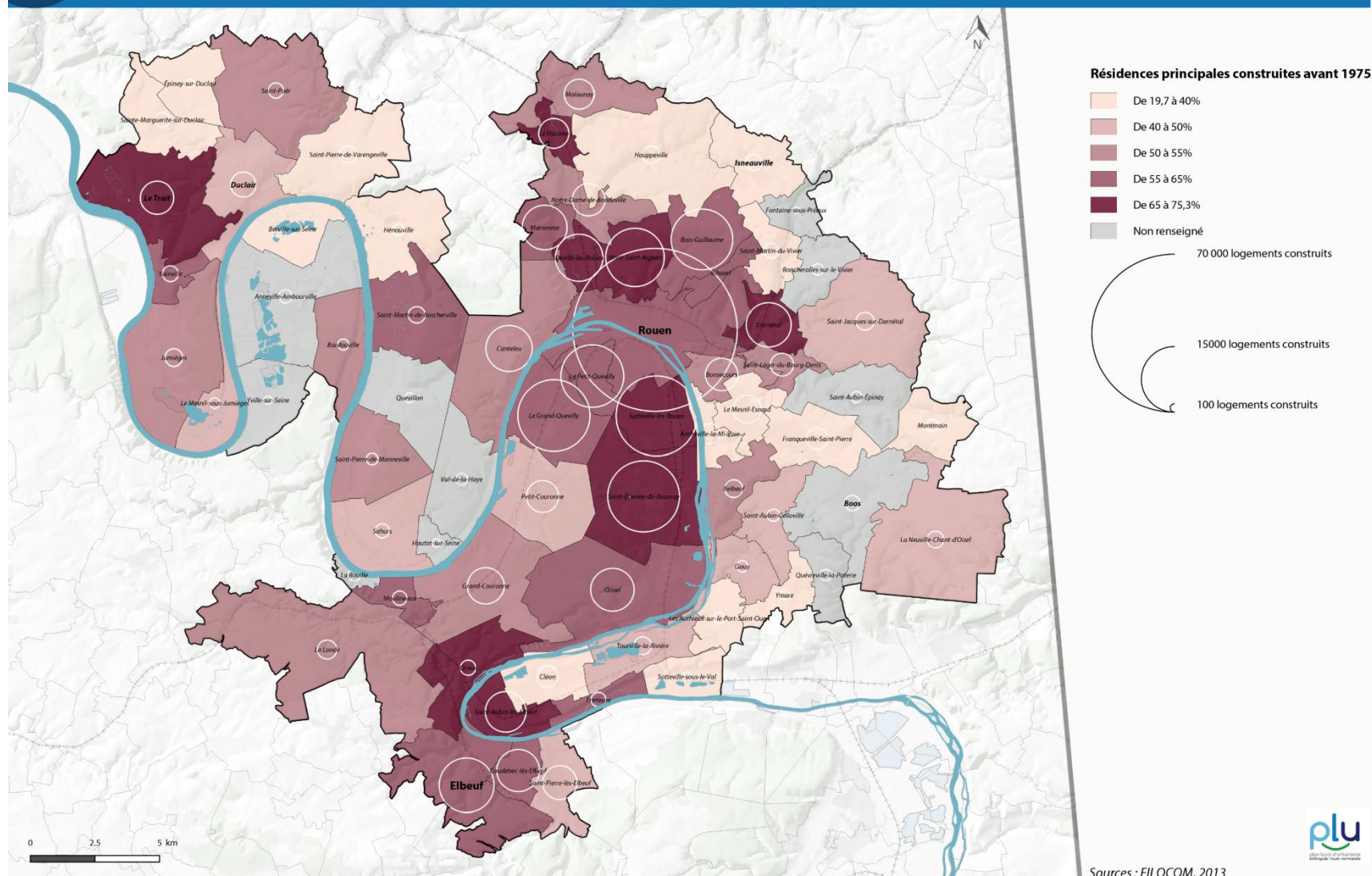
Rouen a été particulièrement touchée par la Seconde Guerre Mondiale, les bombardements ayant détruits près de 28,5 hectares de part et d'autre de la Seine. Lors de la période de reconstruction entre **1949 et 1967**, 15,7% des résidences principales ont été construites.

Pour les communes du plateau nord et celles du plateau est, l'urbanisation est plus récente, la part des logements construits à partir de 1990 y est importante. Sur l'ensemble du territoire, 13% des résidences principales ont été construites entre **1990 et 2005**, cette proportion est de 30% à Bois-Guillaume, 28,3% à Saint-Martin-du-Vivier, 25% à Fontaine-sous-Préaux ou encore 26% à Montmain.



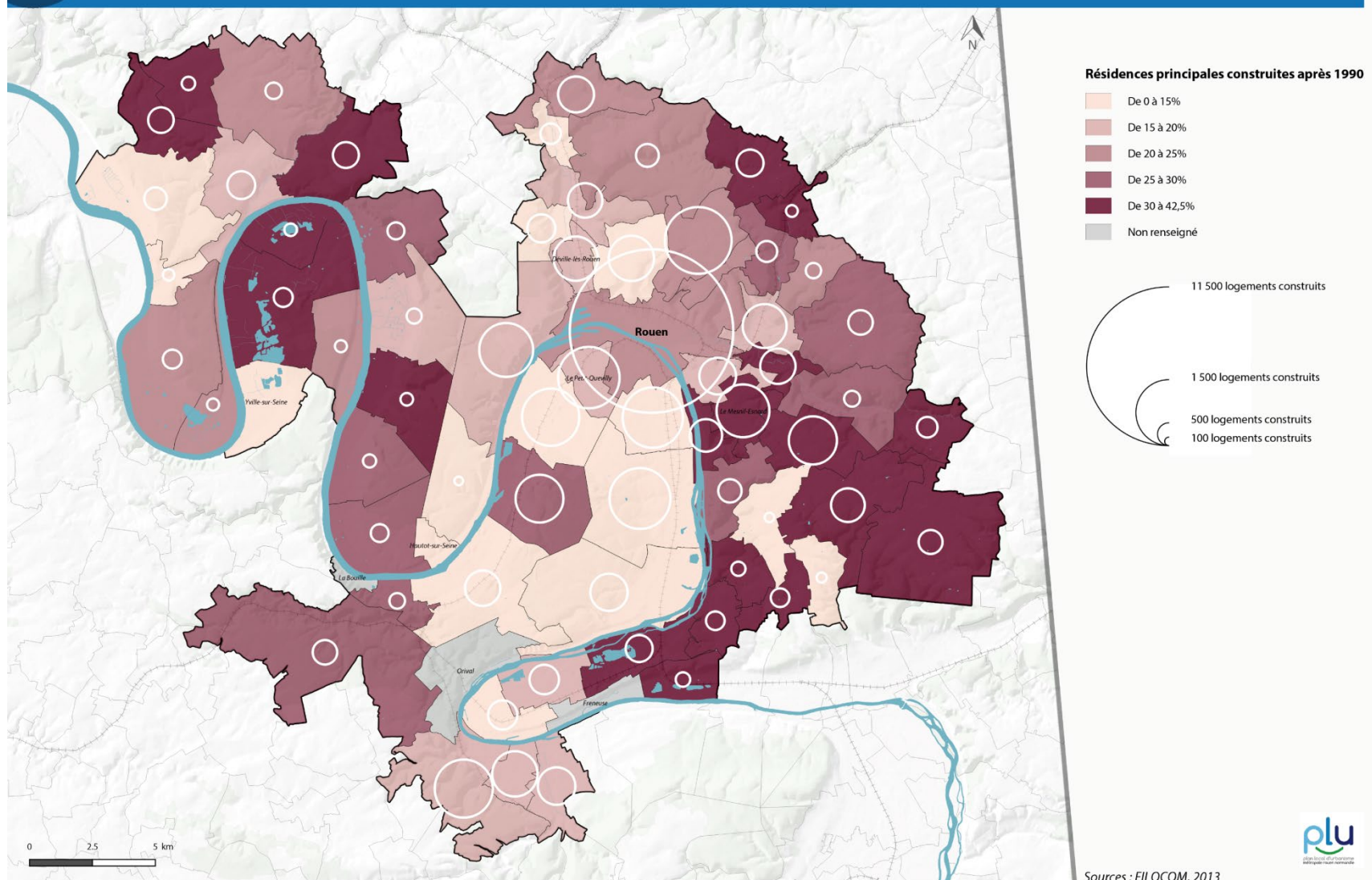
Résidences principales construites avant 1975

PLU Métropole Rouen Normandie
Diagnostic



Résidences principales construites après 1990

PLU Métropole Rouen Normandie
Diagnostic



2.4 De nombreux logements énergivores et sans confort

Selon la base de données FILOCOM, un **logement «sans confort»** correspond à un logement comportant ni baignoire, ni douche, ni WC. Un logement «tout confort» est un logement disposant d'une baignoire ou d'une douche, de WC et de chauffage central. Un logement «confort partiel» regroupe toutes les autres possibilités.

Indicateur de la qualité globale des logements, mêlant des critères liés au caractère architectural à des données sur la qualité de la construction ou encore les services et équipements disponibles au sein du logement et de l'immeuble, le **classement cadastral** permet de définir les valeurs locatives cadastrales. Il comporte huit catégories : la catégorie 1 « grand luxe », ainsi que les catégories retenues pour le PPPI (parc privé potentiellement indigne) : la catégorie 6 « ordinaire », la catégorie 7 « médiocre » et la catégorie 8 « très médiocre » (CERMA, DIHAL, 2014).

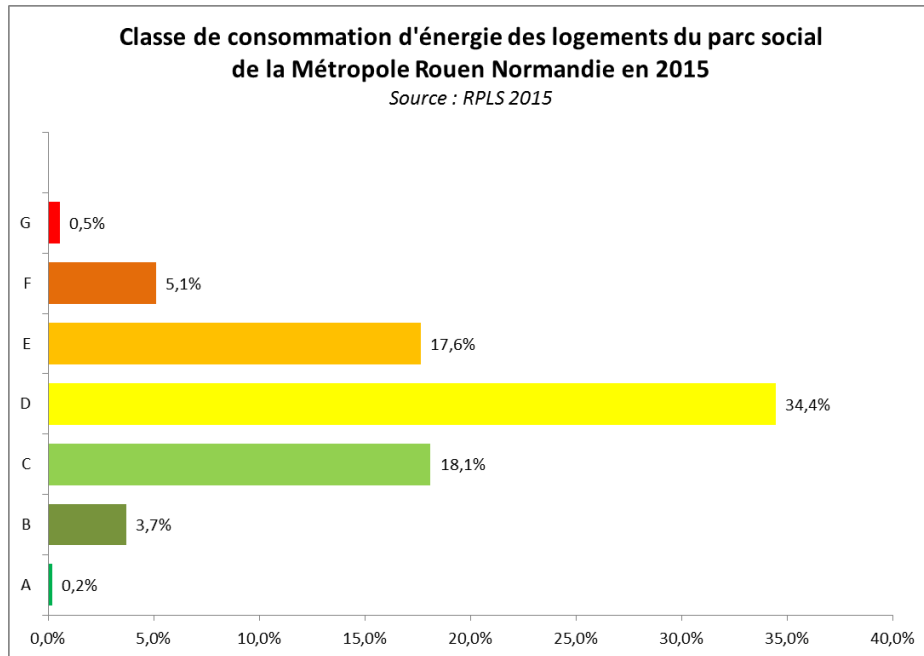
Si aucune source n'existe pour identifier avec fiabilité la part des ménages concernés par la précarité énergétique, le parc potentiellement fortement consommateur d'**énergie** peut être estimé grâce à un faisceau d'indices : **mode de chauffage, âge du parc** et **formes urbaines**. A l'échelle métropolitaine, 59% des résidences principales ont été construites avant la 1ère réglementation thermique datant de 1975. Ces logements sont potentiellement peu performants énergétiquement, s'ils n'ont pas fait l'objet de travaux d'isolation.

De nombreuses communes ont un parc datant d'avant 1975 plus important que la moyenne métropolitaine. Ce parc est particulièrement concentré dans le cœur de l'agglomération. Alors que Rouen, Petit-Quevilly,

Grand-Quevilly, Bihorel ou Bois-Guillaume comptent 55 à 65% de résidences principales construites avant 1975, ce taux passe de 65 à 75,3% pour les communes de Saint-Etienne-du-Rouvray, Sotteville-lès-Rouen, Darnétal, Mont-Saint-Aignan ou encore Déville-lès-Rouen.

Concernant le **confort** des résidences principales, 11% du parc métropolitain a un niveau de confort partiel, 1% est considéré sans confort. De plus, 22,6% des résidences principales entrent dans les catégories 6, 7 et 8 du classement cadastral et pourraient nécessiter des travaux d'amélioration.

Sur l'ensemble des logements du parc social pour lesquels des Diagnostics de Performance Energétique (DPE) ont été réalisés, seulement 22,6% présentent une classe de consommation énergétique supérieure à l'étiquette « D ». Il apparaît ainsi essentiel d'améliorer la qualité du parc social le plus ancien et de l'adapter aux besoins des ménages, afin de limiter les charges pour les locataires en place.



d'Amélioration de l'Habitat ont été menées ou sont encore en cours sur le territoire :

- l'OPAH-RU de la Vallée du Cailly (2009-2014),
- l'OPAH-RU de Rouen Quartiers Ouest (2010-2015) qui a succédé à de nombreuses autres opérations sur plusieurs secteurs de la ville.
- l'OPAH-RU d'Elbeuf (2012-2017) qui fait suite à une précédente OPAH menée de 2006 à 2011.

Le PIG intercommunal a été mis en place entre 2013 et 2015, et a permis l'amélioration de 765 logements, dont 726 concernent des propriétaires occupants.

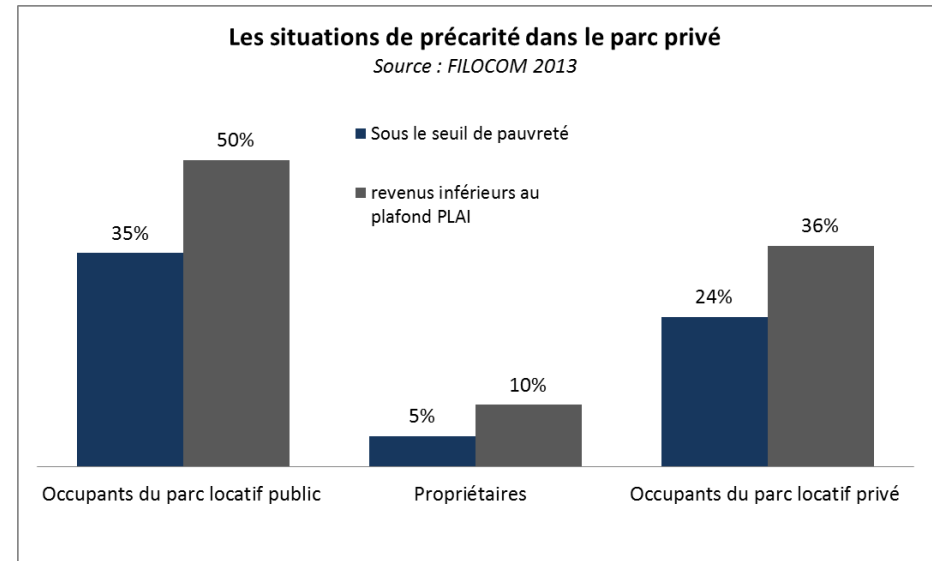
Dans le cadre de la politique de l'habitat métropolitaine visant à l'amélioration de l'attractivité globale du parc de logements, des dispositifs opérationnels ont été mis en place pour améliorer le confort et la sécurité des logements anciens qui présentent des problèmes de dégradation ou d'obsolescence. La Métropole s'est ainsi fixée comme objectif d'enrayer la dévalorisation du bâti patrimonial des centres-villes et d'améliorer le tissu urbain des communes notamment celles marquées par leur passé industriel.

Outre les aides financières de l'ANAH aux propriétaires bailleurs et occupants valables sur l'ensemble du territoire, plusieurs Opérations Programmées

2.5 Des situations de précarité dans le parc privé

Le territoire se caractérise par de forts enjeux d'intervention sur le **parc privé ancien**, notamment dans les centres urbains anciens (Rouen, Elbeuf, Le Trait, Duclair connaissent de nombreuses résidences principales construites avant 1945). Cette situation est liée à une paupérisation des propriétaires et aux difficultés à assumer le paiement des charges et les travaux nécessaires pour l'entretien des logements, ce qui aboutit à un manque d'investissement et à une dégradation progressive du bâti. Ces logements constituent un terreau favorable pour les marchands de sommeil car les prix de vente de certains biens sont très bas par rapport au marché local.

En 2013, 5% des propriétaires vivent sous le seuil de pauvreté. La part des personnes vivant sous le seuil de pauvreté atteint 24% dans le parc locatif privé et 35% dans le parc locatif social. Par ailleurs, 10% des ménages propriétaires ont des revenus inférieurs au plafond PLAI (prêt locatif aidé d'intégration), soit 36% des ménages du parc locatif privé et 50% des ménages du parc locatif social.



Concernant les **petites copropriétés**, la Métropole connaît des situations ponctuelles de dysfonctionnements : absence de syndic, dégradation du bâti, manque d'investissement.

Certaines communes sont confrontées à la **division de logements**, qui, dans la plupart des cas, n'est pas soumise au dépôt d'un permis de construire ou à une autorisation. Les logements divisés sont principalement loués à des étudiants ou des personnes seules en grande difficulté sociale, tendance particulièrement marquée à Rouen et Elbeuf.

2.6 Des profils socio-morphologiques diversifiés

L'étendue du territoire métropolitain et la diversité des problématiques locales ont conduit à analyser le fonctionnement du marché du logement et les dynamiques démographiques, à partir d'une typologie de territoires, réalisée à l'échelle des quartiers IRIS, et des communes en l'absence d'IRIS.

Cette typologie qui est issue d'un panel de données permettant de caractériser le profil sociodémographique de la population et de son habitat, a permis d'identifier 9 catégories de territoires.

Typologie des territoires

IRIS : les « Ilots Regroupés pour des Indicateurs Statistiques » sont l'unité géographique de base utilisée par l'INSEE pour les recensements de population.

La réalisation de la typologie territoriale repose sur un traitement statistique de l'information (analyse en composantes principales) à partir d'un ensemble d'indicateurs liés à la thématique habitat.

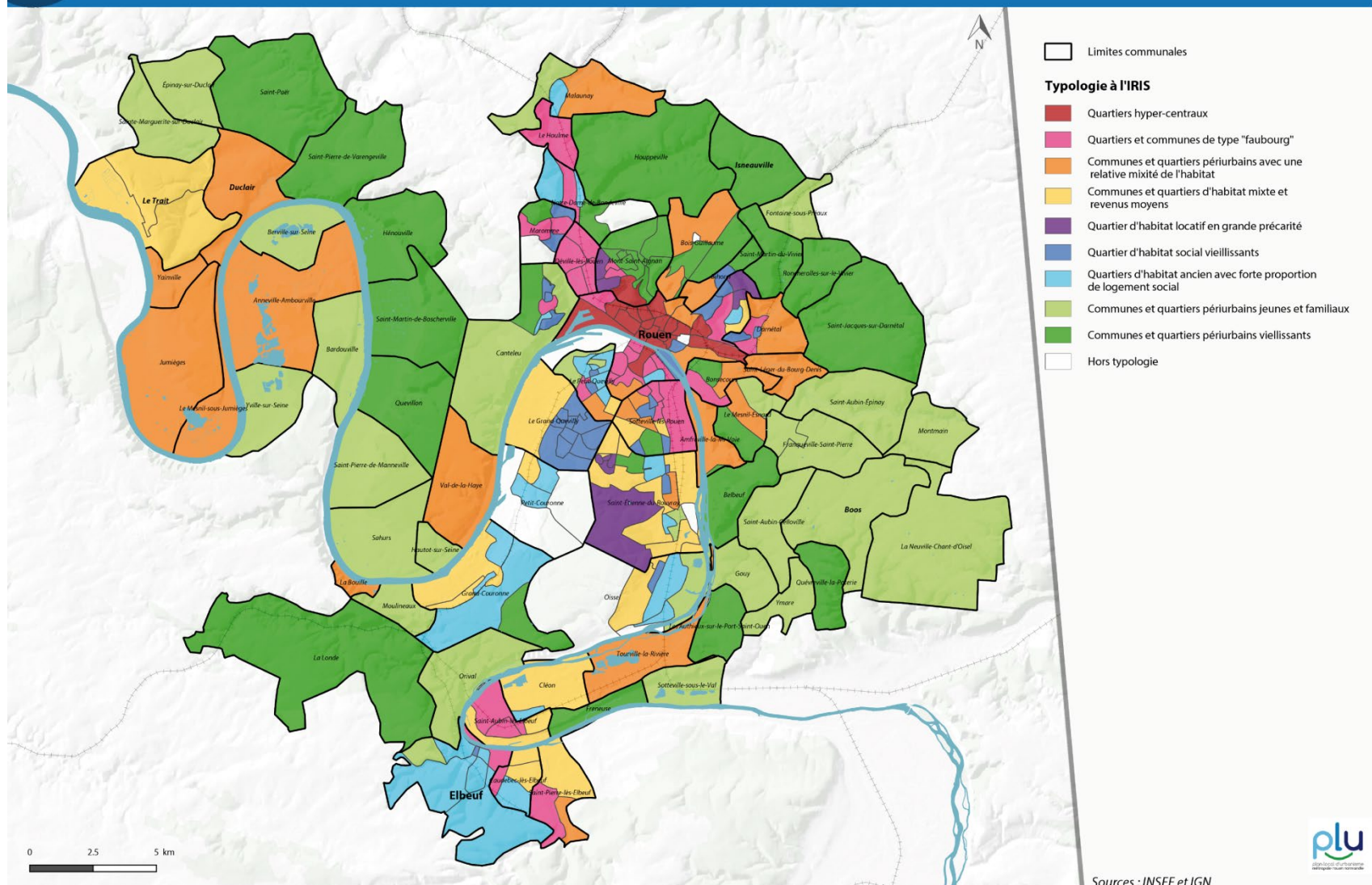
Parmi l'ensemble des indicateurs, certaines variables permettent de définir des profils de territoires contrastés : elles sont dites « discriminantes ». En d'autres termes, elles permettent de créer des groupes de communes et de quartiers qui soient à la fois très ressemblants au sein du groupe, et des groupes très différents entre eux.

Les moyennes présentées pour chacune des typologies caractérisent le groupe dans son ensemble, mais les communes qui le composent présentent parfois des écarts plus ou moins forts selon certaines variables. Pour autant, l'appartenance de ces IRIS au groupe n'est pas remise en cause, dans la mesure où leur niveau de ressemblance est déterminé par d'autres valeurs.

Certains quartiers ont été écartés du traitement du fait de la faible population (moins de 50 habitants) ou quand la population hors ménages représentait plus de 50% de la population totale (traduisant la présence de structures d'hébergement, prison, etc.). Ils figurent sur la cartographie sous l'intitulé hors typologie »

Profils socio-morphologiques du territoire

PLU Métropole Rouen Normandie
Diagnostic



1/ Les quartiers hyper-centraux

Ces quartiers qui concernent une très grande partie de Rouen rive droite ainsi qu'un quartier limitrophe de Mont-Saint-Aignan, se caractérisent par un parc de logements orienté vers les petites typologies (53% T1-T2) et une majorité d'appartements (89% en moyenne), occupés principalement par des locataires privés (66%). Compte tenu du profil du parc, la mobilité dans les logements est élevée (31% des ménages ont emménagé depuis moins de 2 ans). Le taux de vacance y est élevé (supérieur à 10%) par rapport aux groupes. Ces quartiers centraux ont un parc de logements anciens (plus de la moitié datent d'avant 1946) et une dynamique de construction relativement peu élevée sur la période récente.

La population y résidant se compose majoritairement de ménages d'une personne (62%) et de jeunes ménages (40% de 15-30 ans), reflet de la surreprésentation de la population étudiante dans ces quartiers. La part des cadres (18%) est deux fois plus élevée qu'en moyenne dans la Métropole (8,7%), et leurs revenus légèrement plus élevés (22 700 € par an et par unité de consommation) que dans la Métropole (19 650 €). Ces quartiers se caractérisent enfin par le taux de logements sociaux le plus bas de l'ensemble des groupes (4% en moyenne selon l'INSEE).

2/ Les quartiers et communes de type « faubourg »

Ces quartiers sont situés dans la continuité des quartiers centraux et dans certains secteurs industrialisés de la Métropole.

Ces quartiers présentent une certaine mixité des logements : toutes les tailles de logements sont représentées et la répartition par statut d'occupation correspond à ce que l'on peut observer sur l'ensemble de la Métropole. On y observe une majorité de logements collectifs (65%) développés sur une

période récente et correspondant à des mutations foncières liées aux mutations globales de l'économie. Le parc de logements individuels est plus ancien (54% datent d'avant 1946). La vacance est supérieure à la moyenne métropolitaine, atteignant dans ces quartiers presque 8%.

Les structures familiales sont assez proches de la moyenne métropolitaine, mais ces quartiers se caractérisent par une surreprésentation des employés et des ouvriers, et par des niveaux de revenus légèrement inférieurs à la moyenne de la Métropole (18 000 €).

3/ Les communes et quartiers périurbains avec une relative mixité de l'habitat

Cette typologie est majoritairement présente dans la partie Ouest du territoire autour des communes de Duclair, Anneville-Ambourville, Jumièges, ainsi que dans certains quartiers de plusieurs communes situées dans le bassin de Rouen (Bois-Guillaume, Darnétal, Saint-Léger-du-Bourg-Denis, Le Mesnil-Esnard, Sotteville-lès-Rouen).

Ces quartiers ou communes accueillent une majorité de logements individuels, tout en proposant une offre collective (29%). La part des logements moyens à grands (T3-T4) est équivalente à l'offre de très grands logements (40% de T5 et +). Si la part des propriétaires occupants est majoritaire (63%), ces quartiers ou communes proposent une offre locative à la fois privée (23%) et sociale (12%). L'offre en logement sociaux reste néanmoins limitée au vu de la proximité de ces secteurs avec le cœur de l'agglomération, où les besoins en logements sociaux sont importants. Le parc ancien (avant 1946) représente environ 1/3 des logements, et l'offre de logements collectifs s'est développée depuis les années 1990 (30% des appartements construits).

La population présente un profil familial avec environ 60% de couples avec ou sans enfant(s) et une part de ménages âgés dans la moyenne métropolitaine. La population apparaît « ancrée » sur ces secteurs ; la mobilité étant limitée avec plus de 50% de la population résidant depuis plus de 10 ans, et seulement 12% ayant emménagé au cours des deux dernières années. Les cadres et les professions intermédiaires sont surreprésentés, le taux de chômage contenu, et les revenus globalement plus élevés au vu de la moyenne métropolitaine (23 300 € par an, 19 650 € dans la Métropole).

4/ Les communes et quartiers d'habitat mixte, proposant une offre locative sociale importante et revenus moyens

Les communes et les quartiers concernés sont situés à Grand Quevilly, Saint-Etienne-du-Rouvray, Oissel, Grand-Couronne, Cléon, Saint-Aubin-lès-Elbeuf, Caudebec-lès-Elbeuf, Saint-Pierre-lès-Elbeuf, et au Trait.

Comme les deux catégories précédentes, ce groupe de communes ou de quartiers ne présentent pas des caractéristiques extrêmes. Néanmoins, ces secteurs comptent une forte proportion de maisons individuelles (68%), avec un taux relativement faible de propriétaires occupants (56%). On note en parallèle une faible représentation des cadres et une proportion d'ouvriers et d'employés (34%) supérieure à la moyenne métropolitaine (...), celle-ci étant de 31,7% au sein de l'Eurométropole de Strasbourg et de 26,9% au sein de la Métropole de Rennes. La vacance dans les logements est inférieure à la moyenne métropolitaine, et la population est relativement mixte, avec des proportions de familles nombreuses et des retraités en couple, légèrement supérieures aux moyennes métropolitaines. En revanche, les ménages composés d'une personne sont peu représentés.

Ces secteurs ont connu un fort développement résidentiel entre les années 50 et 90 (70% du parc construit au cours de cette période) mais connaissent

aujourd'hui un faible dynamisme de la construction neuve. Plusieurs communes sont marquées par une part très importante de logements sociaux, telles que Grand-Quevilly (70%), Cléon (60%) ou encore Oissel (43%). Le taux de chômage y est assez élevé (17%) et les revenus globalement inférieurs à la moyenne métropolitaine (17 550 € par an).

5/ Les quartiers d'habitat locatif en grande précarité

Ces quartiers, très ponctuels dans la Métropole, se situent à Rouen (les Hauts-de-Rouen), à Mont-Saint-Aignan (campus universitaire), et à Saint-Etienne du-Rouvray (plusieurs quartiers concernés par la Politique de la ville).

Ces secteurs ont un parc locatif prédominant (90% des logements environ), réparti de manière égale entre le parc privé (42%) et le parc social (49%). Les logements collectifs sont majoritaires et ont été construits au cours des années 50 à 90. Ces secteurs connaissent néanmoins un fort dynamisme lié à la dynamique de renouvellement urbain au sein des différents tissus d'habitat connaissant des difficultés. Compte tenu de la structure du parc (49% de logements HLM et 38% de T1-T2), la mobilité dans ces logements est très importante : 35% des ménages ont emménagé depuis moins de 2 ans et seulement un quart résident depuis plus de 10 ans dans leur logement.

Les ménages sont en majorité des ménages composés d'une personne (51%), et ces secteurs se caractérisent aussi par une nette surreprésentation des familles nombreuses (16%, soit deux fois plus que la moyenne métropolitaine). La population est en situation peu favorable face à l'emploi (36% des actifs sont au chômage) et compte une très forte proportion n'ayant aucun diplôme (43%). Les niveaux de ressources (8 000 € de revenus annuels en moyenne par unité de consommation) sont les plus faibles de tous les groupes présentés, traduisant des situations de très grande fragilité.

6/ Les quartiers d'habitat social vieillissants

Ces quartiers dits des « Grands Ensembles » forment des poches ponctuelles dans les communes (Rouen, Canteleu, Maromme, Darnétal, Petit-Quevilly, Sotteville-lès-Rouen...), hormis à Grand Quevilly où ces quartiers comprennent une bonne partie de la commune.

Ces quartiers se distinguent principalement des autres groupes, par une très forte proportion de logements locatifs sociaux (68%), construits en majorité entre les années 50 et 90 (92% des logements collectifs construits au cours de cette période), alors que le parc locatif privé est très faiblement représenté (9%). Ces quartiers connaissent un faible dynamisme de la construction récente : seuls 5% des logements ont été construits depuis les années 1990. En dehors du parc social, près d'un quart des logements sont occupés par leur propriétaire. Les logements ont des typologies moyennes à grandes (66% de T3-T4). La part des logements individuels est très faible (4%).

Les petits ménages sont surreprésentés dans ces secteurs (44% de ménages composés d'une personne), ainsi que les personnes âgées (27% de la population). Du point de vue socio-économique, ces quartiers se caractérisent par une population aux revenus modestes (16 000 € par an), par une surreprésentation de la population d'employés-ouvriers (37%), et un taux de chômage élevé (19%).

7/ Les quartiers d'habitat ancien avec une forte présence du logement social

Ces quartiers sont situés à Maromme, Petit-Quevilly, Petit-Couronne, Grand-Couronne, Oissel, Caudebec-lès-Elbeuf..., et couvrent la quasi-totalité de la commune d'Elbeuf.

Ces quartiers présentent des similitudes avec le groupe précédent, mais se distinguent à la fois par une plus faible proportion de logements locatifs

sociaux (48%), des propriétaires occupants (29%) et des locataires privés (22%), de logements individuels (37%) en proportion plus importante. Le parc de logements anciens est important (24% des logements construits avant 1946). Le taux de vacance des logements est parmi les plus élevés des différents groupes (près de 9%).

La structure du parc permet l'accueil d'une population jeune et familiale : 35% des ménages comptent une seule personne, et la part des familles monoparentales est la plus élevée des différents groupes (15%).

Ces quartiers comptent une part élevée d'employés-ouvriers (42%, soit la part la plus élevée de tous les groupes), un fort taux de chômage (24%) et des revenus modestes (16 400 €).

8/ Les communes et quartiers périurbains, jeunes et familiaux

Ces communes et quartiers apparaissent relativement concentrés à l'est du territoire métropolitain (Boos, Saint-Aubin-Epinay, Montmain, La Neuville-Chant-d'Oisel, Gouy). Toutefois, plusieurs communes suivant le tracé de la Seine dans la partie ouest du territoire (Sahurs, Saint-Pierre-de-Manneville, Bardouville, Yville-sur-Seine).

Les communes et les quartiers concernés se caractérisent par une part élevée de très grands logements (58% de T5 et +), d'un parc composé majoritairement de logements individuels (92%) et d'une forte proportion de propriétaires occupants (79%). Ces secteurs ont connu une forte dynamique de construction à partir des années 1990 (plus d'un quart des logements construits). La population est jeune et familiale (41% des ménages sont des couples avec enfants), et seulement 18% de la population a plus de 60 ans. Compte tenu du profil du parc de logements et de son attractivité, le taux de vacance est particulièrement bas (4%).

Si la part des cadres se situe dans la moyenne métropolitaine, ces secteurs comptent davantage de personnes exerçant une profession intermédiaire (19%). Le taux de chômage est particulièrement faible (9%) et les revenus globalement assez élevés (22 300 € annuels).

9/ Les communes et quartiers périurbains vieillissants

Cette typologie est largement présente au sein du territoire métropolitain, tant dans la partie ouest (Saint-Paër, Saint-Martin-de-Boscherville, Quevillon) qu'au nord-est (Houpeville, Isneauville, Roncherolles-sur-le-Vivier, Saint-Jacques-sur-Darnétal), ainsi que dans la partie sud (La Londe, Freneuse, Les Authieux-sur-le-pont-Saint-Ouen).

A l'instar du groupe précédent, ces communes et ces quartiers se caractérisent par une part élevée de grands logements (59% de T5 et +) et de logements individuels (81%) mais dans une proportion moindre que le groupe précédent. Ces secteurs correspondent à une première vague de périurbanisation, avec 77% des logements construits avant 1990. De 1990 à 2010, la construction est moins dynamique, avec 17% des logements construits au cours de cette période. Les occupants de ces logements sont majoritairement propriétaires (près de 80%) et familiaux (31% de couples avec enfants). La part des couples sans enfant est élevée (36%), et près de 30% de la population a plus de 60 ans, traduisant un vieillissement de la population assez marqué.

Ces secteurs se caractérisent par une proportion élevée de cadres (15%) et les niveaux de revenus sont les plus élevés des groupes (25 500 € annuels). A noter que la part du parc social est la plus faible de tous les groupes (7% en moyenne).

Indicateurs de référence des différents groupes typologiques

		Population totale	% des logements vacants	% des T1-T2	% des T5 et +	% des maisons	% du parc construit avant 1946	% des propriétaires occupants	% des locataires HLM (INSEE)	% des locataires privés	% des familles nombreuses	% ménages uni-personnels	% des 60 ans et +	% des employés ouvriers	% des cadres	Revenu médian par UC	Taux de chômage
1	Quartiers hyper-centraux.	54 506	10,9%	53%	12%	11%	51%	27%	4%	66%	4,1%	62%	18%	19%	18%	22 667 €	14%
2	Quartiers et communes de type "faubourg".	79 442	7,8%	23%	21%	35%	25%	40%	26%	32%	5,5%	44%	23%	34%	7%	18 109 €	16%
3	Communes et quartiers périurbains avec une relative mixité de l'habitat	66 215	5,2%	13%	42%	71%	33%	63%	12%	23%	7,0%	32%	24%	26%	12%	23 320 €	10%
4	Communes et quartiers d'habitat mixte et revenus moyens.	51 729	5,5%	9%	36%	68%	20%	56%	29%	14%	8,7%	30%	25%	34%	4%	17 557 €	17%
5	Quartier d'habitat locatif en grande précarité	15 037	8,0%	38%	10%	3%	2%	8%	49%	42%	16,2%	51%	13%	26%	2%	8 038 €	36%
6	Quartiers d'habitat social vieillissants	65 471	4,1%	19%	15%	15%	5%	22%	68%	9%	5,8%	44%	27%	37%	3%	15 957 €	19%
7	Quartiers d'habitat ancien avec forte présence du logement social	58 153	8,8%	17%	22%	37%	24%	29%	48%	22%	8,9%	35%	16%	42%	3%	16 373 €	24%
8	Communes et quartiers périurbains jeunes et familiaux	38 819	4,4%	4%	58%	92%	22%	79%	9%	12%	7,9%	19%	19%	31%	9%	22 836 €	9%
9	Communes et quartiers périurbains et vieillissants.	58 535	4,1%	8%	59%	81%	17%	79%	7%	13%	6,1%	25%	29%	18%	15%	25 490 €	7%
	METROPOLE	487 907	6,7%	21%	29%	44%	25%	45%	27%	27%	6,9%	39%	22%	30%	9%	19 657 €	15%

Synthèse : ce qu'il faut retenir et enjeux associés

CE QU'IL FAUT RETENIR

- Un profil socioéconomique marqué par une sous-représentation des cadres par rapport à des Métropoles de taille similaire, ainsi qu'un parc locatif très important.
- Des niveaux de revenus proches des moyennes départementales et nationales, malgré des écarts de revenus très importants.
- Un parc de logements globalement orienté vers l'offre locative privée et sociale, avec des propriétaires occupants représentant moins de la moitié des ménages.
- Un besoin d'amélioration en termes de confort et de qualité énergétique du parc de logement, notamment pour les constructions antérieures à 1975.
- Une population plus modeste et moins qualifiée dans les communes de la vallée du Cailly, à l'ouest du territoire ainsi que dans la boucle d'Elbeuf.
- Un profil résidentiel dans les communes des plateaux nord et est, orienté vers l'accession à la propriété individuelle et accueillant une population aux revenus plus importants. Ces territoires disposent d'une offre locative sociale beaucoup moins présente.
- Une hausse progressive des niveaux de revenus au sein du cœur de l'agglomération, ainsi que dans les communes périurbaines et rurales situées à l'ouest de la Métropole, du fait de l'arrivée de ménages.
- Une dégradation du bâti privé dans les communes urbaines situées rive gauche de la Seine, dans la boucle d'Elbeuf, autour des communes du Trait et de Duclair ainsi qu'au sein des communes de la vallée du Cailly.

ENJEUX ASSOCIES

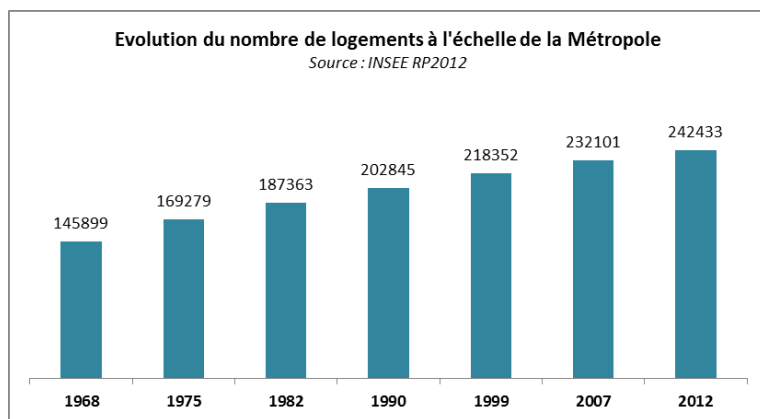
- Infléchir les disparités sociales et territoriales en rééquilibrant l'offre de logements sociaux et l'offre en faveur de l'accession à la propriété.
- Développer un habitat qui renforce les polarités urbaines existantes, notamment l'offre de grands logements.
- Mettre en place une stratégie foncière pour mieux maîtriser le développement de l'habitat.
- Redonner de l'attractivité aux parcs de logements existants en le requalifiant massivement, et répondre aux objectifs du PCAET en accompagnant la rénovation énergétique du parc de logements existants privé et social.
- Lutter contre l'habitat indigne et prévenir les difficultés dans les copropriétés identifiées comme fragiles.

3 UN MARCHÉ DU LOGEMENT PEU TENDU

3.1 Une croissance du parc de logements continue

Le nombre de logements a augmenté de 11% entre 1999 et 2012 (4,5% entre 2007 et 2012), s’inscrivant dans une tendance longue de forte construction de logements depuis 1968 (+66,2%, soit 96 534 logements).

Sur la dernière période 2007-2012, la Métropole a vu son parc augmenter de 10 332 logements. Parallèlement la population n’a que très peu évolué, avec seulement 3 100 habitants supplémentaires (INSEE).



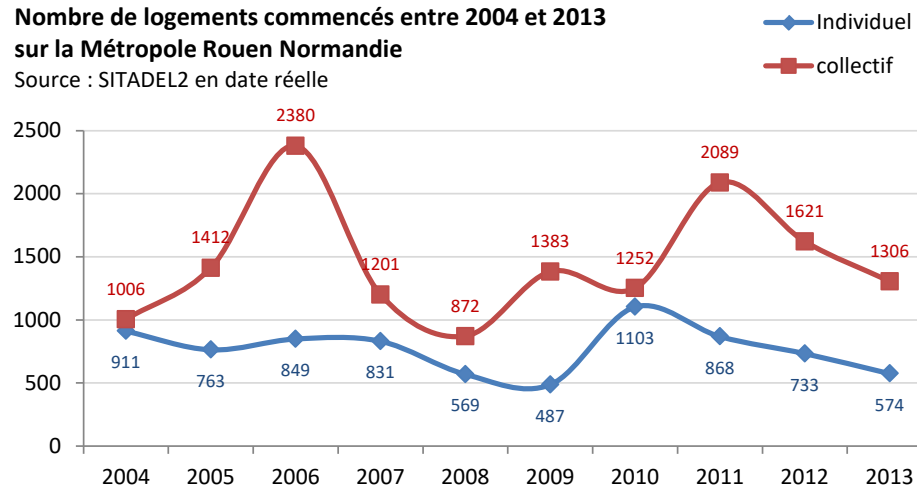
a. Une dynamique de construction de logements dans la moyenne des territoires de référence

Entre 2004 et 2013, 22 210 logements ont été mis en chantier soit 2 220 logements par an environ. Cette production a été réalisée à 35% en individuel et 65% en collectif.

On observe des pics de construction de logements collectifs en 2006 et en 2011, en raison notamment de la mise en place des dispositifs de défiscalisation induits par les lois Robien en 2006 et Scellier en 2008. Depuis 2011, le rythme de construction ralentit en individuel comme en collectif.

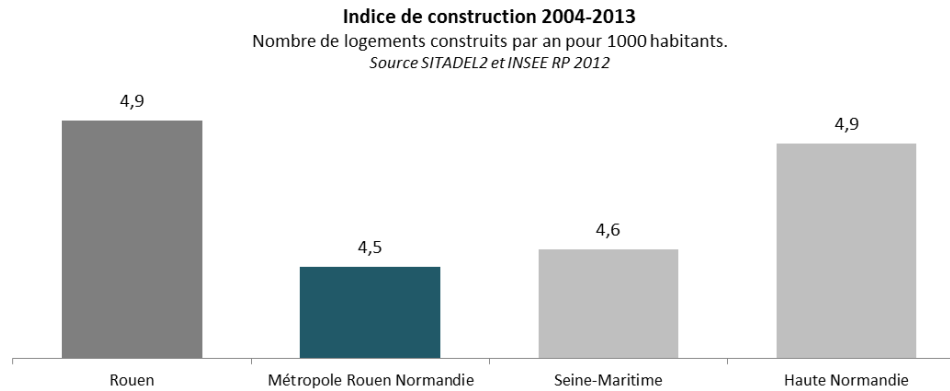
Nombre de logements commencés entre 2004 et 2013 sur la Métropole Rouen Normandie

Source : SITADEL2 en date réelle



Cela représente une dynamique de construction de l’ordre de 4,5 logements produits par an, pour 1000 habitants, soit un rythme proche de celui observé dans le département (4,6) et en région (4,9) mais inférieur à la moyenne nationale (entre 5 et 6 logements par an pour 1000 habitants).

Sur la période récente, la construction neuve repart à la hausse jusqu’en 2015 où le pic de construction est dû aux dispositifs de défiscalisation mis en place par le gouvernement. Depuis 2016, le rythme ralentit pour revenir à un niveau d’environ 2 300 logements construits annuellement.



Malgré une dynamique de construction globalement satisfaisante, à l'échelle communale on observe des variations :

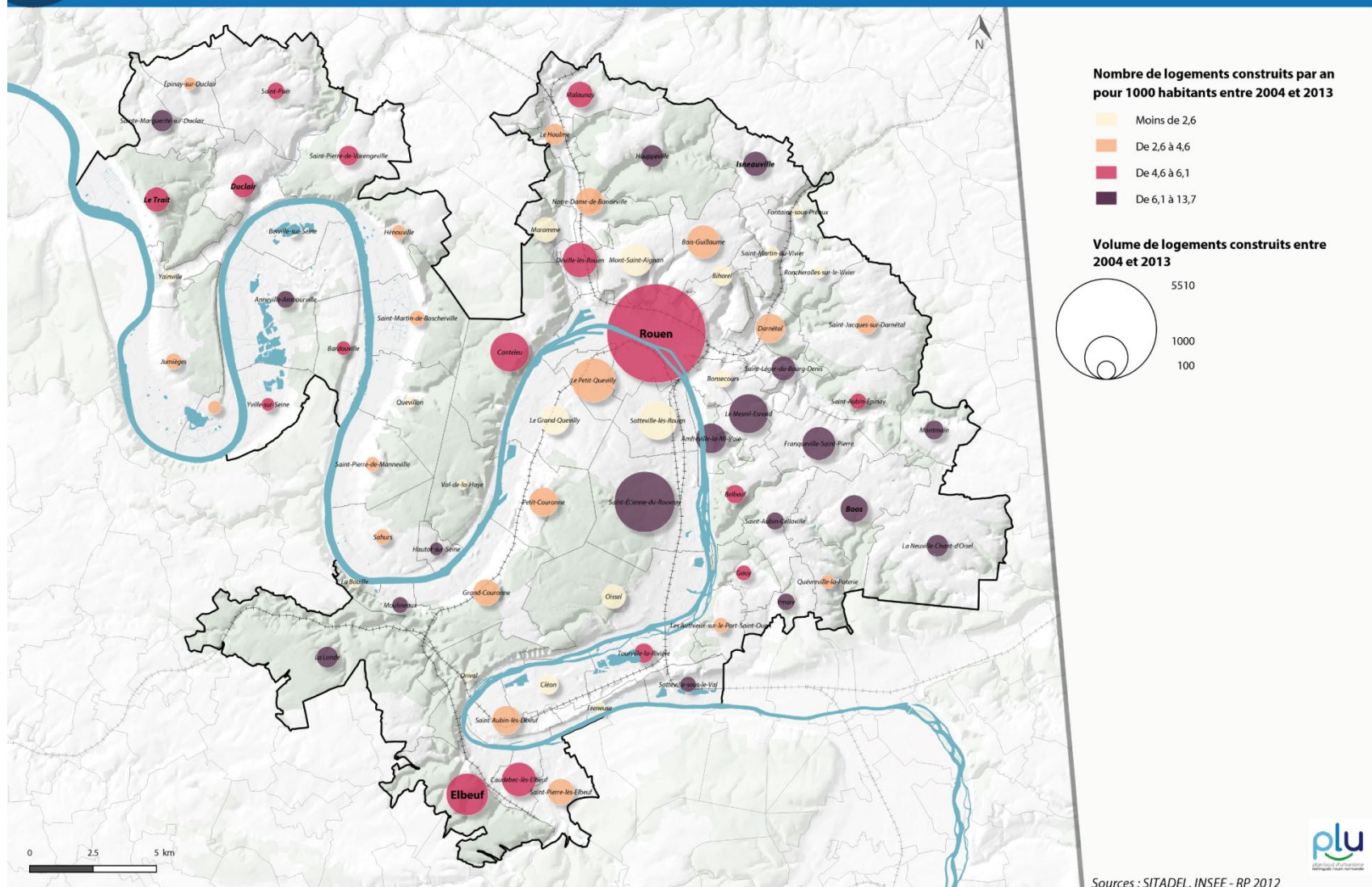
- Dans certaines communes, notamment Le Mesnil-Esnard, Amfreville-la-Mivoie et Franqueville-Saint-Pierre, la dynamique de construction est la plus active (6,4 lgts/an /1000 hab.), proportionnellement à sa population. 3 600 logements ont été produits sur ce secteur soit 16% de la production métropolitaine ; l'importance de la dynamique de construction est cohérente avec l'évolution démographique du secteur, qui enregistre des taux entre 2007 et 2012 également élevés par rapport au reste du territoire métropolitain ;
- Les communes urbaines de Petit-Quevilly et Grand-Quevilly, ainsi que celles de Bois-Guillaume et de Mont-Saint-Aignan ont connu un rythme de construction moins dynamique, mais ont tout de même largement contribué à la croissance du parc sur la période avec la production de 6 800 logements, soit 30% de l'effort métropolitain ;

- Des communes limitrophes à Rouen (Bonsecours, Sotteville-lès-Rouen) connaissent un rythme de construction assez bas et dans le même temps enregistrent un déficit démographique ;
- Rouen affiche une dynamique de construction importante, supérieure à la moyenne métropolitaine ; le volume de construction est également particulièrement important ;
- Les autres communes sont dans la moyenne métropolitaine.

La construction de logements n'engendre pas nécessairement une hausse de la population. Pour certaines communes, la construction a servi à pallier les manques mais n'a pas permis de maintenir la population sur place, et a créé de la vacance.

Indice de construction

PLU Métropole Rouen Normandie
Diagnostic



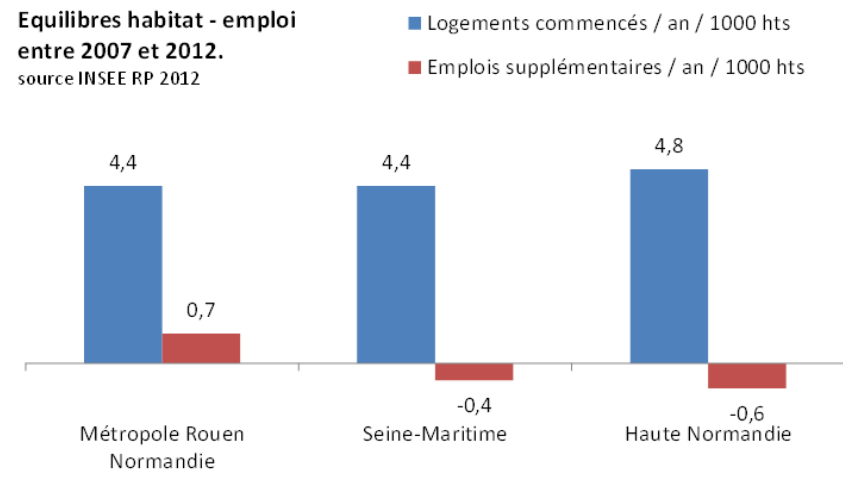
b. **Une croissance des logements nettement plus rapide que celle des emplois**

La Métropole Rouen Normandie présente une situation d'équilibre entre l'habitat et l'emploi, en offrant 1,2 emploi pour 1 actif occupé, et constitue de ce fait un « bassin de vie », malgré certaines disparités géographiques. L'éloignement des lieux de vie et de travail contraint souvent les actifs à effectuer des déplacements pendulaires de grande ampleur, souvent réalisés en voiture individuelle : 46% des actifs travaillant au sein du territoire se rendent au travail en voiture individuelle, 93% lorsqu'ils travaillent au sein d'un autre département.

Sur la période récente, l'évolution de la construction neuve et de l'emploi montre que l'offre de logements s'est développée 5 fois plus rapidement que l'offre d'emplois. On peut en déduire que le territoire métropolitain conforte son caractère résidentiel, mais aussi son rôle de pôle d'emplois avec une évolution positive des emplois, contrairement aux échelles départementale et régionale.

Equilibres habitat - emploi entre 2007 et 2012.

source INSEE RP 2012



c. **Une construction ayant majoritairement servi à la population déjà installée sur le territoire**

Entre 2011 et 2015, la croissance démographique est très modérée dans la Métropole Rouen Normandie, qui a recensé environ 4 000 résidents supplémentaires, période au cours de laquelle ont été produits plus de 3 000 logements neufs par an.

Cette situation est la conséquence des tendances démographiques (vieillesse de la population, desserrement des ménages, ...), mais aussi de variations internes au parc de logements (démolition, évolution de la vacance...).

Dans la Métropole, la plupart des logements construits ont uniquement permis de maintenir la population déjà installée sur le territoire ; la notion de « **point mort** » de la construction exprimant le nombre de logements à construire à population égale/constante. Calculé à l'échelle de la Métropole, il se décompose de la manière suivante sur la période 2011-2015 (source Filocom) :

- **Desserrement des ménages**

Si la taille moyenne des ménages ou le taux d'occupation des résidences principales diminue, davantage de résidences principales sont nécessaires pour loger le même nombre d'habitants. Environ **600 logements par an** ont permis de compenser la diminution de la taille moyenne des ménages ; une tendance générale liée au vieillissement de la population, les décohabitations des jeunes, les séparations, le célibat, les mises en couple tardives, les familles monoparentales...

- **Renouvellement du parc de logements (hors NPNRU)**

Le renouvellement du parc de logements (démolition de logements vétustes et dégradés ou changement d'usage) renvoie à la nécessité de réhabiliter un nombre important de logements anciens sur le territoire, et de permettre également de réduire le taux de vacance dans le parc de logements. Dans la Métropole, la construction d'environ **500 logements par an** a permis de renouveler le parc de logements.

- **Evolution des résidences secondaires et des logements vacants**

Les résidences secondaires et les logements vacants sont deux variables indispensables à la nécessaire fluidité du marché du logement. Les résidences secondaires ont augmenté d'environ **200 logements par an** et les logements vacants d'environ **1 400 logements par an**. L'importante augmentation du nombre de logements vacants au cours de la période récente est à souligner, laquelle est liée en grande partie à une production de logements supérieure aux besoins, mais aussi à l'ancienneté du parc de logements. Cette tendance est particulièrement marquée en région Normandie qui connaît la plus forte progression entre 2010 et 2015 (+ 5,4% par an en moyenne) au regard des autres régions.

Ainsi au regard de ces éléments pour maintenir la population existante (point mort), environ **2 700 logements par an** ont été produits.

Pour l'accueil de nouveaux habitants (effet démographique), environ **500 logements par an** ont été produits (différence entre les logements neufs construits après 1999, en 2011 et en 2015 (environ 3 200 logements par an), déduit du point mort).

A raison de 2,14 personnes par ménage (moyenne en 2015), la **population a augmenté d'environ 1 000 personnes supplémentaires par an** sur le territoire.

En 4 ans, 12 670 logements ont été construits, dont 85% ayant contribué à maintenir la population de la Métropole au niveau de 2011, et 1 900 logements ont contribué à accroître la population (effet démographique).

Cette dynamique de construction a permis d'atteindre les objectifs du PLH 2012-2017, fixés à environ 3 000 logements par an.

d. **Les objectifs de production de logements, un exercice de prospective complexe**

Pour les années à venir, les objectifs de production de logements tiennent compte des évolutions récentes et des situations locales.

Une baisse moins rapide de la taille moyenne des ménages

La réduction de la taille moyenne des ménages s'est globalement ralentie ces dernières années. Néanmoins, la taille moyenne des ménages est variable selon les communes : en phase de stabilisation dans certaines, en diminution encore rapide dans d'autres, et en probable augmentation pour certaines dans les années à venir. L'hypothèse de desserrement des ménages repose donc sur une variation modulée en fonction de la taille moyenne des ménages en 2015, avec un desserrement plus faible pour les communes déjà sous le seuil de 2,1 personnes par ménage.

Les besoins en résidences principales pour le desserrement des ménages nécessitent la production d'environ **600 logements par an**.

Un renouvellement plus important des logements anciens (parc privé et social)

Selon les communes et les périodes, les restructurations et les changements d'usage produisent une offre nouvelle (solde positif) ou à l'inverse une baisse du nombre de logements. Le renouvellement est intégré en distinguant deux grandes composantes :

- Le renouvellement dans le parc privé : un calcul réalisé à partir du parc de logements anciens (avant 1948) et le taux de renouvellement du parc ancien.

- Le renouvellement dans le parc social et copropriétés en NPNRU : intégration des projets de démolition-reconstruction et de restructuration dans les communes (source : USH).

Les besoins nécessaires au renouvellement du parc de logements sont estimés à **1 000 logements par an** (dont environ 600 logements/an dans le parc privé et 350 logements/an dans le parc social).

Freiner/limiter fortement l'augmentation de la vacance

Intégrer la forte augmentation de la vacance sur la période récente dans les objectifs de production de logements, reviendrait à valider une désaffectation progressive du parc existant et l'inadaptation d'une partie de l'offre produite par rapport aux besoins. Aussi, une intégration modulée des effets de la vacance tenant compte des taux de vacance actuels est retenue ; l'objectif étant de stabiliser les taux de vacance (< à 8% du parc de logements dans chaque commune).

Pour limiter l'augmentation de la vacance, il est estimé la remise sur le marché de **130 logements par an**.

Les **besoins pour assurer la stabilisation de la population** (point mort) s'élève donc à environ **1 700 logements par an**.

Les besoins pour répondre aux **objectifs de croissance démographique**, résulte avant tout d'une volonté politique, laquelle reste néanmoins fortement dépendante des dynamiques économiques, territoriales et démographiques. **L'objectif de croissance démographique est fixé à 0,3% par an**, soit entre le taux actuel constaté (0,2% par an) et celui enregistré dans les secteurs périurbains extérieurs à la Métropole (0,4% par an). Pour permettre

la croissance démographique, il est donc estimé la production de **700 logements par an**.

Au total, environ **34 000 logements**, soit en moyenne **2 400 logements par an**, doivent être produits sur le territoire pour à la fois assurer les besoins en logements de la population déjà installée sur le territoire (70% des besoins) et ceux nécessaires à la croissance démographique (30% des besoins).

Les besoins en logements sont donc aujourd'hui revus à la baisse compte tenu de la stabilisation de la taille des ménages, la hausse très importante de la vacance au sein du parc de logements et l'intégration du renouvellement de la ville sur la ville.

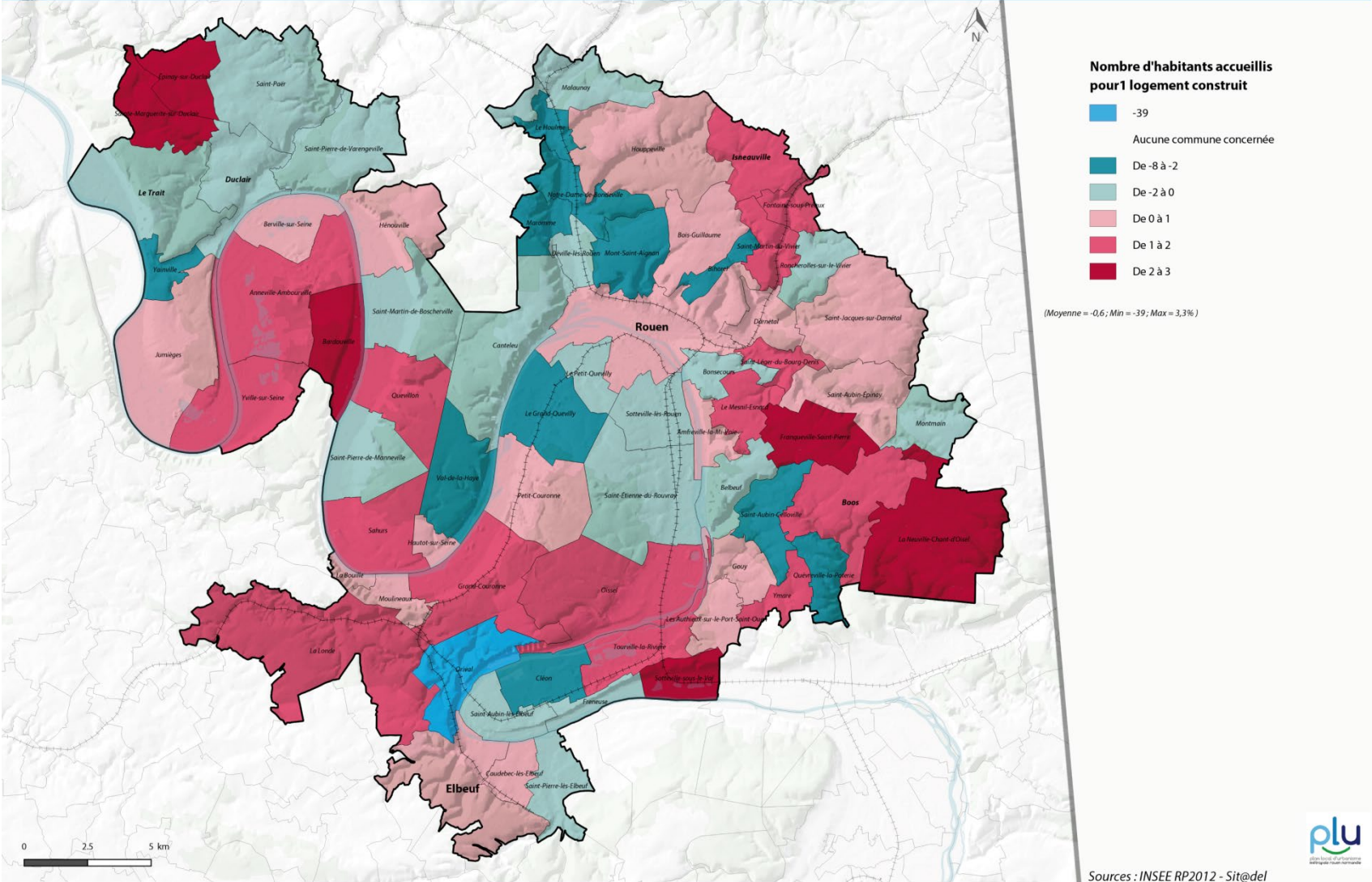
Ces objectifs de production de logements sont cohérents avec ceux du PLH de la Métropole Rouen Normandie fixés pour 6 ans (2019-2024). Dans le cadre de la mise en œuvre du PLH, le bilan obligatoire à mi-parcours, soit 3 ans après son adoption, puis au terme des 6 ans, permettra, si besoin, d'adapter les objectifs ainsi que les outils déployés pour les atteindre.



Quartier de la Luciline – Rouen – Source : Citadia Conseil

Nombre d'habitants accueillis pour 1 logement construit

PLU Métropole Rouen Normandie
Diagnostic



L'évolution de la population est contrastée au sein du territoire, certaines communes connaissant des pertes d'habitants, allant de 2 à 8 habitants ayant quitté le territoire pour un logement construit (Mont-Saint-Aignan, Grand-Quevilly, Saint-Aubin-Celloville, Duclair), tandis que d'autres communes gagnent 1 à 3 habitants par logements construits (Epinay-sur-Duclair, Quevillon, Franqueville-Saint-Pierre ou Sotteville-sous-le-Val).

Au-delà d'une attractivité contrastée entre communes, ces décalages sont notamment portés par un décalage entre l'offre de logements produite et la demande des populations. Les pertes de populations sont notamment marquées par le départ de nombreuses familles, et notamment les plus stables (propriétaires occupants, actifs, familles etc.) vers des périphéries urbaines. Cette tendance est notamment due au manque d'adéquation entre la construction neuve, majoritairement marquée par des logements collectifs de petites tailles, et la demande, portant plus fortement sur des logements de type familial (T3 et maisons individuelles). Dès lors, le réajustement d'une production de logements sur des segments plus adaptés à cette demande spécifique apparaît essentiel au maintien d'une attractivité résidentielle pour les territoires en perte de population.

L'équilibre géographique de la construction de logements constitue également un objectif du PLH de la Métropole Rouen Normandie. La répartition des objectifs du PLH 2019-2024 reprend cette orientation en fonction de l'armature urbaine du SCOT : 35% des objectifs de production se feront dans les deux cœurs d'agglomération, 55% dans les espaces urbains, 4% dans les quatre pôles de vie et 6% dans les bourgs et villages.

3.2 Une vacance préoccupante dans le parc privé et social

La mesure de la vacance est un indicateur de la qualité de l'ajustement entre les caractéristiques du parc et la demande locale. Un minimum de vacance est nécessaire pour permettre à la fois la fluidité des parcours résidentiels et l'entretien du parc de logements. La vacance sur le marché du logement assure un rôle multiple, et selon son ampleur et ses caractéristiques, elle traduit différentes situations.

Sont distinguées généralement deux grands types de vacance :

- **La vacance conjoncturelle ou de marché, dite aussi « frictionnelle »** : cette vacance qui assure une certaine fluidité du marché est nécessaire. Ce peut être le cas d'un logement en attente de locataire ou nouvellement mis en vente, d'un logement étudiant lors des vacances d'été, etc. L'indisponibilité peut aussi être temporaire lors d'une période de réhabilitation, de travaux d'amélioration du logement...
- **La vacance structurelle** : au-delà d'une vacance de deux ans, les logements sont considérés comme étant sortis du marché. Cette vacance renvoie à des situations diverses : inadéquation entre l'offre en logements et la demande des ménages (vétusté, taille inadaptée...) ou comportement des propriétaires (refus de louer, problème de succession, travaux importants) ...

Les situations de vacance et la durée d'inoccupation sont des facteurs qui déterminent avant tout l'impact du parc sur le marché local, et les difficultés d'un territoire à mobiliser ce parc pour le remettre sur le marché.

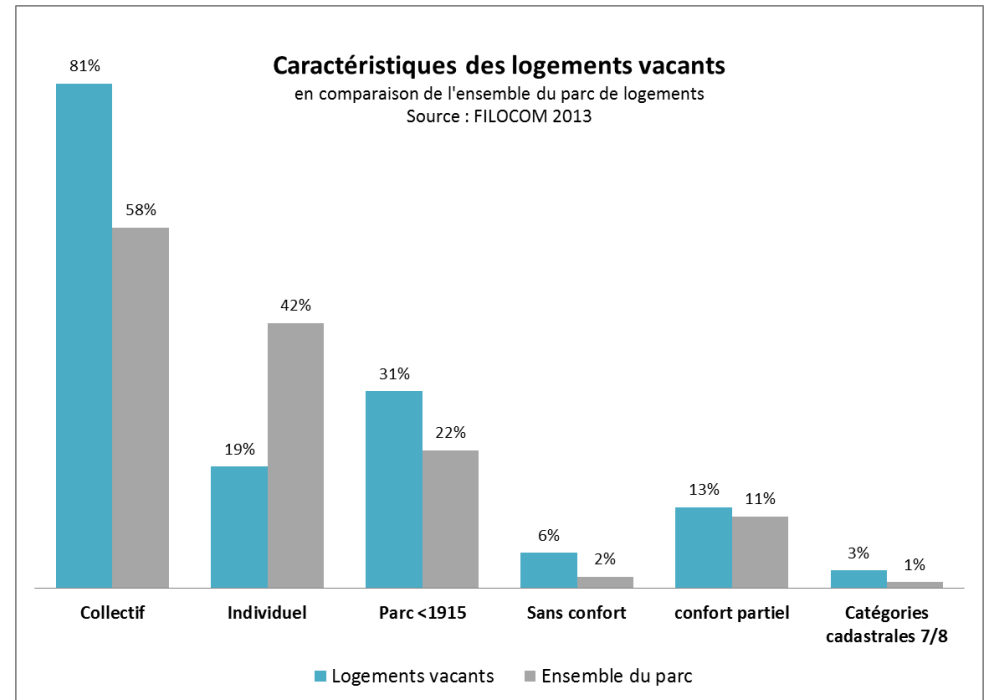
En 2013, la part des logements vacants dans le parc privé s'élève à 10,4% au sein de la Métropole (données FILOCOM 2013). La part des logements vacants depuis moins de 2 ans représente 69% de la vacance, soit 17 881 logements.

La vacance égale ou supérieure à 2 ans concerne 7 871 logements, soit 31% des logements vacants.

Il y a donc un volume important de vacance conjoncturelle dans la Métropole : le taux de vacance conjoncturelle (rapport entre le nombre de logements vacants depuis moins de 2 ans et l'ensemble du parc de logements) est de 7,2%. Cette vacance n'est pas problématique en soit, car permet de répondre à la mobilité résidentielle des ménages.

La vacance structurelle s'élève à 3,2% ; un taux, qui bien que faible, impacte le marché immobilier du territoire.

Si la vacance frictionnelle est nécessaire à la fluidité du marché immobilier, la vacance structurelle amène à différentes problématiques. Confrontés à une vacance de longue durée, les biens immobiliers se dégradent d'autant plus et nécessitent des investissements importants pour envisager un retour sur le marché. De plus, cette vacance de longue durée implique une baisse des recettes locatives pour les propriétaires ou le bailleur, ainsi qu'une réduction des ressources fiscales pour la collectivité (absence de redevance de la taxe d'habitation). Enfin, au-delà des potentiels risques de squat, la vacance de longue durée entraîne une image négative des territoires, préjudiciable à leur attractivité résidentielle. Par rapport à l'abondance de l'offre neuve au sein du territoire, le parc ancien connaît une désaffection accentuée par la vacance de longue durée.



La vacance touche davantage le parc de logements collectifs, ancien et de moindre qualité. 81% des logements vacants sont en effet des logements collectifs, lesquels représentent 58% de l'ensemble du parc de logements de la Métropole. En outre, 31% des logements vacants ont été construits avant 1915. La majorité des logements vacants le sont depuis moins d'un an (54%) tandis que seulement 3% sont vacants depuis plus de 10 ans.

Le taux de vacance dans la Métropole s'élève à 11% en 2015, mais ce taux est beaucoup plus important dans les communes urbaines : 18.5% à Elbeuf, 17% à Rouen, 10% à Déville-lès-Rouen.

Certaines communes ont un taux de vacance compris entre 5 et 7% (Saint-Martin-de-Boscherville, Val-de-la-Haye, Belbeuf, Mont-de-Saint-Aignan, etc.), traduisant une bonne fluidité du parc.

D'autres communes présentent un taux de vacance particulièrement bas, inférieur à 5%. Il s'agit pour la plupart de petites communes qui comptent une large majorité de logements en accession individuelle, au sein desquels les durées d'occupation sont longues.

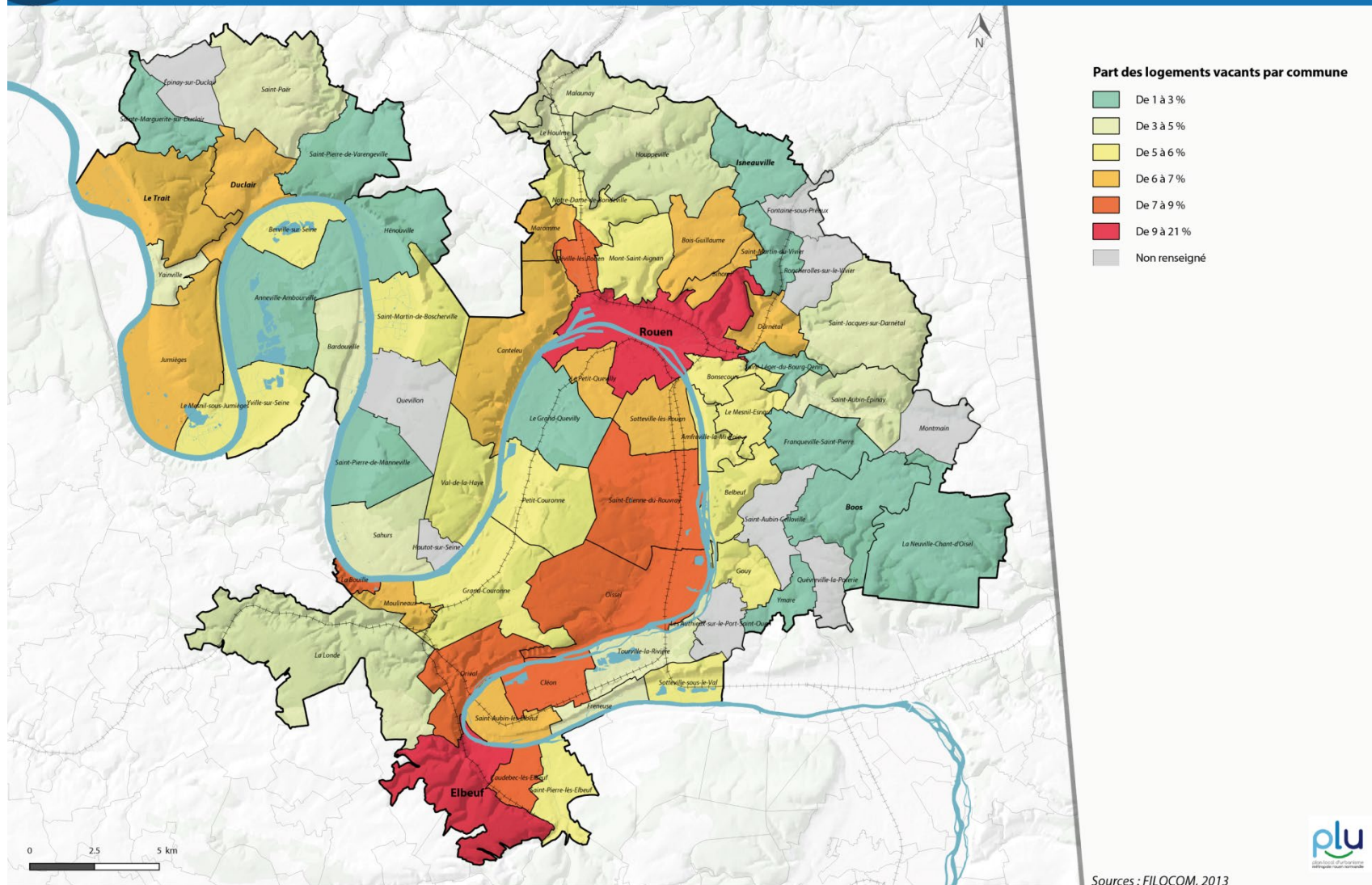
La vacance concerne surtout le parc privé dont le taux est deux fois plus élevé que dans le parc social.

La vacance dans le parc social est suivie par l'observatoire trimestriel de la vacance locative sociale de l'USH (Union Sociale pour l'Habitat) depuis 2013. La vacance globale a suivi une tendance à la hausse avec une augmentation particulièrement importante en 2015. Elle est passée de 4,3% de logements sociaux vacants au 3ème trimestre 2013, à 5,8% au 3ème trimestre 2015, soit une augmentation de 37% en 2 ans.

Les causes de la vacance sont multiples, liées aussi bien à la faible croissance démographique de ces dernières années, avec des effets de libération de logements anciens au profit des logements neufs et d'obsolescence des logements du parc ancien, en particulier dans les cœurs d'agglomération.

Taux de vacance en 2013

PLU Métropole Rouen Normandie
Diagnostic



3.3 Un parc social important relativement peu tendu

Le taux de mobilité en 2015 au sein du parc social (calculé par le nombre d'entrants annuels rapporté à l'ensemble de logements au sein du parc social, sans prendre en compte les livraisons durant l'année 2015) est de 12,5% à l'échelle de la Métropole (11,2% dans le département).

La Métropole de Rouen est un des rares territoires à conjuguer un taux important de logement social et une faible pression de la demande. Cela explique pour partie cette faible tension des marchés de l'habitat.

En 2015, la Métropole enregistrait 17 817 demandes, 16 975 en 2014, et 17 543 en 2013. Pour 2,1 demandes en 2015, il y a eu 1 attribution (2 demandes pour 1 attribution en 2014 et 2,4 en 2013).

Globalement la pression sur la demande est faible sur le territoire, grâce à une mobilité assez importante dans ce parc de logements, permettant ainsi des capacités d'attributions élevées.

De plus, près de la moitié des demandeurs (47%) sont déjà locataires du parc social. Ainsi, lorsqu'un logement leur est attribué, cela permet de libérer un autre logement social.

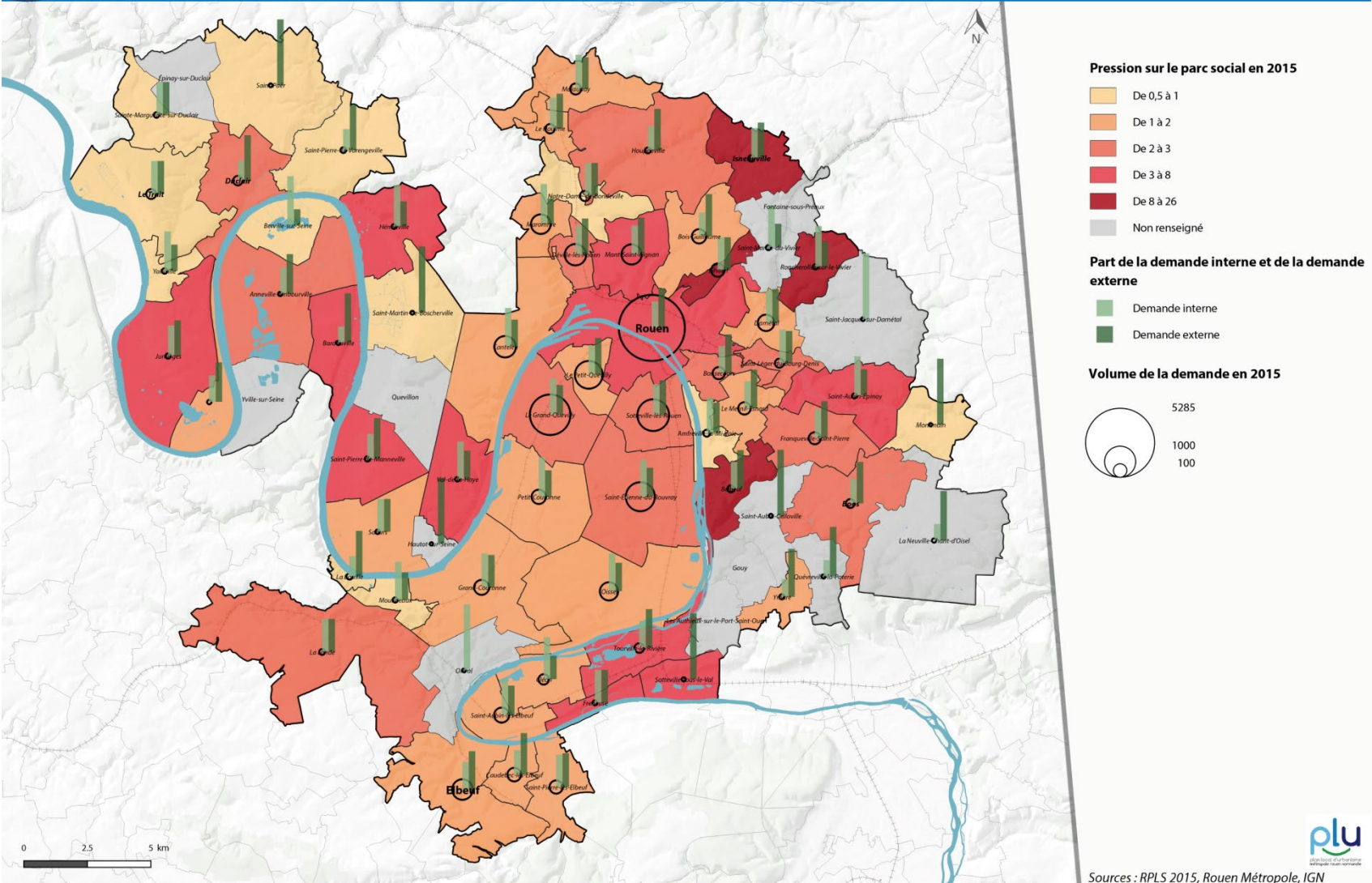
La pression sur la demande est forte là où le parc social est moins développé, ce qui est le cas à Rouen en raison d'une forte demande. Par contre, la pression est très faible à proximité d'Elbeuf où les niveaux de loyers dans le parc privé sont concurrentiels avec ceux du parc social. De plus, dans une partie des communes de la rive gauche et de la boucle d'Elbeuf, la demande correspond majoritairement à des demandes de mutation.

Les occupants du parc locatif sont plus modestes dans le parc social que dans le parc privé, puisque la moitié a des ressources sous le seuil des 60% des plafonds de revenus HLM.

Par ailleurs, la demande est orientée vers les T1 et T2 (41% de la demande), alors que le parc social compte seulement 20% de cette typologie de logement.

Pression sur le parc social en 2015

PLU Métropole Rouen Normandie
Diagnostic



3.4 Des prix globalement abordables dans l'ancien, mais des besoins de grands logements en accession maîtrisée

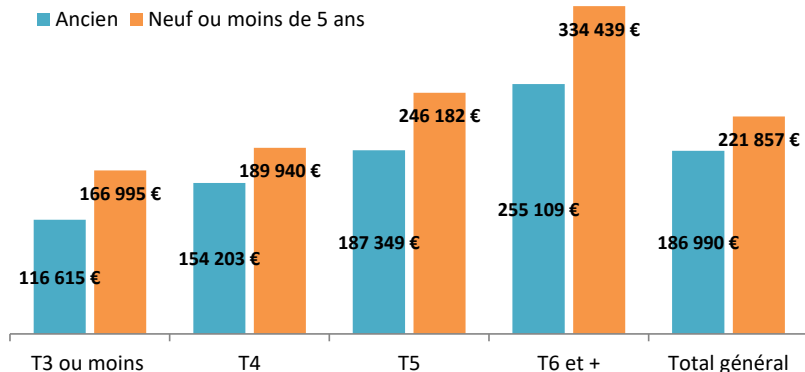
a. Un marché caractérisé par la prépondérance des maisons anciennes

Entre 2011 et 2015, sont enregistrées environ 7 500 transactions de maisons dans la Métropole. Le marché porte quasi exclusivement sur des maisons anciennes, seules 67 maisons neuves (ou de moins de 5 ans) ont été vendues.

Il s'agit principalement de grandes maisons de type T5 et +, représentant environ 60% des transactions au sein du parc ancien et 80% des transactions au sein du parc neuf.

Prix moyen des transactions de maisons entre 2011 et 2015-

Source Notaires de France PERVAL



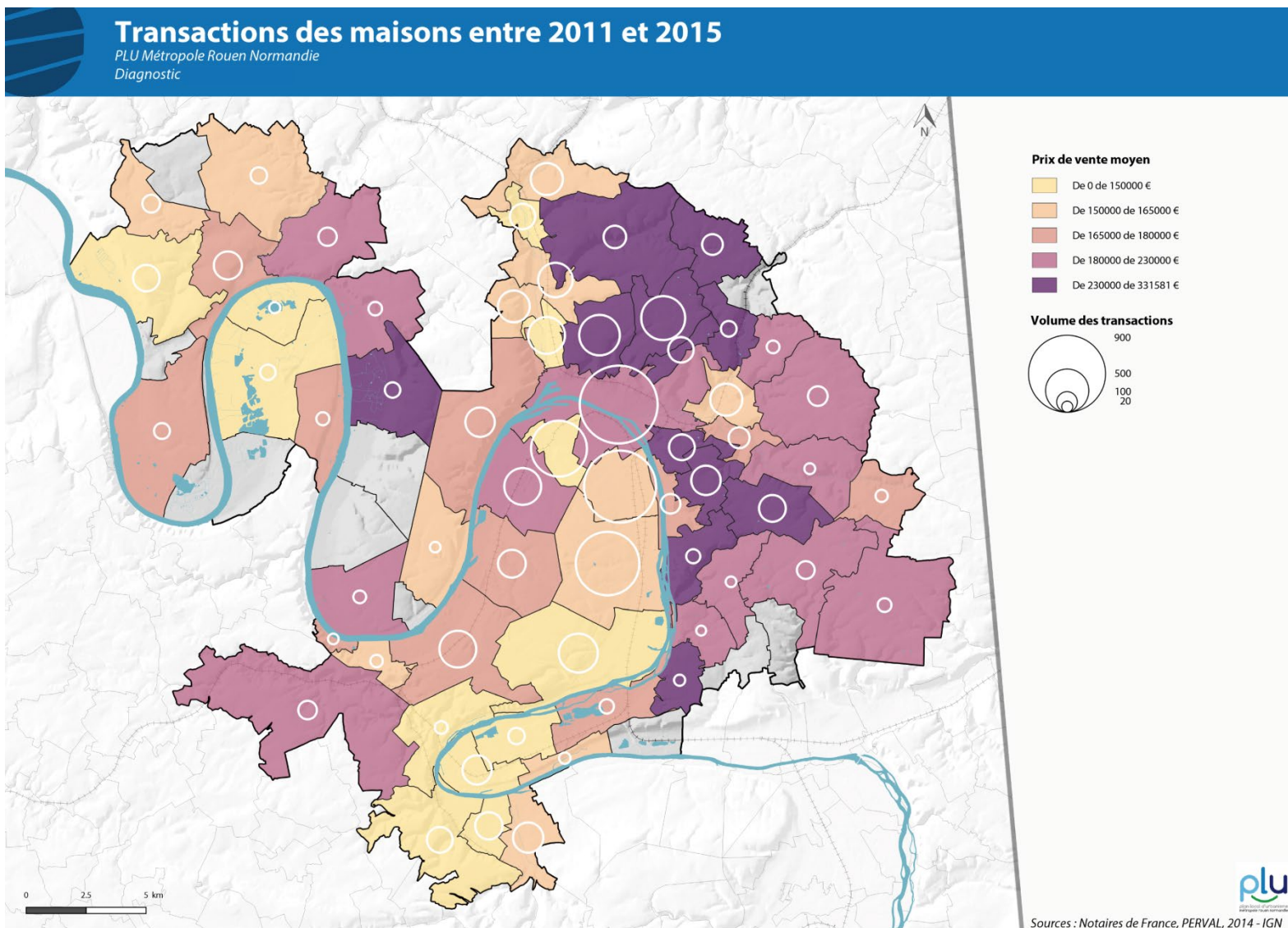
Le prix moyen des transactions de maisons anciennes tous types confondus s'élève à 2000 € /m². Les prix baissent légèrement depuis 2011 mais des disparités territoriales sont observées sur la Métropole.

Les transactions s'effectuent à des enveloppes supérieures à 230 000 € et jusqu'à plus de 300 000 € dans des communes situées sur le plateau nord (Houpeville, Isneauville, Bois-Guillaume etc.) et le plateau est (Bonsecours, Le Mesnil-Esnard, Franqueville-Saint-Pierre).

A Rouen, les transactions de maisons s'effectuent à un prix moyen de 220 000 €, soit en milieu de gamme.

Des niveaux de prix proches du prix moyen s'observent à Grand-Quevilly, Petit-Couronne et Grand-Couronne.

Dans les communes de la vallée du Cailly, dans la boucle d'Elbeuf, mais aussi à Petit-Quevilly, Sotteville-lès-Rouen, Saint-Etienne-du-Rouvray et Oissel, les prix de l'immobilier sont parmi les plus abordables du territoire métropolitain (en moyenne moins de 150 000 € pour l'achat d'un logement individuel).

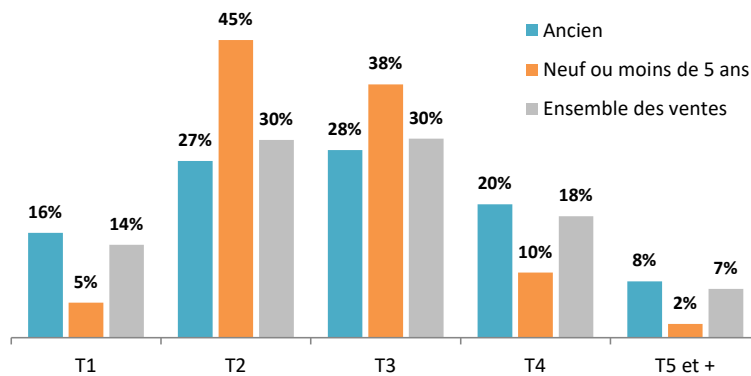


b. Un marché des appartements tourné vers l'ancien et les petits logements

Entre 2001 et 2015, sont recensées 6 500 transactions d'appartements dans la Métropole. Le marché entre le neuf et l'ancien se répartit de la manière suivante : 83% des ventes concernent des biens anciens (5 400 transactions) et 17% portent sur des appartements neufs ou de moins de 5 ans (1 100 ventes environ).

Le marché des appartements concerne surtout les petites typologies (T1 et T2), représentant 44% des transactions, et jusqu'à 50% des transactions dans les logements neufs ou de moins de 5 ans. Les logements familiaux représentent une faible part des ventes dans l'ancien (30% de T4 et +) mais surtout dans le neuf (seulement 12% de T4 et +). La prépondérance des petits logements issus des « produits investisseurs » dans la construction récente, rend compte de la difficulté pour les familles à trouver des appartements qui leur conviennent.

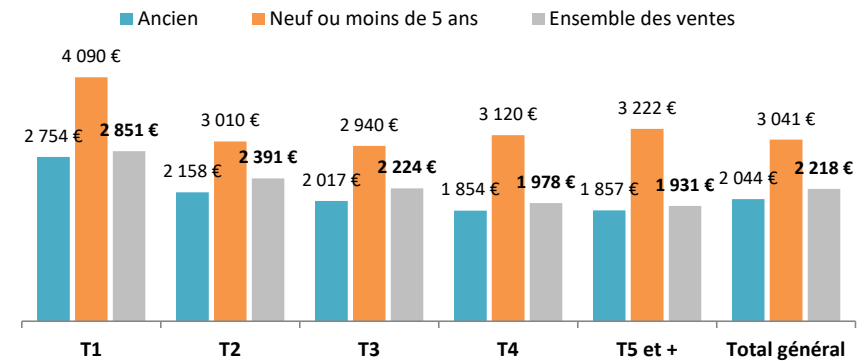
Répartition des ventes d'appartements par typologie
- source Notaires de France PERVAL - 2011/2015



Le prix moyen des transactions d'appartements anciens est d'environ 2000 € / m², avec des écarts importants entre les communes, et également en fonction des typologies (entre 2 750 € pour les T1 et 1 850 € pour les T4 et +).

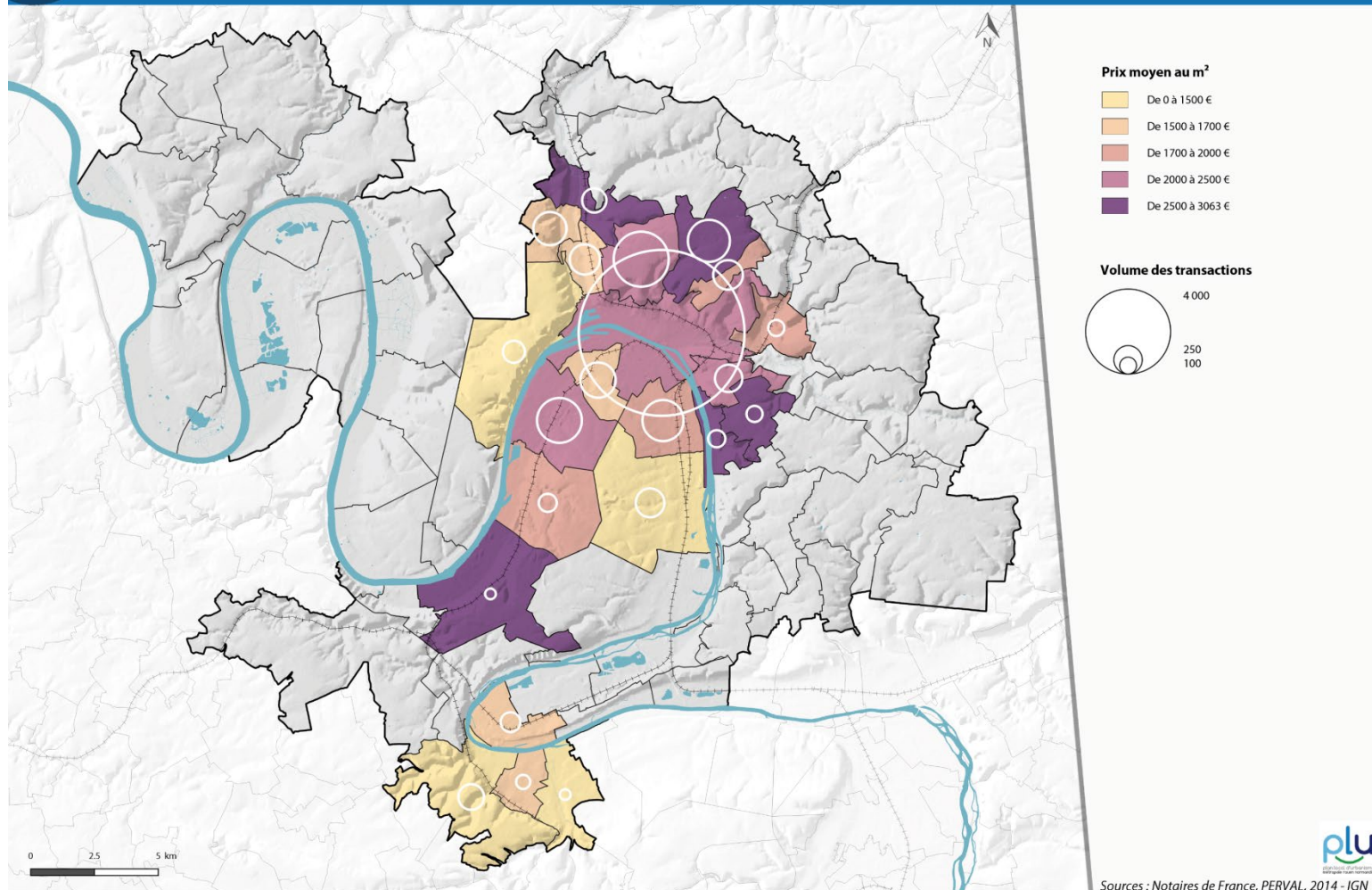
Concernant les prix des appartements neufs et récents, le prix moyen est d'environ 3 000 € / m², avec des variations limitées selon les typologies de logements, hormis sur les T1 où les prix affichés sont supérieurs à 4 000 € / m².

Prix moyen des transactions d'appartements entre 2011 et 2015
- Source Notaires de France PERVAL



Transactions d'appartements entre 2011 et 2015

PLU Métropole Rouen Normandie
Diagnostic

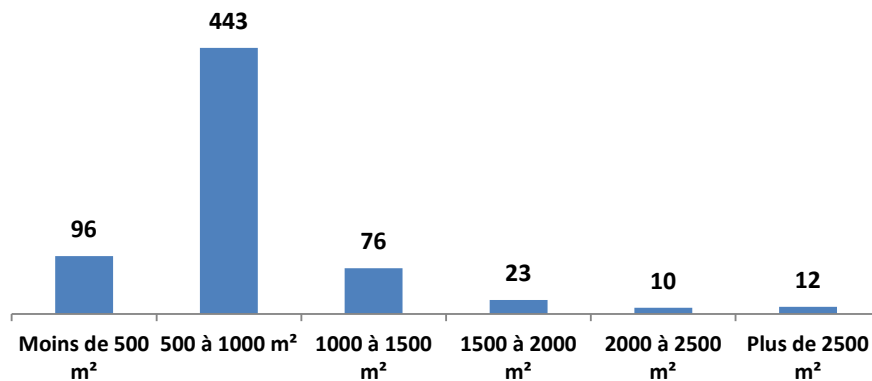


c. Un marché des terrains à bâtir tourné vers des superficies moyennes à grandes (500 à 1 000m²)

Entre 2011 et 2015, 660 terrains à bâtir ont fait l'objet de transactions. Une grande majorité de ces transactions (67%) concernent des terrains compris entre 500 et 1 000 m², et 15% sont des transactions de terrains de moins de 500 m². Les terrains de grande taille (supérieur à 1 500 m²) représentent une faible part des transactions (6,8%).

Transactions de terrains à bâtir selon leur surface

- Source : Notaires de France PERVAL - 2011 - 2015



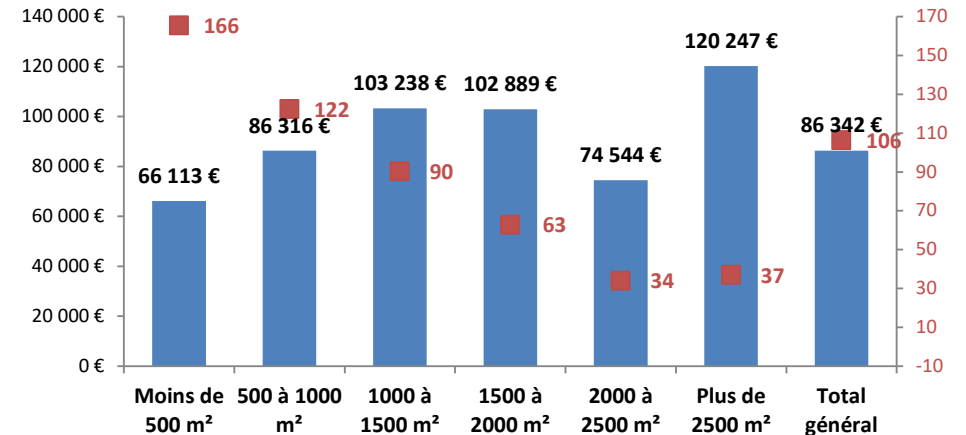
Le prix moyen des terrains à bâtir s'établit à 86 000 €, soit environ 100 € / m².

Selon les surfaces de terrains, les prix varient finalement assez peu : le rapport est de 1 à 2 entre les très petits et les très grands terrains, qui est principalement dû à la localisation de ces transactions. En effet, les petits terrains sont généralement plus chers en milieu urbain où le foncier est plus rare et contraint, alors que des terrains plus grands dans les secteurs

périurbains et ruraux ont des prix au mètre carré réduits (environ 35 € / m² par exemple pour les terrains de plus de 2 000 m²).

Prix des terrains à bâtir selon leur surface

- Source : Notaires de France PERVAL 2011-2015



d. Un marché immobilier relativement fermé pour les ménages familiaux

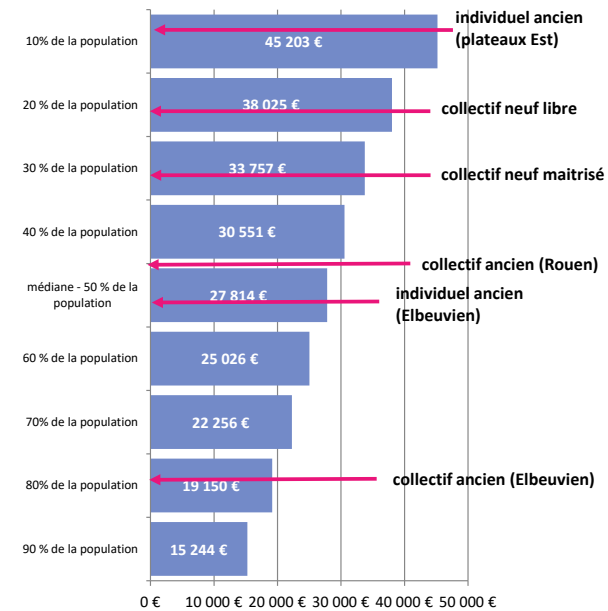
Afin de mettre en regard les prix du marché et les capacités d'emprunt des ménages, des **simulations d'accession à la propriété** pour différents types de ménages ont été réalisées. Elles s'appuient sur les revenus disponibles de ménages locataires (donc primo-accédants) habitant la Métropole. Deux exemples ont été choisis :

- Un ménage de 3 personnes, par exemple, un couple avec un enfant
- Un ménage de 4 personnes, soit un couple avec deux enfants.

Ces simulations estiment la capacité d'emprunt pour ces deux types de ménages, dans des conditions « classiques », à savoir :

- Un apport de 10%
- Un prêt sur 20 ans, à un taux d'intérêt de 2% par an
- Un taux d'effort maximal de 30%

Capacité d'accès à la propriété pour des ménages primo-accédants de 3 personnes. Données INSEE DGI - traitements Citadia



La simulation d'accession pour un **ménage de 3 personnes** fait apparaître que le marché ancien (en maison et appartement) est relativement ouvert pour ce type de ménage, pour un logement de taille moyenne. En effet, environ 45% des ménages pourraient acquérir un appartement ancien à Rouen (à 150 000 € environ) et 80% dans la boucle d'Elbeuf. Le marché libre restreint nettement leur capacité d'accession, puisque seuls 20% d'entre eux peuvent acquérir un appartement neuf de 65 m² à 3 100 €/m², et 30% pourraient acquérir un appartement de surface équivalente en accession maîtrisée (2 700 €/m²).

Le marché de la maison est plus fermé : seuls 10% des locataires de 3 personnes pourraient acquérir une maison sur le plateau est (à 240 000 € environ), contre 50% dans la boucle d'Elbeuf (à 140 000 € environ).

		Collectif neuf libre	Collectif neuf maîtrisé	Collectif ancien (Rouen)	Collectif ancien (Elbeuvien)	Individuel ancien (plateaux Est)	Individuel ancien (Elbeuvien)
Caractéristiques du bien	Surface (m ²)	65	65	65	65		
	Prix /m ²	3 100 €	2 700 €	2 300 €	1 500 €		
	Prix d'achat	201 500 €	175 500 €	149 500 €	97 500 €	240 000 €	140 000 €
	Frais de Notaire	5 038 €	4 388 €	11 213 €	7 313 €	18 000 €	10 500 €
	Enveloppe totale d'achat	206 538 €	179 888 €	160 713 €	104 813 €	258 000 €	150 500 €
Caractéristiques du prêt	Taux d'intérêt	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%
	Durée (années)	20	20	20	20	20	20
	Apport	10%	10%	10%	10%	10%	10%
	Coût du bien hors apport	185 884 €	161 899 €	144 641 €	94 331 €	232 200 €	135 450 €
Capacité d'emprunt	Remboursement annuel	11 368 €	9 901 €	8 846 €	5 769 €	14 201 €	8 284 €
	Taux d'effort	30%	30%	30%	30%	30%	30%
	Revenus annuels nécessaires	37 900 €	33 010 €	29 490 €	19 230 €	47 340 €	27 620 €

Dans le cas des **ménages de 4 personnes**, l'accès à la propriété apparaît beaucoup plus retreint.

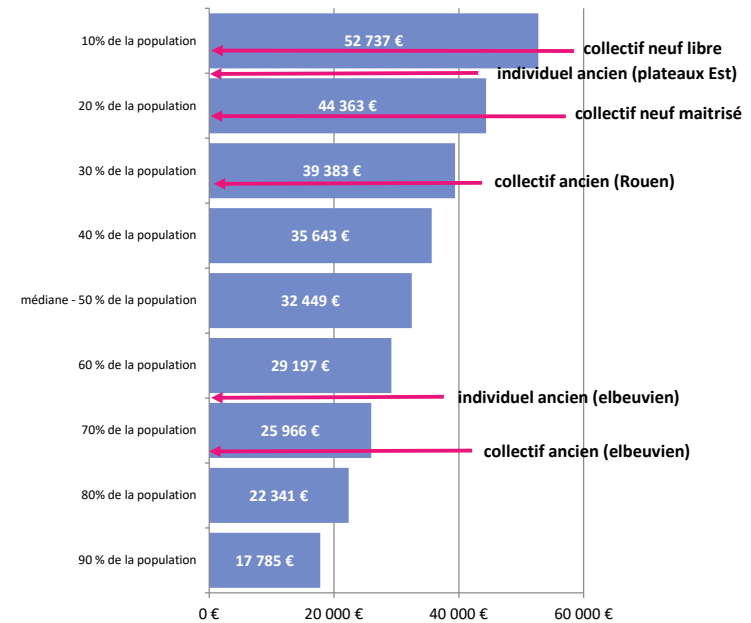
En effet, seuls les biens éloignés du cœur de l'agglomération sont accessibles à une majorité de ménages : entre 70 et 75% des ménages de 4 personnes pourraient acheter un appartement de 90 m² à 1 400 €/ m² (boucle d'Elbeuf) et 65% pourraient acquérir une maison ancienne pour une enveloppe de 140 000 € (boucle d'Elbeuf également).

Les grands appartements anciens, qui restent des biens rares sur le marché métropolitain, sont accessibles à environ 40% des ménages locataires de 4 personnes.

Toutefois, le marché du neuf apparaît relativement peu accessible pour les ménages familiaux. Seuls 10% des ménages de 4 personnes pourraient prétendre acquérir un appartement de 90 m² dans le neuf (pour une enveloppe globale de 270 000 €). Les efforts consentis par les opérateurs et les collectivités pour proposer des biens abordables (2 600 €/m²) permettent d'ouvrir davantage le marché, puisque 20 à 25% des ménages familiaux peuvent accéder à ce type de bien.

Ainsi, la réalisation de grands logements à prix maîtrisés à Rouen apparaît comme un enjeu pour le maintien des familles en milieu urbain.

Capacité d'accès à la propriété pour des ménages primo-accédants de 4 personnes. Données INSEE DGI - traitements Citadia

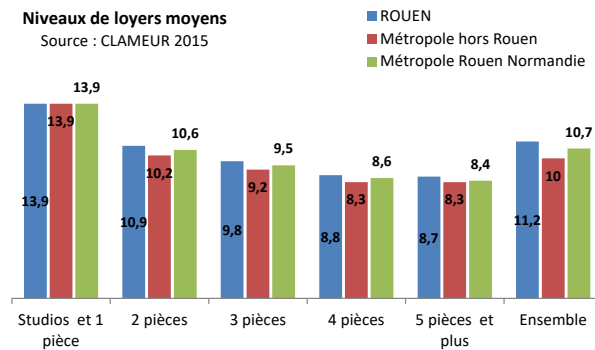


		Collectif neuf libre	Collectif neuf maîtrisé	Collectif ancien (Rouen)	Collectif ancien (Elbeuvien)	Individuel ancien (plateaux Est)	Individuel ancien (Elbeuvien)
Caractéristiques du bien	Surface (m ²)	90	90	90	90		
	Prix /m ²	3 000 €	2 600 €	2 200 €	1 400 €		
	Prix d'achat	270 000 €	234 000 €	198 000 €	126 000 €	240 000 €	140 000 €
	Frais de Notaire	6 750 €	5 850 €	14 850 €	9 450 €	18 000 €	10 500 €
	Enveloppe totale d'achat	276 750 €	239 850 €	212 850 €	135 450 €	258 000 €	150 500 €
Caractéristiques du prêt	Taux d'intérêt	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%
	Durée (années)	20	20	20	20	20	20
	Apport	10%	10%	10%	10%	10%	10%
	Coût du bien hors apport	249 075 €	215 865 €	191 565 €	121 905 €	232 200 €	135 450 €
Capacité d'emprunt	Remboursement annuel	15 233 €	13 202 €	11 715 €	7 455 €	14 201 €	8 284 €
	Taux d'effort	30%	30%	30%	30%	30%	30%
	Revenus annuels nécessaires	50 780 €	44 010 €	39 060 €	24 860 €	47 340 €	27 620 €

e. **Un marché locatif favorable à la continuité des parcours résidentiels**

La Métropole a un niveau de loyers moyens qui est de 10,7 € / m². L'offre locative privée étant largement concentrée dans le cœur de l'agglomération et notamment à Rouen, les prix du marché rouennais jouant fortement sur la moyenne métropolitaine.

Les petits logements, et notamment les studios et les T1, sont loués en moyenne 14 € / m², alors que les prix sont inférieurs à 10 € / m² pour les logements de typologie intermédiaire ou grande.



Une étude sur les niveaux de loyers en Haute-Normandie portée par la DREAL détaille les niveaux de loyer pour les parcs public et privé. Elle permet d'identifier des écarts saisissants au sein du territoire métropolitain :

- Une continuité des niveaux de loyers entre les deux segments de parc à Rouen, (potentiel d'accession à la propriété pour les ménages du parc social présentant des ressources plus élevées, malgré un parc peu adapté pour les familles)
- Des écarts de loyers entre les parcs privés et social, en particulier sur les plateaux, pouvant être des facteurs bloquants dans les parcours

résidentiels des locataires sociaux et être à l'origine d'une captivité des locataires HLM.

- Une concurrence des loyers privés et sociaux dans la boucle d'Elbeuf qui facilite le conventionnement du parc locatif privé, mais pouvant être source de vacance ou d'une forte mobilité dans le parc social.

3.5 Une relance du marché de la promotion privée dès 2015

Ventes nettes : correspondent aux réservations, nettes de désistements. Il peut s'agir de ventes à investisseurs ou de ventes à occupants. Les ventes négatives signifient que lors du trimestre il y a eu plus de désistements que de ventes. Il y a désistement lorsqu'un logement réservé lors d'une période est à nouveau mis à la vente.

Offre : l'ensemble des logements en cours de commercialisation qu'elle ait commencé lors de l'année N ou durant l'année précédente.

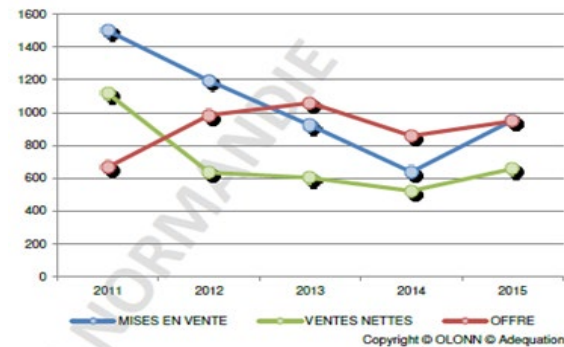
Dans la Métropole Rouen Normandie, entre 2011 et 2014, on constate une baisse des mises en vente et des ventes nettes, traduisant un ralentissement du marché de la promotion privée. Pour les années 2011, 2012 et 2013, la différence importante entre les mises en vente et les ventes nettes, montre de potentielles difficultés de commercialisation, et une augmentation de l'offre de logements disponibles sur le marché.

En 2015, on observe une relance du marché, qui est liée à la mise en place du dispositif de défiscalisation PINEL.

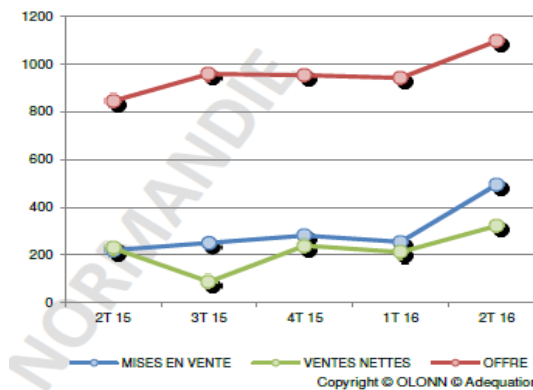
Malgré une légère chute des mises en vente et des ventes nettes au premier trimestre 2016, on note une relance importante pour le deuxième trimestre, avec notamment une forte hausse des mises en vente.

Le marché de la Métropole se caractérise par la présence de nombreux promoteurs privés, dont une partie ne souhaite réaliser que des programmes de taille importante (50 à 100 logements au minimum). Ce qui pose la question de la capacité d'absorption de ces logements par le marché.

Evolution des volumes de mises en vente, ventes et offre commerciale par année



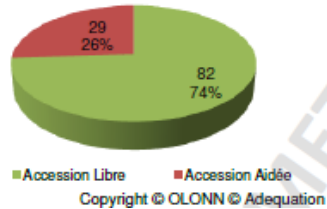
Evolution des volumes de mises en vente, ventes et offre commerciale



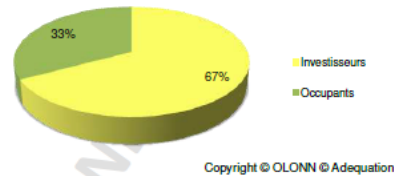
Entre 2015 et 2016, les commercialisations sont effectuées en majorité en direction d'une **clientèle d'investisseurs** : 67% des ventes concernent des investisseurs et 33% des occupants. Ce qui pose la question de l'accès à des produits neufs pour les ménages locaux, bien que 26% des ventes à occupants soient des ventes en accession aidée (accordé par une banque ou un établissement financier ayant passé une convention avec l'Etat, ce type de

vente passe par un Prêt d'Accession Sociale permettant aux familles modestes d'obtenir des facilités financières pour la construction ou l'achat d'un logement).

Part des ventes aidées parmi les ventes à occupants



Destination des ventes, lissées sur une année du 3T 15 au 2T 16

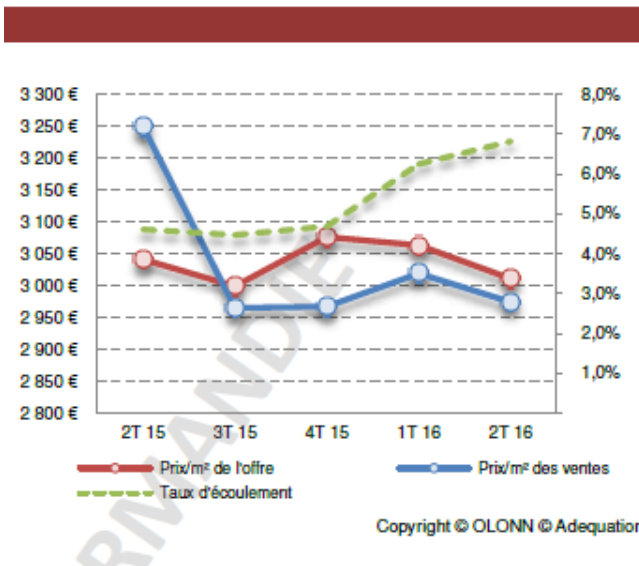


Source : Copyright @ OLONN @Adequation2016

Le prix moyen du marché de la maison neuve est de 157 533 € à Rouen en 2016. L'essentiel de l'offre du marché (96%) est compris dans une fourchette allant de 149 000 € à 390 000 €.

A Rouen, les prix varient entre les quartiers, et entre les deux rives de Seine :

- Le centre ancien de Rouen et le secteur gare au sein desquels les ventes dans le neuf se font entre 3 900 et 4 300 € / m² ;
- Les territoires Coteaux Ouest et Grieu / Vallon Suisse avec des niveaux de prix compris entre 2 700 et 3 400 € / m² ;
- La rive gauche de Rouen et où les niveaux de prix sont inférieurs à 3 000 € / m² et sont compris entre 2 300 € et 2 900 € / m².



Synthèse : ce qu'il faut retenir et enjeux associés

CE QU'IL FAUT RETENIR

- Un marché foncier et immobilier globalement peu tendu sur le territoire métropolitain.
- Une croissance importante du stock de logement sur le territoire, permettant de maintenir une partie de la population sur place tout en assurant l'accueil de nouvelles populations.
- Elevée à l'échelle métropolitaine, une vacance essentiellement conjoncturelle, et une vacance structurelle circonscrite à certains secteurs (communes périurbaines et rurales).
- Une demande locative sociale importante en volume mais pouvant trouver réponse dans des délais raisonnables, compte tenu des capacités d'attributions élevées liés à un parc important et à une mobilité élevée dans les logements.
- Des niveaux de prix de l'immobilier dans le parc ancien permettant l'accès à la propriété d'une partie importante de la population locataire, contrairement aux prix pratiqués dans le neuf.
- Un marché du logement assez tendu pour les communes de Malaunay, Houpeville, Isneauville et de leurs environs, s'exprimant par une vacance très faible, des prix de l'immobilier élevés et un faible développement de l'offre de logements, notamment social. Une tendance globalement similaire pour les communes situées sur le plateau est (pression de la demande locative sociale, faible vacance), mais se distinguant par une dynamique de construction élevée et un fort développement démographique sur la période récente.
- Une faible pression de la demande locative pour les communes urbaines anciennes, notamment grâce à une offre abondamment développée et tournée vers l'offre sociale.
- Peu de tensions sur le marché foncier et immobilier pour les communes situées dans les boucles de Roumare, Anneville-Ambourville et Jumièges.

ENJEUX ASSOCIES

- Favoriser le recyclage et la remise sur le marché du parc vacant existant notamment là où le taux de vacance est important.
- Développer la primo-accession en direction des ménages actifs qui ont tendance à quitter le territoire métropolitain.
- Créer une attractivité résidentielle dans les cœurs d'agglomération et les centres urbains en développant de nouvelles formes architecturales et urbaines proches des qualités d'usages de la maison individuelle.
- Produire des grands logements à coût maîtrisé en milieu urbain pour maintenir et accueillir des familles.
- Ajuster la production de logements en fonction des besoins des ménages et pour l'accueil de nouveaux habitants.

4 DES BESOINS SPECIFIQUES EN LOGEMENTS

4.1 Des besoins en logements adaptés pour répondre aux enjeux de vieillissement et de handicap

En 2012, 23% de la population métropolitaine a plus de 60 ans, une classe d'âge qui représentait 20% de la population en 2007.

Si au sein de la Métropole, la part des plus de 60 ans a augmenté de 12% entre 2007 et 2012, le vieillissement de la population est une tendance qui touche l'ensemble des communes du territoire, à des rythmes différents.

Les personnes de plus de 75 ans concernent 9% de la population métropolitaine, et plusieurs communes ont une part des plus de 75 ans supérieure à la moyenne métropolitaine, traduisant un vieillissement de la population plus marqué.

	% plus de 75 ans
Saint-Jacques-sur-Darnétal	10,3%
Le Houllme	10,3%
Caudebec-lès-Elbeuf	10,3%
Le Trait	10,9%
Le Mesnil-Esnard	10,8%
Duclair	11,3%
Mont-Saint-Aignan	11,1%
Sotteville-lès-Rouen	11,6%
Maromme	11,9%
Bihorel	12,4%
Le Grand-Quevilly	12,7%
Bonsecours	13,8%
Bois-Guillaume	16,2%

Source : INSEE RP2014

Les projections démographiques réalisées à l'échelle nationale estiment que la part des personnes âgées dans la population française va augmenter de façon significative ; une hausse qui aura un impact sur le nombre de personnes en perte d'autonomie. L'INSEE table ainsi sur une hausse de 10 millions de personnes de plus de 60 ans à horizon 2060, soit à terme, un tiers de la population nationale.

En 2013, près de 50% des propriétaires occupants ont plus de 60 ans dans la Métropole, soit deux fois plus qu'au sein de l'ensemble du parc.

De plus, 12% des ménages de plus de 60 ans vivent en dessous du seuil de pauvreté, avec une surreprésentation au sein du parc locatif social (24,6%) qui joue un rôle d'accueil des populations les plus précaires, et au sein du parc locatif privé (18,8%).

La part des personnes âgées vivant sous le seuil de pauvreté est nettement moins élevée parmi les propriétaires occupants (5,1% vivent sous le seuil de pauvreté), soit 2 439 personnes de plus de 60 ans qui pourraient solliciter une aide pour adapter leur logement.

	Locataires du parc public Sous le seuil pauvreté "Filocom"	Propriétaires Sous le seuil pauvreté "Filocom"	Locataires du parc privé Sous le seuil pauvreté "Filocom"
Inférieur à 40 ans	41,0%	4,3%	25,0%
de 40 à 59 ans	39,4%	5,0%	27,2%
plus de 60 ans	24,6%	5,1%	18,8%

Source : FILOCOM 2013

En 2015, 80 272 ménages ont 60 ans et plus, dont 58 700 personnes de 65 à 79 ans.

En 2014, le territoire métropolitain comptait 48 logements-foyers, pour une capacité totale d'environ 2 500 logements, et de 38 EHPAD (établissement, hébergement pour personnes âgées dépendantes) d'une capacité d'accueil de 4 194 lits, soit un taux d'hébergement de 161 places pour 1 000 personnes de plus de 75 ans et plus (128 en France).

Le taux d'équipement en logements foyers est important sur le territoire, avec 55,8 places pour 1 000 habitants de plus de 75 ans. Ces logements appartiennent à des organismes HLM et sont gérés pour la plupart par les CCAS (centre communal d'action sociale) des communes, ou par les organismes HLM eux-mêmes.

Les besoins en matière d'hébergement à destination des personnes âgées sont bien couverts. Cependant, des difficultés accrues sont identifiées pour

les ménages les plus modestes, compte tenu d'une inadéquation entre leurs ressources et les niveaux de redevance dans une partie des résidences.

Dans le cadre de la loi Adaptation de la société au vieillissement, les logements foyers sont devenus des résidences autonomes. Ils auront jusqu'en janvier 2021 pour se mettre en conformité avec le cahier des charges en termes de « prestations minimales » et d'accessibilité du bâti, nécessitant des travaux de réhabilitation parfois conséquents.

Depuis, des actions sont menées pour développer et renouveler le parc à destination des personnes âgées :

- La réhabilitation de 4 résidences pour personnes âgées à Bihorel, Malaunay, Saint-Etienne-du-Rouvray et Notre-Dame-de-Bondeville,
- La reconstruction d'une RPA (résidence pour personnes âgées) à Rouen ;
- Des projets de RPA à Rouen (en compensation d'une offre transformée en foyer social), Oissel, Maromme, Franqueville-Saint-Pierre, Sotteville-lès-Rouen et Isneauville, soit environ 690 places supplémentaires.

A noter que des bailleurs sociaux ont procédé à la transformation de 7 résidences pour personnes âgées en programme de logements ordinaires, équivalent à 391 logements sociaux.

4.2 Une offre locative devant permettre de répondre à la demande jeune et étudiante

Malgré le vieillissement de la population, la part des jeunes entre 15 et 29 ans demeure élevée, puisqu'elle représente 22% de la population métropolitaine en 2012, celle des moins de 15 ans représentant 18% de la population. Cette part importante des jeunes est due au rôle de pôle universitaire que tient la Métropole, avec plus de 41 000 étudiants inscrits.

La Métropole s'est engagée dans le développement de l'offre de logements accessibles aux jeunes afin de favoriser leur parcours professionnel et d'insertion, et d'assurer le suivi de l'offre de logements destinée aux jeunes.

Concernant l'offre à destination des jeunes actifs, la Métropole compte plusieurs FJT (Foyers de Jeunes Travailleurs) :

- 170 logements (211 lits) à Rouen répartis en 9 FJT,
- Un FJT de 28 logements à Elbeuf.

Dans le cadre des aides à la pierre et des dispositifs d'aides liés au PLH, la Métropole soutient et finance différents projets :

- La création d'une nouvelle résidence de l'ANLAJT (Association normande pour le logement et l'accueil des jeunes travailleurs) comprenant 13 logements meublés très sociaux à Rouen.
- Une nouvelle résidence appelée « Moov Access » développée par Action Logement (Logilance Ouest et LogiSeine), logeant depuis 2013 des jeunes salariés dans 30 logements très sociaux à Petit-Quevilly (71% des jeunes accueillis en 2014 sont en apprentissage et 28% viennent d'un autre département). Cette opération avait été financée par la Métropole dans le cadre du précédent PLH en 2011.

La Métropole propose également une offre spécifique consécutive à destination des étudiants :

- 20 résidences étudiantes publiques gérées par le CROUS (Centre régional des œuvres universitaires et scolaires) et l'INSA (Institut national des sciences appliquées) et qui sont propriété de bailleurs sociaux) situées à Mont-Saint-Aignan, Rouen et Saint-Etienne-du-Rouvray, soit 4 954 lits en chambres universitaires, correspondant à environ 4 000 équivalents logements,
- 2 résidences appartenant à des bailleurs sociaux qui n'étaient pas destinées à l'origine à loger des étudiants (une ancienne Résidence pour Personnes Agées à Déville-lès-Rouen, et une ancienne résidence de logements sociaux à Elbeuf),
- 1 535 logements en résidences étudiantes privées répartis en 16 résidences, majoritairement situées à Rouen, ainsi qu'à Darnétal, Déville-lès-Rouen et Sotteville-lès-Rouen, cette dernière logeant 4,5% des étudiants.

Le Bilan du PLH 2012-2017 met en évidence des risques de vacance liés à une concurrence entre une offre récente et une offre plus ancienne.

Le CROUS a mis en place le label « Lokaviz » permettant de labelliser des logements du parc privé selon des critères de décence, de proximité des lieux universitaires, et de niveaux de loyer et de charges raisonnables. Ce dispositif favorise la mise en relation entre propriétaires privés et étudiants, dans le respect des bonnes pratiques en matière de rapports locatifs : 217 logements sont ainsi labellisés dans la Métropole.

La Métropole accompagne les opérateurs qui réalisent des logements à destination des jeunes :

- En 2014, une opération de logements étudiants a fait l'objet d'agrèments PLS (Prêt locatif social) : 136 logements à Rouen gérée par le CROUS,
- En 2015, la création d'une résidence étudiante de 82 logements à Rouen en résidence CROUS agréée en PLS,
- En 2016, la Métropole a financé également une deuxième résidence « Moov Access » de 35 logements.

Par ailleurs, l'offre de petits logements est importante dans le parc privé de la Métropole, notamment dans les centres-villes. Cette offre reste attractive pour les étudiants avec des niveaux de loyer relativement abordables et la possibilité de vivre en colocation.

En 2012, 45% des étudiants de la Métropole se logeaient dans le parc privé (y compris résidences privées), 14% dans un parc géré par le CROUS et 39% chez leurs parents.

4.3 Une offre d'hébergement à restructurer et adapter aux besoins spécifiques

La Métropole a soutenu l'adaptation de l'offre en logement temporaire et d'hébergement social dans l'optique de répondre aux besoins des populations les plus démunies.

a. La reconstruction des Foyers de Travailleurs Migrants

Ainsi, la Métropole a accompagné la transformation et la reconstruction des Foyers de Travailleurs Migrants existants en résidences sociales, au vu de la vétusté du bâti et de la complexité à rendre accessibles les bâtiments.

En 2015, les résidences sociales en reconstruction des foyers de Rouen, Petit-Quevilly et Oissel sont achevées. Le foyer de Caudebec-lès-Elbeuf devrait être reconstruit à l'horizon 2020 en une résidence sociale composée de 170 logements, traversée par plusieurs rues piétonnes ainsi qu'un espace vert ouvert au public.

Si le traitement de ces foyers a permis d'améliorer les conditions de vie des résidents, cela a eu pour conséquence une diminution de l'offre. Celle-ci est en effet passée de 1564 places sur le territoire métropolitain à 836 logements en résidence sociale à terme. Cette baisse de 47% s'explique par la transformation de chambres de 4,5 m² ou de 9 m² avec cuisines et sanitaires partagés, en logements de types T1-T1bis équipés et meublés.

Les constructions neuves ont permis le développement de résidences plus petites.

b. L'offre d'hébergement social et de logements temporaires

La Métropole a développé une offre en hébergement via le dispositif « Accueil Hébergement-Insertion », dont :

- 560 places en insertion,
- 470 places d'urgence à l'année,
- 49 places de stabilisation,
- 248 logements en ALT (Allocation logement temporaire) représentant 625 places.

Entre 2008 et 2013, 8 pensions de famille ont été créées : 5 à Rouen, 1 à Grand-Quevilly, 1 à Sotteville-lès-Rouen, 1 à Mont-Saint-Aignan. Les pensions de familles logent actuellement 148 personnes au sein de la Métropole.

L'offre en CHRS étant stable depuis plusieurs années, et connaissant même une légère baisse, une dizaine de places d'urgences ont été créées entre 2013 et 2014 afin de compenser ces diminutions. De plus, fin 2016, 111 places de mise à l'abri et 30 places en logement accompagné ALT ont été financées par la Métropole.

4.4 Une offre insuffisante à destination des gens du voyage

Sur le territoire métropolitain, 25 communes sont soumises à l'obligation de disposer d'une aire d'accueil pour les gens du voyage, selon les objectifs inscrits dans le Schéma Départemental d'Accueil des Gens du Voyage. Approuvé en janvier 2013 pour la période 2012-2017, ce Schéma prescrit la réalisation d'environ **200 places** dans des aires d'accueil. Cet objectif devra être atteint par la création de nouvelles aires, et par la réhabilitation des aires existantes afin de leur redonner leur vocation de passage.

Le besoin en termes d'habitat sédentaire est estimé à environ 150 logements (de type PLAI) ou terrains familiaux.

Par ailleurs, le Schéma fait de la réalisation d'une **aire de grand passage** sur le territoire un objectif majeur. Cette aire de grand passage devra présenter les caractéristiques minimales requises par les textes réglementaires (surface enherbée de 4 hectares, accessibilité routière facilitée, niveau d'équipement

minimal...), en secteur urbain ou rural. Actuellement le site de Repainville à Rouen remplit partiellement cette obligation, seul site agréé pour accueillir jusqu'à 120 caravanes dans le cadre des rassemblements estivaux.

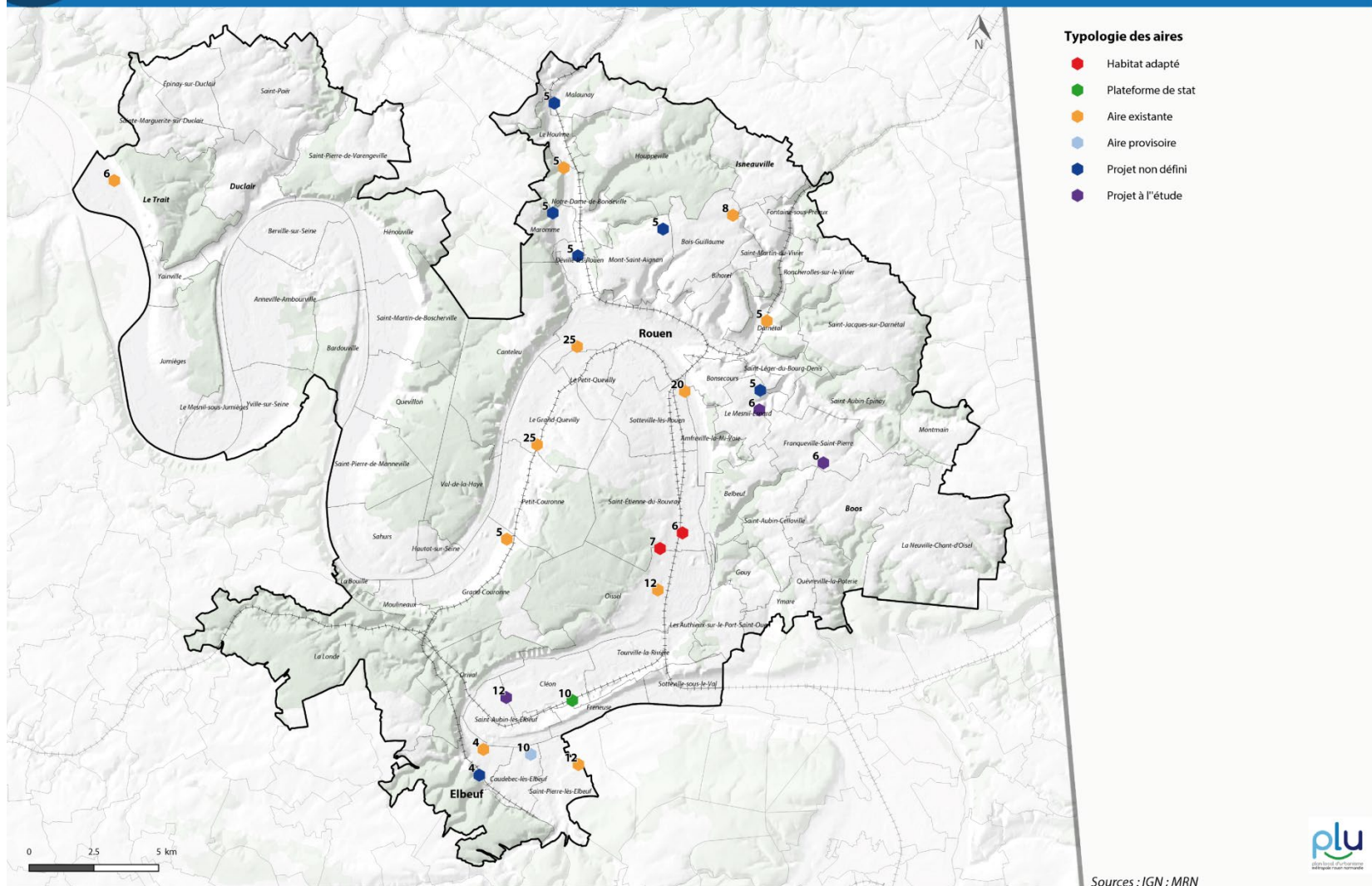
Actuellement, les aires existantes les plus anciennes (Rouen / Petit-Quevilly, Sotteville-lès-Rouen et Grand-Quevilly / Petit Couronne) sont des aires dites de passage où les familles peuvent séjourner de manière temporaire, mais qui de fait accueillent des ménages présents depuis plusieurs années. Les plus récentes (Grand-Couronne, Notre-Dame-de-Bondeville et, à venir, Oissel et Darnétal), de taille plus petite, s'apparentent à des terrains familiaux, avec des prestations plus importantes et individualisées (espace cuisine, douche, WC), permettant une semi sédentarisation des familles. Ce type de prestation semble correspondre à des besoins croissants des ménages en voie de sédentarisation (estimés à 60 % des ménages accueillis sur le territoire).

Certaines communes ne respectent pas leur obligation de disposer d'une aire d'accueil pour les gens du voyage (communes de plus de 5 000 habitants) : Bonsecours, Cléon, Déville-lès-Rouen Franqueville-Saint-Pierre, Malaunay, Maromme, Le Mesnil-Esnard, Mont-Saint-Aignan, Saint-Aubin-lès-Elbeuf. L'enjeu est donc d'identifier des terrains et de réaliser des aires de semi sédentarisation et d'étudier les possibilités de développer des solutions d'habitat dit adapté.

En 2014, 12 logements individuels ont été construits à Saint-Etienne-du-Rouvray pour des ménages présents depuis longtemps sur une aire d'accueil de la commune. En 2015, les travaux de réhabilitation de l'aire de Sotteville-lès-Rouen ont été finalisés, permettant la réouverture des 20 emplacements. L'aire a vocation à accueillir à la fois les passages et les familles en voie de sédentarisation. Les réflexions et les actions sont à poursuivre sur le territoire de la Métropole avec l'ensemble des acteurs concernés, notamment pour les communes ne remplissant pas à ce jour leurs obligations.

Aires d'accueil des gens du voyage

PLU Métropole Rouen Normandie
Diagnostic



Synthèse : ce qu'il faut retenir et enjeux associés

CE QU'IL FAUT RETENIR

- Une dynamique de vieillissement de la population amenée à se poursuivre dans les années à venir, couplée à des situations de précarité économique, principalement pour des populations propriétaires de leur logement.
- Une offre en hébergement spécialisé à destination des personnes âgées globalement satisfaisante à l'échelle de la Métropole.
- Plus de 60 000 étudiants concentrés au sein du pôle universitaire majeur du territoire métropolitain, ayant pour conséquence une demande accrue de petits logements, entrant en concurrence avec la demande des jeunes actifs ou des personnes isolées.
- De nombreuses structures d'hébergement social au sein de la Métropole, ayant récemment fait l'objet de restructurations importantes et des efforts poursuivis en matière de développement de résidences spécifiques d'insertion de type « pensions de famille ».
- Un renforcement de l'offre à destination des gens du voyage afin de répondre aux objectifs fixés par le Schéma Départemental d'Accueil des Gens du Voyage.

ENJEUX ASSOCIES

- Répondre aux besoins des personnes les plus défavorisées.
- Mieux répondre aux besoins des jeunes et des étudiants par l'adaptation de l'offre neuve mais aussi dans le parc privé.
- Développer l'accessibilité au parc existant pour répondre aux besoins des personnes handicapées ou en perte d'autonomie.
- Faciliter l'accès au logement pour les jeunes en sécurisant leur parcours résidentiel, afin de maintenir les jeunes actifs sur le territoire.
- Répondre aux besoins en hébergement des populations les plus fragiles, et engager des démarches favorisant leur autonomie et l'adaptation de leur logement.
- Favoriser l'accueil des gens du voyage en fonction des besoins identifiés et des possibilités d'accueil des communes, et permettre l'accueil des grands rassemblements estivaux (aire de grand passage).
- Poursuivre l'accueil des gens du voyage et les accompagner dans leur recherche de sédentarisation quand ils le souhaitent.

Chapitre 3 : Les dynamiques de la mobilité et des déplacements



5 UN TERRITOIRE BIEN INTEGRE DANS LE RESEAU REGIONAL

Un territoire à la fois receveur et émetteur de nombreux flux

Tantôt générateur puis récepteur de flux, à la fois lieu de passage et de convergence, la Métropole Rouen Normandie orchestre la majorité des déplacements régionaux et entretient avec les territoires voisins des relations économiques, marchandes et humaines privilégiées qu'il convient de conforter.

Évolution des modes d'acheminement (2008-2014)

	2008	2014	2008-2014
Route	66%	61%	- 5 points
Pipeline	12%	15 %	+ 3 points
Ferroviaire	9%	5%	- 4 points
Fluvial	12%	19%	+ 7 points

Source : Grand Port Maritime de Rouen

a. Un territoire au carrefour des flux de marchandises

Portée par une filière portuaire et un secteur industriel puissant, la Métropole Rouen Normandie constitue une véritable plateforme logistique et portuaire adossée à HAROPA (alliance portuaire Le Havre-Rouen-Paris) avec son bassin de 10 millions de consommateurs.

Plusieurs pôles générateurs de trafic important sont localisés sur le territoire et sont à l'origine de flux empruntant à la fois des voies fluviales, ferroviaires

et routières, et des pipelines. Parmi les pôles générateurs de déplacements, les plus importants sont la zone industrielle est, entre Rouen et Oissel, étendue sur 200 hectares, le centre-ville de Rouen, le Marché d'Intérêt National à Rouen, l'usine de traitement des déchets VESTA à Grand-Quevilly, les différentes polarités commerciales et le Grand Port Maritime de Rouen. Ces flux peuvent être internes ou en échange avec le territoire voire uniquement en transit.

Principalement distribués par mode routier, les principaux itinéraires empruntés par les poids lourds sont l'A28-RN28 - RD18E et l'A150 – RN 338.

Par voie fluviale, le Grand Port Maritime de Rouen génère en 2015, 22,63 millions de tonnes de marchandises réparties sur plus de 3 000 navires et plus de 6 000 convois fluviaux. Le mode ferroviaire sert également à acheminer 5% des marchandises depuis ou vers le port, 15% pour les pipelines qui transportent majoritairement des flux de produits liquides ou gazeux. La part faible du ferroviaire s'explique par une saturation des voies dédiée au fret. Par ailleurs, le territoire de la Métropole est également le point de passage ou d'arrivée de nombreux transports exceptionnels.

La diversité et multiplicité des flux posent des problèmes d’accessibilité, de pollution et de sécurité. L’important trafic de poids lourds (jusqu’à 7 000 poids lourds par jour sur l’A28-RN28 – axe européen) entraîne des problèmes de congestion, de stationnement et de nuisances. Pour canaliser ces flux, la plupart des communes du territoire ont mis en place une réglementation générale ou sur plusieurs axes. Une réflexion autour du report modal via le transport fluvial ou ferroviaire est également menée : le mode fluvial a déjà progressé et représente 19% des pré/post acheminements depuis le port en 2014 (12% en 2008). Par contre, la part acheminée par le mode ferroviaire a chuté de 4 points entre les deux dates.

Évolution du trafic maritime (2014-2017)

	2014	2015	2016	2017
Vracs liquides	9,11	9,62	9,94	9,67
Total en Mt	21,67	22,63	21,02	19,84
Vracs solides	10,85	11,23	9,74	8,84
Conteneurs (Million d’EVP)	0,082	0,091	0,088 (2016) 0,087(2017)	

source : projet stratégique du Grand Port Maritime de Rouen

Assurer la cohérence entre le bon fonctionnement urbain de la Métropole et celui du transport de marchandises et des politiques de livraison est un enjeu important. Le développement d’infrastructures routières (contournement, franchissement des cours d’eau, etc.) permettant d’éviter les axes privilégiés pour les déplacements du quotidien des habitants, ainsi que l’aménagement d’emplacements de livraison sont un moyen de garantir une bonne circulation des flux marchands. Par ailleurs, la promotion du report modal pour le

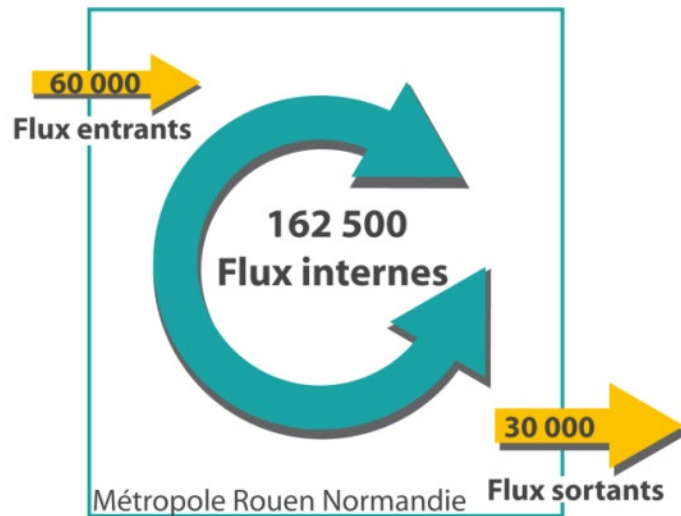
transport de fret depuis le mode routier vers les modes ferrés et fluviaux nécessite des aménagements et peut réduire les problèmes de congestion et de nuisances entraînés par les poids lourds. A titre d’exemple, l’amélioration de l’accès au port par les infrastructures ferroviaires est à l’étude. Enfin, la question de la reconquête du foncier à proximité du port est à envisager afin de trouver un équilibre entre reconquête urbaine ou préservation des activités économiques.

b. **Un bassin d’emplois attractif pour les territoires limitrophes**

Avec 227 000 emplois, la Métropole Rouen Normandie est un pôle d’emploi majeur de la région normande. A ce titre, elle attire environ 65 000 actifs sur son territoire, majoritairement du reste de la Seine-Maritime et de l’Eure. Même si les actifs entrants sont issus principalement des territoires limitrophes, les déplacements domicile-travail sont aujourd’hui effectués principalement en voiture (près de 90% selon l’EMD 2017). Bien que le domicile - travail ne représente que 13% des déplacements au quotidien, à travers ce motif combiné, se pose la question de l’accessibilité de la métropole à l’échelle de l’ensemble de la région normande.

Dans une moindre mesure, près de 30 000 actifs résidant dans la Métropole quittent le territoire pour exercer leur emploi. Même si les destinations principales restent l’Eure et la Seine-Maritime, près de 20% des actifs sortants se rendent en Île-de-France pour travailler. L’importance de ces flux pose la question du renforcement de la liaison avec Paris, pour laquelle l’offre ferroviaire est compétitive par rapport à la voiture. La fiabilité et l’accessibilité à la gare de Rouen-Rive droite depuis l’ensemble du territoire sont les principaux enjeux.

Toutefois, la majorité des actifs de la Métropole travaillent en son sein (161 500 actifs). La mobilité à l'échelle de la Métropole, tous modes confondus, est donc une problématique-clé où le réseau de transport doit permettre aux actifs de circuler, et favorisant autant que possible les mobilités durables.



*Lieux de travail par rapport aux lieux de résidence
Source : INSEE2012*

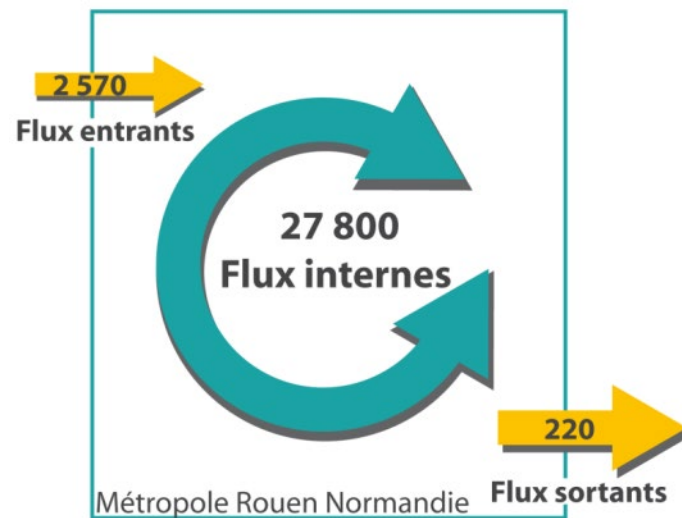
c. Des flux domicile-études principalement à l'échelle de la Métropole

L'analyse des flux domicile-études est complémentaire de celle des flux domicile-travail, dans la mesure où les élèves et les étudiants adoptent des stratégies de déplacement différentes des actifs. En effet, la mobilité résidentielle des étudiants est plus importante car contrainte par moins de facteurs (sédentarisation, achat d'un bien, mise en ménage, etc.), ainsi les étudiants habitent souvent plus près de leur lieu d'étude que les actifs de leur lieu de travail, et les élèves mineurs fréquentent souvent des établissements à proximité de leur domicile. D'autre part, les élèves et les étudiants sont plus concernés par les mobilités « captives » car ils sont moins nombreux à disposer d'un permis de conduire et d'un véhicule.

Au sein de la Métropole, Rouen représente à la fois le lieu de résidence et de destination privilégié pour les élèves et les étudiants.

Selon l'EMD 2016/2017, il y a environ 18 000 étudiants qui résident à Rouen. 7 500 étudient à Rouen, 7 800 à Mont-Saint-Aignan et 1 600 à Saint-Étienne-du-Rouvray. Par contre sur les 16 500 étudiants résidants au sein de la Métropole (hors Rouen), 5 200 étudient à Rouen

Quant aux scolaires, sur les 12 600 scolaires (jusqu'au bac) qui résident à Rouen, 11 500 sont scolarisés dans Rouen. Sur les 61 000 élèves de la Métropole (Hors Rouen), 6 800 vont étudier à Rouen.



Source : INSEE2012

Lieux d'études par rapport aux lieux de résidence

Uniquement les flux supérieurs à 100 de tous les élèves ou étudiants à partir de 2 ans scolarisés en dehors de leur commune de résidence

5.1 Un territoire bénéficiant d'une localisation stratégique et de réseaux de transport efficaces

Bénéficiant d'une localisation privilégiée sur l'axe Seine, au carrefour de plusieurs axes routiers et ferroviaires structurants, le territoire métropolitain occupe une place stratégique dans l'organisation des mobilités à l'échelle régionale et nationale.

a. Une étoile ferroviaire, véritable « hub régional »

Organisé autour de la gare de Rouen rive droite, le réseau ferré composé de cinq branches permet de desservir les principaux pôles urbains du nord-ouest de la France (Paris, Lille, Caen, Le Havre, Evreux etc.) tout en assurant la desserte interne du territoire métropolitain. Cette configuration positionne la gare de Rouen-rive droite comme un véritable hub qui concentre et distribue les flux. Huit autres gares ou haltes ferroviaires irriguent le territoire et assurent des liaisons plus ou moins régulières avec la ville-centre et le reste de la Normandie principalement. Situées hors de la Métropole, cinq gares captent des voyageurs issus des communes métropolitaines les plus excentrées : au nord, les gares de Barentin et de Montville, à l'est la gare de Morgny, au sud-est la gare d'Alizay et de Val-de-Reuil, et au sud-ouest la gare de Bourgtheroulde-Thuit-Hébert.

Selon leur desserte et leur positionnement, toutes les gares du territoire ne jouent pas le même rôle dans l'organisation ferroviaire métropolitaine. À côté de Rouen rive droite, les gares du Houleme, d'Oissel, de Maromme et de Saint-Aubin-lès-Elbeuf sont des gares aujourd'hui stratégiques et bénéficient d'une forte desserte, tandis que les gares de Sotteville-lès-Rouen, Saint-Etienne-du-Rouvray, Tourville-la-Rivière et de Saint-Martin-du-Vivier sont davantage des haltes ferroviaires.

Le réseau de voies qui traverse le territoire est hétérogène, avec la présence à la fois de lignes à double voie et de lignes à voie unique, électrifiée ou non. Certaines sont destinées uniquement au fret, et d'autres sont partagées entre le trafic de voyageurs et le transport de marchandises. Des voies sont aujourd'hui inexploitées et posent la question du maintien de leur emprise ou de leur reconversion. Par ailleurs, ce réseau est soumis à de fortes contraintes topographiques dues à la présence de la Seine et des coteaux qui ont rendu nécessaire la réalisation de nombreux ouvrages d'art (viaducs de Tourville-la-Rivière, de Oissel, d'Eauplet à Rouen, de Malaunay et de Barentin ; tunnels de Sainte Catherine, de Saint Hilaire, Beauvoisine, Saint Maur, du Mont Riboudet). Ces ouvrages ont une incidence sur le fonctionnement du réseau et nuisent à sa fluidité.

Un niveau de service hétérogène entre les différentes gares

Avec près de 6,2 millions de voyageurs en 2014, la gare de Rouen rive droite concentre près de 35% des montées-descentes de la Région. Avec plus de 30 000 montées cumulées par semaine en 2014, Rouen connaît une fréquentation largement supérieure aux gares de Saint-Aubin-lès-Elbeuf, Oissel, Maromme et Malaunay (entre 3 000 et 1 000 montées cumulées par semaine) et aux haltes de Sotteville-lès-Rouen, Saint-Etienne-du-Rouvray, Saint-Martin-du-Vivier et Tourville-la-Rivière (entre 670 et 17 montées). La faible fréquentation des dernières gares explique par ailleurs l'absence de guichet dans leur enceinte.

En nombre de trains par jour, la gare de Rouen rive droite accueille 150 trains par jour au départ ou à l'arrivée, atteignant les limites de ses capacités fonctionnelles. Les autres gares sont desservies par moins de 30 trains par jour, moins de 15 jusqu'à 2 trains par jour pour les haltes ferroviaires.

Le potentiel de développement de chacune des gares, outre les chiffres de fréquentation, repose sur leur insertion urbaine plus ou moins propice à une utilisation quotidienne du mode ferré pour se rendre à Rouen. Les gares de Tourville-la-Rivière, Saint-Martin-du-Vivier et du Houlme sont situées en périphérie des espaces urbanisés. Les autres gares sont mieux intégrées aux tissus urbains mais leur accessibilité est parfois peu avenante (rues mal aménagées et/ou peu sécurisées pour les piétons).

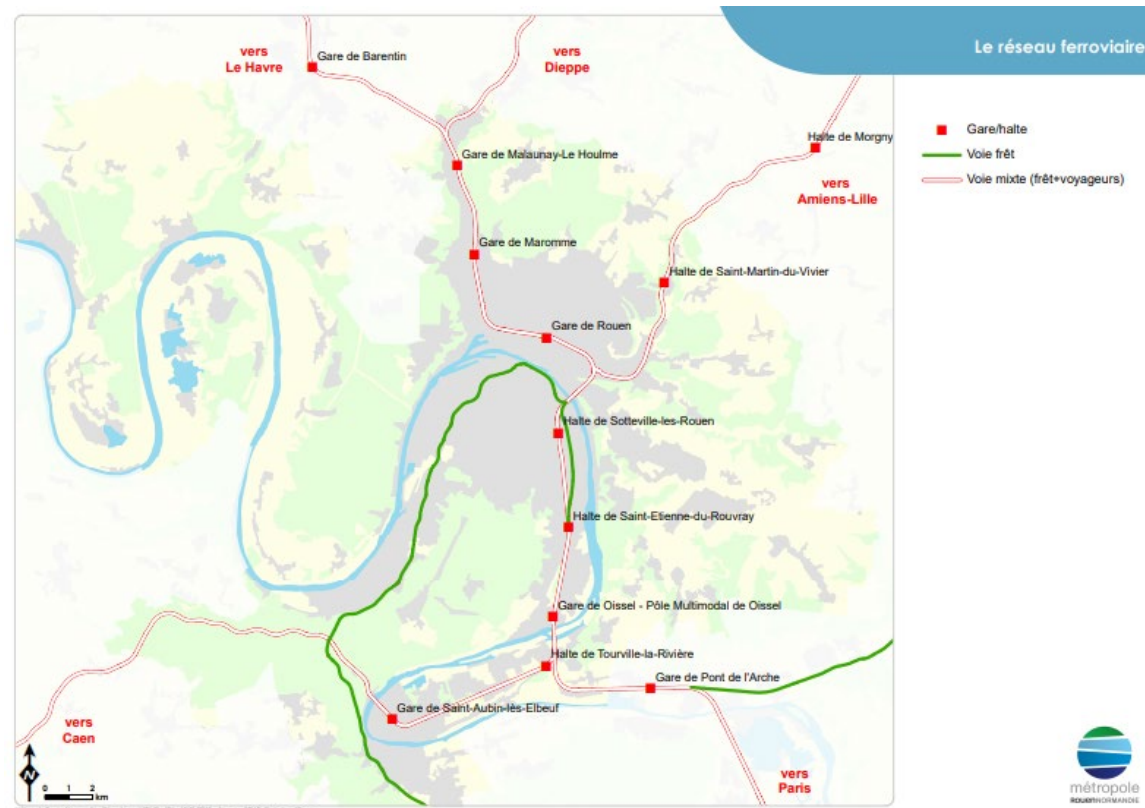
Des sites à enjeux et des points noirs à résorber

Le caractère contraint du réseau ferroviaire sur le territoire de la Métropole nuit à son développement. En effet, si le cadencement des TER a permis un renforcement substantiel de l'offre, le réseau ferroviaire se heurte aujourd'hui à des contraintes structurelles et ce, malgré des fréquences et des amplitudes relativement satisfaisantes. Cette situation empêche par ailleurs l'étoile ferroviaire métropolitaine de s'intégrer aux réseaux de grandes lignes nationales et/ou européennes et de rendre compétitive l'offre en train vis-à-vis de l'automobile notamment.

FOCUS : le projet de gare Rouen Saint-Sever

Dans le cadre du projet de la Ligne Nouvelle Paris Normandie et de la réorganisation du réseau ferroviaire attenante, une nouvelle gare doit être inaugurée à Rouen dans le quartier Saint-Sever. Celle-ci permettra de renforcer la desserte ferroviaire du territoire métropolitain et de rééquilibrer l'offre de transport en commun vers l'est. Le projet, accompagné par un projet urbain d'ensemble mixte, doit donner naissance à un véritable pôle multimodal. L'intégration de cette nouvelle gare au réseau de transport existant est un enjeu particulièrement important.

Les possibilités offertes par l'ouverture de la Ligne Nouvelle Paris Normandie en termes de libération de voies peuvent encourager à développer une offre de lignes périurbaines qui favoriseraient l'utilisation quotidienne du train pour se rendre à Rouen. Le maintien d'un maillage fin semble important pour développer un réseau efficace et compétitif, ainsi qu'un travail sur l'insertion des gares en milieu urbain. La libération de certaines voies au profit du fret permettra également le développement de ce mode de transport en plein renouveau.



b. **Un maillage routier et autoroutier dense qui converge vers le cœur d'agglomération**

Un maillage routier garant d'une bonne accessibilité au grand territoire

Le territoire métropolitain se trouve au cœur d'un maillage viaire structurant lui assurant un niveau de connectivité très satisfaisant :

- L'A13 permet de rejoindre les portes de Paris et celles de Caen en 1h30 ;
- L'A28 et l'A29 assurent la liaison avec la région Hauts-de-France et la façade maritime ;
- L'A150 et son prolongement récent facilite les mobilités en direction du Havre notamment.

A l'instar de l'étoile ferroviaire métropolitaine, ce réseau viaire structurant s'organise de manière concentrique autour du cœur d'agglomération en proposant un tracé quasi-similaire au chemin de fer.

Si cette organisation offre des liaisons de qualité en direction des grands pôles urbains extérieurs, elle est également à l'origine d'une part, de nombreuses nuisances et inconvénients sur le territoire, et d'autre part, d'une concurrence forte avec le mode ferré.

Enfin, ce réseau d'axes structurants est complété par un maillage de routes nationales et départementales qui permet au territoire d'assurer sa fonction de Métropole régionale en assurant de bonnes connexions avec les autres pôles urbains de la Normandie et de l'Eure notamment.

A l'échelle de l'aire urbaine, une hiérarchisation des voies à trois niveaux principaux se dessine avec à la fois des axes autoroutiers qui mènent jusqu'au cœur de l'agglomération, des nationales au gabarit proche qui assurent la transition entre les axes autoroutiers proches et le cœur urbain, et des axes à

2 ou 1 voies, permettant respectivement la desserte entre les différentes communes ou entre les différents quartiers. Les axes dédiés à la desserte inter-quartiers présentent une orientation radiale le plus souvent dans le sens nord-sud tandis que peu d'axes permettent des déplacements est-ouest.

Des flux routiers importants à l'origine de difficultés de circulation

Les nationales et autoroutes qui traversent l'agglomération parfois jusqu'au cœur urbain drainent un grand nombre d'automobilistes et de poids lourds. En 2014, les tronçons les plus proches du centre-ville de Rouen reçoivent entre 50 000 et 95 000 flux par jour ouvrés. Cette forte fréquentation des grands axes se répercute sur les axes secondaires à proximité qui redistribuent les usagers au sein de l'agglomération ou servent d'axes de transit en l'absence d'un axe de contournement complet.

Les problèmes de congestion se concentrent au niveau des franchissements de Seine et au niveau de l'insertion urbaine des axes autoroutiers. En effet, les franchissements de la Seine représentent des points-clés du réseau routier métropolitain. Le territoire compte 9 franchissements routiers dont 6 à Rouen, et 7 services de bac en aval de Rouen. Ces différents franchissements jouent des rôles divers : les ponts Flaubert et Mathilde sont supports de déplacements à l'échelle du grand territoire, tandis que les autres ponts et les bacs assurent une fonction de desserte interne sans passer par la ville-centre. D'autre part, l'insertion urbaine des axes autoroutiers et autres pénétrantes au trafic important comme l'A150, la N338 et la N28, entraîne l'engorgement des axes urbains et nuit à la fluidité des déplacements

Un réseau routier à développer et à partager avec les autres modes

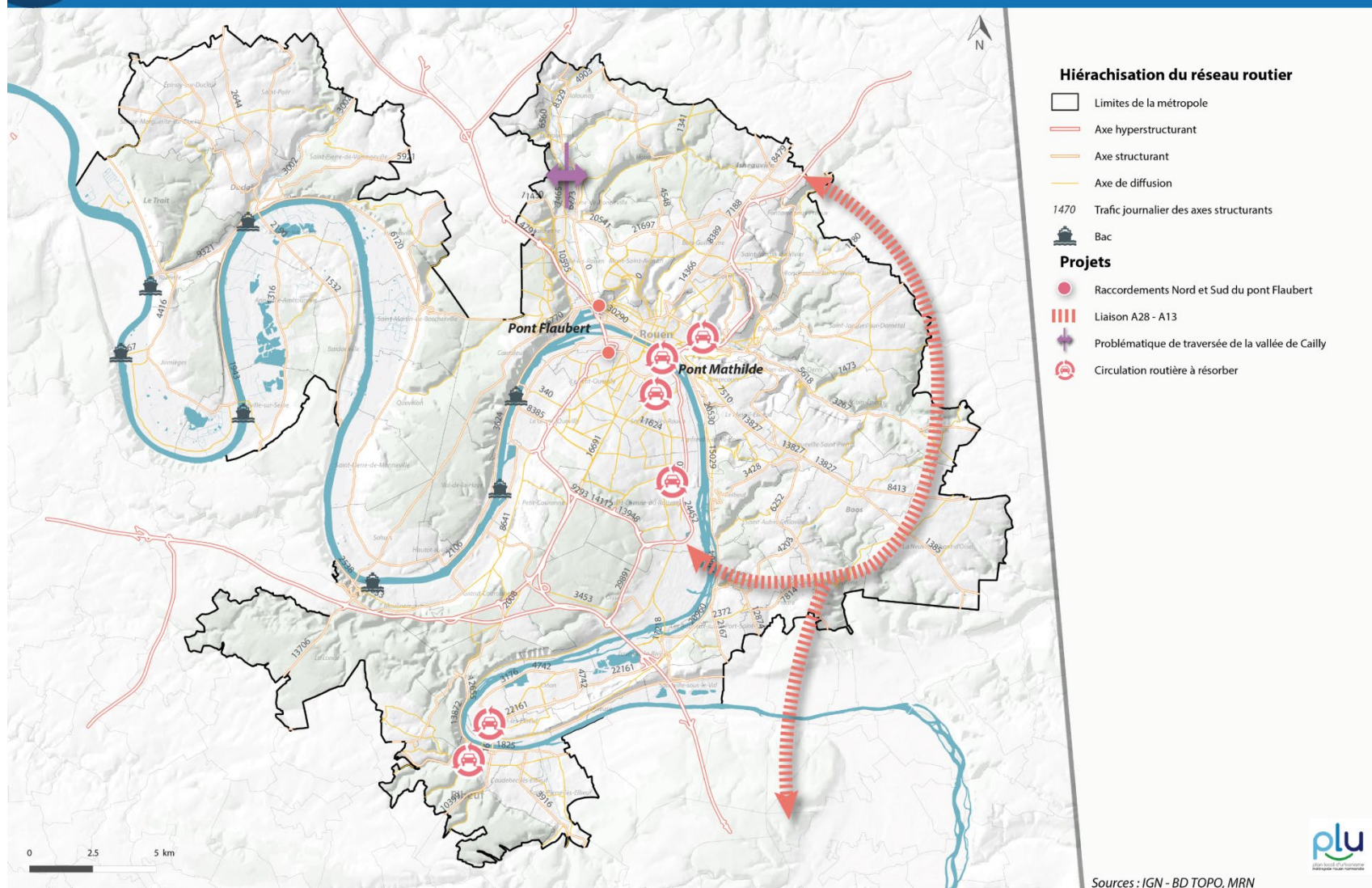
Le maillage routier actuel présente une architecture à l'origine de zones de conflits identifiées sur le territoire. Le caractère radial des axes et notamment des axes autoroutiers et nationaux vers le cœur urbain de la métropole,

couplé à un réseau de contournement très proche du centre-ville créent des épisodes de congestion fréquents, nuisent aux déplacements d'échelle métropolitaine et sont à l'origine de nuisances pour les habitants (bruit, pollution). Le projet de contournement est A28-A13 a été déclaré d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat le 14 novembre 2017. Cet axe est destiné à rééquilibrer le maillage viaire, absorber le trafic de transit et améliorer les échanges. Afin de garantir la bonne insertion de cette nouvelle infrastructure au territoire traversé, une « Charte pour une valorisation réciproque de l'infrastructure et du territoire » a été signée en 2017 par différents acteurs, tels que la DREAL Haute-Normandie, la Région Haute Normandie, les départements de l'Eure et de la Seine-Maritime, la Métropole Rouen Normandie, ainsi que la DDTM et la CCI.

L'enjeu des franchissements de la Seine et des reliefs interroge également le système de mobilité autour des problématiques liées à la traversée routière des communes de la vallée du Cailly, aux raccordements définitifs du Pont Flaubert, ainsi que les fonctionnalités des ouvrages routiers en cœur d'agglomération. Entraînant une circulation routière importante en cœur d'agglomération, notamment liée à des flux de transit, l'absence de franchissements de la Seine est envisagée à travers la promotion des modes doux et actifs. Une nouvelle ligne de transport en commun sur le pont Guillaume le Conquérant (T4) est en cours de réalisation. Des études en cours visent à créer une passerelle piétonne entre les deux rives de Seine.

Synthèse : réseau routier

PLU Métropole Rouen Normandie
Diagnostic



c. La Seine, une entité naturelle support d'interrelation

La Seine, un axe naturel à franchir

L'axe Seine constitue un marqueur identitaire qui relie la Métropole Rouen Normandie à sa façade maritime et à Paris. Cet axe forme toutefois une rupture physique au sein du territoire et pose la question de son franchissement.

Les quatre rivières affluentes de la Seine dessinent également des vallées sur le territoire, autant de contraintes à prendre en compte dans la manière de concevoir un système de transport

L'axe Seine, dorsale du premier système portuaire français

La Seine constitue le point central et l'élément moteur du transport de marchandises. Intégré à un réseau de multiples ports fluviaux ainsi qu'au complexe portuaire de dimension internationale HAROPA (Le Havre-Rouen-Paris), le port de Rouen compte pour hinterland, outre la vallée de la Seine et la place parisienne, le territoire national et une partie de celui des pays voisins européens. Cet hinterland devrait encore se développer avec la construction du Canal Seine Nord Europe qui reliera la Seine à l'Escaut en Belgique, et de fait Le Havre à Anvers.

Premier complexe portuaire français, HAROPA traite 120 millions de tonnes par an, anime 40 000 emplois directs et occupe plus de 14 000 hectares de terrains. Chacun des trois ports présente des spécificités qui en font un système complémentaire et compétitif :

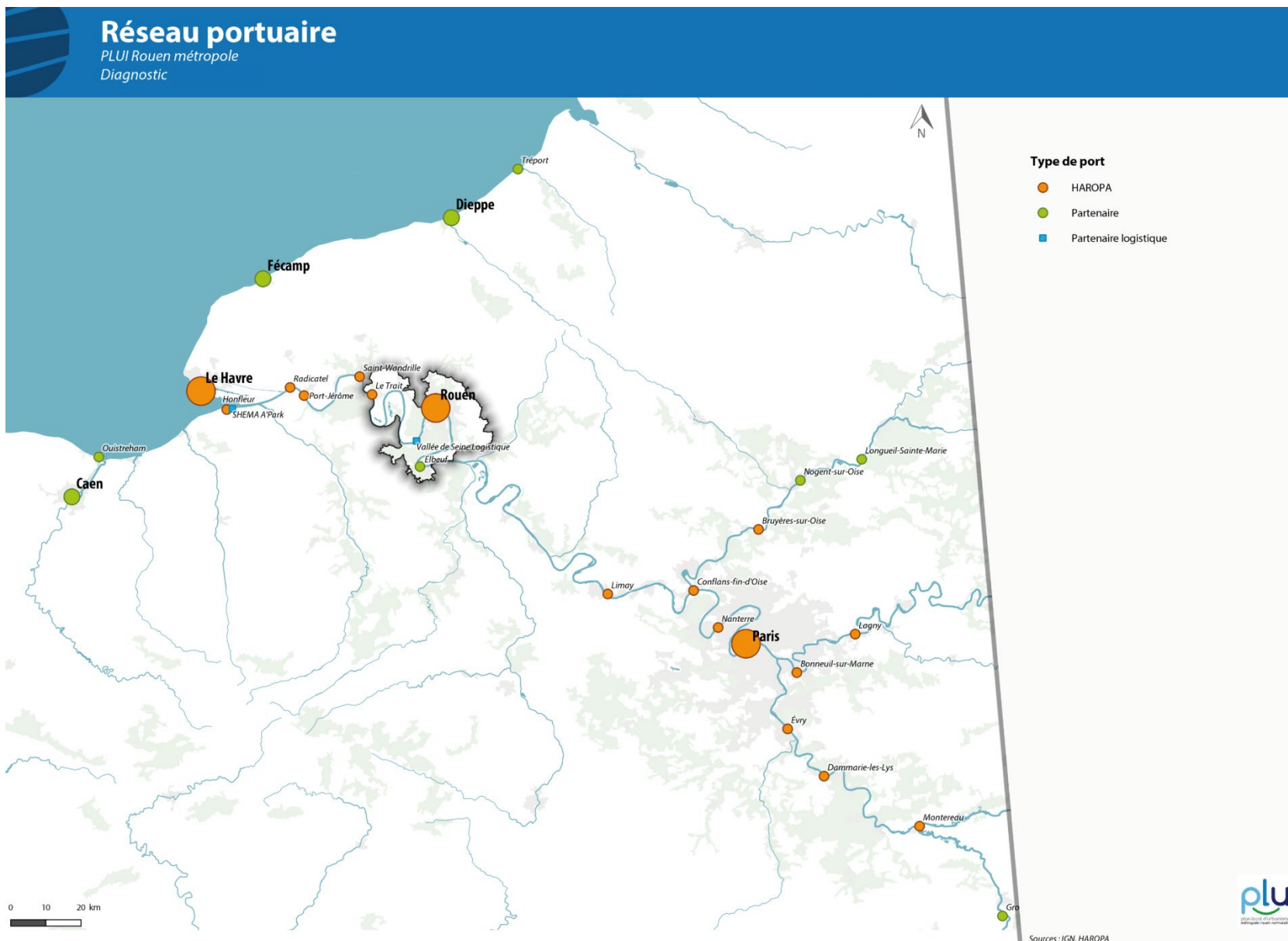
- Port du Havre : port maritime et entrée du « Gateway », le Havre est le 4^{ème} port maritime du nord de l'Europe. En volume, le Havre est le 1^{er} port à conteneurs du commerce extérieur français, 1^{er} port mondial pour

le transport des vins et spiritueux et la 1^{ère} plateforme française pour l'import-export de véhicules neufs.

- Port de Rouen : 1^{er} port français pour l'exportation dans l'agro-alimentaire, l'agro-industrie et les produits papetiers et forestiers, le port de Rouen est également le 1^{er} port européen pour l'exportation de céréales.
- Port de Paris : Avec près de 20 millions de tonnes de marchandises transportées par voie d'eau en 2015, HAROPA - Ports de Paris est le premier port fluvial français et le deuxième à l'échelle de l'Europe. Il est également le premier port intérieur touristique mondial grâce au transport de passagers.

Le domaine du Port de Rouen s'étend sur plusieurs centaines d'hectares. Cette emprise évolue avec le développement ou l'aménagement de terminaux et de plateformes portuaires, à Petit-Couronne par exemple, des projets de reconversion d'anciens sites industrialo-portuaires ou encore la reconquête des quais à Rouen pour l'aménagement des loisirs au bord de l'eau. L'intégration du port de Rouen à HAROPA-Ports est le reflet d'un fort dynamisme de l'activité portuaire : les extensions spatiales attenantes sont donc à anticiper ainsi que la reconversion des terrains délaissés.

La Seine offre également des aménités paysagères et est un point d'appui de l'économie touristique de la Métropole. A Rouen, le dynamisme de la croisière fluviale avec hébergement se traduit par un nombre d'escales et de passagers en augmentation. En 2016, 103 escales ont été gérées par HAROPA - Port de Rouen pour un total de 11 600 passagers. Pour l'exercice 2017, environ 140 escales sont programmées et quelques 15 400 touristes attendus.



d. L'aéroport Rouen-Vallée de Seine dans le réseau aéroportuaire régional

La Région Normandie, la Métropole Rouen Normandie, la Communauté Urbaine Caen la mer et la Communauté de l'Agglomération Havraise ont signé une convention de coopération afin de créer une structure de gouvernance commune pour renforcer le positionnement des quatre aéroports normands et accroître plus encore l'attractivité de la Normandie. Cette nouvelle association, « Aéroports de Normandie », assurera dans la durée, la coopération des aéroports autour :

- des actions de promotion et de communication au nom des quatre aéroports pour valoriser l'offre aéroportuaire normande ;
- la mutualisation de certaines fonctions au sein des plateformes ;
- du développement du trafic commercial et du partage des bonnes pratiques à l'égard des compagnies aériennes ;
- des programmes d'investissement des quatre aéroports.



Place de l'aéroport de Rouen dans la hiérarchie des aéroports du Nord-Ouest de la France - Source : Union des aéroports français

Synthèse : ce qu'il faut retenir et enjeux associés

CE QU'IL FAUT RETENIR

- Une Métropole génératrice et réceptrice de nombreux flux de marchandises et de navetteurs à l'échelle nationale et régionale.
- Une étoile ferroviaire saturée et contrainte par un déficit structurel.
- Un réseau de gares et de haltes ferroviaires bien réparti sur le territoire.
- Un maillage routier performant mais qui présente des zones de conflit (franchissements de la Seine, arrivée de grandes pénétrantes en cœur urbain).
- Une intégration croissante du port de Rouen à l'axe Seine à travers HAROPA (Le Havre-Rouen-Paris).

ENJEUX ASSOCIES

- Favoriser les logiques écoresponsables dans le transport de marchandises en soutenant les aménagements en faveur de l'augmentation du fret fluvial et ferroviaire pour gagner en compétitivité et en durabilité, et limiter les flux en direction du cœur d'agglomération.
- Prendre en considération les flux des navetteurs et des étudiants pour adapter l'offre de transports en commun, tout en favorisant le développement de nouvelles activités dans le périmètre de ces déplacements.
- Renforcer l'accessibilité depuis et vers le grand territoire tout en apaisant les flux convergeant vers le cœur d'agglomération.
- Engager des démarches afin de réduire les contrastes d'accessibilité entre les différentes gares du territoire.
- Accompagner l'arrivée de grands projets de transports visant à améliorer les conditions de desserte du territoire – Contournement est A28-A13, Ligne Nouvelle Paris Normandie, nouvelle gare Saint-Sever - en anticipant leur réalisation et leur inscription au sein du réseau de transports métropolitain.
- Penser et anticiper le développement du port de Rouen au sein d'HAROPA et trouver un équilibre entre préservation du foncier d'activités et reconquête de la ville sur le port.
- Traiter les points noirs du réseau routier, dans un souci de réduction de la congestion et de performance, notamment pour les activités économiques.

5.2 Des déplacements plus diversifiés et sur des distances plus longues

Les **Enquêtes Ménages Déplacements (EMD)** permettent d'éclairer des pratiques de mobilités au sein d'un territoire. Les EMD recensent les caractéristiques sociodémographiques des ménages (localisation, logement, motorisation, etc.) et des personnes (âge, sexe, profession, etc.) ainsi que la description précise de tous leurs déplacements réalisés la veille du jour d'enquête. Elle permet de recueillir des données précises sur les habitudes et les stratégies de mobilité des habitants. Réalisée du 4 novembre 2016 au 4 mars 2017, cette enquête couvre l'ensemble du périmètre métropolitain. Les EMD réalisées respectivement en 1966 et 1967 pour les anciennes communautés d'agglomération de Rouen (33 communes) et d'Elbeuf (10 communes) ne correspondent pas au périmètre actuel de la Métropole. Les données 2007 et 2017 reprennent les conditions d'enquête de 1966/1967.

Les résidents de 5 ans et + de la Métropole effectuent chaque jour de la semaine environ 1,67 million de déplacements. Leur mobilité globale est de 3,67 déplacements quotidiens par habitant.

Selon les précédentes enquêtes, cette mobilité quotidienne n'a cessé d'augmenter et ce, de manière très significative depuis les années 1970. Néanmoins, la dernière enquête indique une diminution de cette mobilité par rapport à 2007, conformément à la tendance nationale.

A l'échelle de la Métropole, si d'un point de vue du nombre de déplacements moyen par jour aucune logique spatiale ne semble se dessiner, la répartition

des flux et leur différenciation en fonction du mode utilisé permettent davantage de définir des « profils » par infra territoire.

Ainsi, selon la distinction du territoire métropolitain en 10 secteurs, il est mis en évidence :

- En prenant en compte que les déplacements internes à la Métropole, les flux sont essentiellement intra zones de Rouen et du nord-est du territoire/ communes proches de Déville-lès-Rouen et Maromme.
- Les flux d'échange avec la ville de Rouen s'effectuent avec les communes du nord-est du territoire / communes proches de Déville-lès-Rouen et les communes limitrophes en rive gauche de Rouen (Sotteville-lès-Rouen et Petit-Quevilly).
- Le bassin d'Elbeuf (10 communes) présente la particularité d'entretenir peu de liens avec les autres territoires métropolitains. 74% des déplacements sont interne à la zone d'Elbeuf.
- Bien que les déplacements internes (36 000 par jour) au nord-ouest du territoire, soient plus nombreux que les échanges, il est noté des échanges à hauteur de 8 000 déplacements/jour avec Rouen, de 6 000 avec le nord et l'ouest et environ 9 500 avec la zone comprenant Barentin.

D'un point de vue des modes de déplacements, à mesure que l'on s'éloigne du cœur d'agglomération, la part modale de la voiture augmente considérablement au détriment de celle des transports en commun urbains et des modes doux.

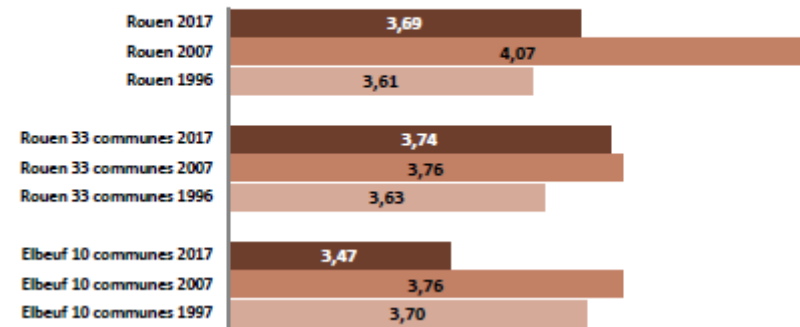
Ces différents constats s'expliquent notamment par :

- La concentration des emplois et des équipements commerciaux dans les secteurs du cœur d'agglomération ou en proximité immédiate, et par l'installation des actifs dans les communes périurbaines majoritairement résidentielles.

- Une logique économique qui oriente fortement le choix modal : outre le confort de la voiture personnelle, la voiture présente bien souvent des temps de parcours plus courts qu'en transports en commun pour réaliser des déplacements entre les différentes portions de la métropole (cf. carte ci-après).
- Le coût du déploiement des réseaux dans les zones peu denses.

Après une forte hausse du nombre de déplacements entre 1983, 1996 et 2007, il est constaté que le volume de déplacement régressait.

Evolution de la mobilité tous modes entre 1996 et 2017
(nombre de déplacements par jour par personne)



	Rouen 33 communes	Evolution		Elbeuf 10 communes	Evolution	
Nombre de déplacements tous modes en 1996/1997	1 297 000	+6%		178 000		
Nombre de déplacements tous modes en 2007	1 376 000			192 000		
Nombre de déplacements tous modes en 2017	1 364 000		- 1 %	178 000		- 7%

Sources : EMD 1996, EMD 1997, EMD 2007, EMD 2017.

En prenant en compte également l'évolution de la population (5 ans et +) et de l'immobilité, il est tout de même constaté une baisse de la mobilité générale.

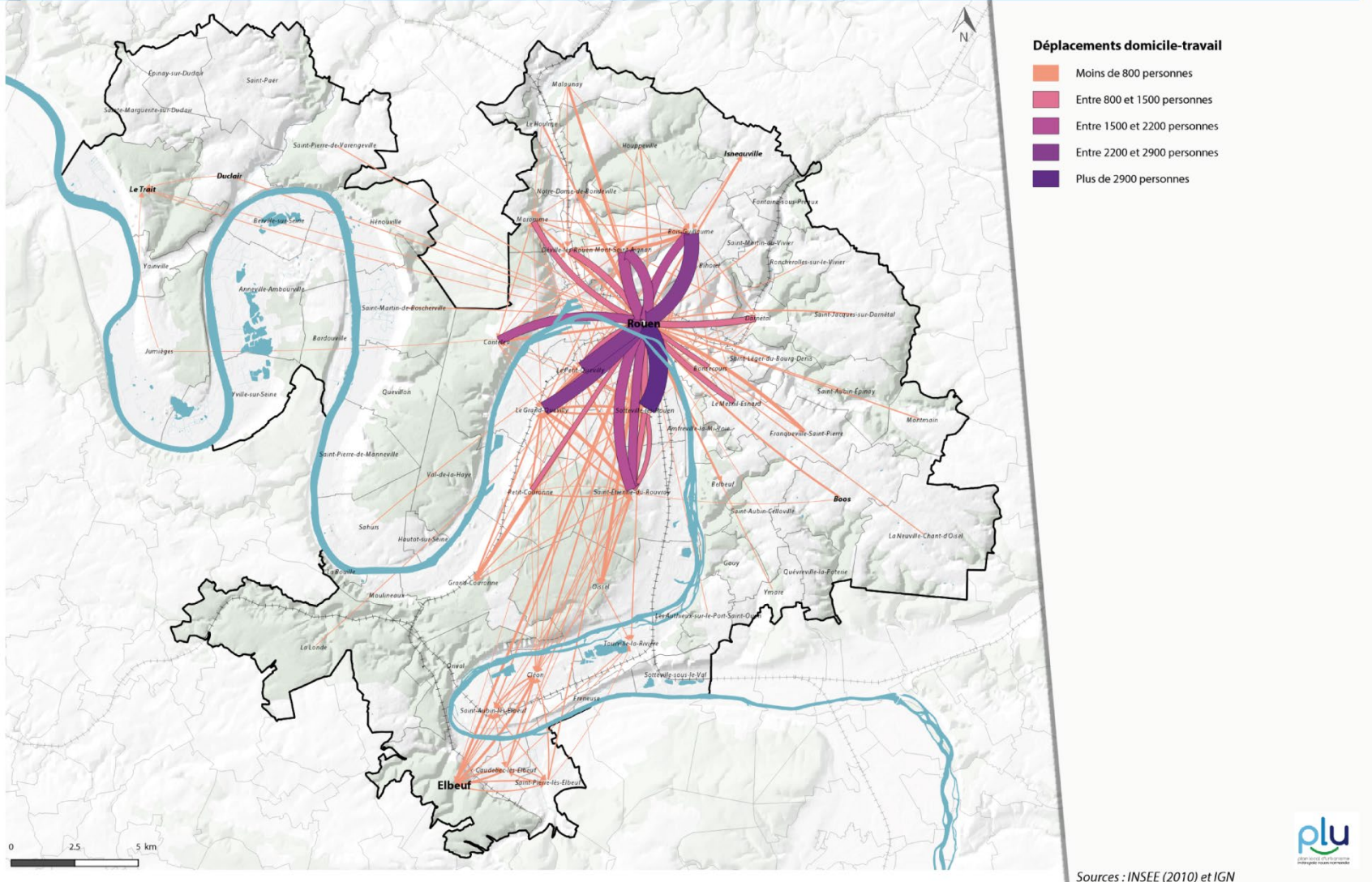
Par rapport à 2007, sur le périmètre des anciennes communautés d'agglomération rouennaise (45 communes) et d'Elbeuf (10 communes), il est constaté :

- Une baisse de 16 000 déplacements au quotidien malgré une population de référence stagnante (- 1 000 habitants de 5 ans et +),
- Une hausse de l'immobilité de 10% (+ 4 000 personnes immobiles),
- Une légère baisse de la mobilité des personnes qui se sont déplacées (4,17 en 2007 à 4,14 en 2014),
- Une baisse de la mobilité globale (de 3,76 en 2007 à 3,70 en 2017).

L'immobilité est à prendre avec précaution du fait des conditions d'enquêtes différentes. Néanmoins, la tendance relative à la baisse de mobilité se manifeste également dans les autres agglomérations françaises.

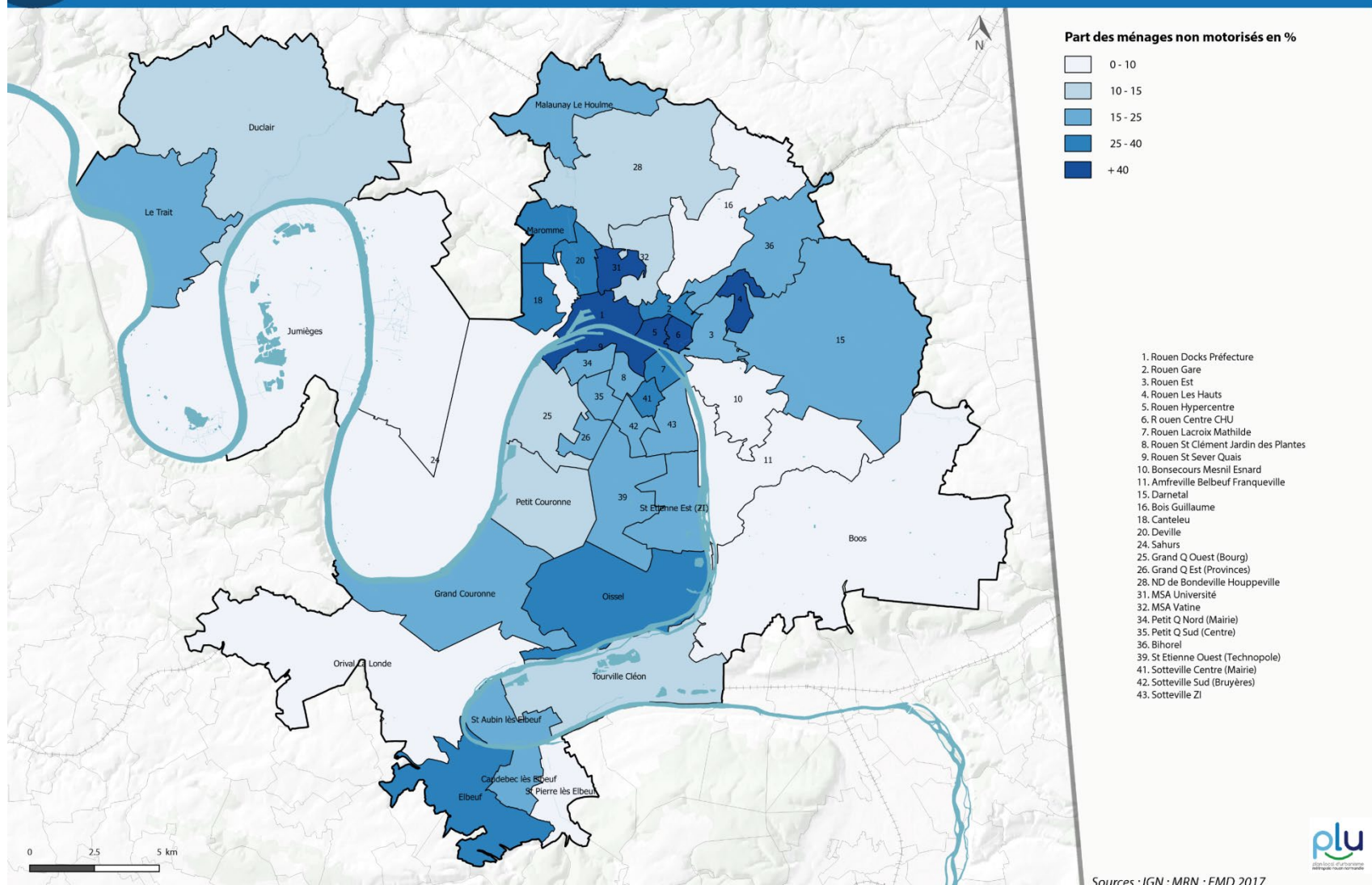
Déplacements domicile-travail dans la métropole en 2010

PLU Métropole Rouen Normandie
Diagnostic



Motorisation des ménages en 2017

PLU Métropole Rouen Normandie
Diagnostic



b. **Des motifs de déplacement diversifiés**

Les motifs de déplacements reflètent la complexité de la société. Toutefois, au regard des motifs combinés (c'est-à-dire lorsque sont pris en compte les motifs origine et destination des déplacements), il est constaté :

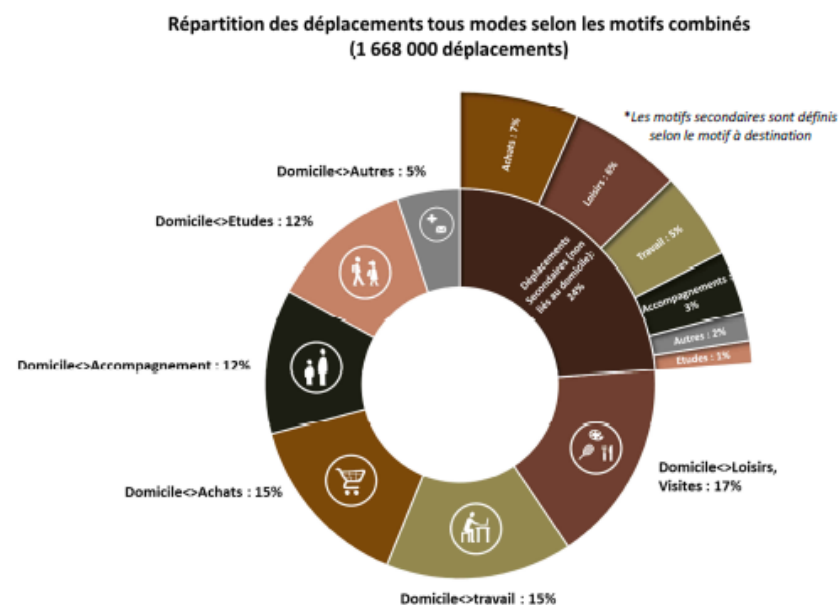
- La part des déplacements en lien avec le domicile est de 76% avec une prépondérance pour les loisirs et les visites (17%)
- Seuls 15% des déplacements concernent le domicile-travail et 12% le domicile-étude (scolaire et université). Par rapport à 2007 (périmètre CAR 45 communes et CAEBS 10 communes), leurs nombres bruts diminuent réciproquement de 27 500 et de 15 000 déplacements / jour.
- Les déplacements dits secondaires (non liés avec le domicile) représentent 24% des déplacements des métropolitains, soit un peu plus par rapport à 2007 (+ 23 200 déplacements).

En fonction des motifs, les heures de pointe de départ des déplacements peuvent présenter des différences. Ainsi :

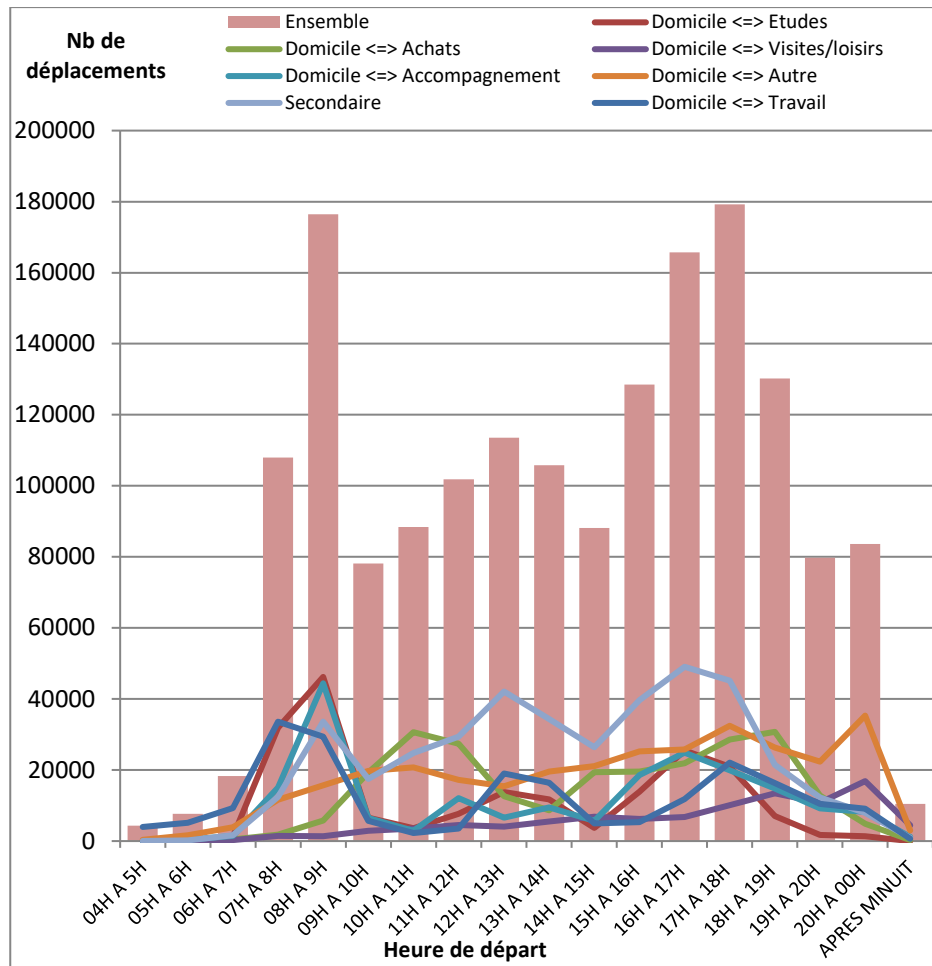
- les motifs combinés avec les études et accompagnements ont un profil similaire. (HPM de 7h à 9h avec une hyper pointe à 8h – HPS de 16h à 18h)
- les motifs travail suivent la même tendance avec une hyperpointe du matin entre 7h et 8h et avec un décalage plus tardif le soir (17h-18h),
- le motif achat apparaît à partir de 10h à l'ouverture des magasins. Après un creux sur la pause méridienne, les déplacements pour les domiciles - achats se font entre 17h et 19h.

Les déplacements secondaires répondent à différentes logiques liées aux activités (accompagnement, le travail, les études ...)

Ces évolutions sont à prendre en compte pour adapter l'offre de transport aux nouveaux besoins de la population, étant donné que le motif « domicile-travail » reste le point de référence pour la définition du gabarit, des tracés et des horaires, notamment pour les transports en commun.



Source : chiffres EMD 2017, MRN.



Source : EMD 2017, MRN.

c. Un budget temps variable

Le développement d'infrastructures de transport toujours plus performantes, que ce soit par voies routières ou ferrées, corrélé à la différenciation des lieux de vie et d'emploi implique une augmentation des distances des déplacements quotidiens effectués par les métropolitains.

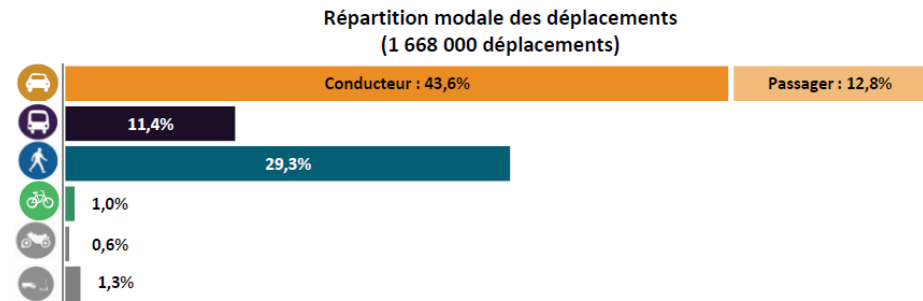
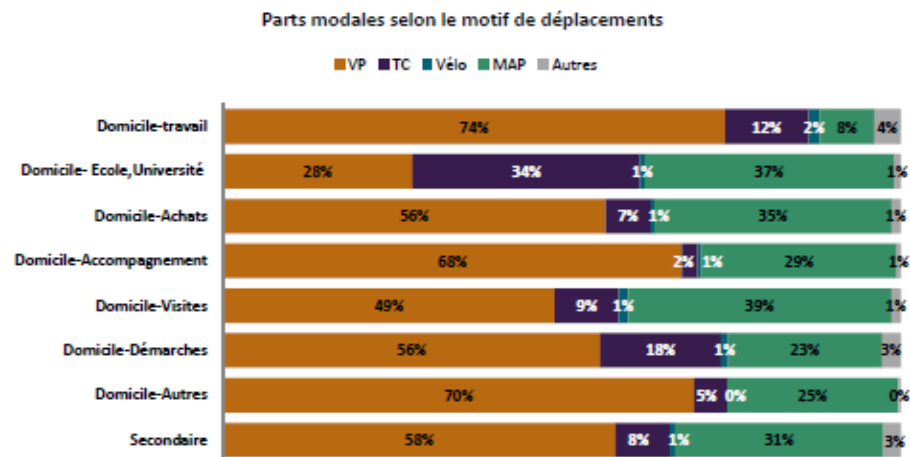
Ainsi, en moyenne les résidents métropolitains au sein de la Métropole effectuent quotidiennement 15 km (tous motifs de déplacement confondus) et passent en moyenne 55 minutes à se déplacer. En 2017, la distance moyenne d'un déplacement est de 4,3 km pour une durée de l'ordre de 16 minutes. 56% des déplacements font moins de 3 km, 68% des déplacements quotidiens sont inférieurs à 5 km. Ce sont les déplacements domicile-travail qui présentent la longueur de parcours la plus importante, en témoigne la distance moyenne de l'ordre de 8 km effectuée pour ce type de déplacement contre 3,3 km pour les déplacements achats. Malgré ces faibles distances, les déplacements des habitants sont majoritairement motorisés, ce qui pose la question de la valorisation des modes doux pour les trajets de courte distance. En effet, la part modale de la voiture pour les déplacements de moins de 3 km est de 40% et celle des transports en commun est 7%. 22% des déplacements inférieurs à 1 km sont réalisés en voiture particulière.

Si l'analyse par infra-territoire ne permet pas de dégager des logiques géographiques concernant le budget temps, les choix modaux eux semblent davantage guidés par une logique économique. Les transports collectifs sont le plus souvent utilisés pour les déplacements compris entre 5 et 15 km (47% des déplacements effectués en transports en commun).

5.3 Des choix modaux guidés par les logiques de compétitivité

a. La voiture, premier mode de transport tous déplacements confondus au sein du territoire métropolitain

Avec plus d'un déplacement sur deux réalisé en voiture en 2017 (56,4%), ce mode reste celui que privilégient les habitants de la Métropole pour se déplacer quotidiennement et ce, malgré une distance moyenne de déplacement relativement faible (5,8 km par déplacement en voiture interne à la Métropole). Pour le domicile-travail, l'usage de la voiture est prédominant.

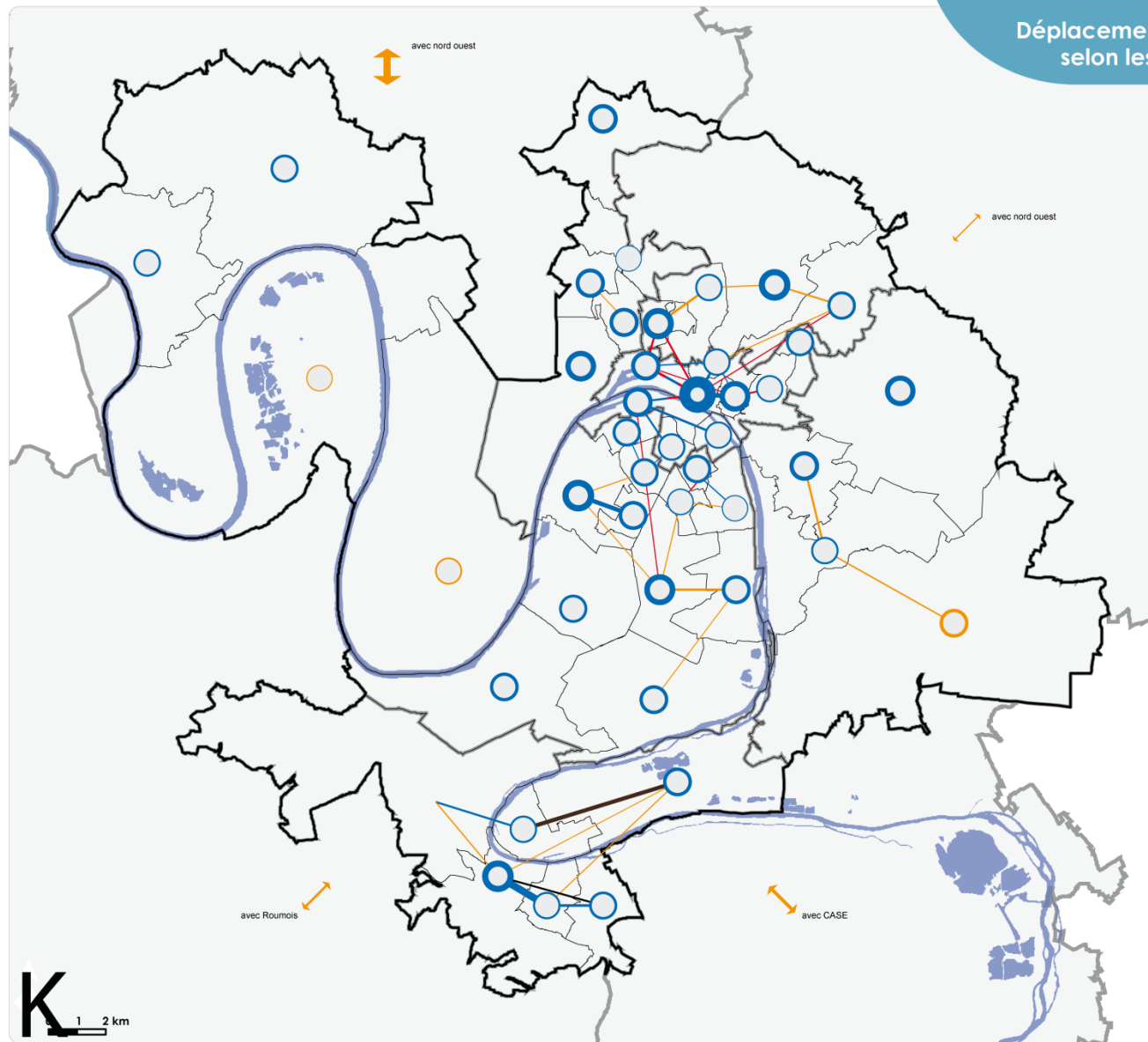


Source : Extraction EMD 2007

Utilisé le plus souvent pour une succession de déplacements de courte distance, dans la mesure où 60% des trajets en voiture font moins de 5 km, ce mode de transport connaît depuis la fin des années 1990 une légère baisse de son utilisation résultant des premières politiques en faveur de la diminution des déplacements motorisés.

Toutefois, cette baisse est différenciée selon les différentes parties de la Métropole. D'un point de vue global, entre 2007 et 2017 (périmètre des anciennes Communauté de l'Agglomération Rouennaise et Communauté d'Agglomération de Rouen Elbeuf Austreberthe), la part modale de la voiture a baissé de 1% (avec un volume de déplacement en voiture en baisse de 3%) (EMD 2007 -2017).

Par ailleurs, le phénomène de périurbanisation contribue également à maintenir un usage important de la voiture dans les déplacements quotidiens dans la mesure où les faibles densités bâties sont un frein au développement d'une offre en transport en commun compétitive. A cet égard, l'utilisation de la voiture est davantage compétitive pour rejoindre la ville-centre ou les zones d'activités où se concentre la majorité des emplois.

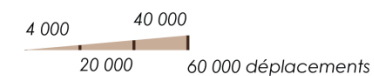


Déplacements des résidents métropolitains selon les modes (marche, TCU, voiture)

Flux des résidents métropolitains se distinguant par une part modale (Sup à 4 000 déplacements quotidiens)

- pour la marche, supérieure à 25 %
- pour le TCU, supérieure à 20 %
- pour la voiture, supérieure à 70 %
- en dehors de ces distinctions

- Flux inter zone
- Flux intra zone

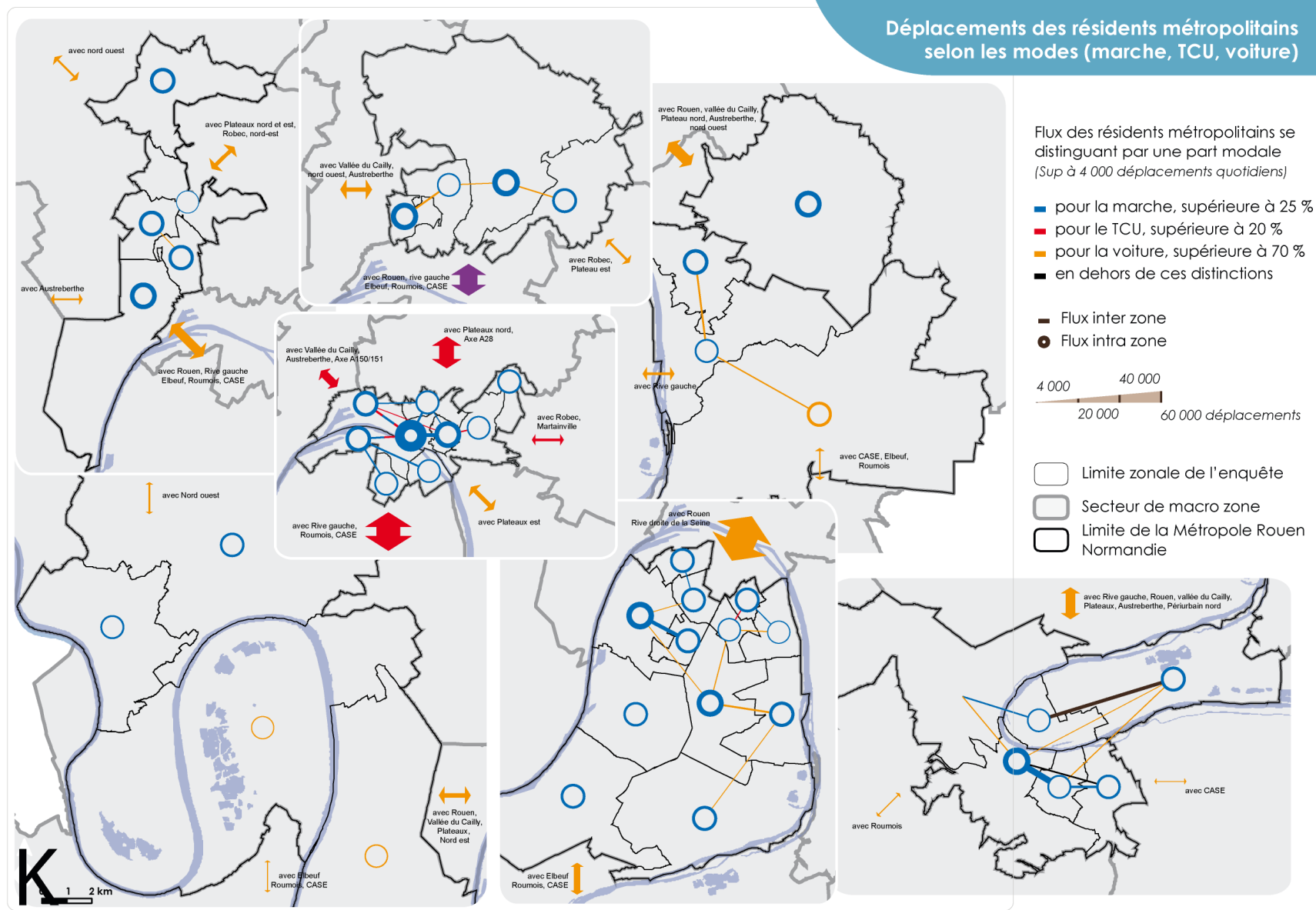


- Limite zonale de l'enquête
- ▭ Secteur de macro zone
- ▭ Limite de la Métropole Rouen Normandie

K
1 2 km

Métropole Rouen Normandie - Département Espaces Publics et Mobilité Durable - EDu - 17/18 - 19/12/2018 Sources : EMD 2016/2017

Déplacements des résidents métropolitains selon les modes (marche, TCU, voiture)



b. Une offre de stationnement hétérogène

Il existe une grande diversité d'**aires de stationnement**. Celles-ci peuvent être des parcs ouverts au public, librement accessibles au public et appartenant aux collectivités, mais également privés, tels que les parkings d'immeuble ou de bureau, ainsi que des privés mais ouverts au public, tels que les parkings de grandes surfaces commerciales.

En 2014, Rouen, ville-centre de la Métropole compte 42 550 places (estimation) de stationnement tous types confondus, dont 580 places gratuites réservées aux personnes à mobilité réduite, 5 250 payantes de moyenne durée et 8 800 réparties en 13 parkings en ouvrage. S'ajoutent 3 000 places réparties dans les 19 parkings relais de taille très hétérogène (dont le P+R Kindarena de 950 places), qui comptent entre 8 et 950 places. L'offre atteint ainsi 0,25 place publique par habitant en hypercentre, soit près du double de la moyenne française (0,13).

En 2012, une étude réalisée par Transitec a mis en avant une gestion non-optimisée de l'offre en stationnement qui avait le double défaut de :

- Ne pas encourager le report modal de la voiture aux transports en commun ;
- Créer une concurrence entre le stationnement long (résidentiel et navetteurs) et le stationnement de courte durée des clients des commerces et services en centre-ville.

Il est à noter que 76% des ménages de la Métropole Rouen Normandie sont équipés d'au moins une voiture (59% pour les ménages de la ville de Rouen). Selon l'EMD 2017, 62% des ménages disposant d'au moins un véhicule le

stationne dans un garage, 24% dans la rue et 14% dans un parking. Il est constaté de fortes disparités selon les portions du territoire métropolitain.

Dès lors, l'étude a conclu à la nécessité de repenser la gestion de l'offre en stationnement afin de favoriser d'une part la rotation des véhicules en stationnement et d'autre part de renforcer les logiques de report modal vers les transports en commun urbains.

Suite à cette étude, l'offre payante de stationnement dans la ville-centre a été étendue et répartie en deux zones :

- Une zone de courte durée (2h max.) avec proscription du stationnement résidentiel (750 places) ;
- Une zone de moyenne durée (4h max.) avec possibilité pour les résidents de stationner (5 250 places).

Pour compléter ces dispositifs et favoriser une plus grande rotation des véhicules aux abords des artères commerçantes, une troisième zone composée de 6 rues a été créée en 2014 avec des places de stationnement « quart d'heure gratuit » : le stationnement y est totalement gratuit pendant 15min et interdit au-delà.

Enfin, le stationnement résidentiel en centre-ville a été également partagé en 9 zones avec des forfaits journalier et hebdomadaire différenciés en fonction du caractère central et attractif des différentes zones. Les zones de stationnement de courte durée sont exclues du tarif préférentiel de stationnement résidentiel.

La commune d'Elbeuf bénéficie également d'un système de zonage pour le stationnement sur voirie payant :

- **Zone rouge** : 403 places, du lundi au samedi inclus, de 9h à 12h, 14h à 18h, stationnement payant et limité à 2h ;

- **Zone jaune** : 601 places, stationnement payant sans limitation de durée, du lundi au vendredi (mêmes plages horaires), samedi de 9h à 12h.

Toutefois, près de 3 200 places de stationnement sur voirie restent à ce jour gratuites et non réglementées pouvant entraîner des tensions dans les usages.

La question du stationnement représente un levier pour favoriser l'utilisation des transports en commun et revaloriser les espaces publics. La hausse des taux de fréquentation des parkings en ouvrage dans la ville-centre (+1,4% entre 2013 et 2014) et du nombre d'abonnements mensuels (+3,7%) démontre la continuité de l'utilisation de la voiture dans les pratiques de déplacement, pour se rendre au centre-ville notamment. Par ailleurs, le taux d'occupation moyen de 80% en jour de semaine des autres parkings du territoire (hors parc relais) appuie ce constat. En comparaison, les taux de fréquentation des parkings relais sont jugés décevants. Les parkings relais sont décrits comme peu fonctionnels et insuffisants, alors que la demande aux alentours des principaux arrêts de transport en commun est forte et crée des tensions autour de la question du stationnement. Un manque de communication sur le caractère gratuit de 11 parcs relais ou des tarifs avantageux offerts par les P+R Astuce peut être mis en cause.

Néanmoins, la création de nouveaux parkings relais plus qualitatifs et leur intégration aux projets des prochaines lignes de transport en commun devraient permettre d'améliorer l'offre existante et de limiter les déplacements automobiles pour se rendre dans les centres-villes :

- P+R F1 au nord (Amélioration ligne F1) ;
- P+R T4 au sud (Arc Nord-Sud) ;
- P+R Ecoquartier Flaubert à l'ouest (THNS EQF).

Essentiels à la diffusion de la pratique cyclable, le stationnement sécurisé des vélos apparaît trop peu développé à l'échelle de la Métropole (voir p.229).

Mutualisation du stationnement au sein des parcs ouverts au public : un potentiel encore non utilisé (Source : fiches de renseignement sur les parcs ouverts par les services de la Métropole) :

La loi ALUR du 24 mars 2014 a marqué une ambition particulièrement forte en matière de gestion du stationnement, dans le cadre de la lutte contre l'étalement urbain. Le texte indique en effet que le Rapport de présentation « établit un inventaire des capacités de stationnement de véhicules motorisés, de véhicules hybrides et électriques et de vélos des parcs ouverts au public et des possibilités de mutualisation des capacités ».

Un parc ouvert au public est un parc permettant un accès libre à son véhicule à toute heure de la journée et pour tous les publics. Les parcs privés et/ou payants entrent donc dans cette catégorie. Présentant des taux d'occupation variés selon leur localisation et les équipements qu'ils jouxtent, ces parcs ouverts au public occupent souvent une place prépondérante au sein de l'espace public. Dans un souci d'économie du foncier, notamment en centre-ville, ainsi que de réduction de la place de la voiture dans la ville, mutualiser les parcs ouverts au public aux taux d'occupation variés apparaît comme un levier novateur dans la gestion du stationnement.

Le territoire métropolitain est aujourd'hui exempt de démarches de mutualisation du stationnement. Seule la commune de Duclair s'est engagée dans ce domaine, à travers un système de stationnement mutualisé entre riverains, visiteurs du cimetière et usagers de l'école primaire.

La Métropole Rouen Normandie compte **620 parcs ouverts au public, pour 99 448 places voitures**. Sans surprise, ce sont les secteurs denses du territoire

qui offrent le plus de parcs ouverts au public, à savoir Mont-Saint-Aignan (67), Saint-Etienne-du-Rouvray (41) ou encore Elbeuf (36). Toutefois, les taux d'occupation varient fortement selon ces communes, certaines présentant des taux moyens d'occupation élevés (87% à Elbeuf), tandis que d'autres ne sont au contraire pas confrontées à une pression sur leurs parcs de stationnement (40% à Saint-Etienne-du-Rouvray). Des disparités importantes existent au sein même de ces communes, les taux moyens d'occupation variant de 50% à 100% à Elbeuf et de 4 à 120% à Saint-Etienne-du-Rouvray. Les communes les moins bien dotées en parcs ouverts au public (1 seul parc ouvert) sont majoritairement rurales, telles que Bardouville, Freneuse, Saint-Martin-du-Vivier ou encore Saint-Pierre-de-Manneville. Ces communes présentent également des taux d'occupation variés, allant de 70% à Montmain à 6% pour Saint-Martin-du-Vivier.

Avec 77 parcs de stationnement ouverts au public pour plus de 19 000 places, Rouen est sans surprise la ville offrant le plus grand nombre de parcs ouverts. Avec un taux de fréquentation moyen de 53%, la pression sur ces parcs apparaît néanmoins très contrastée, les taux allant de 3% à 100%. Les parcs situés dans les franges sont majoritairement moins occupés, tels que ceux situés avenue du Grand Cours, rue Jules Siegfried ou encore allée de l'Orangerie présentant des taux d'occupation de 3 à 27,5%, tandis que les parcs des rues Moise, Guillaume d'Estouvile ou Alphonse Daudet présentent des taux d'occupation de 30 à 47,5%. Au contraire, la majorité des parcs situés dans l'hypercentre présentent d'importants taux de fréquentation, le parc de la place Saint-Vivien étant occupé à 96%, tandis que ceux du quai du Havre ou de l'Opéra du Théâtre des Arts sont occupés à 100%.

L'hétérogénéité des taux d'occupation des parcs ouverts au public au sein du territoire amène donc à développer une approche localisée selon

l'environnement des différents parcs publics, afin de dégager des stratégies de mutualisation adaptées au contexte local.

Plusieurs pistes de stratégies de mutualisation apparaissent au sein du territoire :

- **Mutualisation par concentration** (mutualisation spatiale) : la mutualisation par concentration vise à rassembler physiquement des parkings géographiquement proches et présentant respectivement des taux d'occupation réduits. A titre d'exemple, à Epinay-sur-Duclair, les deux parcs situés route de Betteville sont éloignés de moins de 200 mètres et présentent un taux d'occupation moyen s'élevant respectivement à 5% et à 30%. Leur concentration permettrait donc une économie d'espace. L'exemple de Petit-Quevilly est également frappant, les parcs situés rue Dalember et rue Pierre et Marie Curie, éloignés de moins de 500 mètres, ne sont respectivement occupés qu'à 15% et 27%. Alors que le périmètre fortement urbanisé comprend l'Ecole Municipale de danse, une école maternelle ainsi qu'un centre commercial, le regroupement de ces deux parcs est l'occasion de dégager un espace de respiration. A Rouen, les parkings situés quai Jean Moulin et rue Saint-Sever présentent des taux d'occupation réduits, s'élevant respectivement à 32% et 30%. Eloignés d'environ 100 mètres, la concentration de ces deux parcs permettrait également de libérer du foncier.
- **Mutualisation d'usage** (mutualisation temporelle) : la mutualisation d'usage répond aux différents besoins de stationnement selon les usagers, les temporalités d'utilisation n'étant pas la même pour un actif, un pendulaire ou un visiteur. A titre d'exemple, deux parkings sont situés dans la rue d'Isnel à Isneville, l'un étant dédié au collège

Lucie Aubrac et marqué par un taux d'occupation de 50%, tandis que le second parc a une vocation résidentielle, et est occupé à 39% seulement. Répondant à des temporalités variées, ces deux parcs pourraient être mutualisés. A Cléon, les parcs de la rue de l'Eglise et de la rue des Ecoles ne sont éloignés que de 200 mètres et présentent des taux d'occupation respectifs de 60 à 70%. Alors que le parc de la rue Louise Michel est dédié à la Médiathèque George Sand ainsi qu'à la Mairie, soit un stationnement de courte durée ou limité à la journée, celui de la rue des Ecoles à une vocation résidentielle. La mutualisation de ces deux parcs permettrait un gain d'espace considérable en centre-ville, sans entrainer pour autant de contrainte sur un parc de stationnement répondant à des besoins différents. A Rouen, les parkings rue Prosper Soyer et rue du Contrat Social présentent des potentiels de mutualisation. Alors que le premier est dédié à un usage principalement résidentiel et présente seulement 35% de fréquentation, le second est dédié à la Préfecture de Seine Maritime et à l'Eglise Saint-Madeleine de Rouen avec une fréquentation moyenne de 96%. Ces écarts de temporalité d'usage et d'occupation plaident pour une mutualisation des deux parcs.



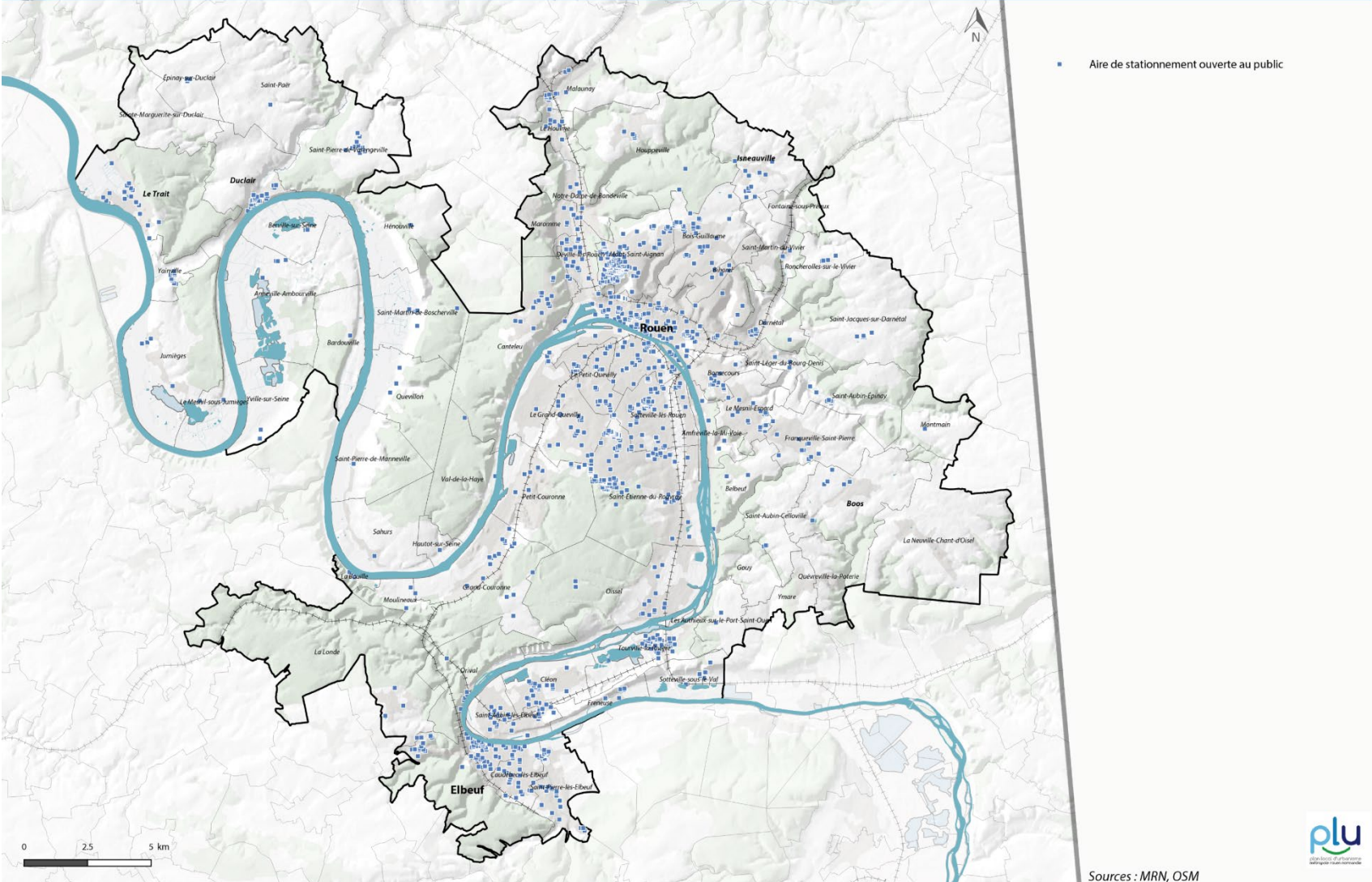
Parcs de la rue Louise Michel et de la rue des Ecoles, Cléon - Source : GoogleStreetView

Enfin, la proximité de différents parcs présentant des taux d'occupation très variés amène à questionner une potentielle mutualisation, à même de réduire les risques de stationnement sauvage et faciliter le quotidien des différents usagers. L'exemple des deux parkings situés boulevard Industriel au sein d'une zone d'activités de la commune du Trait révèle des taux d'occupation s'élevant à 30% et 80%, et étant tous deux dédiés à des actifs pendulaires. Les parkings situés rue Ettore Bugatti et avenue de l'Université à Saint-Etienne du Rouvray présentent quant à eux des taux d'occupation s'élevant respectivement à 21% et 120%. Ces deux exemples plaident pour une mutualisation des parcs ouverts afin de procéder à des rééquilibrages, démarches fortement mises en avant au sein des Plans de Mobilités propres aux entreprises et aux administrations.

Les démarches en matière de mutualisation du stationnement sont encore balbutiantes au sein du territoire, mais la réflexion est bien amorcée.

Localisation des parcs de stationnement ouverts au public

PLU Métropole Rouen Normandie
Diagnostic



c. **Un système de transports en commun urbains en étoile à consolider**

Depuis la mise en service du tramway et la restructuration du réseau de bus en 1994, la Métropole Rouen Normandie a fortement développé son réseau de transport en commun tout en l'optimisant. Aujourd'hui, ce réseau présente une architecture en étoile avec majoritairement des lignes radiales et aucune ligne circulaire ou de rocade. Issu de la fusion du réseau de l'ancien réseau de l'agglomération de Rouen et celui de l'agglomération d'Elbeuf, le réseau compte pour points névralgiques les deux centres-villes. Cœur principal du réseau métropolitain, le centre-ville de Rouen contient le barycentre du réseau autour de la station Théâtre des Arts où se rejoignent le tramway, les 3 lignes de Bus à Haut Niveau de Service TEOR, 2 lignes de bus FAST et 6 lignes régulières.

Le territoire métropolitain est couvert par une offre commerciale différenciée et complémentaire dessinant un service « pluriel » où se côtoient :

- Les lignes de dessertes urbaines et périphériques ;
- Le transport à la demande ;
- Les lignes à vocation scolaire.

Au sein même de cette armature, le réseau de transports en commun présent sur les espaces urbanisés s'organise autour de 4 principaux « produits » :

- Le tramway, qui permet de relier le centre-ville historique de Rouen aux communes de la rive gauche ;
- Les 3 lignes de TEOR, qui font le lien entre les communes du nord-ouest et nord-est du territoire métropolitain ;
- Les 5 lignes FAST, qui desservent le territoire selon une logique radiale en empruntant les axes stratégiques du territoire ;
- Les 30 lignes de bus régulières, qui maillent l'ensemble des espaces urbains de la Métropole en complétant l'offre précédemment citée.

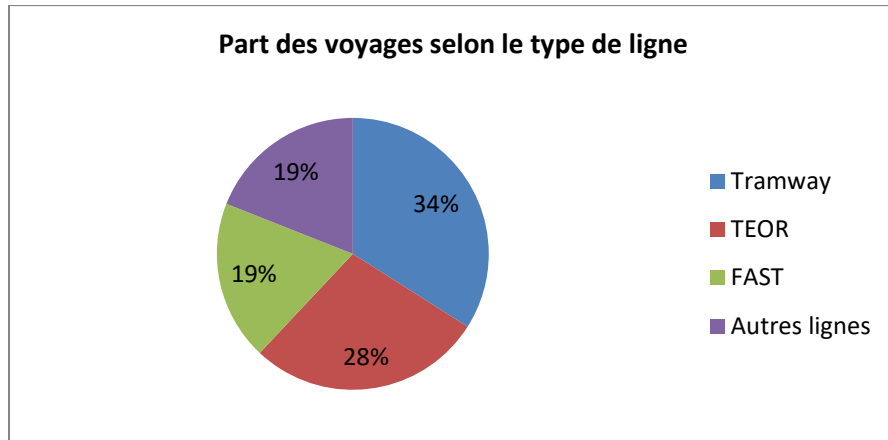
Celles-ci comportent deux niveaux de service avec des lignes dites structurantes et des lignes classiques ;

- Des services de Transport à la Demande (TAD) (Filo'r et Allo'bus dans la boucle d'Elbeuf) qui servent de lignes de rabattement vers les arrêts de transports en commun réguliers dans les zones qui en sont dépourvues.

Le développement volontariste du réseau métropolitain, tant en termes de nombres de lignes que de qualité de service (bus en site propres, mise en place du transport à la demande, etc.) implique un usage des transports en commun en constante progression depuis près de 30 ans. En 2017, l'utilisation des transports en commun compte pour 11,4% des déplacements quotidiens, une part en constante progression depuis 1968. (+ 2% par rapport à 2007 sur les territoires des anciennes communautés de Rouen et d'Elbeuf - 55 communes.) Sur la seule commune de Rouen, la part modale est passée de 12,7% en 1996 et 2007 à 18,1% en 2017.

Cette dynamique impacte directement le réseau de transports en commun urbains, puisque l'on dénombre toutes lignes confondues une augmentation de plus de 8% de la fréquentation sur le réseau Astuce entre 2012 et 2016. Sur les 2 principaux réseaux exploités par la TCAR et la TAE (zones de Rouen et d'Elbeuf), la progression est + 22% entre 2008 et 2017 et + 13,5% entre 2012 et 2017. La profonde réorganisation du réseau elbeuvien en 2013 a permis une hausse du nombre de voyage de 34% entre 2008 et 2017.

Sur l'ensemble du réseau Astuce, pour l'année 2016, plus de 80% des 54 millions de voyage s'effectuent sur le réseau structurant du territoire. (Tramways à hauteur de 34%, TEOR à 28%, FAST à 19%)



La fréquentation du réseau de Transport à la demande Fil'or est passée de 154 000 voyages en 2012 à 170 000 voyages en 2016, obligeant à augmenter le nombre de véhicules pour répondre à la demande.

Cette évolution positive en faveur de l'usage des transports en commun résulte également d'une évolution des modes d'exploitation et de la combinaison de différents facteurs au premier rang desquels :

- la fusion des différents réseaux de transport des anciennes communautés d'agglomération (CREA et CAEBS) qui a permis de donner naissance à un réseau relativement dense et continu ;
- la hiérarchisation du réseau de transports en commun urbains et le déploiement d'une nouvelle offre ;
- la mise en place d'une billettique unique et intégrée.

Une offre à développer pour devenir plus attractive et plus concurrentielle

Selon l'enquête de 2009, 36% des trajets effectués en transports en commun urbains ont pour motif les déplacements domicile-études (scolaire et université), contre 13% pour les trajets domicile-travail. La faible part des déplacements en transports en commun pour les motifs achats (6%) témoigne également d'un choix modal imposé par des contraintes extérieures. Cette donnée tend à dessiner une surreprésentation des usagers captifs qui n'ont pas ou peu d'alternatives pour leurs déplacements.

Selon l'EMD 2017, les utilisateurs des transports en commun ont majoritairement entre 11 et 24 ans (52% des utilisateurs).

Par ailleurs, la motivation principale (1^o réponse) qui guide l'utilisation des transports en commun urbains est l'absence de voiture à disposition (30%), la praticité (27%) et la rapidité (14%), avant les problèmes de circulation et de stationnement (13%).

Le principal projet du réseau Astuce est la mise en service à horizon 2019 du TEOR T4, une nouvelle ligne de Bus à Haut Niveau de Service pour renforcer l'offre de transport selon un axe nord-sud, compléter le réseau et offrir de nouvelles correspondances avec les lignes existantes. Nouvelle ligne à franchir la Seine, la ligne T4 propose une alternative performante à la voiture et doit transporter 18 000 à 20 000 voyageurs chaque jour. Son tracé a été dessiné afin de relier les quartiers historiques, les quartiers en plein essor (Ecoquartier Flaubert) et les équipements majeurs.

Cette nouvelle ligne est également l'occasion de requalifier les voies routières empruntées par le T4 en boulevards urbains avec des pistes cyclables et des traversées piétonnes. Un travail sur l'espace public est également mené avec de nouvelles places et des espaces végétalisés au détriment de l'espace dédié à la voiture.

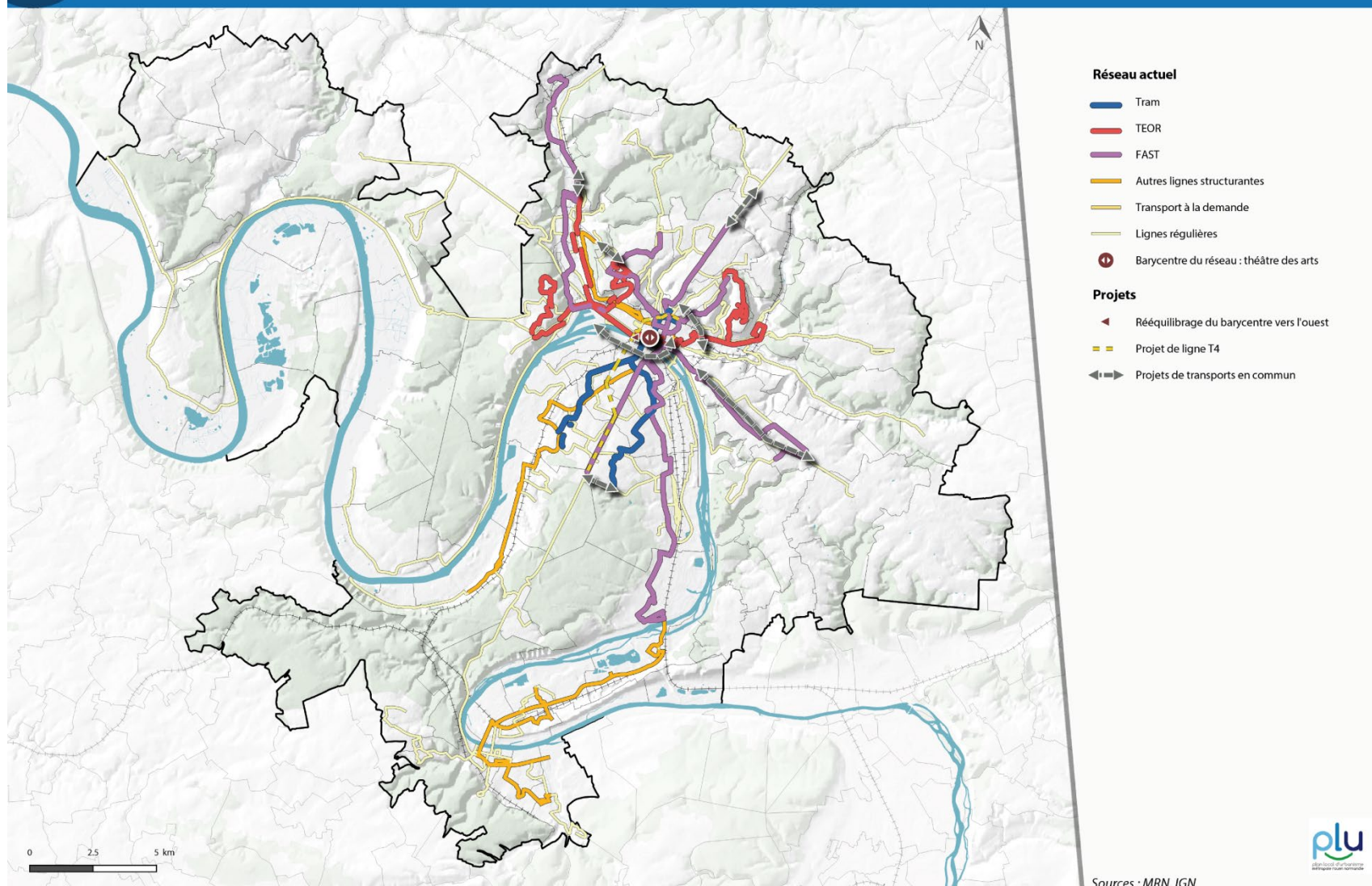
Par ailleurs dans le cadre des réflexions relatives à l'accessibilité de la Métropole à l'horizon de la nouvelle gare d'agglomération Saint-Sever, une pacification du réseau viaire et une nouvelle organisation du réseau de transports en commun sont nécessaires afin de concilier le développement urbain avec les attentes environnementales sociétales. De ce fait, le réseau de transports en commun doit améliorer son maillage en créant divers pôles d'échanges de transports en commun par exemple.



Sources : Citadia Conseil, Métropole Rouen Normandie

Synthèse : réseau de transports en commun

PLU Métropole Rouen Normandie
Diagnostic



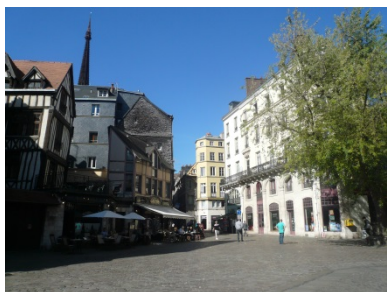
d. La marche et le vélo, deux pratiques majeures pour se déplacer

La marche représente 29% des déplacements des résidents métropolitains, avec environ 489 000 déplacements réalisés au quotidien uniquement à pied. Elle est pratiquée à 56% par des femmes.

La part modale de la marche est cependant très variable en fonction des territoires, dans la mesure où elle représente presque 57% des déplacements dans l'intra boulevard rive droite de Rouen et à peine 7% des résidents du bassin de Boos (Gouy, la Neuville-Chant-d'Oisel, Montmain).

Ce mode est privilégié pour les déplacements en cœur urbain et ce, notamment parce qu'elle facilite les interactions avec les aménités qui y sont présentes. En fonction des motifs de déplacement, la place de la marche est différente : si la marche n'est utilisée que pour un peu moins de 9% des déplacements domicile-travail (contre 76% effectués en voiture), elle rencontre un succès plus fort pour les déplacements domicile-étude (37%) et les déplacements secondaires (31%). Les 5-17 ans ont une part modale de la marche à hauteur de 38% (soit quasiment autant que la voiture particulière).

Ce mode actif est surtout pratiqué pour des distances très courtes. La distance moyenne d'un déplacement à pied est de 650 mètres. 71% des déplacements réalisés à pied sont inférieurs à 1 km (92% sont inférieurs à 2 km).



Sources : Citadia Conseil – Métropole Rouen Normandie

FOCUS : Plan « marchabilité » dans le centre-ville de Rouen

La Métropole étudie le développement d'axes piétonniers au sein du centre-ville de Rouen pour définir un plan « marchabilité », promouvoir la **marche** au sein de l'hypercentre et garantir le confort et la sécurité des piétons.

Au-delà du gain d'attractivité urbaine induit par l'amélioration de la qualité de l'air et les nouveaux usages de l'espace public, la stratégie de piétonisation vise également à renforcer la commercialité du centre-ville. Une étude qualitative menée sur le cœur de métropole en 2016 a révélé plusieurs leviers d'action pour renforcer la commercialité du centre-ville à destination des piétons, tels que la qualité des espaces publics, l'encadrement du trafic automobile et la réduction des nuisances y étant liées.

Concernant le vélo, 72% des 15 800 déplacements sont réalisés quotidiennement par les résidents masculins métropolitains. La part modale du vélo est de 1% sur la Métropole. Les rouennais réalisent 40% du nombre des déplacements à vélo. De même, les déplacements avec ce mode sont effectués à 47% par les personnes de 35-64 ans.

Par rapport aux 55 communes composant les anciennes communautés d'agglomération de Rouen et d'Elbeuf, il y a une baisse de 1 600 déplacements / jour entre 2007 et 2017. Par rapport à 1996/1997, il est constaté une part modale croissante pour les rouennais (de 0,9% en 1996, elle est passée à 1,8% en 2017). A contrario, sur le territoire elbeuvien, la part modale a fortement chuté, passant de 1,8% en 1996 à 1% en 2017. Néanmoins, il convient d'être relativement prudent au regard des volumes et des périodes d'enquête différentes.

Le vélo reste probablement le mode de déplacement qui possède la plus grande marge de progression sur le territoire métropolitain. Avec une distance moyenne de 2 km par déplacement, 79% font moins de 3 km.

La pratique des modes doux est très largement influencée par des initiatives publiques et des aménagements adaptés. De manière générale, que ce soit pour la marche à pied ou pour le vélo, de nombreuses initiatives ont été prises ces dernières années pour tendre vers une meilleure répartition modale de l'espace public. Dès lors, bien que concentrés sur les agglomérations de Rouen et d'Elbeuf, ces projets de réaménagement (quais de Seine, zone piétonne, zone 30, double sens cyclable, etc.) additionnés à des dispositifs divers et variés (pédibus, bornes cyclables en libre-service, stationnement vélo, etc.) ont permis une forte progression des espaces propices à ces déplacements.

On recense ainsi en 2014 :

- 11,4 km de linéaire piéton sur le centre de Rouen, soit une augmentation de 35% environ depuis 2000 ;
- Environ 300 km de voies cyclable sur le territoire métropolitain dont 120 km de voies mixtes aménagées à la fois pour les piétons et les vélos (voie verte, etc.) ;
- D'autres aménagements doivent être réalisés dans le cadre du Schéma métropolitain des aménagements cyclables de 2014.



Source : Citadia Conseil

A cela s'ajoute notamment un service de vélos en libre-service qui compte 24 stations et environ 250 vélos. Son utilisation est en forte hausse avec +69% de locations entre 2012 et 2017, soit 158 400 locations en 2017. Le nombre d'abonnés longue durée augmente de l'ordre 90% d'abonnements entre 2012 et 2017, soit 1 313 abonnements valides au 31 décembre 2017. Les stations les plus utilisées sont celle de la rive droite de Rouen.



Source : Citadia Conseil

Enfin, les aires de stationnement pour vélos sont bien réparties sur le territoire et se concentrent autour des pôles générateurs d'attractivité et de flux (établissements scolaires, équipements sportifs, commerces, bâtiments administratifs, etc.). La Métropole est également équipée de 9 parcs à vélos fermés et gratuits à proximité des lignes de transport en commun structurantes.

Plusieurs ruptures complexifient néanmoins la continuité des parcours cyclables pour les usagers. Le schéma directeur métropolitain des aménagements cyclables validé en 2014 dans le cadre de l'approbation du Plan de Déplacements urbains métropolitain a pour objectif de créer des itinéraires structurants continus et sécurisés à l'échelle de la Métropole. Il devra être complété par des aménagements locaux visant à réduire les ruptures et à se connecter sur les grands axes cyclables pour offrir un maillage plus dense.

5.4 Vers un renouveau des mobilités

a. L'intermodalité, une solution pour une mobilité responsable

L'intermodalité est la combinaison de plusieurs modes de transports pour le même déplacement. Avoir la capacité d'allier plusieurs modes de transport permet d'avoir une mobilité toujours adaptée à la nature et au motif de son déplacement et la plus durable possible.

Ce choix modal peut être encouragé par des aménagements autour de lieux stratégiques où le passage d'un mode à l'autre doit être aisé, rapide et efficace.

En 2015, la combinaison intermodale la plus pratiquée sur le territoire, reste la voiture avec les transports en commun urbains (31,7%) et dans un second temps la voiture avec le train (10,1%). Ces choix permettent notamment de contourner l'inadéquation des horaires entre plusieurs moyens de transports collectifs et/ou le manque d'offre de lignes de rabattement, en particulier dans le périurbain. Ainsi, à titre d'exemple, l'analyse des fiches horaires des lignes régulières départementales montre qu'aucune gare n'offre des correspondances cars / TER.

Avec respectivement une part de 7,4% et 7,2% les combinaisons du car et du TER sont moins bien représentées dans les déplacements intermodaux. La faible fréquence des cars (en moyenne 3 chaque matin pour se rendre à Rouen) et la desserte seulement partielle du territoire par les transports en commun peuvent expliquer que ces pratiques intermodales soient moins courantes. Seuls trois points du réseau permettent des correspondances cars/lignes départementales avec le réseau de transports en commun urbains : gare de Rouen, Théâtre des Arts et Mont-Riboudet.

Enfin, la billettique unique et intégrée permise par la carte Astuce vient renforcer et faciliter ces logiques intermodales en encourageant notamment le stationnement en parking relais et les déplacements en transports en commun. Sur le même principe et à l'image de ce qui a été mis en place sur le territoire Nantes/Saint-Nazaire, la carte Atoumod a été créée sur le périmètre de l'ancienne région Haute-Normandie pour faciliter les déplacements intermodaux en centralisant l'ensemble des abonnements pour le train, le bus, le car ou le tramway sur un support unique pour les différents titres de transport.

b. Les transports en commun, modes privilégiés des trajets intermodaux

Véritables pôles d'échanges, les gares et haltes ferroviaires sont des lieux propices à l'intermodalité.

La gare Rouen rive droite

Les modes les plus utilisés sur le territoire métropolitain pour rejoindre la gare principale Rouen rive droite sont la marche et les transports en commun (76%), contre 24% pour la voiture (à la fois conducteur et passager). Pourtant l'espace public est dédié à 80% aux voitures contre seulement 20% aux piétons et aux transports en commun. L'usage important des transports en commun pour se rendre en gare est dû notamment à une forte accessibilité via la desserte de la ligne de tramway, d'une ligne FAST F2 et de 3 lignes de bus (8, 11, 71).

Un programme de réaménagement des abords de la gare est en cours de réflexion. Ce dernier a notamment pour ambition de repenser les espaces publics pour octroyer une place plus généreuse aux modes collectifs et doux afin de favoriser l'intermodalité et en particulier la coordination de pratiques de mobilité vertueuses en permettant une réduction des temps de correspondance (coordination des horaires des différents modes, cheminement entre les différents arrêts facilité, etc.).

A cet égard, l'accessibilité de la gare en transports en commun sera améliorée avec l'implantation d'un nouvel arrêt de la ligne T4, la création d'un couloir de bus à double sens, la création d'une station commune à toutes les lignes et l'extension du parvis piétonnier entre la gare, les entrées du tramway, la station bus, la station T4 et le centre-ville de Rouen.

Les autres gares et haltes du territoire

Le projet de réaménagement de la gare Rouen Rive droite, couplé aux travaux réalisés sur le cadencement des lignes TER vont permettre d'affirmer, à terme, le rôle de « cabotage » des 8 gares et haltes secondaires du territoire. En effet, malgré des temps de transport et des fréquences relativement compétitifs, ces pôles gares sont peu utilisés pour rejoindre l'hypercentre de la métropole via la gare de Rouen Rive droite.

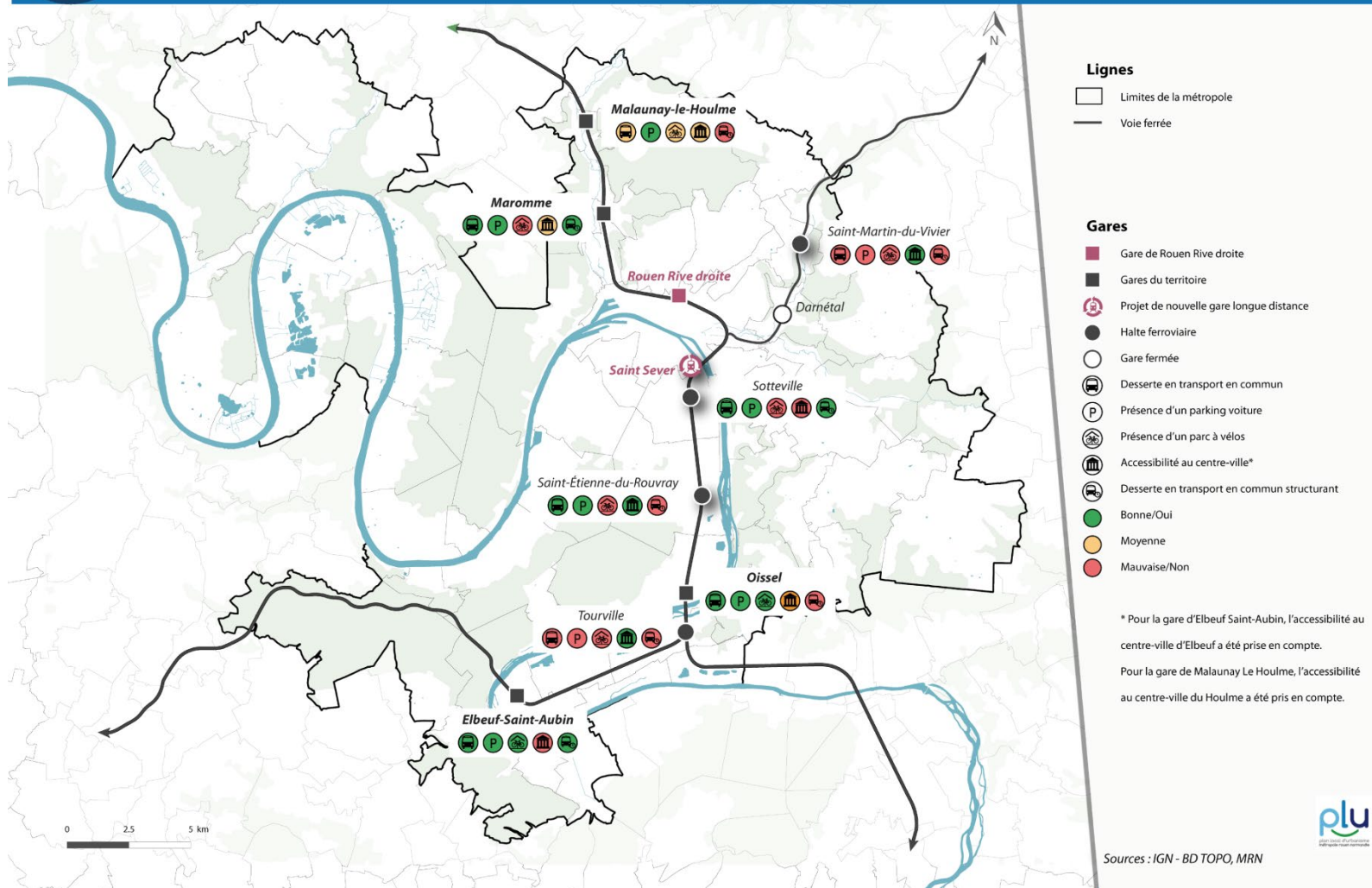
Cette faible fréquentation est possiblement due à une mauvaise accessibilité des gares en transports en commun ou à leur localisation peu optimale vis-à-vis de leur centre-ville respectif, posant la question de leur manque de lisibilité et de visibilité pour les usagers :

- Seules les gares de Maromme, Elbeuf-Saint-Aubin et d'Oissel sont directement desservies par une ligne de transports en commun structurante. Pour les autres, un trajet d'au moins 10 min à pied est nécessaire pour atteindre un arrêt d'une ligne TEOR ou FAST ;
- Si 5 des 8 gares et haltes possèdent une desserte directe en transports en commun, la fréquence de certaines lignes n'encourage pas les logiques de rabattement et donc l'usage des TER pour les déplacements internes.

Par ailleurs, la moitié des gares se trouvent à plus de 10 min à pied du centre-ville de leur commune souvent relié à Rouen par une ligne de transport en commun urbain, ce qui peut dissuader les utilisateurs de se rendre en gare. Ces itinéraires piétons sont souvent peu qualitatifs et peu sécurisés. Enfin, sachant que le vélo occupe une part modale importante dans les déplacements de courte distance, la présence de 3 parcs à vélos (dont 1 non sécurisé) semble insuffisante. Toutes ces particularités rendent dissuasifs des trajets intermodaux via les gares et haltes du territoire et expliquent par la même occasion la combinaison fréquence voiture-train (10,1% des déplacements intermodaux).

Synthèse : accessibilité des gares et haltes secondaires

PLU Métropole Rouen Normandie
Diagnostic



L'enjeu des transports en commun urbains pour les déplacements intermodaux

Contrairement à la voiture, l'usage des transports en commun nécessite de se rendre aux arrêts via un autre mode. Dès lors, tous les trajets en transports en commun peuvent donc être considérés comme intermodaux. Sur le territoire métropolitain, c'est la marche qui est le premier mode de diffusion et de rabattement vers les arrêts de transports en commun urbains. L'accessibilité piétonne doit être aménagée en conséquence : la qualité des cheminements piétons, leur jalonnement et leur sécurité constituent des éléments déterminants qui influent sur les modalités de rabattement.

Les ruptures de charge au cours d'un trajet en transports en commun sont également à rendre plus aisées. En 2017, la majorité des trajets en transports en commun urbains étaient directs. Le taux de correspondance des réseaux exploités par la TCAR et la TAE est de 1,27 en 2017. Selon l'Enquête Origine-Destination de 2009, les correspondances varient en fonction du type de transport en commun emprunté : il atteint 40% pour les trajets effectués en Tramway ou en TEOR et seulement 30% pour les trajets en bus.

Ces tendances traduisent notamment les logiques de hiérarchisation du réseau de transports en commun urbains et la fonctionnalité respective de chaque grande typologie de ligne. Ainsi, les lignes de Tramway et TEOR assurent une première desserte à l'échelle du territoire métropolitain, que les lignes de bus régulières viennent compléter en maillant plus finement le territoire. Le peu de correspondances entre 2 lignes de bus s'explique également par le manque d'interconnexions entre les lignes.

Enfin, pour les trajets comprenant des correspondances, 67% n'en comptent qu'une seule. Là encore, ce taux varie : les trajets en TEOR ou en Tramway

comptent plus souvent 2 correspondances (environ 35%) que les trajets en bus (30%) même si ce ne sont pas la majorité.

Depuis 1990, le nombre de trajets comptant au moins une correspondance a augmenté, ce qui peut être relié à la restructuration progressive du réseau et à l'amélioration du maillage.

Ces taux sont variables d'une ligne à l'autre au sein des différents types de réseau. Pour le réseau de bus, ce sont surtout les lignes périurbaines qui génèrent le plus de voyages en correspondance car elles servent de lignes de rabattement vers le réseau principal.

L'importance des correspondances pose la question du cadencement des différentes lignes, notamment pour celles qui sont le moins fréquentes, ainsi que la question de la facilité de passer d'une ligne à l'autre. L'aménagement des arrêts doit être pensé en conséquence.

c. La place de la voiture dans l'intermodalité

Mode de transport de rabattement par excellence, l'intégration de la voiture dans la chaîne intermodale permet une bonne adéquation entre optimisation des réseaux de transport collectif existants et limitation de l'utilisation de la voiture particulière pour les destinations desservies par ces derniers.

Dans une logique de désengorgement des axes structurants du cœur d'agglomération, 19 parcs relais ont été aménagés afin d'encourager les automobilistes à rejoindre le centre-ville par le réseau de transports en commun. Ces espaces sont donc également des points-clé dans la chaîne de déplacements intermodaux.

Les parcs relais sont différenciés en 2 catégories :

- 7 parkings relais (2 500 places) gratuits avec le titre de transport Astuce. Ils sont accessibles gratuitement pour les voyageurs du réseau Astuce détenteurs d'un titre de transport valide, magnétique ou chargé sur une carte Astuce ou d'un abonnement quel qu'il soit ;
- 11 parkings relais libres d'accès, gratuits et ouverts à tous (944 places)

3 parkings relais sont présentés comme structurants (Rouges-Terres, Zénith, Mont-Riboudet- Kindarena) et les autres comme des parkings relais dits de proximité.

En 2017, le taux d'occupation moyen des P+R gratuits avec le titre de transport Astuce est de 71% (+15 points par rapport à 2012) avec une saturation quotidienne des P+R du Mont-Riboudet – Kindarena et du Boulingrin et un taux minimal de 1% pour celui du Zénith. Ces P+R Astuce sont bien reliés aux lignes structurantes de transports en commun urbains. En moyenne, un trajet de 17 minutes est nécessaire pour rejoindre le centre-ville. Malgré cette bonne desserte, les gains de temps pour un trajet vers le centre-ville réalisé en transports en commun urbains par rapport à la voiture (sans phénomène de congestion) ne sont pas très importants. Cet élément peut expliquer le fait que, plus la durée du trajet en transports en commun urbains vers le centre-ville est longue, plus le taux de fréquentation du parc relais diminue : le parking du Zénith situé à 25 minutes en transports en commun du centre-ville est le parking le moins fréquenté.

Les parcs relais libres et gratuits ont un taux d'occupation moyen plus faible (51%) et en baisse par rapport à 2014 (-6pts), avec une étendue toujours aussi importante entre les taux d'occupation maximum (100% pour le parking du Fond du Val) et minimum (8% au parc de l'Ancienne gare de Darnétal). Bien que 8 parcs relais sur les 11 soient desservis par une ligne de transports en commun structurante, aucune place n'est réservée aux détenteurs de la carte

Astuce et le tarif In'Cité n'est pas appliqué, ce qui les rapproche des parcs de stationnement classiques en termes de praticité pour les automobilistes. Par ailleurs, le caractère libre et gratuit de ces parkings ne permet pas d'être assuré que les usagers y stationnent dans le but d'effectuer d'un report modal vers les transports en commun. Leur faible fréquentation peut s'expliquer par la faible compétitivité du temps de trajet en transports en commun vers le centre-ville de Rouen par rapport à la voiture. Par ailleurs, ils ne sont pas localisés à proximité de zones d'emplois et/ou de proximité commerciale.

Une meilleure localisation des parcs-relais, un fonctionnement unique et une bonne articulation entre le parc et l'arrêt à proximité sont indispensables pour les rendre plus attractifs.

d. La place du vélo dans l'intermodalité

Malgré sa faible part modale sur le territoire métropolitain (1%), le potentiel de développement du vélo est fort lorsque ce mode est considéré comme un maillon dans une chaîne multimodale de déplacement, et notamment en rabattement depuis les transports en commun. Le PDU métropolitain porte une attention forte à l'articulation entre vélo et transports communs.

Afin de mettre en valeur cet usage combiné des deux modes, des efforts doivent être fournis en termes de stationnement (nœuds de transport en commun, pôles générateurs de trafic), de billettique et de tarification, mais également d'aménagement physique des stations afin de réduire la rupture de charge entre les deux modes. Ainsi, la combinaison de différents outils est nécessaire à la promotion de l'intermodalité vélo-transport en commun au sein de la Métropole de Rouen Normandie.

8 parcs vélos existent actuellement au sein du territoire. Situés à proximité directe de gares ou d'arrêts de bus et dotés de 25 à 32 places, ces parcs sont sécurisés et gratuits pour les détenteurs d'une carte Astuce. La mise en place

d'une billettique et d'une tarification unique par le réseau Astuce traduit un engagement fort en matière de promotion de l'intermodalité vélo-transport en commun, devant être poursuivie et complétée par un renforcement des itinéraires cyclables.

Avec 40% des déplacements métropolitains à vélo réalisés dans la ville de Rouen, cette dernière apparaît particulièrement volontariste pour la promotion de cette pratique. La mise en place du service de Vélo en Libre-Service depuis 2007, dont la majorité des stations sont situées à proximité de stations de tram ou de bus permet aux populations de combiner efficacement les deux modes. L'augmentation de l'utilisation de ce service traduit une promotion efficace de l'intermodalité vélo-transports en commun.

Cependant, l'usage combiné du vélo et des transports en commun demeure essentiellement concentré dans le bassin rouennais. La promotion de la pratique doit non seulement passer par une offre en parcs à vélos et en aménagements, mais également par des efforts en matière de jalonnement des équipements structurants et une pédagogie en matière de temps de parcours.

e. De nouveaux modes ou de nouvelles pratiques

De nouvelles pratiques de mobilité plus durables se développent spontanément et/ou sont initiées par l'apparition de nouveaux services comme l'auto-partage ou encore la voiture électrique. Celles-ci offrent une alternative aux conducteurs seuls qui utilisent majoritairement la voiture pour leurs déplacements.

Ainsi, en 2014, la deuxième phase du programme CREA'VENIR (Véhicules Electriques Novateurs, Intelligents et Responsables) a été lancée afin de poursuivre les logiques d'ores et déjà engagées en 2011. Ces dernières ont notamment pour objectifs de promouvoir l'usage des **véhicules électriques** à travers notamment le renouvellement du parc automobile de la Métropole et l'installation de bornes de charge.

En 2014, la Métropole disposait de 20 points de charge, et en 2017 il y en avait 86 sur 43 bornes. D'autres bornes doivent encore être implantées, en priorité à proximité des parkings relais, des gares et des arrêts des transports en commun, des pôles d'activités et de services, des commerces et des équipements et sites majeurs du territoire.

Enfin, en plus des places réservées équipées de bornes de rechargement, dans les communes de Rouen et Elbeuf, un arrêté garantit la gratuité du stationnement en voirie des véhicules 100% électrique (sauf parkings privés ou concédés).

Pour formaliser une pratique du **covoiturage** déjà observée chez les particuliers, la région et les deux départements de la Seine-Maritime et de l'Eure ont déjà engagé des actions, telles que :

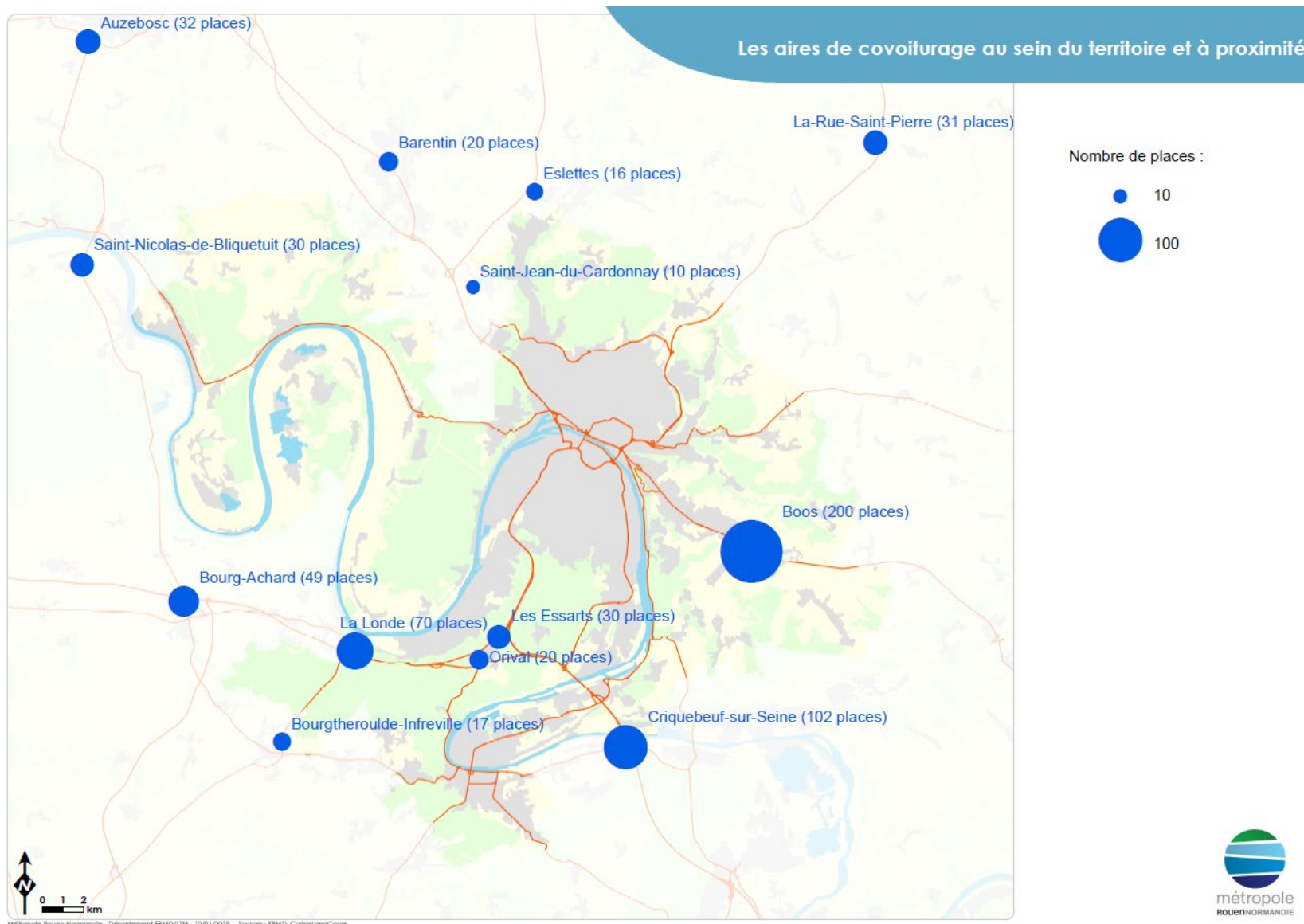
- La création d'une plateforme web et web-mobile commune à l'échelle de la région

- L'approbation d'un schéma d'aménagement d'aires de covoiturage qui reprennent toutes la même conception (source : PDU 2015)

Cette pratique est vue comme une solution pour éviter le recours à la voiture individuelle pour la mobilité des périurbains, dont 25% affirment avoir déjà pratiqué le covoiturage (source : AURBSE, 2012). Par ailleurs, 26% des résidents métropolitains d'au moins 18 ans pratiquent le covoiturage (source EMD 2017) à 26% pour le travail, 30% pour les loisirs et 28% pour de longs trajets ou départ en week-end. Le covoiturage est mis en avant pour son caractère économique (31% des covoitureurs). Par ailleurs, il ne peut se faire par une mise en relation puisque 31% des covoitureurs indiquent avoir recours à ce service grâce leurs connaissances.

Si dans la pratique, les initiatives privées des covoitureurs privilégient des points de rencontre en des lieux emblématiques et stratégiques (gare de Rouen, Théâtre des Arts, Zénith, etc.), le territoire métropolitain et ses alentours proches disposent également en 2016 de 5 aires de covoiturage. D'autres aires devraient être implantées le long des axes hyperstructurants, aux pôles d'échange et parcs-relais (source : PDU 2015).

La Métropole encourage également les entreprises et les commerçants à interroger les pratiques de déplacements de leurs employés dans le cadre de PDE (Plan de Déplacements Entreprise) et à favoriser l'usage de modes de transport alternatifs à la voiture individuelle, comme le covoiturage à l'échelle des parcs d'activités, particulièrement difficiles à desservir en transport en commun (horaires décalés, faible densité, etc.). A ce jour, 79 entreprises et 66 commerçants représentant 42 326 salariés ont signé une convention avec la Métropole.



Synthèse : ce qu'il faut retenir et enjeux associés

CE QU'IL FAUT RETENIR

- Une mobilité dont la tendance est à la décroissance sur le territoire métropolitain par rapport à 2007 et demeurant largement motorisée.
- Des modes doux globalement peu développés, malgré des distances de déplacement peu élevées.
- Un système de transports en commun urbains complet à consolider.
- Un travail autour de l'intermodalité pour promouvoir le report modal de la voiture vers les modes durables (parc-relais, etc.).
- Une promotion du covoiturage et de la voiture électrique.

ENJEUX ASSOCIES

- Poursuivre les logiques engagées en faveur de la réduction de la part modale de la voiture, à travers la promotion des rabattements vers les nœuds de transport en commun, notamment en lien avec l'offre en parkings relais, et en concentrant les efforts au sein des centralités urbaines principales.
- Assurer une meilleure répartition modale sur l'espace public en garantissant des espaces piétonniers et cyclables sécurisés et de qualité, tout en assurant l'accessibilité des pôles générateurs de flux en transports en commun.
- Poursuivre la hiérarchisation et l'optimisation de l'offre en transports en commun urbains sur le territoire métropolitain, dans le cadre de nouveaux projets (nouvelle gare, T4, prolongement de lignes structurantes etc.).
- Exploiter pleinement le potentiel de développement des mobilités douces et/ou transports en commun urbains dans les déplacements de courtes distances, notamment à travers l'achèvement du maillage des liaisons douces et des efforts de jalonnement le long des parcours principaux.
- Rationaliser et différencier l'offre de stationnement en s'appuyant sur une stratégie métropolitaine qui tienne compte des caractéristiques et besoins intrinsèques des territoires.
- Garantir des temps de correspondances optimum pour limiter les ruptures de charge dans la chaîne de déplacements.
- Développer une stratégie de mobilités adaptée aux réalités de chaque territoire, ceux n'étant pas desservis par les transports en commun lourds devant notamment s'orienter vers des solutions de TAD ou de mobilités partagées, contrairement aux territoires denses et bien desservis, au sein desquels une meilleure performance et un nouveau partage de la voirie est nécessaire.

6 VERS UN RENFORCEMENT DES LIENS ENTRE URBANISME ET TRANSPORTS EN COMMUN

6.1 Des réseaux de transports en adéquation avec l'armature urbaine du territoire

a. Un réseau de transports en commun toujours plus performant

L'armature urbaine de la Métropole Rouen Normandie se compose de deux cœurs d'agglomération denses, des espaces urbains, des pôles de vie et des bourgs et villages, des niveaux qui présentent des dynamiques et des enjeux différenciés en termes de mobilités et d'accessibilité notamment au regard de leurs fonctionnalités et de leurs aménités :

- Les cœurs d'agglomération et les espaces urbains, véritables poumons économiques du territoire, présentent un tissu urbain dense doté d'une très grande diversité de fonctions, leur conférant une attractivité au-delà des limites du territoire.
- Les pôles de vie, polarités relais entre le cœur urbain et les espaces ruraux, exercent leur attractivité grâce à l'offre en services, équipements et commerces de proximité.
- Les bourgs et villages, peu denses et à vocation résidentielle, génèrent de nombreux flux (notamment pendulaires) en direction des différentes centralités urbaines.

Les cœurs d'agglomération et les espaces urbains ont une desserte performante par les transports en commun urbains, via un premier maillage formé par les lignes de transports en commun structurantes, et un maillage plus fin par les lignes régulières. Les pôles de vie, également desservis par des

lignes de bus régulières, sont de véritables points de rabattement du transport à la demande vers le réseau métropolitain. Enfin, les bourgs et villages, compte tenu des faibles densités, disposent ponctuellement d'un service de transport à la demande.

Dès lors, du point de vue de la hiérarchisation du réseau, l'offre de transports en commun est donc adaptée et corrélée à la densité et au degré d'urbanisation des différents niveaux de l'armature urbaine. La hiérarchisation du réseau est le reflet d'un équilibre entre un souci de desserte pour tous et d'équilibre financier.

b. Une bonne accessibilité aux pôles générateurs de flux

Les grands équipements, les zones d'activités économiques et les zones commerciales sont des pôles générateurs de flux pour lesquels l'offre de transports en commun est différente.

D'un point de vue de l'accessibilité en transports en commun, les grands équipements métropolitains (salles de spectacle, universités, stade, CHU, équipements de loisirs) bénéficient d'une desserte satisfaisante par les transports en commun :

- Les sites universitaires sont tous desservis par une ligne structurante, à l'exception de l'IUT d'Elbeuf desservi par une ligne régulière. Cette bonne desserte permet l'utilisation des transports en commun pour les trajets domicile-étude.
- Les équipements dédiés au tourisme ou aux loisirs sont moins bien desservis du fait de leur localisation plus excentrée. Les bases de loisirs ou les autres sites de visite n'ont aucune desserte régulière ou à fréquence très faible (7 bus par jour, y compris le week-end).
- Les équipements de santé et culturels, situés pour la plupart en cœur d'agglomération, sont pratiquement tous desservis par une ligne

structurante. Hormis le 106 (salle des musiques actuelles), les salles de spectacle ont une bonne desserte en transports en commun, mais les horaires ne sont pas adaptés à des sorties tardives (fin de service vers 20h30). Le service Noctambus permet toutefois d'effectuer des trajets entre le centre-ville de Rouen, des équipements culturels et de loisirs (106, Zenith, Parc Expo) ainsi que certaines résidences universitaires (Mont-Saint-Aignan et Saint-Etienne-du-Rouvray), avec des passages jusqu'à 4h du matin les jeudis, vendredis et samedis. De plus, un service spécifique de navettes est toutefois assuré depuis la salle du Zénith, permettant de rejoindre le centre-ville. Plusieurs équipements doivent profiter de la mise en service de la ligne T4 en septembre 2018 et ainsi renforcer leur accessibilité comme le Zénith ou le stade Jean Mermoz.

Les zones d'activités économiques, pôles-clés des déplacements domicile-travail, sont peu desservies par les transports en commun :

- Seules les zones tertiaires de Rouen (Seine-Cité et Rouen Innovation Santé) et le Technopôle du Madrillet sont desservies par une ligne de transports en commun structurante.
- 7 des 17 zones d'activités économiques identifiées ne sont desservies par aucune ligne de transports en commun, ou simplement par un service de transport à la demande : Seine-Cité, Le Moulin IV, Village Entreprise, La Briqueterie, Termapol, Vente-Olivier.
- Pour les 7 zones d'activités économiques plus récentes, au moins une ligne régulière passe avec une fréquence entre 20 minutes et 1 heure en heure de pointe le matin.

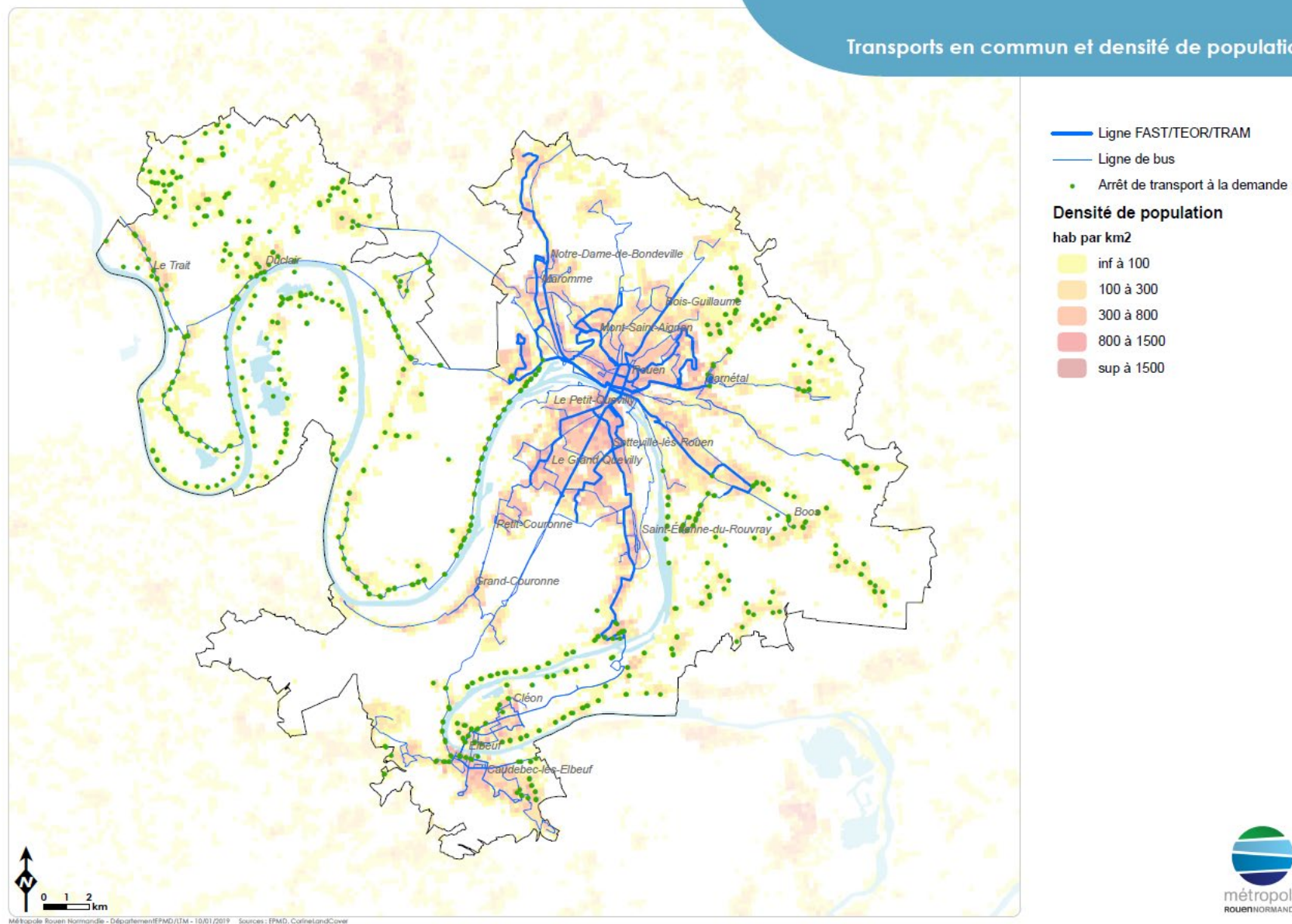
Cette faible desserte explique l'utilisation majoritaire de la voiture pour les flux domicile-travail. Par ailleurs, les horaires décalés de certains salariés et la

configuration spatiale peu dense des zones d'activités, sont autant d'obstacles à la mise en place d'une desserte en transport en commun assez qualitative pour être compétitive face à l'automobile. Aussi, les Plans de déplacements entreprise (PDE) représentent-ils une bonne alternative à des services publics non rentables.

Le motif « achat » génère un nombre de déplacements du même ordre de grandeur que celui généré par le motif « travail ». Les transports en commun ne représentent que 6% de la part modale des déplacements « achat » sur l'ensemble de la Métropole, soit 3 points de moins que la part modale des déplacements en transports en commun pour « tous motifs ». Alors que les pôles commerciaux de rayonnement régional ou majeur sont tous desservis par une ligne de transports en commun, la majorité des déplacements (57%) pour le motif « achat » sont effectués en voiture. Seul le centre-ville de Rouen, Le Clos aux Antes (Tourville-la-Rivière), Le Haut Hubert (Le Mesnil-Esnard) et La Vatine (Mont-Saint-Aignan) sont desservis par une ligne structurante. Les autres pôles sont desservis par des lignes régulières avec une fréquence entre 20 et 40 minutes le samedi, jour privilégié des déplacements pour le motif « achat ». L'offre en transport à la demande dessert plutôt bien les pôles commerciaux avec 4 pôles commerciaux sur 7 desservis, ce qui permet de relativiser la faible fréquence des lignes régulières le week-end.

En comparant l'amplitude des horaires de transports en commun et l'amplitude des horaires des commerces, on constate que la majorité des pôles commerciaux profitent d'un écart favorable puisque l'amplitude des horaires de transports en commun est supérieure à l'amplitude horaire des commerces.

Transports en commun et densité de population



6.2 Une bonne corrélation entre urbanisation et transports en commun à l'échelle du territoire

a. Un réseau de transports en commun urbains en lien avec la répartition actuelle de la population

En 2015, 78% de la population métropolitaine habite à proximité d'une station de transports en commun (Tramway, TEOR, FAST, ligne régulière).

Dans le détail :

- 40% de la population se situe à moins de 500 mètres d'un point d'arrêt d'une ligne structurante (Tramway, TEOR) ;
- 33% à moins de 400 mètres d'un point d'arrêt d'une ligne FAST ;
- 44% à moins de 200 mètres d'un point d'arrêt d'une ligne régulière.

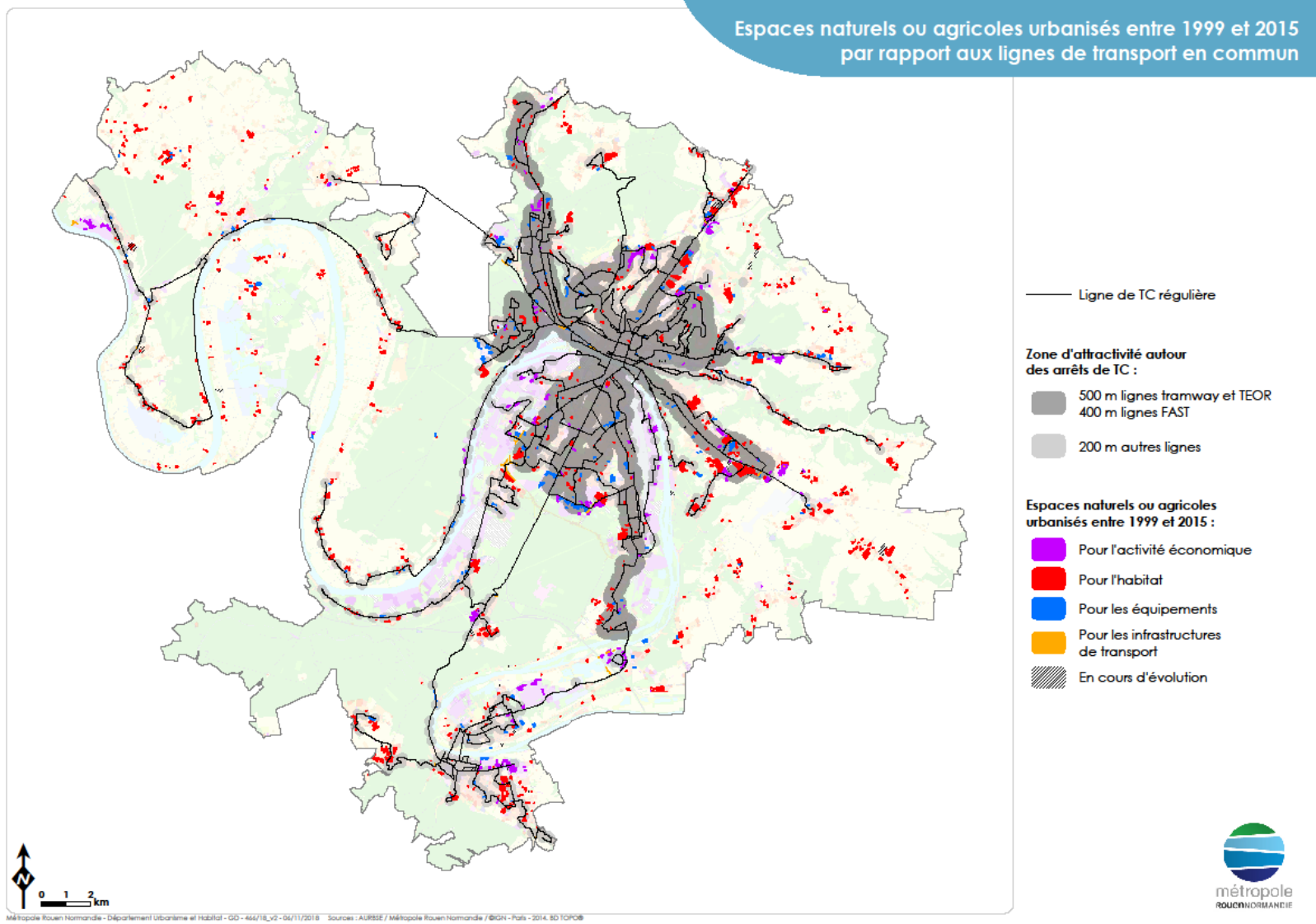
Le réseau de transports en commun urbains s'adresse donc à une grande majorité des habitants de la Métropole, d'autant plus qu'il est complété par deux services de transport à la demande : Filo'r et Allo Bus couvrent plus d'une quarantaine de communes.

b. Une urbanisation récente favorable à une bonne desserte de la population

Toutefois, le processus de périurbanisation observé sur le territoire met à mal le renforcement du lien entre urbanisation et transports en commun : entre 1999 et 2015, 1 552 hectares de terres agro-naturelles et forestières ont été urbanisés. Cette consommation foncière est principalement localisée en périphérie des espaces urbains, ainsi qu'en continuité des bourgs et villages, dans des secteurs présentant bien souvent une faible densité de transports en commun urbains. Par ailleurs, parmi les nouvelles constructions, on constate une prédominance des constructions de type individuel avec des densités faibles (62% comptent moins de 10 logements/hectare).

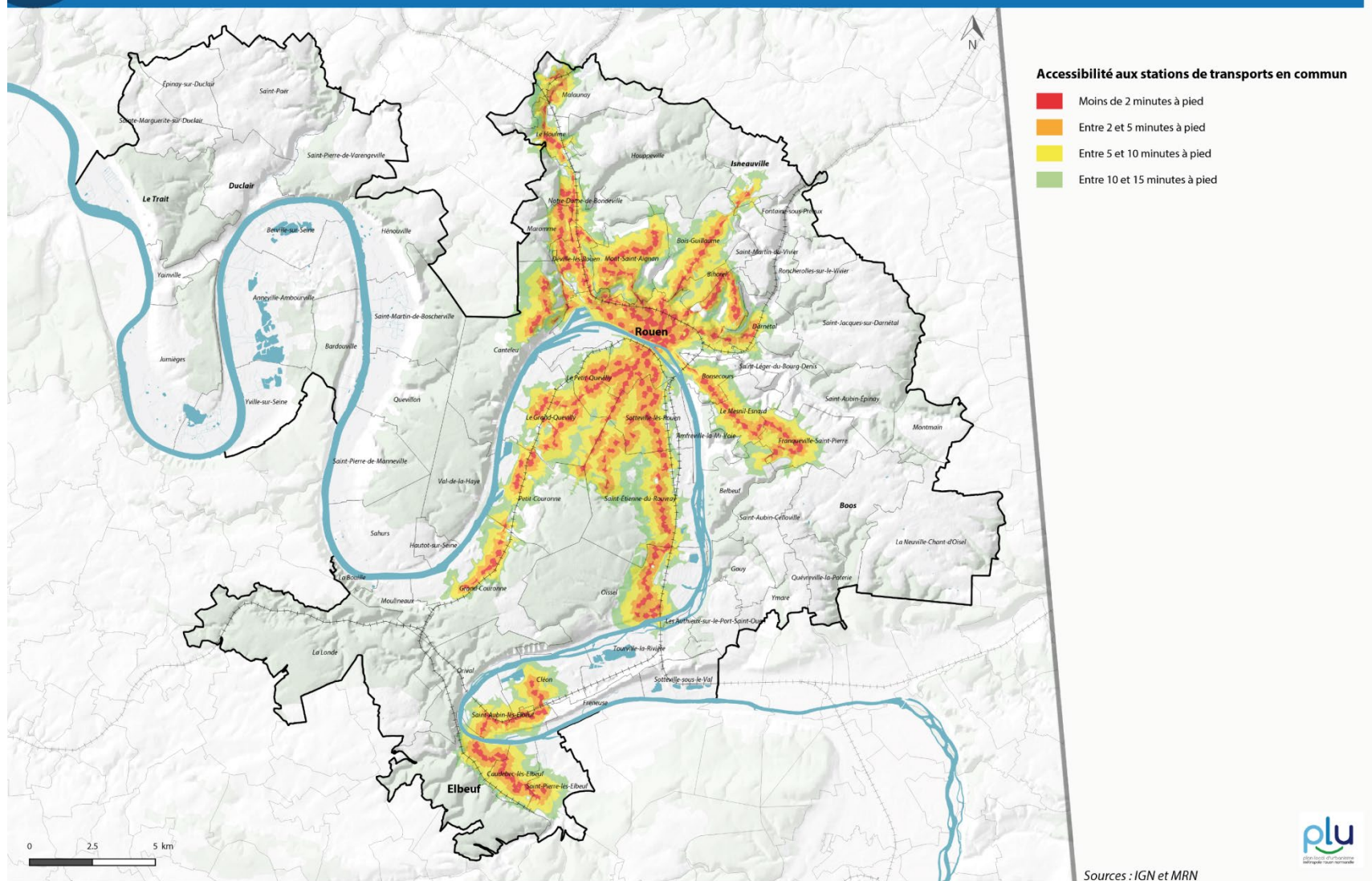
Sur 1 552 hectares urbanisés sur des espaces agro-naturels entre 1999 et 2015, 54% sont localisés en dehors de secteurs d'attractivité des transports en commun.

Espaces naturels ou agricoles urbanisés entre 1999 et 2015 par rapport aux lignes de transport en commun



Accessibilité aux transports en commun

PLU Métropole Rouen Normandie
Diagnostic



Synthèse : ce qu'il faut retenir et enjeux associés

CE QU'IL FAUT RETENIR

Un réseau de transports en commun urbains en adéquation avec l'armature urbaine du territoire.

- Une bonne desserte des pôles générateurs de flux.
- Une bonne corrélation entre la répartition de la population et la desserte en transport en commun.
- Des projets de développement urbain n'étant pas uniquement guidés par l'évolution du réseau de transport en commun.

ENJEUX ASSOCIES

- Garantir un réseau de transports en commun urbains efficace, au service de l'armature urbaine de la Métropole, en renforçant la desserte des pôles générateurs de flux, et en adaptant l'offre aux besoins.
- Coordonner urbanisation future et desserte en transports en commun, permettant l'intensification urbaine à proximité des périmètres d'attractivité des transports en commun, tout en respectant la trame urbaine préexistante.
- Veiller à maintenir l'adéquation actuelle entre le niveau de l'armature urbaine (cœurs d'agglomération, espaces urbains, pôles de vie, bourgs et villages) et la desserte en transports en commun (ferré et bus).
- Accompagner l'intensification urbaine aux abords des secteurs d'attractivité des transports en commun urbains structurants.
- Limiter la création de zones à urbaniser en dehors des zones bien desservies par les transports en commun.
- Pour les secteurs à vocation économique ne pouvant être desservis par les transports en commun, développer des dispositifs alternatifs, à l'image des plans de mobilités.

Chapitre 4 : Les dynamiques de l'évolution urbaine



1 UNE URBANISATION ANCIENNE DU TERRITOIRE METROPOLITAIN

1.1 Des villes historiques

Le territoire de l'actuelle Métropole a été occupé par l'homme dès la préhistoire, bien avant la fondation de la ville de Rouen (Rotomagus) au I^{er} siècle. Prospère pendant la période de la « paix romaine », la ville est transformée en camp militaire, soit une ville resserrée et fortifiée, à la suite des premières invasions de la Gaule au III^{ème} siècle. Christianisée en même temps que le reste de la Gaule, Rouen construit sa première cathédrale. Plusieurs édifices religieux fleurissent aux alentours de la ville, dont l'abbaye de Saint-Pierre de Jumièges et de Saint-Martin-de-Boscherville.

Au IX^{ème} siècle, après la cession de la Normandie aux Vikings, Rouen devient la capitale du duché de Normandie et son port est au centre d'échanges commerciaux qui s'étendent vers l'Europe du nord, Terre Neuve ou encore Constantinople. L'activité commerciale prospère pendant plusieurs siècles et Rouen devient rapidement la deuxième ville du Royaume de France auquel elle est rattachée sous Philippe Auguste. Malgré une croissance rapide, la ville n'est pas très dense et conserve de nombreux jardins, ainsi que des couvents. Elle s'étend également hors les murs où apparaissent de nombreuses paroisses dont celle de Saint-Sever au sud. Au XIV^{ème} siècle, la ville est connue pour ses activités de tannerie et le commerce du vin. La Guerre de Cent Ans et les épisodes de peste freinent cependant cette prospérité, sans arrêter complètement l'activité économique soutenue par la création de chantiers navals sur la rive gauche, qui forment le principal arsenal français.

Le retour de la paix au XVI^{ème} siècle concorde avec le début de la Renaissance, portée à Rouen par deux cardinaux dont Georges Ier d'Amboise,

premier ministre de Louis XII. Le foisonnement artistique est rendu possible par l'essor économique de la ville depuis la fin du XV^e siècle : la draperie se développe, en particulier à Darnétal, mais aussi la soierie, la métallurgie, l'imprimerie etc. La région connaît alors une période brillante pendant laquelle le commerce avec le monde est prospère. Le commerce n'est plus seulement maritime, il est aussi fluvial et terrestre, grâce à l'amélioration des communications.

Les guerres de religion mettent fin au développement de la ville, avec l'établissement de nombreux couvents et des collèges d'enseignement gérés par les catholiques de la Contre-réforme occupant les derniers espaces encore libres à l'intérieur de la muraille, au nord de la ville.

Aux XVII^{ème} et XVIII^{ème} siècles, Rouen est la seconde ville du royaume de France et compte environ 75 000 habitants. Outre le port, la ville est un important centre administratif, doté d'un Parlement, où vivent la noblesse de robe, de nombreux officiers et une bourgeoisie enrichie par le commerce qui, font bâtir de somptueux hôtels particuliers, comme l'Hôtel d'Hocqueville (aujourd'hui Musée de la Céramique). Pour lutter contre les épidémies, l'Hôtel Dieu fondé au Moyen Age est agrandi et l'Hospice Général est créé à l'est de la ville (actuel Hôpital Charles Nicolle).

Au XVIII^e siècle, Rouen continue d'être un grand port et un centre industriel textile. Le commerce triangulaire enrichit les armateurs et le travail du coton devient la base de l'économie urbaine. Il contribue à faire vivre aussi les campagnes alentours par le travail à domicile, évitant ainsi l'exode rural qui touche les autres villes françaises et entraîne de fortes transformations urbanistiques à cette époque.

Les prémices de la Révolution industrielle se font sentir dès le milieu du XVIIIème siècle, avec le développement des « Indiennes », tissus de coton imprimé bon marché. Ces nouvelles fabrications se font dans des manufactures, qui s'installent dans les faubourgs de la ville, dans les communes des vallées du Cailly et du Robec, et sur celles du secteur de la rive gauche, autour de Saint-Sever, ou encore à Elbeuf.



Extrait de la carte de l'Etat-Major (1820-1866)

Le XIXème siècle est, à Rouen comme ailleurs en France, celui de la Révolution industrielle, qui est basée, dans la région, sur l'industrie textile. Des filatures s'implantent dans les vallées du Cailly et du Robec, ainsi que dans les communes situées rive gauche de la Seine, où l'afflux de population venue de la campagne pour travailler dans les usines

s'accompagne de la construction de quartiers ouvriers de type maisons de briques avec petits jardins, qui constituent aujourd'hui un des traits du paysage urbain. Rouen est reliée à Paris par le chemin de fer dès 1843.

Le Second Empire est une période de transformations importantes : les actuelles rues Jeanne d'Arc, Jean Lecanuet et de la République sont percées, le square Solférino ou Verdrel aménagé. De grands édifices modifient la ville : le musée des Beaux-Arts, le Théâtre des Arts, l'église Saint-Sever, les gares, la

flèche de la cathédrale. Les quartiers ouvriers sont regroupés à l'est, en opposition aux quartiers bourgeois, à l'ouest. Les banlieues continuent à s'étendre au sud sur la rive gauche, et sur les communes des secteurs des plateaux nord et est.

Pendant la première guerre mondiale, l'arrivée des troupes et du matériel de l'armée britannique contribue à l'essor du port. L'Entre-deux guerres voit se poursuivre le développement de l'industrie sur les communes du secteur de la rive gauche : sidérurgie, industries chimiques, raffinerie de pétrole, chantiers navals, alors que se maintient l'activité textile jusqu'à la crise de 1929.

A la fin de la Seconde Guerre mondiale, la ville de Rouen est un champ de ruines. Un quart des logements est à reconstruire. Conformément au Plan Gréber, le choix est fait de conserver la forme ancienne de la ville et la même largeur de rues, à la différence du Havre qui préfère bâtir une ville nouvelle, et de surélever les quais, coupant la ville du fleuve.

Les derniers îlots sont achevés en 1962. Comme dans le reste du pays, la croissance démographique et la crise du logement entraînent la construction de grands ensembles à Saint-Étienne-du-Rouvray, Grand-Quevilly, Rouen (Les Sapins et La Grand'Mare) et Canteleu (Cités Verte et Rose).

Dans les années 1970, commence la restructuration du centre-ville ancien, éliminant des îlots considérés comme insalubres, permettant la construction d'ensembles immobiliers à la place des maisons anciennes à pans de bois. La valeur architecturale des quartiers anciens finit par être reconnue et des opérations de sauvegarde sont lancées : les façades sont restaurées, certaines rues deviennent piétonnes comme la rue du Gros Horloge, première rue

piétonne de France en 1970. Les années 1970 marquent également le début de la périurbanisation et l'arrivée de nombreux habitants dans les communes rurales. En 1973 est inaugurée l'église Sainte Jeanne d'Arc sur la place du Vieux-Marché, les deux tours de 18 étages du Front de Seine en 1979 et le Palais des Congrès sur la place de la cathédrale en 1976.

Jusqu'au XVIIIe siècle, Elbeuf n'est alors qu'un bourg où l'activité drapière se développe sur un mode artisanal. La production s'installe de façon diffuse à la ville comme à la campagne, les ateliers s'improvisent dans les maisons particulières, identifiables par leurs greniers-étentes.

Au début de l'ère industrielle, les premières manufactures s'installent aux abords du bourg. Leur architecture de pan de bois est reconnaissable par les grands volumes produits et de larges ouvertures. Les manufactures s'insèrent dans un tissu de parcelles étroites, amenant à constituer des îlots très denses refermés sur eux-mêmes, irrigués par des passages étroits. Plus tard, c'est la machine à vapeur et l'industrialisation de la fabrication du drap qui transforme la ville et engendre une architecture nouvelle de lieux de production, généralisant le recours à la brique comme matériau structurel et de décor. La cheminée devient rapidement l'emblème de la cité industrielle ce qui lui vaudra l'appellation de « ville aux 100 cheminées ».

Puis, l'installation d'industriels alsaciens dans les années 1870, suite à l'annexion de l'Alsace par l'Allemagne, intensifie le processus de transformation de la ville. Ils y édifient de nouvelles usines fonctionnelles et mécanisées à l'extrême, véritables villes dans la ville. Elbeuf connaît alors une période de grande prospérité. On peut encore aujourd'hui en admirer les traces dans les maisons de maîtres du Cours Carnot, le Cirque-Théâtre (l'un des huit derniers cirques en dur de France), ainsi que dans l'apparat architectural de l'hôtel de la Chambre de commerce et le majestueux Hôtel de ville. Les sites industriels sont eux aussi dotés d'éléments architecturaux

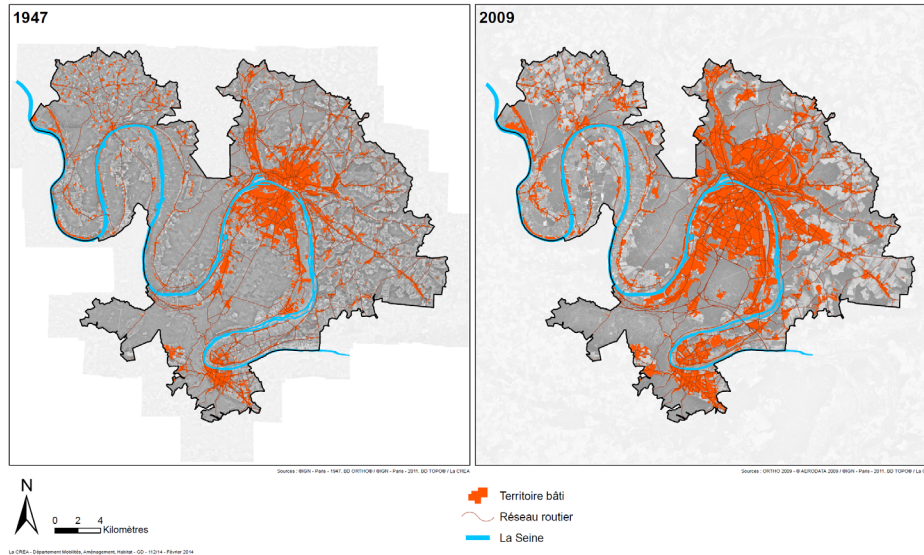
spécifiques (façades aux baies cintrées, appareillage bicolore en brique...), tels que les usines Gasse et Canthelou, Fraenckel Herzog, Blin et Blin.

Après la seconde guerre mondiale, la concurrence des tissus synthétiques entraîne la fermeture progressive des usines. A la suite des bombardements de 1940 en centre-ville, de vastes opérations d'urbanisme sont mises en œuvre pour réaménager les quartiers sinistrés. Dans les années 1960, le vieux quartier du Puchot est rénové

Après la reconstruction et la restructuration des centres-villes, l'urbanisation a gagné progressivement les plateaux agricoles, traduisant ce qui est communément appelé l'étalement urbain ou encore la périurbanisation ; une tendance qui touche l'ensemble du territoire national.

Aujourd'hui, les communes rurales et périurbaines connaissent les dynamiques démographiques et de construction les plus importantes du territoire.

Evolution du territoire bâti entre 1947 et 2009



1.2 L'urbanisation sur des terrains naturels et agricoles

Les lois successives ont renforcé la prise en compte des conséquences environnementales de l'artificialisation des sols (paysage, biodiversité, ruissellement...). Le code de l'urbanisme précise ainsi que le PLU doit réaliser une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers sur une période de 10 ans précédant son arrêt. A partir de cette analyse, il doit fixer et justifier les objectifs chiffrés de limitation de la consommation d'espace.

a. La photo-interprétation pour analyser la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers par l'urbanisation

Un mode d'occupation du sol (MOS) a été créé, et un outil d'observation de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers développé à partir de **photographies aériennes** (orthophotographie), selon une méthodologie élaborée par un bureau d'études (Gaudriot) en 2002, sur le principe de la photo-interprétation, et réajusté par la CREA et l'AURBSE au regard de la typologie et de la précision.

La photographie aérienne de 1999 qui constitue l'état de référence et la photographie de 2015 permettent de mesurer l'évolution de l'occupation des sols. Les informations sont intégrées dans un système d'information géographique (SIG) sous le logiciel ArcGis, à une échelle de saisie de 1/5000ème de façon générale et de 1/2000ème en milieu urbain.

Caractéristiques techniques des orthophotographies

(prises en période estivale)

	Résolution d'image	Echelle d'application minimale	Echelle d'application maximale
1999	50 cm	1/25000ème	1/2000ème
2015	20 cm	1/25000ème	1/1000ème

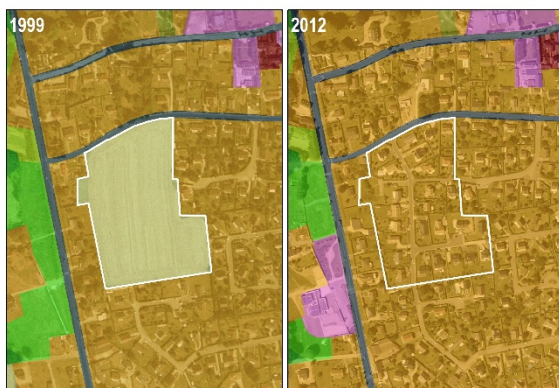
Pour observer l'urbanisation de terrains naturels, agricoles et forestiers, une **typologie** des espaces en 18 catégories a été bâtie et adaptée aux spécificités de notre territoire, notamment en fonction des éléments naturels liés à l'eau ; la Seine, affluents, carrières, mares... (Cf. typologie). Cette typologie permet de distinguer les grandes catégories de territoire : les espaces ruraux, les espaces résidentiels, économiques et dédiés aux équipements.

L'outil fournit ainsi un mode d'occupation du sol (MOS) et permet de connaître quelle a été l'évolution de l'urbanisation aux cours des années passées et à partir de quels types d'espaces (agricoles, forestiers ou naturels). Dans le détail, il permet de savoir où et combien d'hectares ont été urbanisés et pour quel type d'usage (habitat, activités, équipements...).

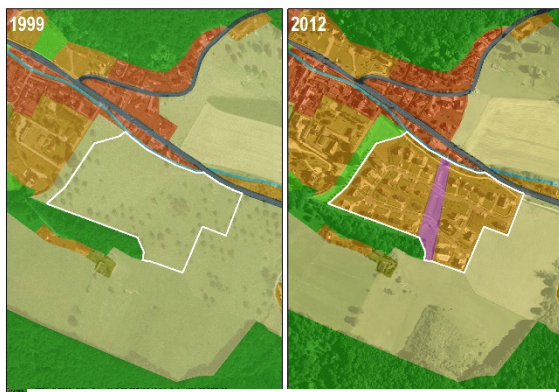
Typologie pour la photo-interprétation – Mode d’Occupation des Sols

Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Description	Trame
Espaces ruraux	Espaces naturels	Espace non boisé, non agricole	Coteaux, Espaces libres dans le tissu urbain, Transition entre espaces naturels et urbains	
		Espace boisé	Toute surface couverte d'au moins 10% d'arbres	
		Espace naturel aquatique	Etang, lac, rivière, fleuve, îles, mares	
	Espaces de loisir et d'agrément		Parc animalier, parc et jardin, base de loisir, camping, golf, hippodrome, centre équestre, champ de foire, habitation légère de loisir, jardins familiaux, haras, maison forestière	
	Espaces agricoles	Activité agricole	Toutes formes de cultures (légumières de plein champ, florales, fourragères...), labours, prairie	
		Construction en milieu rural	Bâtiments agricoles, fermes, silos, bâtiments isolés agricoles	
	Espaces de carrières		Carrières en exploitation, sablières en exploitation, bâtiments et installations liés aux carrières	
Activités	Activités industrielles et/ou artisanales et/ou tertiaires	Activités industrielles et/ou artisanales et/ou tertiaires, hors carrières	Emprise des usines (y compris les accès), hangars, silos, station d'épuration, transformateur EDF, château d'eau, bassin de rétention d'eau	
	Activités commerciales	Centre commercial, hypermarché, supermarché	Commerces en grandes surfaces avec leur parking, halles, entrepôts	
Habitat	Centres historiques et collectifs dominants	Habitat dense, continu, hypercentre	Faubourgs, centres urbains	
		Ensemble d'habitat collectif dominant	Habitat collectif dominant	
	Individuel dominant	Habitat individuel dense	Supérieur à 10 unités / hectare	
		Habitat individuel peu dense	Inférieur à 10 unités / hectare	
Grands équipements	Equipements structurants	Equipement avec son parking (public, privé)	Hôpital, caserne, équipement scolaire, centre administratif, centre sportif, cimetière, église, stade, complexe cinématographique, centre culturel, maison de retraite, piscine	
		Aéroport, ports et installations portuaires, gare routière, ferroviaire, embarcadère bac fluvial, croisière	Emprise entière cernée	
	Equipements modaux structurants	Autoroute, route essentielle, échangeur	Voies d'environ 15 m d'emprise, remblais et déblais compris	
		Voie ferrée	Remblais et déblais compris	
Espaces en cours d'évolution	Sans affectation		Friche, décharge, travaux en cours non identifiables	
	Pour les espaces ruraux		Jardins et parcs en cours de construction	
	Pour l'activité non commerciale		Activités industrielles et/ou artisanale et/ou tertiaire en cours de construction	
	Pour l'activité commerciale		Activités commerciales en cours de construction	
	Pour l'habitat		Habitat en cours de construction	
	Pour les équipements		Equipements en cours de construction	
	Pour les équipements modaux		Routes et voies ferrées en cours de construction	

Il faut entendre par consommation d'espace, l'urbanisation de terrains ayant physiquement un caractère naturel, agricole ou forestier identifiée par le MOS (catégorie Espaces ruraux), que ces terrains soient situés à l'intérieur du tissu bâti (1) ou en continuité du bâti (2).



Urbanisation à l'intérieur du tissu bâti (1)



Urbanisation en continuité du bâti (2)

Ne sont pas comptabilisés dans la consommation d'espace :

- les terrains déjà bâtis, qui, en tissu urbain déjà constitué, accueillent de nouvelles constructions (3),
- les « dents creuses », qui, en milieu urbain dense, sont désignées par les terrains non bâtis (généralement inférieurs à 1000 m²) situés entre plusieurs zones bâties (4).

Dans le MOS, ces terrains sont comptabilisés en territoires urbanisés, aussi est-il considéré que les nouvelles constructions entrent dans le champ de la densification.



Urbanisation de terrains déjà bâtis (3)



« Dent creuse » (4)

b. L'occupation des sols en 1999 et 2015 : un territoire majoritairement occupé par les espaces ruraux

Le territoire de la Métropole Rouen Normandie est majoritairement occupé par les espaces ruraux qui représentent les trois quarts du territoire, les espaces urbanisés couvrant pour leur part un quart du territoire. Si l'occupation des sols entre 1999 et 2015 montre une réduction des surfaces consacrées à l'agriculture et une progression sensible des surfaces urbanisées, les grands équilibres entre les espaces naturels et les espaces urbains ont néanmoins été préservés.

Occupation des sols en 1999 et en 2015

Occupation du sol	Superficie en 1999 (ha)	%	Superficie en 2015 (ha)	%		
Activités économiques	2 786	4,2	2 878	4,3	Espaces urbanisés	24,3% en 1999 26,1% en 2015
Habitat	8 751	13,2	9 716	14,6		
Équipements/ Infrastructures	3 861	5,8	4 153	6,3		
Espaces en cours d'évolution	700	1,1	611	0,9		
Activités de carrière	711	1,1	515	0,8	Espaces ruraux	75,7% en 1999 73,9% en 2015
Activités agricoles	20 538	30,9	19 410	29,2		
Espaces boisés	22 775	34,3	22 546	34		
Espaces naturels	6 250	9,4	6 543	9,9		
TOTAL	66 372	100	66 372	100		

source : Métropole Rouen Normandie-AURBSE

Le tableau ci-dessus donne l'occupation des sols à deux dates données, mais ne peut être utilisé seul pour apprécier l'évolution de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers traitée plus loin.

Près des ¾ du territoire couvert par les espaces ruraux

Le territoire couvre 66 372 hectares dont une part très importante – 73,9% du territoire (49 014 ha en 2015) – est occupée par les espaces « ruraux » dont la surface a diminué de 2,5% entre 1999 et 2015.

Les espaces ruraux considérés globalement comme des espaces non imperméabilisés sont déclinés de la façon suivante :

- Les activités agricoles et bâtiments nécessaires à l'agriculture sur 19 410 hectares (29,2% du territoire),
- Les activités de carrières sur 515 hectares (0,8% du territoire),
- Les espaces boisés sur 22 546 hectares (34% du territoire),
- Les espaces naturels qui comprennent les espaces de loisirs et d'agrément (837 ha), les espaces naturels aquatiques (2 742 ha) et les espaces naturels non boisés, non agricoles (2 964 ha) totalisent 6 543 hectares (9,9% du territoire).

Les espaces agricoles et forestiers qui ont sensiblement le même poids sont les occupations dominantes du territoire. Ces vastes espaces forestiers et agricoles qui ceignent les espaces urbanisés constituent un atout incontestable pour une agglomération de cette taille d'environ 500 000 habitants.

¼ du territoire occupé par les espaces urbanisés

Les espaces « urbanisés » pouvant être assimilés aux espaces artificialisés, occupent 26,1% du territoire (17 358 hectares). Ils comprennent les espaces « résidentiels » (56% des espaces urbanisés) et les espaces « économiques » (16,6%), les équipements et les infrastructures (23,9%). Entre 1999 et 2015 la surface occupée par les espaces urbanisés a progressé de 7,8%.

Les espaces « résidentiels » se répartissent entre plusieurs catégories :

- Les tissus d'habitat dense et continu (3,4% des espaces résidentiels), correspondant aux tissus urbains multifonctionnels des hypercentres.
- Les ensembles d'habitat collectif dominant (10,7% des espaces résidentiels) sont présents sous la forme de grands ensembles ou de petites poches éparses sur l'ensemble du territoire urbanisé.

- L'habitat individuel occupe une surface importante, soit près de 86 % des espaces résidentiels, dont 44% en faveur de l'habitat individuel dit très peu dense et 56% pour un habitat dit plus dense. Pour approcher de plus près l'habitat individuel, l'indicateur du nombre de logements rapporté à l'hectare permet d'apprécier les différences de tissus urbains : en deçà de 10 logements par hectare l'habitat est dit « très peu dense », au-delà de 10 logements par hectare comme « plus dense ». La parcelle de 1000 m², en tant que référence, a plusieurs limites. La première est liée à la difficulté de trancher entre les deux catégories (plus ou moins 10 logements / hectare). La seconde tient à la taille des parcelles qui peuvent être bien en deçà ou bien au-delà de cette référence.

Les espaces « économiques » comptent dans une même catégorie toutes les activités économiques confondues liées à l'industrie, au tertiaire et à l'artisanat (2 549 ha). Seule l'activité commerciale en grande surface (329 ha) correspondant aux grands ensembles commerciaux (Clos aux Antes, Saint-Sever, Docks76...) est distinguée des autres activités économiques ; cette fonction urbaine ayant de forts impacts en matière de déplacements.

Les grands équipements comprenant des structures qui accueillent du public (1 778 ha), sont pour la plupart insérés dans le tissu urbain (CHU de Rouen, équipements universitaires...). Les grands équipements comptent également les infrastructures de transports, c'est-à-dire les autoroutes, les routes et les voies ferrées (2 229 ha), puis l'aéroport, les ports et installations portuaires, les gares routières et ferroviaires (145 ha).

Les espaces en cours d'évolution ou dits en mutation (611 ha) en 2015 indiquent qu'il y a un changement en cours de l'usage des sols. Ils concernent des chantiers en cours d'urbanisation, des carrières en fin d'exploitation, des friches (industrielle, commerciale), des décharges sauvages...

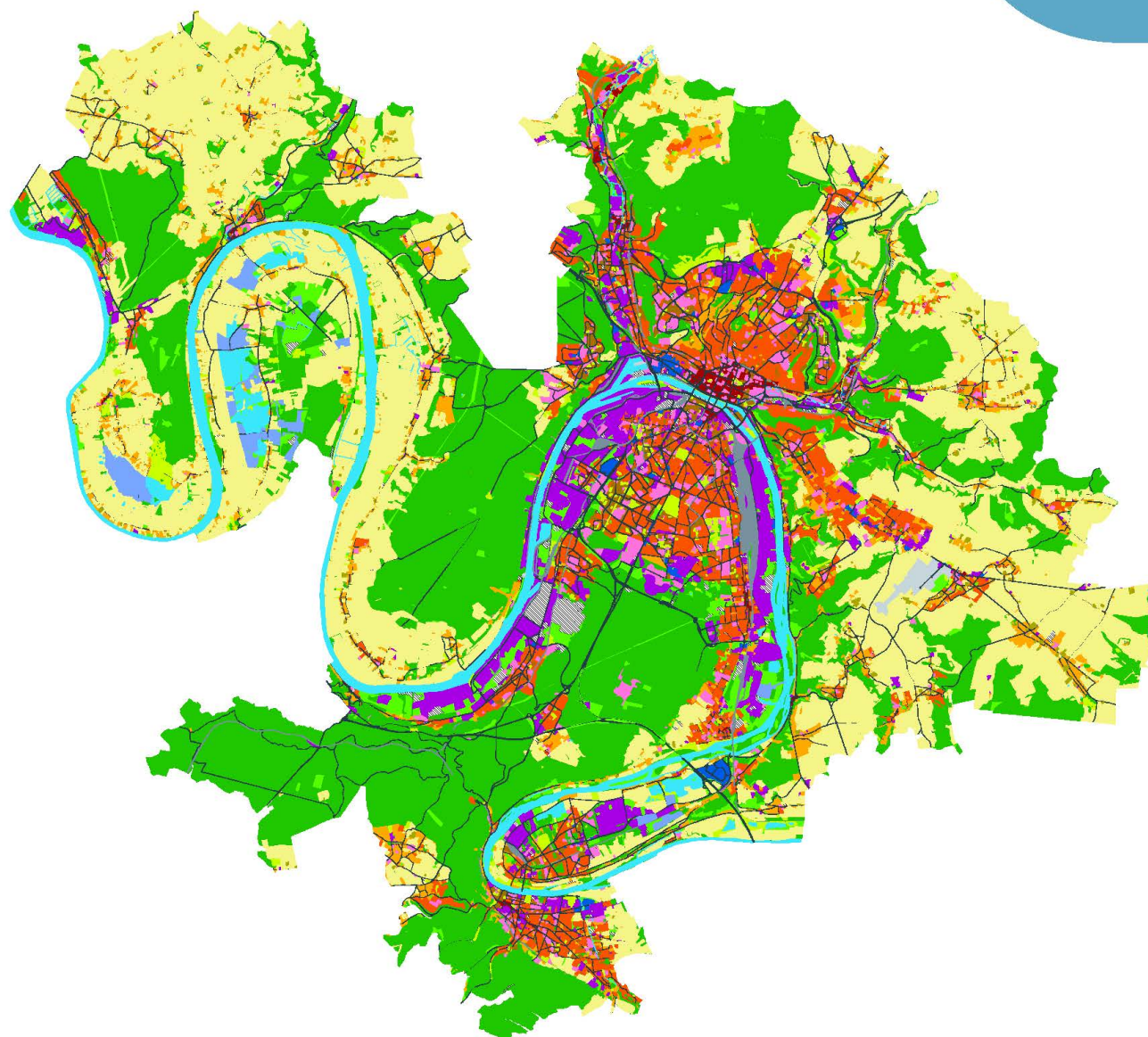
Les espaces urbains continus (tache urbaine) sont localisés de part et d'autre de la Seine, dans la boucle de Rouen et la boucle d'Elbeuf, dans les vallées affluentes de la Seine (Cailly, Aubette, Robec), et sur les plateaux agricoles. Au-delà de la tache urbaine, les nombreux villages sont implantés dans l'espace rural des plateaux et en bordure de Seine. Les grands sites d'activités économiques (en violet sur la carte) sont nettement visibles en bordure de Seine, à l'amont et l'aval de Rouen, autour de la boucle d'Elbeuf et au Trait.

c. **L'évolution de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers par l'urbanisation entre 1999 et 2015**

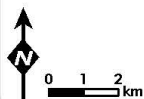
Cette partie présente l'analyse de consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers par l'urbanisation au cours de la période 1999-2015. L'analyse permet d'apprécier la consommation globale à l'échelle de l'ensemble du territoire et la part consommée sur des espaces naturels, agricoles ou forestiers.

La consommation globale par vocation de destination ramenée en moyenne annuelle permet de constituer la référence pour fixer les objectifs de limitation de la consommation d'espaces dans le PADD du PLU.

Occupation du sol en 2015



- Espace naturel, non boisé, non agricole
- Espace boisé
- Espace aquatique
- Espace de loisirs et d'agrément
- Espace agricole
- Construction en milieu rural
- Activité industrielle et/ou artisanale et/ou tertiaire
- Activité de carrière
- Espace commercial
- Habitat dense, continu, hypercentre
- Habitat collectif
- Habitat individuel dense
- Habitat individuel peu dense
- Equipement construit
- Aéroport, embarcadère bac fluvial, croisière
- Autoroute, route essentielle, échangeur
- Voie ferrée
- Espace en cours d'évolution ou fiche
- Espace en cours d'évolution pour l'espace naturel
- Espace en cours d'évolution pour l'activité non commerciale
- Espace en cours d'évolution pour l'activité commerciale
- Espace en cours d'évolution pour l'habitat
- Espace en cours d'évolution pour les équipements construits
- Espace en cours d'évolution pour les équipements modaux



Métropole Rouen Normandie - Département Urbanisme et Habitat - GD - 015/17_v2 - 13/11/2017 Sources : AURBSE / Métropole Rouen Normandie

d. **1 552 hectares urbanisés en 16 ans majoritairement sur des espaces agricoles puis naturels**

Sur l'ensemble du territoire, 1 552 hectares d'espaces naturels, agricoles et forestiers ont été urbanisés entre 1999 et 2015, ce qui correspond à 2,3% du territoire. Ce volume représente environ 2 170 terrains de football.

Sur 1 552 hectares urbanisés, 804 hectares proviennent d'espaces agricoles (52%), 576 hectares d'espaces naturels hors espaces boisés (37%) et 172 hectares d'espaces forestiers (11%). Quantitativement, les espaces agricoles, puis naturels ont ainsi été particulièrement impactés par l'urbanisation, beaucoup plus que les espaces forestiers qui bénéficient de protections réglementaires plus strictes.

En effet, les espaces agricoles consommés par l'urbanisation sont localisés majoritairement :

- en périphérie des espaces urbains des plateaux nord et est, en continuité de tissus urbains les plus récents, et pour beaucoup sur de grandes emprises,
- en continuité des bourgs et villages, sur une multitude de petites emprises, tant sur les plateaux qu'en bordure de Seine.

L'enjeu de préservation des espaces agricoles est donc surtout prégnant sur les plateaux pour le maintien de l'activité agricole, et à la périphérie des bourgs et villages, les espaces agricoles présentant des enjeux environnementaux (biodiversité, paysage eau...).

La géographie de la consommation d'espaces est différente selon qu'il s'agit d'espaces agricoles, naturels ou forestiers.

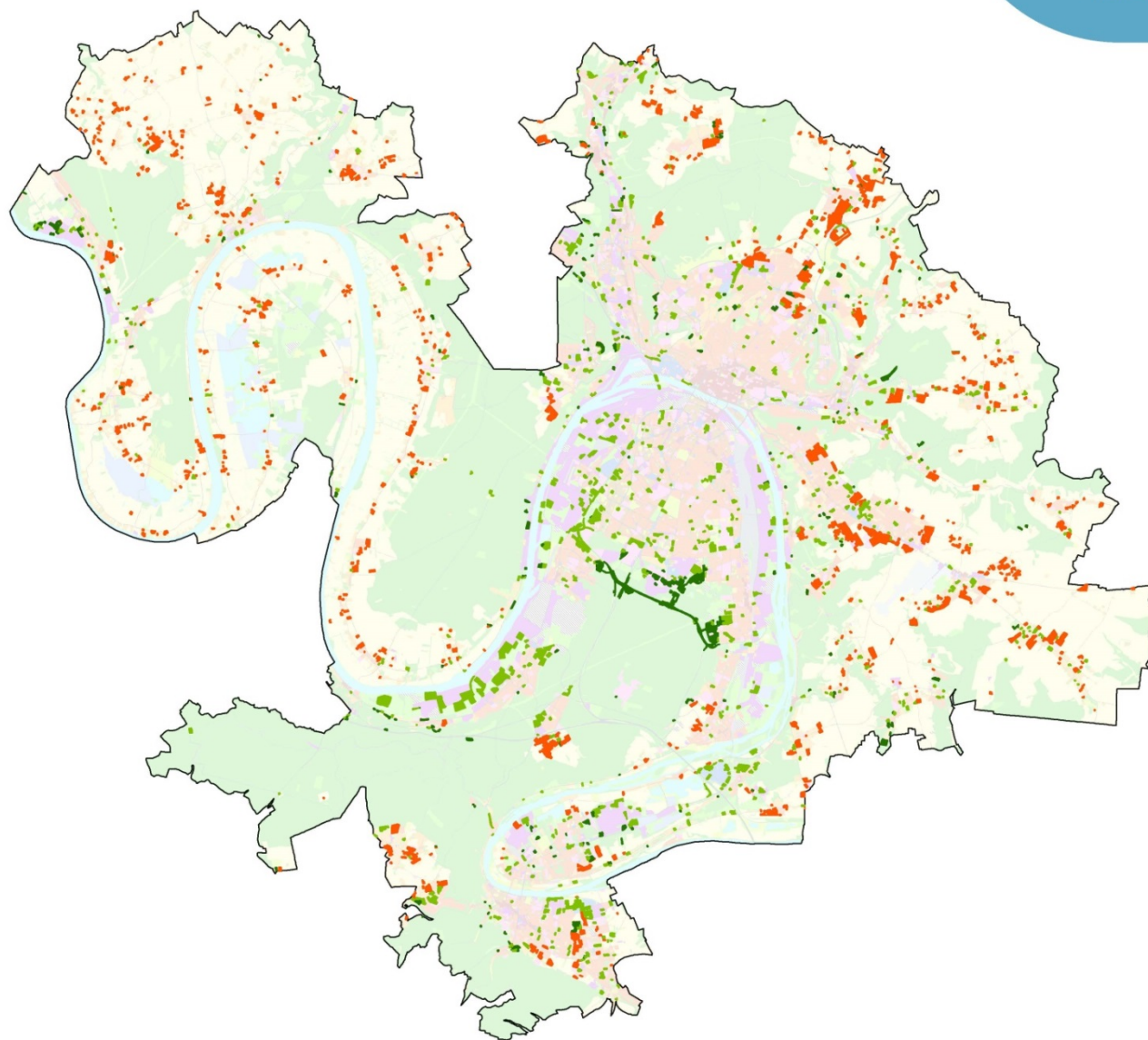
Les espaces naturels qui ont été consommés sont localisés :

- à l'intérieur des tissus urbains les plus anciens des boucles de Rouen et d'Elbeuf, sur de petites emprises pour la plupart,
- en bordure de Seine, en continuité du tissu économique portuaire sur des emprises plus importantes.

Entre 1999 et 2015, on constate une augmentation sensible des surfaces d'espaces naturels (+ 293 ha) due à la création de nouveaux espaces naturels de loisir et d'agrément (tels la Presqu'île Rollet, le parc Grammont, l'aménagement des quais Rive Gauche de Rouen...) sur d'anciens sites d'activités économiques, ou encore à l'évolution de carrières en espaces naturels non boisés, non agricoles et espaces naturels aquatiques.

La consommation d'espaces forestiers, relativement faible au regard de la consommation des espaces agricoles et naturels, concerne essentiellement la forêt du Rouvray pour la réalisation de l'infrastructure routière dite voie de jonction sud, les équipements et l'économie autour du Technopôle du Madrillet, le parc d'activité de la Vente Olivier.

Espaces naturels ou agricoles urbanisés entre 1999 et 2015



Espaces naturels ou agricoles urbanisés : 1552 hectares

- Espaces agricoles
804 hectares
- Espaces boisés
172 hectares
- Espaces naturels, non agricoles
et non boisés
576 hectares



Métropole Rouen Normandie - Département Urbanisme et Habitat - GD - 819/17_v2 - 13/11/2017 Sources : AURBSE / Métropole Rouen Normandie / ©IGN - Paris - 2014, BD TOPO®

e. **Plus de 50% d'espaces urbanisés dédiés à l'habitat, 20% pour l'économie**

Globalement à l'échelle de l'ensemble du territoire 56% des espaces urbanisés entre 1999 et 2015 portent sur l'habitat, 20,5% sur les activités économiques, 15,5% sur les équipements et les infrastructures routières et 8% sur les espaces en cours d'évolution. L'habitat apparaît comme le poste le plus consommateur d'espaces naturels et agricoles.

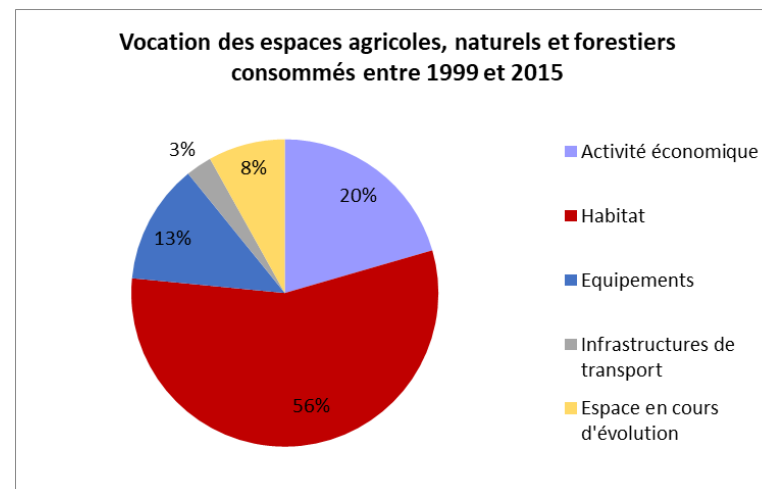
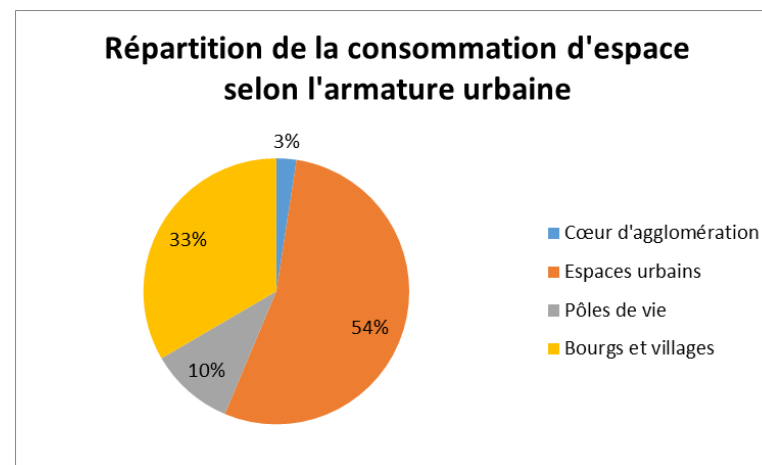
Consommation d'espace (en hectares) entre 1999 et 2015 (hors carrières) par vocations et selon l'armature urbaine

	Pour l'habitat	Pour les activités	Pour les équipements / infrastructures	En cours d'évolution	TOTAL
Cœurs d'agglomération	28	2	6	2	38
Espaces urbains	370	235	173	59	837
Pôles de vie	92	31	15	23	161
Bourgs et villages	379	51	44	42	516
TOTAL	869	319	238	126	1 552

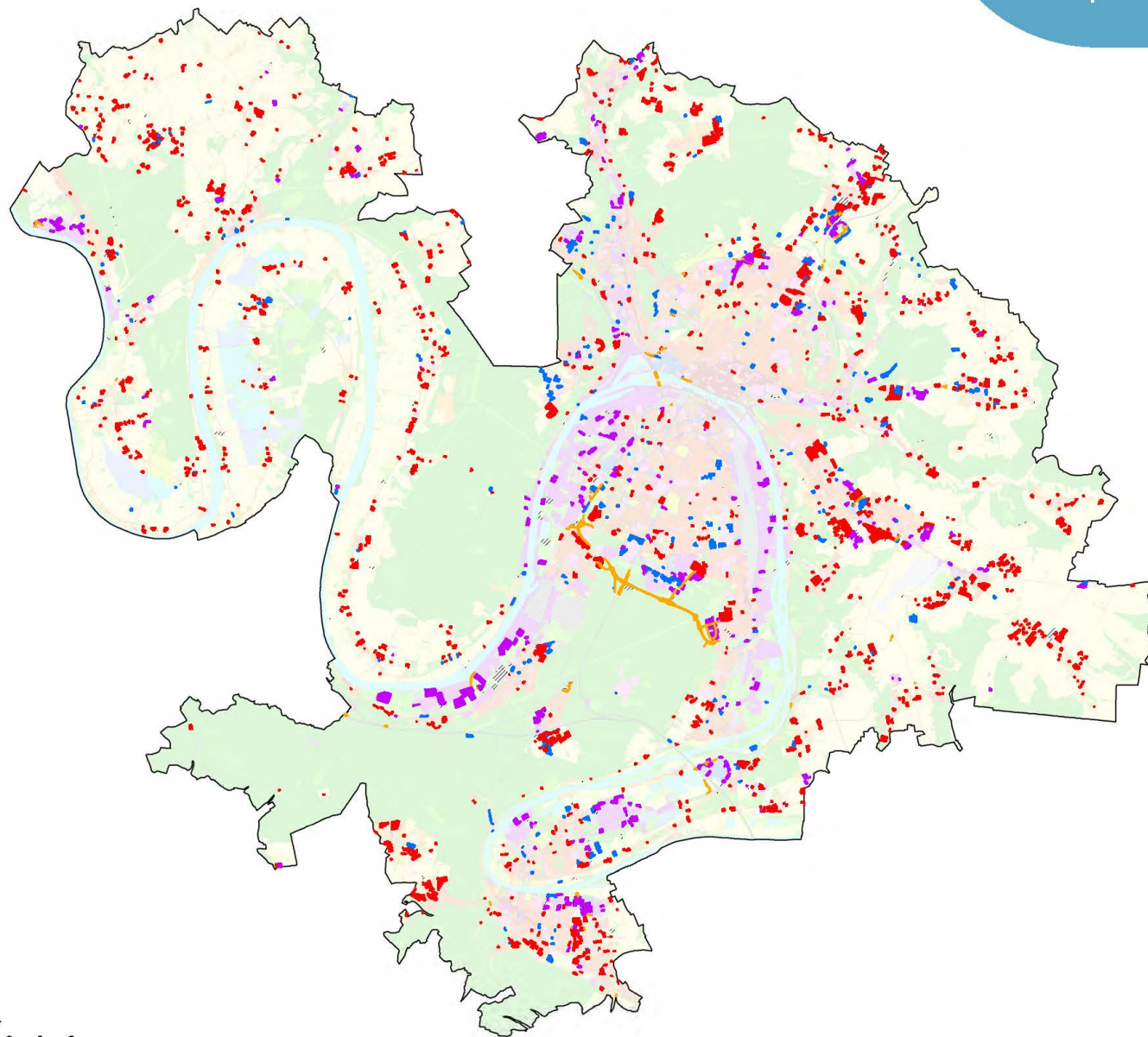
Source : Métropole Rouen Normandie-AURBSE

Au regard de l'armature urbaine, les espaces urbains ont consommé plus de la moitié des espaces naturels et agricoles, avec une répartition représentative de l'ensemble des grandes fonctions urbaines : 44% pour l'habitat, 28% pour l'économie et 21% pour les équipements et infrastructures. Les pôles de vie ont consommé 10% des espaces naturels et agricoles, dont plus de la moitié pour l'habitat (57%) et un tiers pour les activités économiques et les équipements. La situation est différente dans les bourgs et villages qui ont

consommé un tiers des espaces naturels et agricoles (516 ha) essentiellement au profit de l'habitat (74%).



Espaces naturels ou agricoles urbanisés entre 1999 et 2015



Espaces naturels ou agricoles urbanisés : 1552 hectares

-  Pour l'activité économique
319 hectares
-  Pour l'habitat
869 hectares
-  Pour les équipements
196 hectares
-  Pour les infrastructures
de transport
43 hectares
-  En cours d'évolution
126 hectares



Métropole Rouen Normandie - Département Urbanisme et Habitat - GD - 017/17_v2 - 13/11/2017 Sources : AURBSE / Métropole Rouen Normandie / ©IGN - Paris - 2014, BD TOPO®

f. L'habitat développé sur l'ensemble du territoire et des localisations préférentielles pour l'économie

Les espaces consommés par l'urbanisation au cours de la décennie passée ont une localisation à l'intérieur ou en continuité des tissus bâtis existants, et ce sur l'ensemble du territoire.

L'habitat représente plus de la moitié des nouveaux espaces urbanisés (869 ha), essentiellement à l'intérieur et en continuité du tissu bâti existant :

- soit en frange de l'espace déjà aggloméré, parfois sur de grandes emprises,
- soit autour des villages sur de plus petites emprises mais dont la somme constitue néanmoins des volumes importants.

Toutes les communes du territoire ont consommé des espaces naturels et agricoles pour l'habitat, mais cette consommation est très variable, qu'il s'agisse des communes bourgs et villages ou des communes de l'espace urbain.

Dans les bourgs et villages, la consommation moyenne d'espaces pour l'habitat est de 9,7 ha entre 1999 et 2015. Parmi ces communes, 13 ont consommé moins de 5 ha sur cette période, et 5 communes ont consommé plus de 20 ha.

Sur le plateau nord (Bois-Guillaume, Isneauville) et sur le plateau est (Mesnil-Esnard, Franqueville-Saint-Pierre, Boos), dans des communes traversées par deux grandes pénétrantes (A28, RD6014), la consommation d'espaces pour l'habitat compte parmi les plus importantes. En Rive sud ou dans la vallée du Cailly, certaines communes (Grand-Couronne, Saint-Etienne-du-Rouvray) ont consommé entre 10 et 20 hectares, alors que d'autres (Petit-Quevilly, Sotteville-lès-Rouen, Déville-lès-Rouen, Maromme) comptabilisent moins de 5 hectares. Ces dernières, ne disposant plus d'espaces à urbaniser sur des terrains naturels ou agricoles, sont désormais tournées vers un mode de développement qui privilégie la densification et le renouvellement urbain.

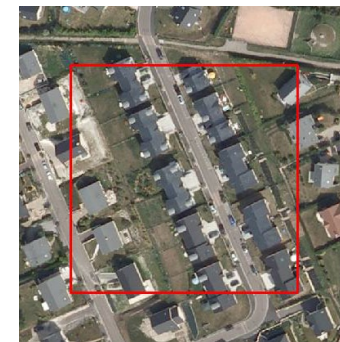
Parmi les 869 hectares urbanisés pour l'habitat, 94% portent sur l'habitat individuel (817 ha), pour 59% très peu dense (moins de 10 logements à l'hectare) et 41% plus dense (plus de 10 logements à l'hectare).

A partir de l'orthophotographie, les quelques exemples ci-dessous montrent des densités très variables pour l'habitat individuel, en nombre de logements par hectare.

10 logements / hectare



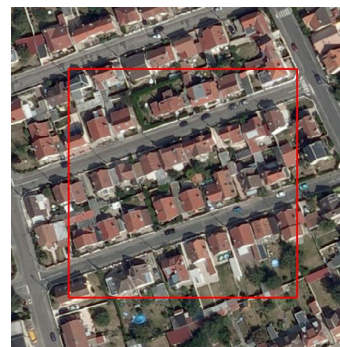
20 logements / hectare



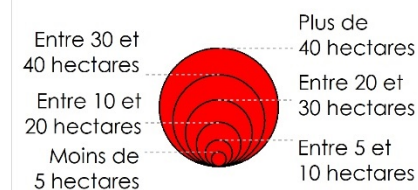
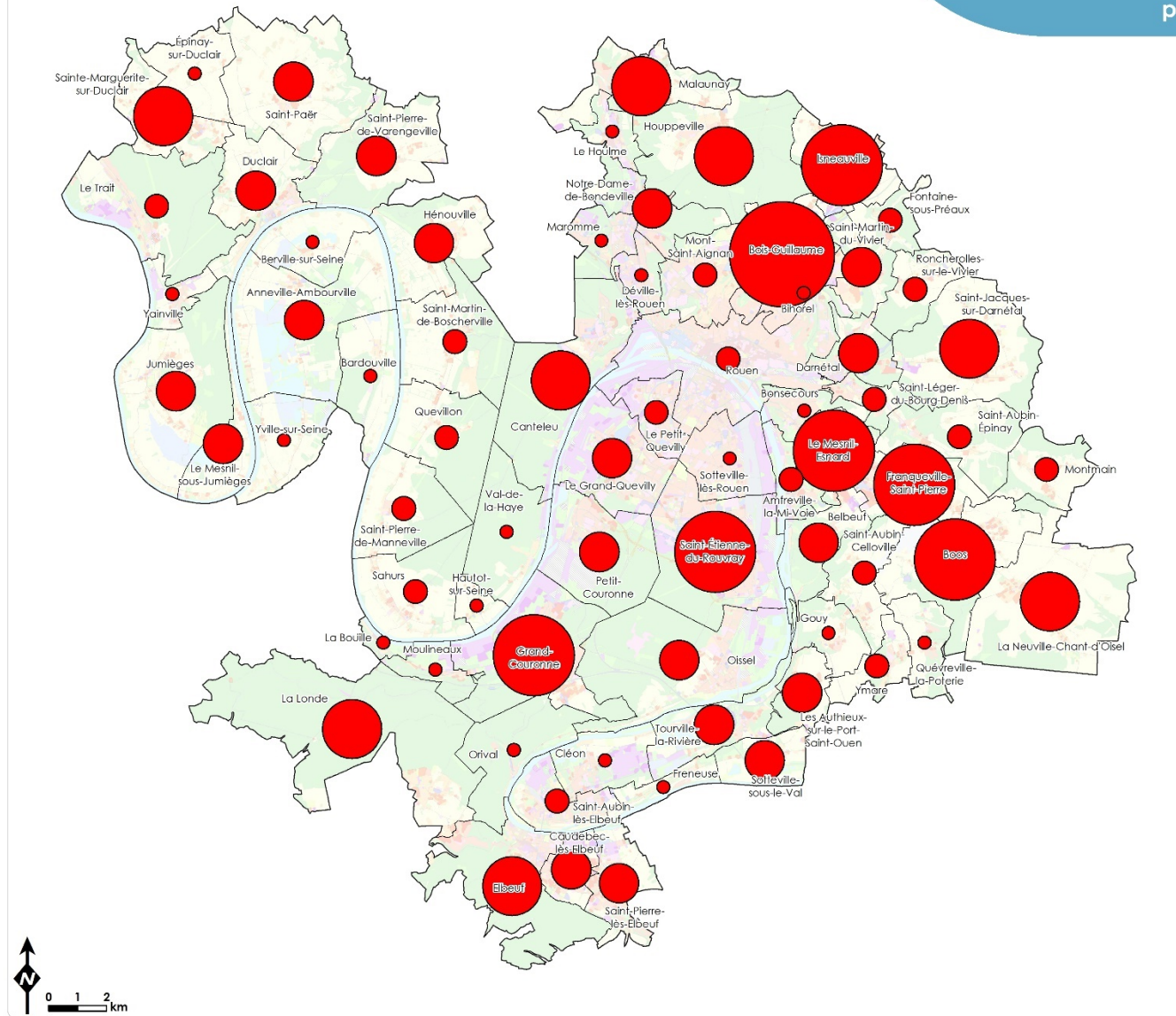
15 logements / hectare



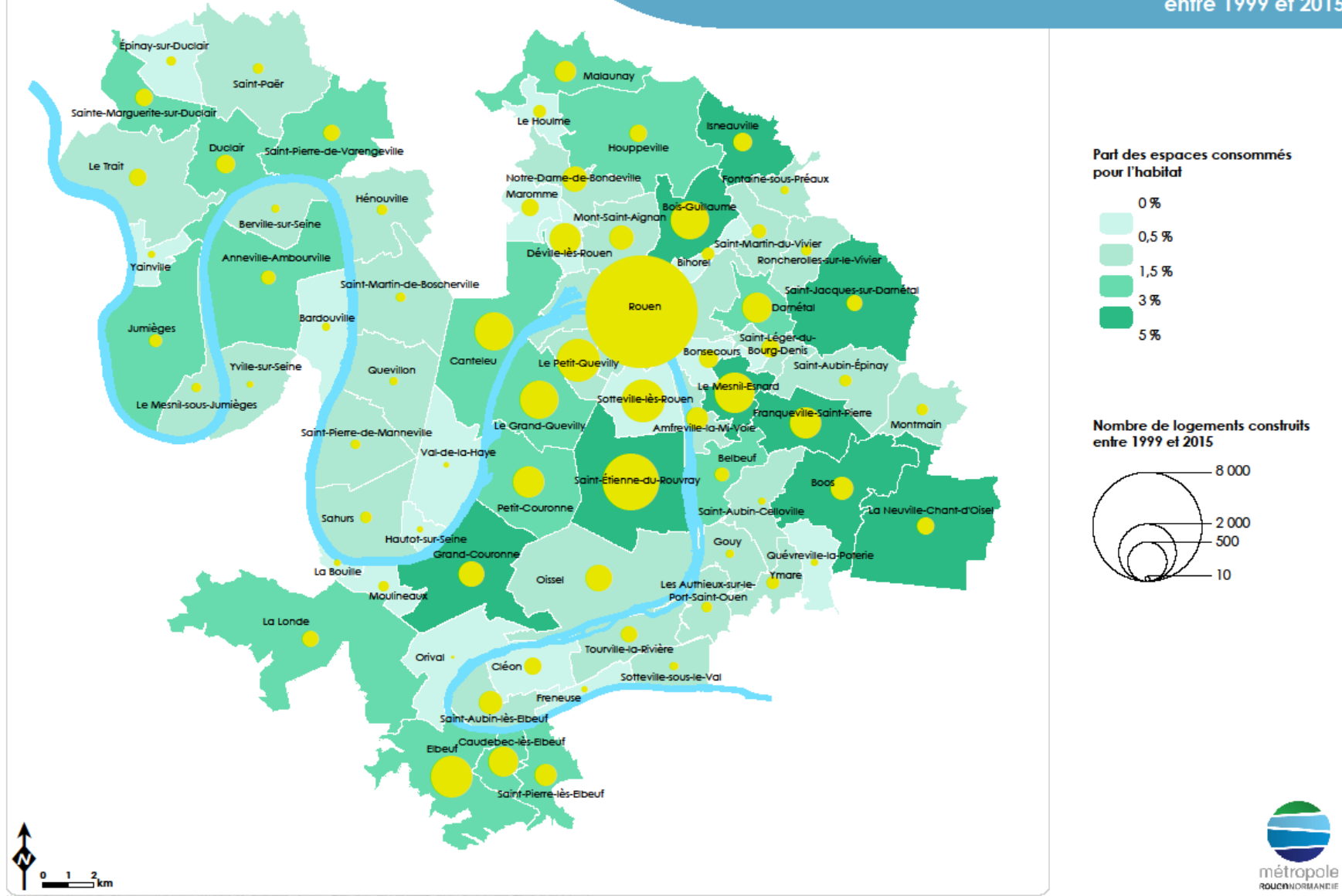
35 logements / hectare



Consommation d'espaces naturels et agricoles pour l'habitat entre 1999 et 2015

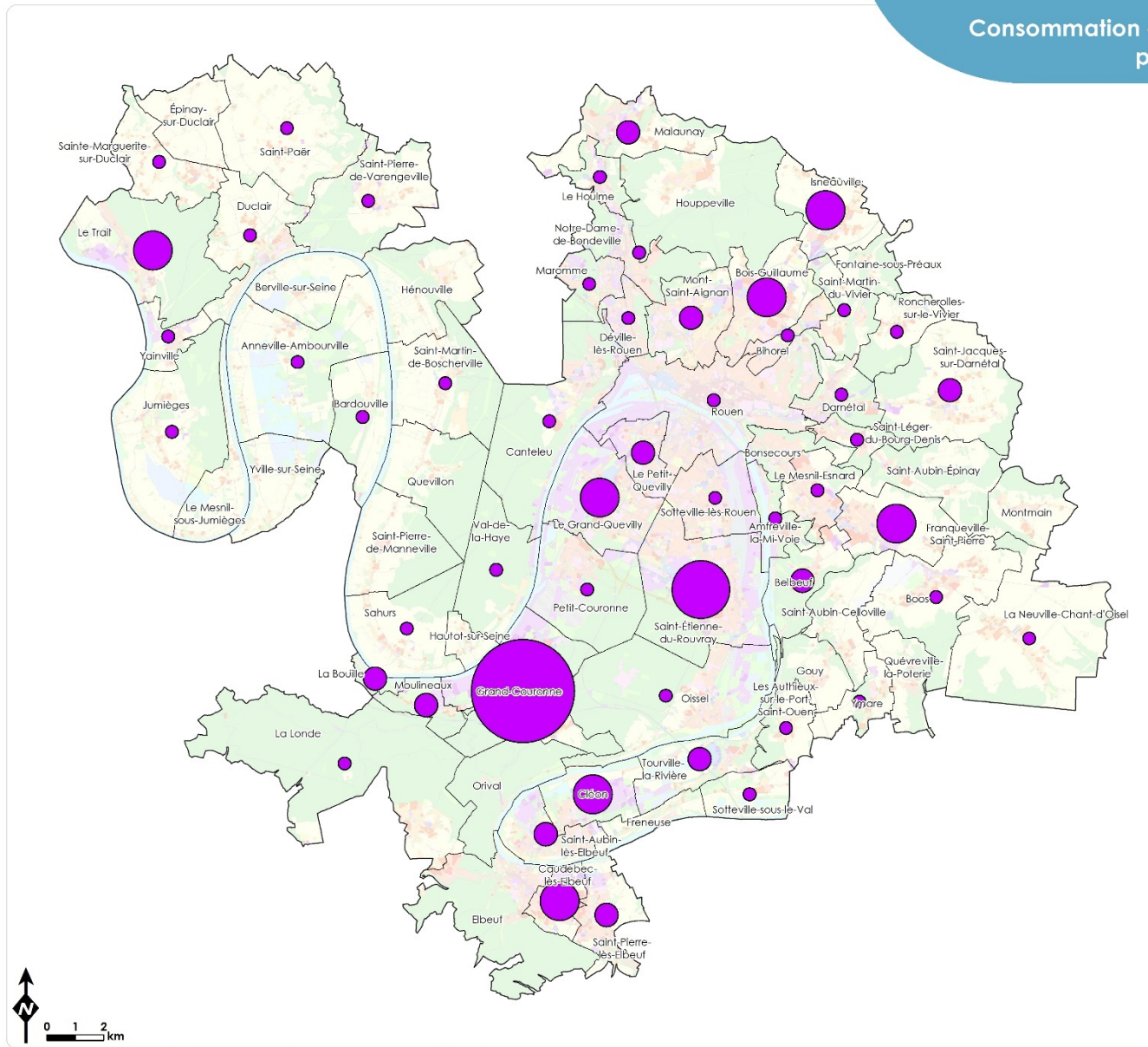


Consommation d'espaces pour l'habitat et production de logements entre 1999 et 2015



Métropole Rouen Normandie - Département Urbanisme et Habitat - EA - 08/02/2019 - Sources : IGN - Paris - 2014, BD TOPOM - Origine Cadastre 2018, ©Oris de Test réservés

Consommation d'espaces naturels et agricoles pour l'activité entre 1999 et 2015



Métropole Rouen Normandie - Département Urbanisme et Habitat - GD - 46/7/16 - 23/09/2018 Sources : AUR3SE / Métropole Rouen Normandie / ©IGN - Paris - 2014, SD TOPOS

Pour l'habitat, les espaces urbains et les bourgs et villages ont consommé le même ordre de grandeur en surface d'espaces naturels et agricoles (370 hectares environ), mais ont accueilli des logements dans des proportions très différentes : 17 000 logements ont été construits dans les espaces urbains et 3 400 logements dans les bourgs et villages. Même si dans l'espace urbain une partie des logements a été développée par densification et renouvellement urbain, le rapport entre espaces consommés et nombre de logements produits fait apparaître des différences importantes en matière d'**efficacité foncière** ; soit 216 m² par logement dans l'espace urbain et 1 106 m² par logement dans les bourgs et villages. Dans les pôles de vie, ce rapport est de 841 m² par logement.

Si la consommation foncière pour l'habitat est répartie sur l'ensemble du territoire, les **activités économiques** (y compris les activités commerciales) ont été développées préférentiellement sur certains sites. 319 hectares d'espaces naturels et agricoles ont été urbanisés pour l'économie, par extension des zones d'activités existantes :

- sur des surfaces importantes en bordure de Seine pour les activités portuaires et industrielles, notamment la zone de Rouen Vallée de Seine logistique à Grand-Couronne,
- sur les plateaux nord et est, à La Vatine (Mont-Saint-Aignan), La Plaine de la Ronce (Isneauville), Les Champs Fleuris (Franqueville-Saint-Pierre), Le Champ Cornu (Mesnil-Esnard)... et dans la vallée de la Seine autour du Madrillet et La Vente Olivier (Saint-Etienne-du-Rouvray), Le Malaquis (Le Trait), L'Oison (Saint-Pierre-lès-Elbeuf), Le Moulin (Cléon)...

Dans les bourgs et villages, la consommation d'espaces naturels et agricoles pour l'économie a été relativement modérée : 11 communes ont consommé entre 1 et 8,5 ha chacune. Le développement économique en milieu rural permet la plupart du temps de répondre au besoin des entreprises déjà présentes sur le territoire qui souhaitent une relocalisation sur un site mieux adapté ou de permettre à une entreprise de se développer sur le même site.

Les activités commerciales occupent 329 hectares en 2015 mais la croissance de la surface qu'elles occupent a été rapide en 16 ans (+ 19%). En effet, la croissance des grandes surfaces de vente a été particulièrement importante : plus de 200 000 m² de surface de vente ont été autorisés entre 2005 et 2015, dont plus de 30 000 m² à Rouen et plus de 40 000 m² à Tourville-la-Rivière. La surface occupée par les activités commerciales à Tourville-la-Rivière a ainsi augmenté de plus de 20% entre 1999 et 2015 du fait du développement du Clos aux Antes.

Entre 1999 et 2015, 35 hectares d'espaces naturels et agricoles ont été urbanisés pour un **usage commercial**, dont l'essentiel sur le pôle commercial de Tourville-la-Rivière, à Isneauville, Franqueville-Saint-Pierre et Bihorel. Certaines activités sont plus consommatrices de foncier, comme les grandes surfaces alimentaires, de bricolage/jardinage et d'équipement de la maison. La plupart des autres activités nécessitant des espaces plus limités trouvent souvent leur place dans les milieux urbains plus denses.

Parmi les activités économiques, celles des **carrières** ont un statut particulier dans la mesure où lorsque l'activité cesse, les sites peuvent retrouver un caractère naturel ou agricole, aussi ne sont-ils pas comptabilisés dans les espaces consommés par l'urbanisation. Entre 1999 et 2015, 229 hectares d'espaces naturels ou agricoles ont été utilisés pour l'activité de carrière, dont l'essentiel dans les boucles d'Anneville-Ambourville et de Jumièges, puis à Oissel et Tourville-la-Rivière.

A noter qu'entre 1999 et 2015 les surfaces consacrées aux activités de carrière ont diminué de près de 30%. Dans le détail ce sont près de 430 hectares de carrières identifiés en 1999 et qui ont évolué en 2015 au profit :

- d'espaces naturels, non boisés, non agricoles (195 ha),
- d'espaces naturels aquatiques (171 ha),
- d'espaces agricoles (26 ha), boisés (5 ha), de loisir et d'agrément (5 ha),

- d’espaces à vocation économique (9 ha) et en cours d’urbanisation (20 ha).

Ainsi une grande partie des espaces de carrière (93%) ont retrouvé un usage naturel (renaturation, maintien des surfaces en eau).

Pour les **équipements et les infrastructures**, l’urbanisation sur des espaces naturels, agricoles et forestiers s’est effectuée sur 239 hectares entre 1999 et 2015. La voie de jonction sud (Grand-Quevilly, Petit-Couronne, Saint-Etienne-du-Rouvray) a consommé 22 hectares d’espaces forestiers. En 1999, la rocade nord qui était en cours de travaux (mise en service 2011) n’est donc pas comptabilisée dans cet exercice. Néanmoins la photographie antérieure indique que cette infrastructure a consommé 10 hectares d’espaces agricoles. Pour les équipements accueillant du public, nombre d’entre eux ont été réalisés rive sud autour du Madrillet, le plateau nord a accueilli le collège d’Isneauville, etc.

Les espaces en cours d’évolution (126 hectares d’espaces naturels ou agricoles en 1999 qui sont en cours de chantier en 2015) concernent pour l’essentiel des projets d’urbanisation en cours de réalisation.

Sur l’ensemble du territoire, la consommation totale d’espaces naturels et agricoles est de 1 552 hectares entre 1999 et 2015, soit 97 hectares en moyenne par an. Elle se décline de la façon suivante : 54 hectares par an pour l’habitat, 20 hectares par an pour l’économie, 15 hectares par an pour les équipements et les infrastructures, et 8 hectares par an pour les espaces en cours d’évolution. La consommation passée des espaces naturels, agricoles et forestiers, ramenée en moyenne annuelle constitue la référence pour établir les objectifs de limitation de la consommation d’espaces inscrits dans le PADD du PLU.

Consommation d’espaces en hectare en moyenne par an sur l’ensemble du territoire entre 1999 et 2015

	Habitat	Activités	Équipements et infrastructures	En cours d’évolution	TOTAL
Consommation annuelle moyenne sur la période 1999-2015	54	20	15	8	97

source : Métropole Rouen Normandie-AURBSE

On peut observer un très léger ralentissement du rythme de la consommation d’espaces agricoles et naturels ces dernières années (2012-2015). En effet, l’analyse de la consommation d’espaces réalisée dans le cadre du SCOT de la Métropole Rouen Normandie sur une période différente (1999-2012) mettait en évidence une consommation annuelle moyenne d’espaces naturels et agricoles de 98 ha/an, dont 56 ha/an pour l’habitat, 21 ha/an pour les activités économiques, 13 ha/an pour les équipements et infrastructures et 8 ha/an pour les espaces en cours d’évolution. Cela signifie que la consommation a été moindre sur la période 2012-2015 par rapport à la période 1999-2012.

g. **Autant d'espaces urbanisés à l'intérieur qu'en dehors du périmètre d'attractivité des transports en commun**

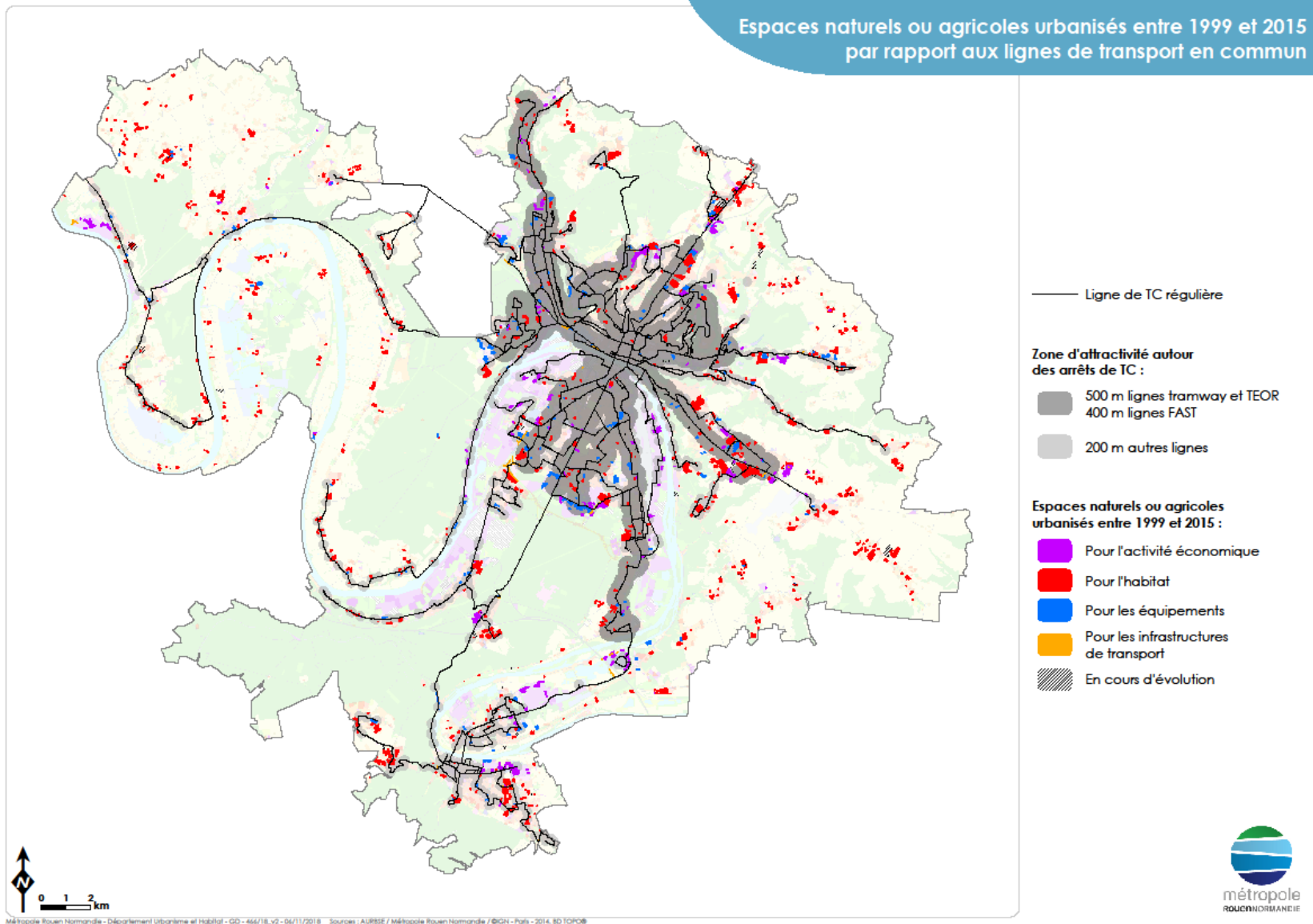
Sur 1 552 hectares urbanisés sur des espaces naturels, agricoles ou forestiers entre 1999 et 2015 :

- 7% sont localisés dans le périmètre d'attractivité des transports en commun urbains structurants (500 mètres autour des arrêts desservis par le Tramway et le TEOR).
- 17% sont localisés dans le périmètre d'attractivité des transports en commun urbains si on y ajoute le réseau FAST (400 mètres autour des arrêts).
- 46% sont localisés dans le périmètre d'attractivité des transports en commun urbains si on y ajoute le réseau de lignes régulières (200 mètres autour des arrêts).

Concernant les espaces urbanisés pour l'habitat, la part de ceux localisés dans le périmètre d'attractivité des transports en commun est de 62%.

La cohérence entre urbanisation et déplacements exige une plus grande corrélation entre la localisation des « pôles » générateurs de déplacements (habitat, emplois, équipements) et les infrastructures de transport en commun, une programmation coordonnée des nouveaux quartiers et des lignes de transports en commun, et la promotion de formes urbaines économes en espace. L'enjeu de coordination entre l'urbanisation et les transports en commun est donc essentiel pour limiter l'étalement urbain et répondre aux objectifs de développement durable.

Espaces naturels ou agricoles urbanisés entre 1999 et 2015 par rapport aux lignes de transport en commun



1.3 L'urbanisation par reconversion de friches et renouvellement des tissus bâtis existants

La mise en œuvre de politiques foncières ainsi que les nombreux partenariats (EPFN, Métropole) ont permis d'engager une dynamique sur le devenir des friches et des espaces mutables dans les espaces urbains du territoire.

Le renouvellement urbain est à l'œuvre dans les quartiers ouest de Rouen, (Ecoquartier Flaubert, Luciline - Rives de seine - Espace des Marégraphes), mais aussi les quartiers est de Rouen (Aubette-Martainville). Il s'effectue également sur de grandes emprises militaires (casernes Pélissier et Tallandier en rive gauche), le long des emprises ferrées (rive gauche est) ou encore sur d'anciennes emprises industrielles (vallée du Cailly, boucle d'Elbeuf). Enfin, il porte aussi sur des activités économiques plus récentes (boucle d'Elbeuf).

Le développement urbain et industriel a pu être à l'origine d'une pollution des sols. La pollution réelle ou présumée d'une friche rend alors parfois difficile son réaménagement, compte-tenu des coûts de dépollution qui peuvent être élevés et de l'incertitude qui pèse bien souvent sur leur estimation. La reconquête de ce foncier contraint constitue pourtant une véritable opportunité de reconstruction de la ville sur elle-même, et contribue directement à la gestion économe de l'espace.

Témoignage de son passé industriel, le territoire demeure fortement marqué par la présence de friches industrielles aux sols pollués. L'inventaire des sites industriels et activités de service, en activité ou non et pouvant avoir occasionné une pollution des sols (base de données BASIAS) a recensé environ 1 200 sites sur le territoire (2000).

La base de données « espaces mutables » de la Métropole a notamment été enrichie par les travaux du PLH, le recensement réalisé dans le cadre de la démarche Grande Seine 2015, et l'actualisation par l'EPFN en 2017-2018. Les surfaces identifiées pour le renouvellement urbain ont été estimées à partir des terrains bâtis ou non, le plus souvent supports d'activités industrielles, portuaires ou ferroviaires qui sont dégradés, inutilisés ou sous-utilisés, de sorte qu'un nouvel usage n'est souvent possible qu'après une forte intervention.

Ainsi, **623 hectares** sont identifiés pour le renouvellement urbain, dont une grande partie concerne les sites de l'ancienne raffinerie de Petit-Couronne et de Seine-Sud (Saint-Etienne-du-Rouvray/Oissel) destinés au développement économique. Pour les sites à vocation multifonctionnelle, celui de l'écoquartier Flaubert à Rouen/Petit-Quevilly, est majeur. Plus ponctuellement, sont identifiés des sites tels que le Linoléum à Notre-Dame-de-Bondeville, ...

Friches recensées en 2017-2018

	A vocation Habitat et Mixte (en ha)	A vocation Economie (en ha)	Total (en ha)
Cœur d'agglomération	10	2	12
Espaces urbains	26	531	557
Pôles de vie	1	25	26
Bourgs et villages	5	23	28
Total	42	581	623

Source : EPFN, 2017-2018

Synthèse : ce qu'il faut retenir et enjeux associés

CE QU'IL FAUT RETENIR

- Un équilibre historique entre espaces ruraux représentant environ ¾ de la surface du territoire et les espaces urbanisés.
- Une diversité d'espaces naturels, marquée par des espaces boisés dominants (34%) ainsi qu'une large part dédiée aux espaces agricoles (29%).
- Des espaces urbanisés dont l'habitat individuel occupe la plus grande part (86%), avec une part importante d'habitat individuel très peu dense (moins de 10 logements / ha).
- Une consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers entre 1999 et 2015 à hauteur de 2,3% du territoire métropolitain, soit une moyenne de 97 hectares par an, impactant principalement les activités agricoles (52% de la consommation) et les espaces naturels (37%).
- Une consommation d'espaces majoritairement tournée vers des fonctions d'habitat, principalement dans les espaces urbains et dans les bourgs et villages.
- Une augmentation notable de la surface d'espaces naturels, concernant la mutation d'anciens sites d'activités économiques ou d'évolutions de carrières en espaces de loisir et d'agrément.

ENJEUX ASSOCIES

- Tout en répondant aux besoins d'urbanisation, veiller à préserver le profil rural historique de la Métropole, notamment les espaces forestiers ceinturant les espaces urbanisés, favorables à la biodiversité, à l'image du territoire métropolitain et à la qualité de son cadre de vie.
- Traduire l'ambition de densification du territoire métropolitain à travers une recherche d'intensité urbaine au sein des tissus d'habitat, tant dans les futures opérations qu'au sein des surfaces urbanisées très peu denses (59% de la consommation d'espaces à vocation d'habitat comprend des tissus très peu denses).
- Préserver les activités agricoles d'une urbanisation non encadrée/non maîtrisée, tant pour le maintien du secteur économique que pour la préservation des paysages du territoire façonnant l'identité métropolitaine, mais également en vue de limiter de potentiels conflits d'usage entre agriculteurs et riverains.
- Poursuivre la dynamique de création d'espaces verts et de loisirs sur les sites de renouvellement urbain, notamment au sein des secteurs les plus denses, dans un souci de gain de qualité de vie pour l'ensemble du territoire.
- Assurer la desserte par les transports en commun des zones d'extension urbaine à vocation résidentielle, économique ou de grands équipements.

2 DES TISSUS URBAINS VARIÉS ET DIVERSIFIÉS

La Métropole Rouen Normandie se compose d'une diversité de tissus urbains, issue de l'histoire économique, sociale et urbanistique du territoire. L'étude morphologique vise un double objectif :

- Clef de compréhension du paysage urbain, l'étude morphologique permet de dresser un portrait d'ensemble de la Métropole. La définition de typologies de formes urbaines et leur cartographie à l'échelle du territoire visent à souligner, d'une part, la diversité des tissus métropolitains, d'autre part, à identifier des caractéristiques urbaines similaires.
- Par ailleurs, dans le contexte du renouvellement des espaces urbains sur eux-mêmes, cette étude constitue un outil d'analyse préalable à la définition d'actions d'aménagement. Quelle stratégie urbaine pour quel type de tissu ? Quelle densification et / ou mutation envisageable ? Et sous quelle forme ?

Un ensemble de critères d'appréciation a été utilisé pour identifier les typologies de formes urbaines du territoire. Sur la base de visites de terrain, de photographies aériennes et d'analyses géomatiques, ont été étudiés :

- La trame parcellaire : taille et / ou forme des parcelles,
- Le bâti : fonction, caractéristiques architecturales, gabarit, implantation par rapport aux voies et aux limites séparatives, densité,
- Le réseau viaire et les espaces publics : dimensionnement des voies, traitement des espaces publics,
- L'environnement urbain : degré d'accessibilité, présence ou non d'équipements et de commerces, caractéristiques des espaces verts.

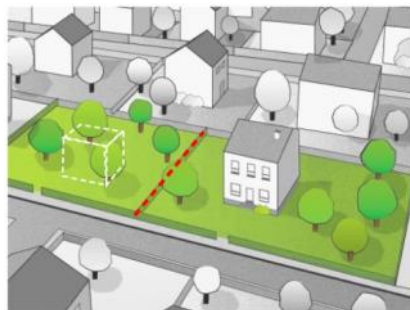
Le croisement de ces critères d'analyse a conduit à la définition de 19 formes urbaines.

Des tissus typiques de centralité	Le cœur historique de Rouen
	Les centres-villes
	Les cœurs de villages
	Les tissus de faubourgs
Des tissus résidentiels vastes et très variés	Les tissus de la Reconstruction
	Les tissus d'îlots ouverts
	Les immeubles collectifs
	Les grandes demeures et villas
	L'habitat anciennement ouvrier
	L'habitat individuel homogène dense
	L'habitat individuel homogène peu dense
	L'habitat individuel hétérogène dense
Des tissus d'activités divers	L'habitat individuel hétérogène peu dense
	L'habitat diffus
	Les zones d'activités commerciales
	Les zones d'activités industrielles et artisanales
Des tissus d'équipements de grandes emprises	Les zones d'activités tertiaires et mixtes
	Les activités agricoles

L'étude morphologique a été réalisée à l'échelle de l'îlot. Les cartographies y présentent la dominante principale. Il ne s'agit pas d'une étude des formes architecturales, bien que les caractéristiques des bâtiments soient analysées. Par ailleurs, certains tissus urbains peuvent être inclus dans plusieurs typologies de formes urbaines.

L'appréciation du potentiel d'évolution laisse apparaître plusieurs formes d'évolution possibles des tissus urbains et du bâti :

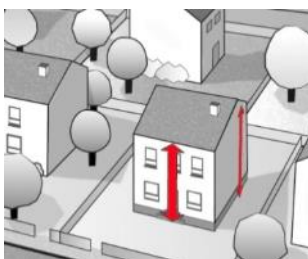
La division parcellaire a pour résultante de produire au minimum deux entités foncières issues du découpage de la parcelle d'origine. Elle s'accompagne de création d'accès indépendants et de clôtures. Ces divisions sont généralement rendues possibles dans le cas de tissus urbains peu densément bâtis, et à la forme urbaine relativement lâche, tels certains tissus d'habitat individuel.



L'extension des constructions consiste en une adjonction accolée à la construction existante. Elle peut s'effectuer sur les côtés, en façade, comme à l'arrière de l'édifice. Elle constitue une évolution assez courante dans le cas d'habitat individuel, ne générant pas systématiquement de nouveau logement, et permettant bien souvent l'adaptation du logement existant aux besoins du ménage. Il s'agit d'une opération spontanée, dont l'envergure est conditionnée par les règles de recul par rapport aux limites. L'extension peut développer une surface supérieure à la construction d'origine.

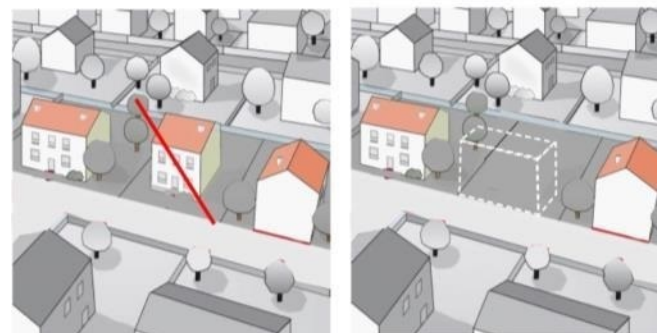


La surélévation est une forme d'extension venant s'effectuer en hauteur de la construction existante. Plus difficile et plus coûteuse à mettre en œuvre, elle est plus rarement pratiquée. Les opérations de surélévation sont relativement mesurées dans le



cadre général, car elles s'appuient sur la structure existante de la construction. Elles consistent dans la plupart des cas à redessiner le dernier niveau de la construction, modifiant ainsi la forme globale du bâti.

Le renouvellement ou la mutation consistent soit à engager une démolition-reconstruction sur un espace donné, soit à restructurer intégralement le bâti existant pour en modifier l'ensemble. Ce type d'intervention, plus lourd, implique communément une opération d'aménagement et des programmes complémentaires comme de nouveaux logements, ou de nouvelles activités ou équipements.

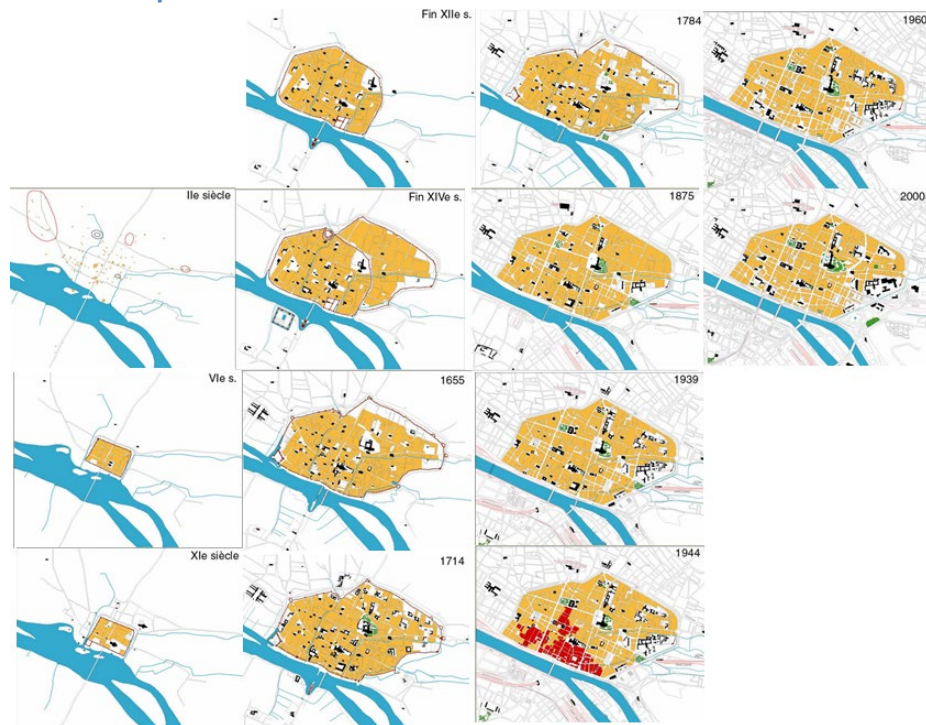


La rénovation et la réhabilitation sont des interventions ne venant pas remettre en cause l'intégrité du bâti existant et ont pour nature de remettre aux normes le bâtiment selon les normes de confort, d'esthétique, de sécurité ou d'énergie d'aujourd'hui. La rénovation, par rapport à la réhabilitation, consiste en une intervention lourde, impliquant une « remise à neuf » et/ou de nouvelles fonctions accueillies dans le bâtiment.

2.1 Des tissus typiques de centralité

a. Le cœur historique de Rouen

Caractéristiques du tissu bâti



Jacques Tanguy, mai 2000 - <http://www.rouen-histoire.com/>

La structuration urbaine de la ville-centre de la Métropole est consécutive de l'urbanisation successive des faubourgs au-delà des fortifications de la ville. Le maillage viaire issu des cheminements d'origine, l'organisation des places et polarités ont conditionné entre autres la forme du tissu bâti des îlots, qui caractérise la morphologie du cœur historique de Rouen.

L'intégration au XIVème siècle à la ville intra-muros de la partie située à l'est multiplie par deux la superficie de Rouen. Les fortifications ayant laissé place aux boulevards au XIXème siècle ont dessiné les limites de ce qui est considéré comme le centre-ville d'aujourd'hui.

Cette complexité du tissu urbain, avec ses strates successives et son inscription dans l'histoire ancienne motivent la création d'un chapitre dédié au cœur historique de Rouen.

Époques de construction, types architecturaux, trames parcellaires : le centre-ville de Rouen abrite des constructions de type vernaculaire à pans de bois, des ensembles de l'époque industrielle, des immeubles de rapport (né au XVIIIème siècle et développé durant la Restauration et la période haussmannienne) sur les boulevards etc. Les parcelles du centre-ville rouennais, densément occupées, sont notables par leur diversité : des parcelles en lanière du tissu médiéval, très étroites (moins de 7 m) aux immeubles de la période le long des boulevards (plus de 10 m). Le centre-ville de Rouen se caractérise donc par une imbrication des styles architecturaux dans le bâti et par l'hétérogénéité du tissu.



Rue commerçante du Gros Horloge – Source : Citadia Conseil



Tissu médiéval du centre historique de Rouen (rue de la Vicomté) – Source : Citadia Conseil

commerces, tout comme la visibilité et la diversité des colombages, donnent à la rue un caractère rythmé et animé.

Autres caractéristiques : Le cœur historique de Rouen est caractérisé par une mixité de fonctions urbaines. Au-delà de sa vocation résidentielle dominante, il concentre de nombreux équipements, de toute nature, au rayonnement communal et intercommunal. Il abrite également une offre commerciale dense et diversifiée. Le traitement des espaces publics y est particulièrement qualitatif. Le cœur historique abrite de nombreuses places, parfois végétalisées et piétonnes, favorisant les usages récréatifs. La densité bâtie est importante, et la présence des espaces végétalisés est limitée aux jardins de quelques grandes demeures subsistantes, anciens couvents, équipements publics, souvent peu visibles depuis l'espace public. Le cœur historique de Rouen est également marqué par la prégnance d'éléments de patrimoine bâti remarquable.

Les chiffres-clés du cœur historique de Rouen :

Densité résidentielle moyenne : 65 logements / ha

Coefficient d'emprise au sol moyen : 79 %

Taille moyenne des parcelles : 203 m²

Hauteur moyenne des constructions : R+4 à R+6+c

Implantation par rapport aux voies et aux limites séparatives : Les constructions sont implantées à l'alignement et en mitoyenneté, simple ou double. Dans les tissus les plus anciens, les constructions sont profondes et étroites et forment un tissu bâti très compact, laissant peu d'aération dans les cœurs d'îlots. Les accès s'effectuent depuis la rue, souvent par des porches ou des portes cochères. Dans le centre d'origine médiévale, l'étroitesse des façades associée à des rez-de-chaussée très souvent occupés par des



Espace public végétalisé – Place de la Pucelle – Source : Citadia Conseil

recours à toute surélévation ou extension, qui risqueraient de dénaturer de façon dommageable le bâti existant. Le potentiel d'évolution de ces tissus se situe donc davantage autour d'opérations de renouvellement ou de mutation, sur des parcelles très ciblées ne portant pas préjudice au caractère des lieux, ou par la réhabilitation du bâti, quant à elle tout à fait souhaitable dans ce type de tissu très ancien.

Appréciation du potentiel d'évolution

LES ENJEUX D'EVOLUTION

- *Préservation et mise en valeur du patrimoine bâti*
- *Maintien et mise en valeur de la forme urbaine compacte*
- *Mise en valeur des espaces publics et espaces verts*
- *Résorption de l'habitat dégradé*
- *Adaptation des logements aux besoins des ménages*
- *Maintien des activités commerciales et des services, et, plus globalement, de la mixité fonctionnelle*

Le cadre très contraint du parcellaire, morcelé et densément bâti, implique une très faible malléabilité de ces tissus et écarte donc le potentiel de divisions parcellaires. De même, les enjeux de protection forte du patrimoine bâti, traduits par un certain nombre de règles de protection, limitent le

b. Les tissus de la Reconstruction

Caractéristiques du tissu bâti

Époques de construction, types architecturaux, trames parcellaires : le centre-ville de Rouen a été touché massivement par les bombardements et les incendies entre 1940 et 1944. Trois ponts sont détruits, tout comme la partie sud du centre-ville située entre la cathédrale et la Seine. La rive gauche est également touchée de façon importante. À la suite de ces destructions, un plan de reconstruction et d'embellissement est mis en œuvre par Jacques Greber, architecte et urbaniste de la ville. Il laisse place à une trame s'appuyant en partie sur les anciens tracés, mais définissant des îlots plus réguliers, une trame parcellaire géométrique et plus espacée, et des cœurs d'îlots plus aérés, concentrant les services à l'immeuble (élément visant au fonctionnement et à l'exploitation de l'immeuble), se développant uniquement en rez-de-chaussée et laissant libre le cœur d'îlot. Le bâti est également plus haut (R+4 ou R+5 en rive droite, R+3 ou R+4 en rive gauche) et plus large (entre 10 et 17 m).

D'autres centres villes de la Métropole comprennent des quartiers issus de la Reconstruction, comme les centres villes d'Orival, de Duclair ou d'Elbeuf.

Implantation par rapport aux voies et aux limites séparatives :

Les constructions sont implantées à l'alignement des voies et jouxtent les limites séparatives sur les deux côtés.

Autres caractéristiques :

Ces îlots de la Reconstruction comportent des fonctions majoritairement résidentielles, et privilégient des commerces en rez-de-chaussée le long de certaines rues, en rive droite comme en rive gauche. Plusieurs équipements ou bâtiments administratifs ont également été édifiés au cours de cette période, comme le théâtre des Arts, par exemple.



Immeuble de la Reconstruction Place de la Calende – source : Citadia Conseil



Immeubles de la Reconstruction rue Petit de Julleville – source : Citadia Conseil

Appréciation du potentiel d'évolution



Tissu de la Reconstruction – trame parcellaire régulière et des cœurs d'îlots aérés - Source : Géoportail

LES ENJEUX D'EVOLUTION

- *Préservation et mise en valeur du patrimoine bâti*
- *Juste équilibre entre densification du cœur d'îlot et maintien de la forme urbaine*
- *Résorption de l'habitat dégradé*
- *Adaptation des logements aux besoins des ménages*
- *Maintien des activités commerciales et des services, et, plus globalement, de la mixité fonctionnelle*

La présence de cœurs d'îlots aérés caractéristiques de ce tissu, laisse place à un potentiel de divisions parcellaires permettant l'implantation de constructions. Le recours à toute surélévation ou extension est également envisageable, notamment dans les cœurs d'îlot, mais demande des précautions architecturales importantes, afin de ne pas dénaturer le bâti existant au regard des enjeux de protection de ce patrimoine. Ces tissus peuvent aussi trouver un potentiel d'évolution par la réhabilitation du bâti, nécessaire en cas de rénovation énergétique.

Les chiffres-clés des tissus de la Reconstruction :

Densité résidentielle moyenne : 61 logements/ha

Coefficient d'emprise au sol moyen : 87 %

Taille moyenne des parcelles : 531 m²

Hauteur moyenne des constructions : R+4+c

c. Les tissus de faubourgs

Caractéristiques du tissu bâti

Époques de construction, types architecturaux, trames parcellaires : Les tissus de faubourgs sont localisés à la frange des centres-villes, et s'étirent le long des principales entrées de ville, des cours d'eau et des vallées. Constitués au XIX^{ème} siècle avec l'essor des activités industrielles et du chemin de fer, ces tissus sont composés majoritairement sous la forme d'une urbanisation le long des voies principales d'accès à la ville centre. D'autres faubourgs sont issus de la sédimentation historique qui s'est produite autour des cœurs de villes ou de villages. Le bâti le plus courant est de type habitat ouvrier, implanté à l'alignement sur rue selon une trame parcellaire très serrée. Les arrières de parcelles sont parfois dotés de petits jardins, mais l'étroitesse des parcelles ne le permet pas toujours. Après la première ligne de façade, l'organisation du fond de parcelle est moins régulière et s'adapte à la topographie.

Implantation par rapport aux voies et aux limites séparatives : Les constructions dessinent la rue par des alignements bâtis et sont mitoyennes les unes des autres.

Autres caractéristiques : Les tissus de faubourg sont imbriqués dans les tissus de centre-ville des communes agglomérées, et suivent le rythme de l'extension urbaine. Ainsi, les faubourgs de Rouen sont ponctués de centralités urbaines, constituant parfois le centre-ville des villes périphériques (par exemple Darnétal, Déville-lès-Rouen). Ils sont caractérisés par une certaine mixité fonctionnelle où quelques commerces ponctuent le linéaire bâti.

Les chiffres-clés des tissus de faubourg :

Densité résidentielle moyenne : 35 logements / ha

Coefficient d'emprise au sol moyen : 60 %

Taille moyenne des parcelles : 340 m²

Hauteur moyenne des constructions : R+1+c à R+2+c



Tissu de faubourg, route de Darnétal à Rouen – Source : Google maps

Appréciation du potentiel d'évolution

LES ENJEUX D'ÉVOLUTION

- *Préservation et mise en valeur du patrimoine bâti*
- *Préservation et mise en valeur des formes urbaines caractéristiques (alignements, épannelages)*
- *Résorption de l'habitat dégradé*
- *Adaptation des logements aux besoins des ménages*
- *Maintien des activités commerciales et des services, et, plus globalement, de la mixité fonctionnelle*

Compte tenu du caractère très dense de la forme urbaine de ces tissus (alignements stricts, mitoyenneté, hauteurs uniformes, cadrage de la rue par le jeu des façades en vis-à-vis), les évolutions sont restreintes, et résident essentiellement dans la réhabilitation ou la mutation complète. Des extensions peuvent ponctuellement être envisagées à l'arrière des parcelles.

d. Les centres-villes

Caractéristiques du tissu bâti

Époques de construction, types architecturaux, trames parcellaires : Développés aux XIX^{ème} et XX^{ème} siècles à partir de noyaux plus anciens (à Petit-Quevilly au XII^{ème} siècle, à Elbeuf suite au développement de l'industrie drapière aux XVI^{ème} et XVII^{ème} siècles, à Duclair consécutivement à l'implantation d'une importante fabrique de bière au XVI^{ème} siècle), les centres-villes se caractérisent par une histoire urbaine liée au développement manufacturier et industriel ainsi qu'à l'arrivée du chemin de fer. La superposition des bâtis d'origine avec les constructions des époques industrielles ont produit une sédimentation historique qui a généré cette diversité du bâti.

Ces centres-villes sont constitués de maisons ouvrières implantées à l'alignement et de formes urbaines diverses. Quelques constructions vernaculaires à pans de bois y subsistent. Dans les centres-villes réaménagés au milieu du XX^{ème} siècle, des immeubles collectifs de la Reconstruction marquent les cœurs d'Elbeuf, de Oissel. Les hauteurs du bâti sont variables (moyenne de 5 mètres pour l'ensemble des centres villes répertoriés dans cette catégorie), et certains d'entre eux présentent une taille et une densité plus importante (à Elbeuf par exemple).

Le parcellaire, bien qu'hétérogène, se compose à l'origine de terrains en lanière, caractéristiques des tissus de centralité, hérités de la trame agricole originelle.

Certains centres-villes comportent des formes plus atypiques, comme celui de Sotteville-lès-Rouen ou de Grand-Quevilly, aménagés dans les années 1950-1970, et relèvent davantage des tissus urbains d'îlots ouverts que des centres-villes « classiques » tels que Darnétal, Bonsecours, Le Mesnil-Esnard, Saint-Étienne-du-Rouvray, Oissel, Cléon, Notre-Dame-de-Bondeville, Saint-Aubin-lès-Elbeuf, Elbeuf. Pour d'autres villes, seuls quelques îlots peuvent être assimilés à une forme urbaine typique de centre-ville (Mont-Saint-Aignan, Franqueville-Saint-Pierre, Grand-Couronne).

Les chiffres-clés des centres-villes :

Densité résidentielle moyenne : 35 logements / ha

Coefficient d'emprise au sol moyen : 64 %

Taille moyenne des parcelles : 194m²

Hauteur moyenne des constructions : R+1+c à R+4+c

Implantation par rapport aux voies et aux limites séparatives : Implantées à l'alignement de la rue et mitoyennes les unes des autres, les constructions sont profondes et étroites et forment un tissu bâti compact, laissant place à des cœurs d'îlots ou fonds de parcelles peu aérés ou occupés par des annexes, extensions, et rarement par des jardins. Les rez-de-chaussée sont parfois occupés par des commerces, l'animation de la rue étant conditionnée à sa vitalité commerciale, plus ou moins forte. L'accès aux immeubles ou aux maisons de ville s'effectue directement depuis la rue et les accès pour les véhicules sont inexistantes.



*Trame parcellaire du centre-ville de Duclair –
Source : Géoportail*



*Trame parcellaire du centre-ville de Oissel –
Source : Géoportail*



*Maisons ouvrières implantées
à l'alignement - Darnétal –
Source : Google Maps*



*Trame parcellaire du centre-ville d'Elbeuf –
Source : Géoportail*

Autres caractéristiques : Les centres-villes du territoire métropolitain présentent des fonctions urbaines diversifiées. À vocation résidentielle dominante, ils regroupent également des équipements, une offre commerciale diversifiée ainsi que quelques constructions à usage d'activités. Une attention particulière est portée au traitement des espaces publics, particulièrement ceux liés aux équipements publics majeurs (traitement de parvis devant la mairie ou un équipement culturel par exemple), afin de marquer la centralité. La présence de l'automobile y reste prédominante. Les jardins sont peu visibles depuis l'espace public et participent à la dominante minérale des centres villes. Par ailleurs, les centres villes abritent quelques éléments de patrimoine bâti remarquable, témoins de leur histoire et de leur identité (par exemple à Sotteville-lès-Rouen dont le bâti remarquable est issu de l'urbanisation des années 1960 ou à Elbeuf qui est marquée par son patrimoine industriel).



Linéaire commercial en pied d'immeuble – Centre-ville d'Elbeuf – Source : Citadia Conseil

Appréciation du potentiel d'évolution

LES ENJEUX D'EVOLUTION

- *Préservation et mise en valeur du patrimoine bâti*
- *Maintien et mise en valeur de la forme urbaine compacte*
- *Mise en valeur des espaces publics et espaces verts*
- *Résorption de l'habitat dégradé*
- *Adaptation des logements aux besoins des ménages*
- *Maintien des activités commerciales et des services, et, plus globalement, de la mixité fonctionnelle*

À l'instar du centre-ville de Rouen, le tissu des centres anciens densément bâti est contraint et les possibilités de divisions parcellaires s'en trouvent plus limitées. Les autres formes d'évolution comme la surélévation ou l'extension sont possibles, mais nécessitent d'être bien encadrées au regard des enjeux de préservation du patrimoine bâti.

e. **Les cœurs de villages**

Caractéristiques du tissu bâti

Époques de construction, types architecturaux, trames parcellaires : Ensembles urbains de taille limitée, organisés autour d'un noyau traditionnel (cœur de village originel, s'organisant autour de la place de l'église et de quelques corps de fermes et maisons de bourg), les bourgs du territoire se sont constitués depuis le XIX^{ème} siècle. Les « bourgs-rues », structurés de façon linéaire le long d'une voie, axe de développement du village, se distinguent des « bourgs-carrefours », ayant connu un déploiement au croisement de plusieurs voies de communication. Les parcelles sont de grande taille et de forme hétérogène. Les constructions sont pour l'essentiel de type maisons de bourg, c'est-à-dire des maisons mitoyennes et implantées à l'alignement de la rue, ou d'anciens corps de ferme. Les fonds de parcelles laissent place à des cours, jardins ou potagers et comprennent souvent des annexes ou remises.



Cœur de village de Saint-Aubin-Épinay – Source : Géoportail



Cœur de village de Roncherolles-sur-le-Vivier – Source : Géoportail



Exemple de maison de bourg - Saint-Martin-de-Boscherville-Source : Google maps



Exemple de commerce et équipement de proximité – Roncherolles-sur-le-Vivier - Source : Google maps

Les chiffres-clés des cœurs de villages :

Densité résidentielle moyenne : 8 logements/ha

Coefficient d'emprise au sol moyen : 43 %

Taille moyenne des parcelles : 990 m²

Hauteur moyenne des constructions : R+1+c

Implantation par rapport aux voies et aux limites séparatives : Les constructions sont majoritairement implantées à l'alignement et accolées au moins à une limite séparative latérale. Ces implantations laissent parfois place à des cours ou jardins à l'arrière des constructions ou sur l'autre limite latérale.

Autres caractéristiques : Les bourgs disposent d'équipements et de services de proximité élémentaires (mairie, école, église, cimetière) et parfois de quelques commerces, permettant de répondre aux besoins de première nécessité des habitants. Les bourgs abritent souvent des éléments de patrimoine remarquable, qui les distinguent de leurs développements plus récents. Les espaces publics sont contraints mais ont fait l'objet de traitement qualitatif en lien avec la présence d'équipements et / ou d'éléments de patrimoine. Les jardins ou cours en fond de terrain, sont visibles ponctuellement lorsque les bâtis ne sont pas en double mitoyenneté, constituant de ce fait un écran visuel.



*Traitement qualitatif de l'espace public – Saint-Aubin-Epinay – La Londe.
Source : Google maps*

Appréciation du potentiel d'évolution

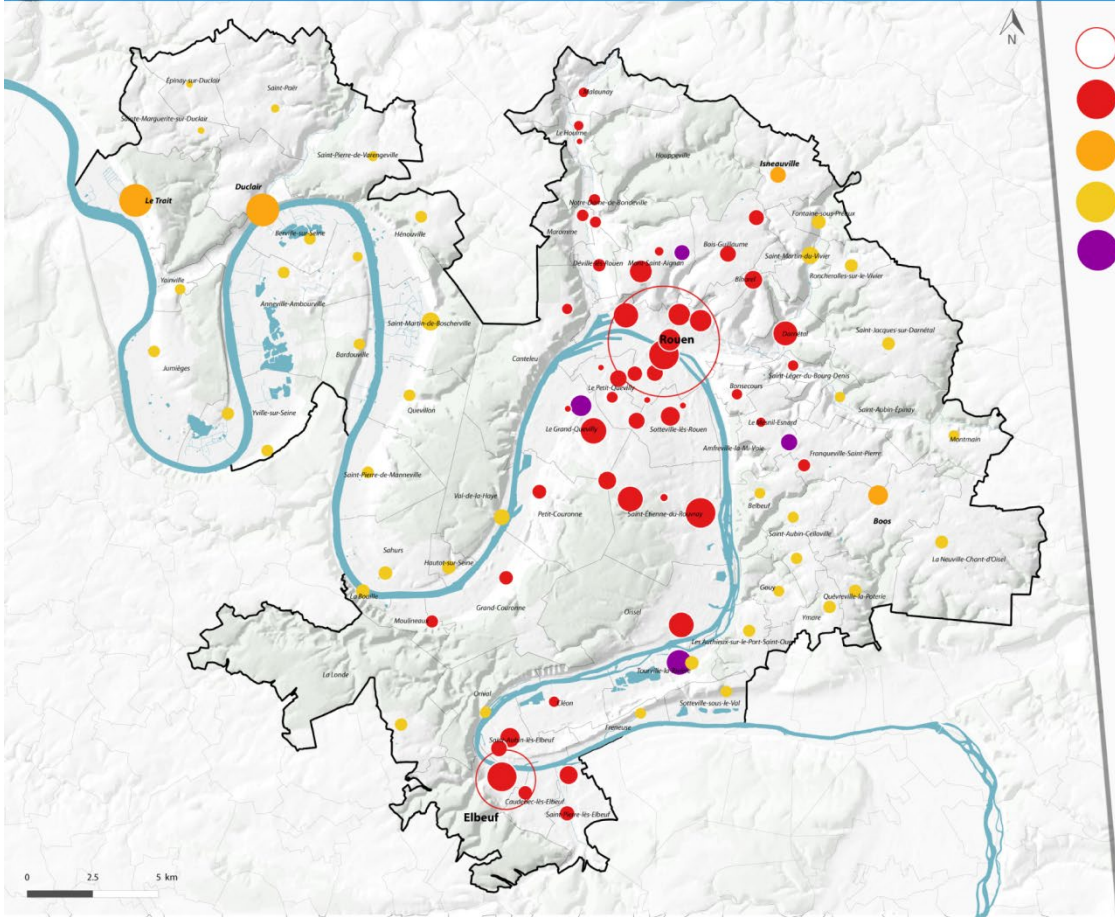
LES ENJEUX D'EVOLUTION

- *Maintien de la forme urbaine villageoise (alignements) et mise en valeur des espaces publics*
- *Préservation et mise en valeur du patrimoine bâti le cas échéant*
- *Réhabilitation du bâti ancien*
- *Attention portée à la silhouette générale du village et à son intégration paysagère*
- *Adaptation des logements aux besoins des ménages*
- *Maintien des services de proximité*

Les tissus des centres bourgs peuvent comporter un potentiel de divisions parcellaires, notamment dans les fonds de parcelles parfois inoccupés, les constructions étant bien souvent implantées à l'alignement sur un parcellaire hétérogène, parfois laniéré et constitué de grandes parcelles. L'ancienneté du bâti justifie les besoins en rénovation ou réhabilitation du bâti. Le renouvellement ou la mutation sont également envisageables pour certains bâtiments, mais nécessitent que soient néanmoins conservés les éléments de patrimoine bâti. La surélévation peut être envisagée, à condition de s'inscrire dans la silhouette générale du cœur de village, et lorsqu'il ne s'agit pas d'un bâtiment à caractère patrimonial.

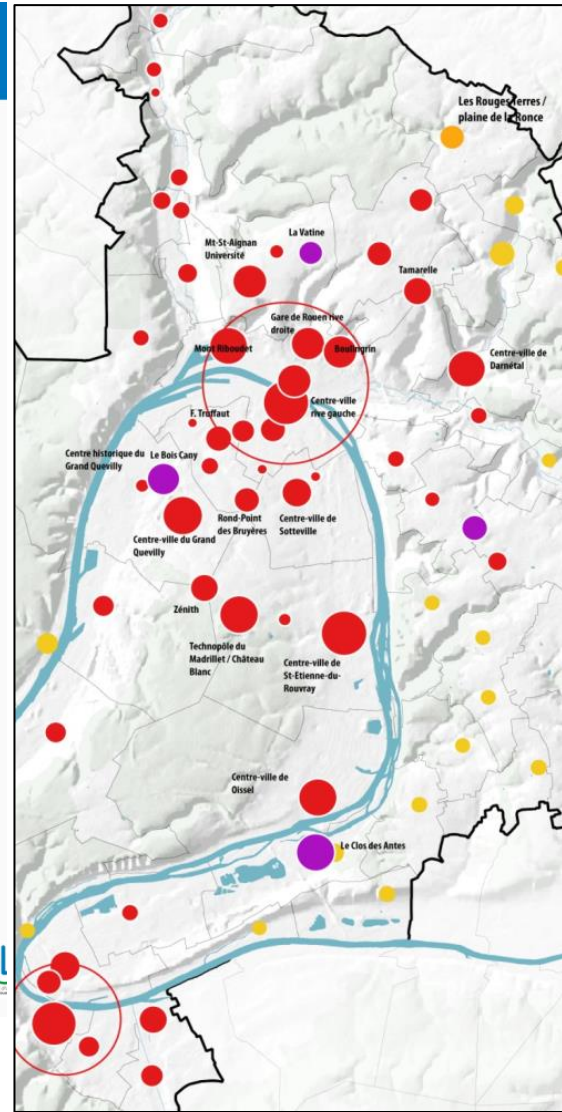
Les centralités urbaines

PLU Métropole Rouen Normandie
Diagnostic



Sources : IGN - BD TOPO, MRN

- Centralité du cœur d'agglomération (Centres-villes de Rouen et d'Elbeuf)
- Centralité des espaces urbains
- Centralité des pôles de vie
- Centre-bourg ou centre de village
- Polarité commerciale majeure



2.2 Des tissus résidentiels vastes et très variés

a. L'habitat collectif – les tissus d'îlots ouverts

Caractéristiques du tissu bâti

Époques de construction, types architecturaux, trames parcellaires : Les tissus d'îlots ouverts du territoire de la Métropole proviennent majoritairement d'opérations d'ensemble, réalisées dans les années 1950 à 1975, en réponse aux immenses besoins en logements des Trente Glorieuses. Des architectes de renom s'illustrent dans ce domaine, comme Marcel Lods, qui a conçu le Grand Ensemble de la Zone Verte à Sotteville-Lès-Rouen et le centre-ville de Sotteville-lès-Rouen. Les larges emprises libérées, les procédés constructifs et les normes en matière de logement ont conduit à la production de formes architecturales homogènes et récurrentes : des formes géométriques sobres, des gabarits imposants, des plans masses dissociés de l'alignement sur rue. La hauteur varie de R+4 à R+10 et plus. La trame parcellaire disparaît pour laisser place au schéma d'ensemble.



Trame parcellaire – Les Chartreux, Petit-Quevilly – Source : Géoportail



Trame parcellaire – Bihorel / Rouen – Source : Géoportail



Quartier Saint-Julien, Petit-Quevilly - Source : Google maps



Quartier du Châtelet - Avenue du Maréchal Juin - Rouen – Source : Citadia Conseil

Les chiffres-clés des tissus d'îlots ouverts :

Densité résidentielle moyenne : 45 logements / ha

Coefficient d'emprise au sol moyen : 28 %

Taille moyenne des parcelles : 1560 m²

Hauteur moyenne des constructions : R+4 à R+10

Implantation par rapport aux voies et aux limites séparatives : Ces tissus urbains, caractérisés par de hauts bâtiments implantés sur de larges emprises, et donnant lieu à de vastes espaces libres, sont bâtis sans rapport avec les voies et limites séparatives, s'affranchissant totalement de la notion de rue. Ainsi, les retraits sont très importants par rapport à l'alignement ou aux limites séparatives.

Autres caractéristiques : Les espaces libres des tissus d'îlots sont traités en aires de stationnement, espaces verts ou aires de jeux. La distinction d'espace

public y est floue car non matérialisée. Par essence, les quartiers de grands ensembles bénéficient d'une offre en équipements de proximité, le plus souvent scolaire et sportive, mais aussi de la présence de quelques commerces et services. Récemment, de grandes politiques publiques et plusieurs opérations de renouvellement urbain ont ciblé la requalification de ces espaces en déshérence et ont permis la semi-privatisation des pieds d'immeubles par les habitants et usagers, ainsi que la requalification des espaces verts.

Appréciation du potentiel d'évolution

LES ENJEUX D'EVOLUTION

- Diversification de l'offre de logements et des formes urbaines
- Insertion architecturale des extensions du bâti
- Adaptation des logements aux besoins des ménages
- Rationalisation / fonctionnalisation des espaces verts
- Maintien des activités commerciales

Les tissus d'îlots ouverts caractéristiques des grands ensembles disposent de larges emprises non bâties, ce qui rend ces tissus plutôt malléables et offre de multiples options quant à leur évolution. Le bâti, souvent caractérisé par des formes architecturales assez massives, peut accepter des extensions ou surélévations de petite envergure : ajouts de bow-windows ou loggias, fonctionnalisation des toits, etc. Le potentiel d'évolution des tissus de grands ensembles réside dans la diversification des formes urbaines et architecturales, mais doit aussi s'attacher à préserver une trame d'espaces verts qui fait l'attrait de ces quartiers.

b. **L'habitat collectif – les immeubles collectifs**

Caractéristiques du tissu bâti

Époques de construction, types architecturaux, trames parcelaires : les îlots d'immeubles collectifs correspondent à des opérations qui se sont généralisées depuis les années 1980. Ces opérations se sont insérées sur des parcelles d'ampleur, dans un tissu préexistant. Elles ont produit des formes architecturales variées, généralement de grande échelle en longueur comme en largeur. Ces opérations de logements collectifs ont redessiné le découpage parcellaire dans l'objectif d'optimiser l'espace bâti et les espaces libres (espaces verts, stationnement). Le traitement des façades de ces immeubles collectifs réinterprète la plupart du temps le vocabulaire des maisons de ville.



Les Portes de la Forêt, Bois-Guillaume – Source : Géoportail



Rue du Commandant Charcot, Rouen – Source : Géoportail



Les Portes de la Forêt, Bois-Guillaume – Source : Google maps



Rue du Commandant Charcot, Rouen – source : Google maps

Les chiffres-clés des immeubles collectifs sur rue :

Densité résidentielle moyenne : 43 logements / ha

Coefficient d'emprise au sol moyen : 46 %

Taille moyenne des parcelles : 880 m²

Hauteur moyenne des constructions : R+2 à R+4+c

Implantation par rapport aux voies et aux limites séparatives : les constructions sont implantées à l'alignement ou parfois en retrait des voies selon les règles de prospect (hauteur maximale du bâtiment se trouvant à l'alignement par rapport à la largeur de la rue qui le borde). Dans ce dernier cas, la distance du recul est beaucoup moins importante que celle des bâtis des tissus d'îlots ouverts, et est une résultante de la composition architecturale projetée dans le cadre de la conception de l'opération. Par rapport aux limites séparatives, les constructions sont en retrait ou en mitoyenneté, selon la configuration des parcelles et le tissu environnant.

Autres caractéristiques : Les ensembles d'immeubles collectifs sur rue ont une vocation résidentielle. Ils abritent parfois en rez-de-chaussée, quelques commerces et services, et peuvent comporter un équipement de proximité.

Les espaces collectifs sont, le plus souvent, réduits au réseau viaire et aux aires de stationnement, et à de petits espaces verts, conséquence du processus de résidentialisation afin de conférer un caractère privé aux habitations et de l'optimisation du foncier.

Appréciation du potentiel d'évolution

LES ENJEUX D'ÉVOLUTION

- ➔ *Soutien aux innovations architecturales*
- ➔ *Insertion dans les formes urbaines environnantes*
- ➔ *Anticiper le vieillissement des immeubles collectifs sur rue et assurer le renouvellement démographique des habitants*

Du fait du caractère très récent de ces tissus urbains, leur évolution semble aujourd'hui difficile à concevoir, mais elle est envisageable sous de multiples formes. Des rénovations peuvent également permettre au bâti de se maintenir à un certain niveau de confort.

Préalable à la compréhension des différents tissus d'habitat individuel

Loin d'être uniformes, les tissus d'habitat individuel constituent les formes urbaines les plus répandues au sein de la Métropole. Deux types de tissus sont caractérisés par la présence d'un habitat individuel ancien, datant de l'ère industrielle : il s'agit des grandes demeures et villas et de l'habitat dit ouvrier.

Pour l'analyse des tissus d'habitat individuel d'époque plus récente, deux critères ont été étudiés :

- La densité, qui établit le rapport entre la place occupée par le bâti et la surface de la parcelle,
- La morphologie du parcellaire, formant plus ou moins une trame régulière, selon qu'elle a été produite via une opération de lotissement ou au contraire qu'elle est issue de petites opérations juxtaposées ou d'édifications au coup par coup. De ce fait, on distingue, d'une part, les tissus hétérogènes, disposant d'une trame parcellaire irrégulière et aux implantations bâties diversifiées, d'autre part, des tissus homogènes dont la trame est régulière et l'implantation des constructions relativement similaire. Les tissus homogènes présentent parfois des ressemblances en termes d'architecture, la production d'un lotissement pouvant impliquer le recours à un même constructeur.

Quatre catégories ont ainsi été définies, pour lesquelles le coefficient d'emprise au sol (CES) moyen, qui établit le rapport entre la projection verticale de la construction et la superficie totale de la parcelle, a été calculé

en fonction des différents niveaux de l'armature urbaine (cœurs d'agglomération, espaces urbains, pôles de vie, bourgs et villages).

L'habitat individuel homogène dense

Cœur d'agglomération	CES > 22 %
Espaces urbains	CES > 24 %
Pôles de vie	CES > 20 %
Bourgs et villages	CES > 13 %

L'habitat individuel hétérogène dense

Cœur d'agglomération	CES > 36 %
Espaces urbains	CES > 31 %
Pôles de vie	CES > 14 %
Bourgs et villages	CES > 19 %

L'habitat individuel homogène peu dense

Cœur d'agglomération	CES < 22 %
Espaces urbains	CES < 24 %
Pôles de vie	CES < 20 %
Bourgs et villages	CES < 13 %

L'habitat individuel hétérogène peu dense

Cœur d'agglomération	CES < 36 %
Espaces urbains	CES < 31 %
Pôles de vie	CES < 14 %
Bourgs et villages	CES < 19 %

c. **L'habitat individuel – les grandes demeures et villas**

Caractéristiques du tissu bâti

Époques de construction, types architecturaux, trames parcellaires : Bâties majoritairement entre le milieu du XIXème siècle et le début du XXème siècle, les villas et demeures bourgeoises sont des maisons de caractère d'un ou deux étages, surmontées d'un dernier niveau richement agrémenté destiné à asseoir le prestige des propriétaires. Les toitures sont particulièrement soignées. Les éléments de modénature sont nombreux : soulignement des percements, marquises, médaillons, frises... Les grandes demeures et villas se sont implantées sur les coteaux ou dans la continuité des grands parcs, échappant aux désagréments des industries et ouvrant des vues vers la Seine et la ville. Les villas de la rive gauche de la Seine étaient pour beaucoup utilisées à des fins de villégiature, leurs propriétaires profitant de la proximité de la forêt du Rouvray pour aller chasser.



Demeures bourgeoises, Rouen – Source : Google maps – rue du Pérou / rue Bonnefoi



Trame parcellaire de demeures bourgeoises, Bois-Guillaume – Source : Géoportail



Demeures bourgeoises, Bois-Guillaume
Source : Google maps

Les chiffres-clés des grandes demeures et villas :

- Densité résidentielle moyenne :** 23 logements / ha
- Coefficient d'emprise au sol moyen :** 31 %
- Taille moyenne des parcelles :** 440 m²
- Hauteur moyenne des constructions :** R+1+c

Implantation par rapport aux voies et aux limites séparatives : Les constructions sont implantées préférentiellement au cœur de la parcelle, permettant d'aménager de grands jardins et d'assurer l'intimité et le calme. La limite avec la rue est souvent ouvragée, matérialisée par de hautes clôtures ou murs maçonnés surmontés de grilles festonnées ou non. Les accès sont matérialisés par des portails aux ferronneries travaillées.

Autres caractéristiques : L'offre d'équipements, de commerces et de services est rare au sein de ces tissus à vocation résidentielle prédominante. Les

espaces publics se limitent au réseau viaire et sont parfois plantés d'alignements d'arbres qui assurent le relais des jardins privés composant le paysage ambiant. La présence de grands parcs arborés (publics et privés) est notable.

Appréciation du potentiel d'évolution

LES ENJEUX D'EVOLUTION

- *Préservation et mise en valeur du patrimoine bâti*
- *Insertion qualitative des extensions*
- *Préservation des parcs et jardins en cœurs d'îlots*
- *Recherche des capacités d'extensions*

Le tissu des grandes villas et demeures bourgeoises peut techniquement être densifié par divisions parcellaires, compte tenu du caractère peu densément bâti des parcelles. En revanche, la présence d'un patrimoine bâti de grande qualité, tout comme les parcs arborés anciens, justifient une préservation de ces tissus en limitant la densification. Le bâti peut accepter les extensions dans la mesure où elles sont encadrées et s'intègrent harmonieusement à la construction d'origine, tout comme les rénovations et réhabilitations.

d. **L'habitat individuel – l'habitat dit ouvrier**

Caractéristiques du tissu bâti

Époques de construction, types architecturaux, trames parcellaires :
 L'habitat dit ouvrier a été développé avec l'essor industriel. Les territoires de la rive sud de Rouen, les vallées de Darnétal et du Cailly, ainsi que les communes de la boucle d'Elbeuf et certaines villes de bords de Seine ont connu le développement d'un schéma urbain (plan carroyé, alignement sur rue, espaces libres en cœur d'îlots) et d'un modèle produit en série : la maison ouvrière en bande, de petite largeur et à une hauteur correspondant à R+1+comble. Un autre modèle, moins répandu sur le territoire, repose sur la constitution en lotissement de l'habitat ouvrier. Un type très abouti d'habitat ouvrier a imprimé l'espace territorial, social et culturel des villes ouvrières ; il s'agit des cités-jardins dont l'organisation spatiale combine l'interaction entre le privatif et l'espace public. D'une manière générale, les parcelles accueillant de l'habitat ouvrier sont de taille modeste.



Alignement de maisons ouvrières, rue Boucher de Perthes, Rouen - Source : Google maps



Alignement de maisons ouvrières, rue Guilbaud, Sotteville-lès-Rouen - Source : Google maps



Bâti de cité-jardin, Sotteville-lès-Rouen - Source : Google maps



Bâti de cité-jardin, Rouen - Source : Google maps



Trame parcellaire – Maisons ouvrières en bande, Rouen - Source : Géoportail



Trame parcellaire – Alignements de maisons ouvrières jumelées, Sotteville-lès-Rouen - Source : Géoportail



Bâti de cité-jardin, Rue Raymond Brétéché, Le Trait – Source : Google maps



L'ancienne école, aujourd'hui bibliothèque, Le Trait – Source : Google maps

Les chiffres-clés de l'habitat anciennement ouvrier :

Densité résidentielle moyenne : 39 logements / ha

Coefficient d'emprise au sol moyen : 37 %

Taille moyenne des parcelles : 210 m²

Hauteur moyenne des constructions : R+c à R+1+c

Implantation par rapport aux voies et aux limites séparatives : Hormis le cas des cités-jardins, les constructions sont implantées à l'alignement ou en léger retrait de la voie. Dans ce cas, la limite entre l'espace privé et l'espace public est matérialisée le plus souvent par une clôture basse filante ou des murets. Les bâtis sont accolés sur au moins une limite séparative latérale. Dans les

cités-jardins, le bâti est implanté en retrait de la voirie (le recul peut être important). Les maisons sont en général groupées, 2 à 2 ou 4 à 4 et comprennent un jardinet en transition avec la rue. Si les alignements de maisons de type ouvrier structurent les façades des rues, les cités-jardins sont organisées en lotissements.

Les clôtures sur rue sont généralement basses et ajourées à l'échelle des constructions, surmontées d'un soubassement maçonné reprenant les matériaux employés pour ces dernières (brique). Les clôtures en limites séparatives sont constituées de murs plus hauts, afin de limiter les vues sur les parcelles voisines.

Autres caractéristiques : à vocation résidentielle dominante, les tissus à prédominance de maisons ouvrières comprennent une offre très limitée voire inexistante en équipements, commerces et services. Les espaces verts sont exclusivement privés. Dans certains cas, un petit jardin se situe côté rue, et parfois, quand il n'a pas été comblé par des extensions ou des annexes, il subsiste à l'arrière et n'est perceptible depuis la rue qu'en cas de simple mitoyenneté. Il a souvent été comblé au gré des extensions.

Dans les cités-jardins, le plan d'origine prévoyait un équipement de proximité telle une école, des espaces d'aménité dédiés aux habitants (espaces publics qualitatifs), voire des commerces. Les espaces verts publics comme privés y sont nombreux.



Espace public central – Cité-jardin place de Verdun, Sotteville-lès-Rouen - Source : Google maps

Appréciation du potentiel d'évolution

LES ENJEUX D'EVOLUTION

- ➔ *Préservation et mise en valeur du patrimoine bâti et paysager*
- ➔ *Préservation et mise en valeur des formes urbaines caractéristiques (alignements, épannelages).*
- ➔ *Maintien d'un jardin, le cas échéant*
- ➔ *Adaptation des logements aux besoins des ménages*
- ➔ *Recherche des capacités d'extension*
- ➔ *Résorption de l'habitat dégradé*

Compte tenu du caractère très cadré et homogène de la forme urbaine (alignements stricts pour les quartiers hors cités-jardins, mitoyenneté, hauteurs uniformes) de ces tissus, il convient d'envisager des évolutions garantissant l'intégrité de cette forme urbaine. Les parcelles étant de faible dimension et souvent étroites, la densification par divisions parcellaires est peu adaptée. Les évolutions peuvent être envisagées par des extensions à l'arrière des constructions, de façon à ne pas dénaturer les façades et le front bâti homogène. Le renouvellement est également envisageable, à condition de conserver la forme urbaine initiale en s'inscrivant dans les gabarits existants. La réhabilitation et la rénovation sont requises pour remédier à l'obsolescence du bâti qui caractérise certaines maisons ouvrières et pour améliorer ses performances énergétiques.

e. L'habitat individuel homogène dense

Caractéristiques du tissu bâti

Époques de construction, types architecturaux, trames parcellaires : Les tissus d'habitat individuel homogènes denses se caractérisent par des parcelles de taille moyenne, de formes homogènes car constituées dans le cadre d'opération de lotissements. Ce tissu abrite des constructions aux types architecturaux variés : pavillons des années 1960 (reconnaissables au sous-sol semi enterré, à l'accès extérieur au moyen d'un balcon et à la toiture à quatre pans), mais également des habitations individuelles des années 1970 à nos jours, caractérisées par un toit à deux pans. Dans certains secteurs, le bâti a été réalisé selon une logique d'opération d'ensemble reproduisant le même modèle sur chaque lot.



Trame parcellaire, Le Trait – Source : Géoportail



Trame parcellaire, Sotteville-lès-Rouen – Source : Géoportail



Formes architecturales variées, Le Trait
- Source : Google maps



Forme architecturale homogène, Le Trait- Source :
Google maps

Les chiffres-clés de l'habitat individuel homogène dense :

Densité résidentielle moyenne : 18 logements / ha

Coefficient d'emprise au sol moyen : 36%

Taille moyenne des parcelles : 720 m²

Hauteur moyenne des constructions : R+c

Implantation par rapport aux voies et aux limites séparatives : Les constructions sont implantées au centre des parcelles, en retrait de l'alignement et, le plus souvent, des limites séparatives. Elles peuvent néanmoins être bâties en mitoyenneté simple ou double. Les accès sont individualisés à la parcelle et donnent souvent sur une entrée de garage en sous-sol ou accolé à la maison.

Les clôtures, généralement constituées de petits soubassements surmontés de dispositifs à claire-voie ou d'un grillage simple, sont le plus souvent doublés d'une haie taillée plus haute. L'essence la plus couramment employée est le thuya.

Autres caractéristiques : Au sein de ces tissus, la vocation résidentielle prédomine, et l'offre en équipements, commerces et services est très limitée voire inexistante. Les espaces publics sont réduits au réseau viaire et à quelques poches de stationnement pour les visiteurs du quartier. Le réseau viaire est organisé de manière à optimiser le découpage parcellaire, ce qui donne lieu à des formes parfois complexes et peu lisibles (impasses, boucles). Les espaces verts sont exclusivement privés. Dans les opérations plus récentes, les espaces verts publics sont davantage présents, les règlements d'urbanisme imposant un pourcentage minimal à réaliser dans les opérations de lotissement.

Appréciation du potentiel d'évolution

LES ENJEUX D'EVOLUTION

- Anticiper le vieillissement des constructions
- Encadrer les divisions parcellaires

Les tissus d'habitat individuel dense ont peu de possibilités de divisions parcellaires, les parcelles étant de petite taille et les constructions communément implantées en leur centre. En revanche, tous les autres types d'évolutions sont envisageables.

f. **L'habitat individuel homogène peu dense**

Caractéristiques du tissu bâti

Époques de construction, types architecturaux, trames parcellaires : Les tissus homogènes peu denses prennent place sur des grandes parcelles aux formes relativement homogènes, issues d'un développement résidentiel spontané (en lots séparés) ou d'une opération de lotissement. Il n'existe pas de différence notable en matière de bâti avec les tissus plus denses, à ceci près que les constructions peuvent parfois être plus opulentes et de plus grande emprise.



Trame parcellaire, Mont-Saint-Aignan – Source : Géoportail



Formes architecturales variées, Mont-Saint-Aignan – Source : Google maps

Les chiffres-clés de l'habitat individuel homogène peu dense :

Densité résidentielle moyenne : 9 logements / ha

Coefficient d'emprise au sol moyen : 24%

Taille moyenne des parcelles : 1 400 m²

Hauteur moyenne des constructions : R+c

Implantation par rapport aux voies et aux limites séparatives : Les constructions sont implantées au centre de la parcelle, en retrait de l'alignement et des limites séparatives, parfois très importants, ce qui donne lieu à un affranchissement du rapport à la rue. Ce dernier s'effectue par le biais des clôtures constituées le plus souvent de haies végétales.

Autres caractéristiques : A vocation résidentielle dominante, les tissus d'habitat individuel homogène peu dense comprennent une offre très limitée voire inexistante en équipements, commerces et services. Les espaces publics sont réduits au réseau viaire et les espaces verts sont exclusivement privés et particulièrement prégnants. Les terrains sont vastes et plantés, et la végétation est visible depuis la rue. Le réseau viaire est organisé pour permettre une optimisation des lots, ou une adaptation au relief, le cas échéant.

Appréciation du potentiel d'évolution

LES ENJEUX D'EVOLUTION

- Anticiper le vieillissement des constructions
- Veiller à l'intégration paysagère des constructions selon la topographie
- Préserver le caractère végétal des cœurs d'îlots
- Encadrer les divisions parcellaires

Les tissus d'habitat individuel peu denses comportent de multiples possibilités d'évolution. La faible densité permet d'envisager les divisions parcellaires, les enjeux architecturaux et patrimoniaux sont peu importants et laissent la possibilité d'une évolution du bâti par extension ou surélévation. Seuls les enjeux paysagers constituent des points de vigilance quant à la densification de ces tissus, qui sont bien couramment implantés sur les reliefs et abondamment plantés.

g. L'habitat hétérogène dense

Caractéristiques du tissu bâti

Époques de construction, types architecturaux, trames parcellaires : Les tissus d'habitat individuel hétérogène denses sont composés de parcelles de taille moyenne à modeste, et de formes hétérogènes, issues d'un développement résidentiel spontané ou d'une juxtaposition de très petites opérations de lotissement. L'absence de composition d'ensemble impacte le réseau viaire existant, parfois inadapté, donnant lieu à des accès complexes aux parcelles (dites en drapeau), nécessitant des servitudes de passage. Ce tissu ne se différencie pas des autres types d'habitat individuel d'un point de vue architectural (pavillons des années 1960, habitations individuelles des années 1970 à nos jours).



Trame parcellaire, Grand-Couronne –
Source : Géoportail



Formes architecturales variées, Grand-Couronne –
Source : Google maps

Les chiffres-clés de l'habitat individuel hétérogène dense :

Densité résidentielle moyenne : 24 logements / ha

Coefficient d'emprise au sol moyen : 52%

Taille moyenne des parcelles : 344 m²

Hauteur moyenne des constructions : R+c

Implantation par rapport aux voies et aux limites séparatives : Les constructions sont implantées en retrait de l'alignement et le plus souvent des limites séparatives. Elles peuvent néanmoins être bâties en mitoyenneté simple ou double.

Autres caractéristiques : À l'instar des autres tissus d'habitat individuel, l'offre en équipements, services et commerces est très faible. Les espaces publics sont réduits à la voie circulante et aux trottoirs accueillant les cheminements doux. Les espaces verts sont exclusivement privés. Les clôtures sur rue sont très souvent basses et ajourées, constituées de dispositifs et matériaux hétéroclites, limitant de ce fait la cohérence du paysage de la rue.

Appréciation du potentiel d'évolution

LES ENJEUX D'EVOLUTION

- **Anticiper le vieillissement des constructions**
- **Encadrer les divisions parcellaires**

Ces tissus ont une forme urbaine relativement irrégulière, et sont de ce fait plus malléables que les tissus d'habitat individuel homogènes. Ils peuvent laisser place à de multiples formes de remaniements parcellaires, en fonction des configurations locales. Les autres formes d'évolution du bâti sont également envisageables, le bâti étant peu concerné par des enjeux de protection du patrimoine architectural.

h. L'habitat individuel hétérogène peu dense

Caractéristiques du tissu bâti

Époques de construction, types architecturaux, trames parcellaires : Les tissus hétérogènes peu denses sont implantés sur des parcelles de taille variable, souvent grandes, parfois imbriquées et de formes hétérogènes car issues d'un développement spontané. Ces tissus se situent souvent en franges urbaines et dans les hameaux. Les constructions ont des types architecturaux variés : des maisons rurales aux pavillons plus récents.



Hameau d'Incarville à Saint-Aubin-Celloville – Source : Géoportail / Google maps

Les chiffres-clés de l'habitat individuel hétérogène peu dense :

Densité résidentielle moyenne : 9 logements / ha

Coefficient d'emprise au sol moyen : 20%

Taille moyenne des parcelles : 1 200 m²

Hauteur moyenne des constructions : R+c

Implantation par rapport aux voies et aux limites séparatives : Les constructions sont parfois implantées en bordure des routes, ou en second rideau, de telle sorte qu'elles forment un linéaire bâti discontinu et très lâche le long des voies de communication. Elles sont implantées en retrait de l'alignement et des limites séparatives, parfois de manière très importante.

Autres caractéristiques : A vocation résidentielle dominante, ces tissus ont une offre très limitée voire inexistante en équipements, commerces et services, et sont généralement éloignés des cœurs de bourgs ou de villes en disposant. Les espaces publics sont réduits au réseau viaire et les espaces verts collectifs inexistants. Les jardins privés sont au contraire très généreux, compte tenu de la taille importante des parcelles. Certains hameaux sont dotés de cheminements doux en lien avec les espaces agricoles, naturels ou forestiers.

Appréciation du potentiel d'évolution

LES ENJEUX D'EVOLUTION

- Adaptation des constructions aux besoins des ménages
- Intégration paysagère
- Encadrer les divisions parcellaires

Le caractère peu dense de ces tissus offre une multiplicité d'évolutions possibles, qu'il s'agisse de divisions parcellaires, de renouvellement des tissus, ou de modification du bâti. En revanche, les évolutions seront plus ou moins envisageables en fonction des enjeux d'intégration paysagère des constructions, enjeux qui peuvent s'avérer importants au vue d'une localisation des tissus en milieu rural ou en franges urbaines.

i. L'habitat diffus

Caractéristiques du tissu bâti

Époques de construction, types architecturaux, trames parcellaires : Ces tissus sont caractérisés par de grandes parcelles, de formes hétérogènes et faiblement bâties, et sont déconnectés du bourg ou du cœur de village. Ils sont bien souvent localisés en bord de Seine, sur un parcellaire en lanières hérité de la trame agricole, et accueillent parfois des vergers. Les constructions sont de type maisons rurales et de villégiature, d'anciens corps de ferme, et comptent ponctuellement quelques habitations individuelles du XXème siècle. Les constructions constituent parfois un patrimoine architectural et paysager de bonne qualité.



Trame parcellaire – Habitat diffus linéaire, Jumièges – Source : Géoportail



Trame parcellaire – Habitat diffus linéaire, Yville-sur-Seine – Source : Géoportail



Jumièges – Source : Google maps

Les chiffres-clés de l'habitat diffus :

Densité résidentielle moyenne : 3 logements / ha

Coefficient d'emprise au sol moyen : 20 %

Taille moyenne des parcelles : 3 400 m²

Hauteur moyenne des constructions : R+c à R+1+c

Implantation par rapport aux voies et aux limites séparatives : Les constructions sont implantées en retrait de l'alignement et des limites séparatives, généralement très important. Les constructions forment un linéaire bâti discontinu et très distendu le long des voies. Les constructions ont parfois été implantées en second rideau, formant des parcelles dites en drapeau, ou donnant lieu à des servitudes de passage.

Autres caractéristiques : A vocation résidentielle, les tissus d'habitat diffus comprennent une offre très limitée voire inexistante en équipements, commerces et services. L'espace public se limite à la voirie, et les espaces verts sont constitués par les jardins privés.

Appréciation du potentiel d'évolution

LES ENJEUX D'EVOLUTION

- Accueil modéré de nouvelles populations du fait de l'éloignement aux services
- Préservation du patrimoine bâti
- Intégration paysagère
- Adaptation des constructions aux besoins des ménages

Le potentiel d'évolution de ces tissus, constitués souvent d'un patrimoine bâti de qualité, tant d'un point de vue paysager qu'architectural, est à ce titre relativement restreint. Ces tissus sont à protéger de toute forme de densification de nature à porter atteinte au caractère paysager des lieux. Par ailleurs, ces hameaux, souvent isolés de tout noyau urbain ou de services à la population, sont peu propice à l'accueil de nouvelles populations. Le potentiel d'évolution de ces tissus porte sur les possibilités d'extension ou de réhabilitation des constructions existantes, sous réserve qu'elles s'intègrent harmonieusement à la construction d'origine.

2.3 Des tissus d'activités divers

a. Les zones d'activités commerciales

Caractéristiques du tissu bâti

Époques de construction, types architecturaux, trames parcellaires : Les zones d'activités commerciales sont marquées par une absence de qualité architecturale et d'inscription paysagère, privilégiant essentiellement une dimension fonctionnelle. À ce titre, le découpage parcellaire est organisé pour accueillir des bâtiments de très grande emprise, ainsi que de vastes parkings et espaces de livraisons. Les constructions des années 1970 à nos jours, sont marquées par une volumétrie basique, d'un traitement architectural dédié à la fonction commerciale (couleurs, matériaux, enseignes etc.), et répondent à des modes constructifs de type industriel (matériaux métalliques en façade). La question de la faible pérennité du bâti est corrélée à la longévité des zones commerciales.



Zone commerciale du Clos aux Antes, Tourville-la-Rivière – Source : Géoportail



Zone commerciale du Bois Cany, Grand-Quevilly – Source : Géoportail



Zone commerciale du Bois Cany, Grand Quevilly / Zone commerciale du Clos aux Antes, Tourville-la-Rivière – Source : Google maps



Les chiffres-clés des zones d'activités commerciales :

Coefficient d'emprise au sol moyen : 35 %

Taille moyenne des parcelles : 1 500 m²

Hauteur moyenne des constructions : 1 niveau

Implantation par rapport aux voies et aux limites séparatives : Les zones commerciales sont organisées selon un schéma d'ensemble, les implantations découlent du fonctionnement global de la zone et des objectifs de visibilité : les constructions sont implantées en retrait de l'alignement et des limites séparatives. Les bâtiments comportent une façade tournée vers la voie permettant un effet « vitrine », associée à de vastes espaces de stationnement, mettant au second plan les espaces dédiés à la livraison et les voies de service.

Autres caractéristiques : Monofonctionnelles, les zones d'activités commerciales se sont développées au service de la voiture individuelle : voies nombreuses et larges, parcs de stationnement particulièrement vastes etc. Le paysage de ces ensembles commerciaux demeure très pauvre en espaces verts, qui prennent place sur les espaces résiduels, et sont à ce titre peu qualitatifs et peu fonctionnels.

Appréciation du potentiel d'évolution

LES ENJEUX D'ÉVOLUTION

- ➔ Amélioration du paysage urbain
- ➔ Mutualisation des espaces de stationnement
- ➔ Développement de la mixité fonctionnelle
- ➔ Intégration urbaine des îlots et accessibilité
- ➔ Intégration paysagère

Les tissus d'activités commerciales sont dotés d'un potentiel d'évolution important et diversifié. Les larges surfaces de stationnement permettent d'envisager des remaniements fonciers pour laisser place à une densification. Il peut être envisagé des modifications du bâti, des restructurations voire un renouvellement de ces espaces. Le bâti de type « boîte à chaussures » permet une grande facilité d'adaptation aux évolutions.

b. Les zones d'activités industrielles et artisanales

Caractéristiques du tissu bâti

Époques de construction, types architecturaux, trames parcellaires : Les zones d'activités industrielles et artisanales présentent des grandes parcelles, nécessaires au fonctionnement optimisé des activités. Les constructions sont marquées par des formes et des matériaux dévolus à la fonction technique des installations.



Trame parcellaire – zone d'activités de La Maine, Maromme – Source : Géoportail



Trame parcellaire – zone d'activités de La Poudrière, Oissel – Source : Géoportail



ZI boulevard Stalingrad, Grand-Quevilly - Source : Google maps

Les chiffres-clés des zones d'activités industrielles et artisanales :

Coefficient d'emprise au sol moyen : 38 %

Taille moyenne des parcelles : 3 500 m²

Hauteur moyenne des constructions : 1 niveau + éléments techniques

Implantation par rapport aux voies et aux limites séparatives : Les constructions sont implantées en retrait de l'alignement et des limites séparatives.

Autres caractéristiques : Les espaces publics des zones artisanales et industrielles sont exclusivement constitués du réseau viaire, dimensionné pour permettre le bon fonctionnement des activités et la rotation des poids lourds. Le paysage demeure très minéral, les espaces verts sont rares et peu qualitatifs.

Appréciation du potentiel d'évolution

LES ENJEUX D'EVOLUTION

- *Maintien, voire développement, des activités*
- *Mutualisation des espaces de stationnement*
- *Développement de la mixité fonctionnelle*
- *Dépollution*
- *Prévention des risques technologiques*
- *Intégration urbaine des îlots et accessibilité*

Les évolutions possibles dans les zones d'activités économiques sont de diverses natures, pouvant porter à la fois sur le foncier et le bâti. Les contraintes techniques liées aux installations conditionnent néanmoins fortement les conditions d'évolutivité de ces tissus.

Les surfaces de parkings, les espaces verts non fonctionnalisés, les espaces de stockage, peuvent constituer un potentiel foncier à mobiliser dans le cadre de divisions parcellaires ou d'extensions du bâti, au fur et à mesure de l'évolution des besoins des activités. La taille et l'envergure de certains bâtiments ou installations nécessitent que les surélévations soient exclues dans certains cas.

La présence de friches ou de délaissés procure un potentiel de renouvellement et de mutation du bâti relativement important au sein de ces tissus.

c. Les zones d'activités tertiaires et mixtes

Caractéristiques du tissu bâti

Époques de construction, types architecturaux, trames parcellaires : Les zones d'activités tertiaires et mixtes se composent des parcelles de tailles moyenne à grande, répondant à des besoins en matière de visibilité, d'accessibilité et de stationnement. Les constructions ont une architecture plus exigeante que celles des zones commerciales ou des zones artisanales et industrielles, et à forte valeur de représentativité de l'entreprise : les pôles tertiaires du technopôle du Madrillet et de la Plaine de la Ronce en constituent des exemples significatifs.



Zone d'activités tertiaires, La Vatine, Mont-Saint-Aignan – Source : Géoportail



Zone d'activités tertiaires, La Vatine, Mont-Saint-Aignan – Source : Google Maps



Zone d'activités tertiaires, La Plaine de la Ronce, Isneauville – Source : Google Maps



Technopôle du Madrillet, Saint-Etienne-du-Rouvray – Source : Google Maps

Les chiffres-clés des zones d'activités tertiaires et mixtes :

Coefficient d'emprise au sol moyen : 19 %

Taille moyenne des parcelles : 2 800 m²

Hauteur moyenne des constructions : R à R+2

Implantation par rapport aux voies et aux limites séparatives : Les implantations sont caractérisées par un retrait vis-à-vis de l’alignement et des limites séparatives. Les constructions sont orientées vers la rue, pour permettre la visibilité des entreprises.

Autres caractéristiques : Les espaces publics des zones d’activités tertiaires et mixtes sont, pour l’essentiel, dédiés à la voirie, aux accès, et aux cheminements doux. Les espaces libres sur les parcelles privées occupent, le plus souvent, des superficies importantes et sont partiellement traités en espaces verts aux usages cependant peu développés.

Appréciation du potentiel d’évolution

LES ENJEUX D’EVOLUTION

- *Mutualisation des espaces de stationnement*
- *Développement de la mixité fonctionnelle*
- *Rationalisation / fonctionnalisation des espaces verts*
- *Intégration urbaine des îlots et accessibilité*

A l’instar des zones d’activités industrielles ou artisanales, les secteurs d’activités tertiaires sont souvent peu densément bâtis ou fonctionnalisés, comme les surfaces de stationnement couramment surdimensionnées ou les espaces verts d’ornement sans véritable fonction écologique ou paysagère. Ces espaces constituent un foncier potentiellement mobilisable dans le cadre de remembrements fonciers ou d’extensions des activités. Les évolutions sur le bâti et l’espace public peuvent être envisagées dans un souci d’amélioration de la qualité architecturale et d’attractivité de la zone.

d. **Les activités agricoles**

Caractéristiques du tissu bâti

Époques de construction, types architecturaux, trames parcellaires : Les espaces d’activités agricoles sont caractérisés par de grandes parcelles accueillant des bâtiments nécessaires au fonctionnement et au développement de l’agriculture : hangars, maisons des exploitants, organisés autour des bâtiments principaux. Il s’agit d’un bâti diversifié en termes de matériau et de date d’édification, répondant à une logique fonctionnelle.





Exploitation agricole – Saint-Paër – Source : Google maps

Les chiffres-clés des activités agricoles :

Coefficient d'emprise au sol moyen : 25 %

Taille moyenne des parcelles : 8 000 m²

Hauteur moyenne des constructions : R à R+1+c

Implantation par rapport aux voies et aux limites séparatives : Les constructions n'observent pas de logique d'implantation unique, mais sont implantées au gré des contraintes techniques, de la configuration du terrain, des aspects environnementaux. De ce fait, les constructions observent des retraits souvent importants par rapport aux voies et aux limites séparatives.

Autres caractéristiques : De nombreuses constructions à vocation agricole présentent des atouts patrimoniaux remarquables.

Appréciation du potentiel d'évolution

LES ENJEUX D'EVOLUTION

- *Maintien de l'activité agricole*
- *Préservation du patrimoine bâti*
- *Gestion des conflits d'usage*
- *Prise en compte des périmètres ICPE*
- *Intégration paysagère*

Les évolutions possibles doivent s'effectuer en assurant le maintien de l'activité agricole, sans obérer son potentiel de développement. Aussi, les divisions parcellaires conduisant à l'installation de tiers à proximité immédiate des activités, sont de nature à porter atteinte à la pérennité des exploitations agricoles. Il s'agit donc de permettre l'évolution du bâti pour les besoins de développement des activités, tout en garantissant une bonne cohabitation avec le voisinage. Dans certains cas, la préservation et la restauration du patrimoine bâti vernaculaire peuvent être prises en compte dans la réhabilitation et la rénovation des constructions.

2.4 Les tissus d'équipements de grande emprise

a. Caractéristiques du tissu bâti

Epoques de construction, types architecturaux, trames parcellaires : Les équipements de grande emprise constituent parfois des enclaves par rapport aux tissus urbains mixtes alentours. Le bâti dont l'origine remonte parfois au XIX^{ème} siècle est implanté sur de très vastes parcelles.



Hôpital de Rouen – Source : Géoportail



Hôpital de Sotteville-lès-Rouen – Source : Géoportail



Hôpital de Rouen – Source : Google maps



Hôpital de Sotteville-lès-Rouen – Source : Google maps

Les chiffres-clés des tissus d'équipements de grandes emprises :

Coefficient d'emprise au sol moyen : 35 %

Taille moyenne des parcelles : 2 600 m²

Hauteur moyenne des constructions : R+1 à R+3+c

Implantation par rapport aux voies et aux limites séparatives : Du fait des grandes emprises, les constructions sont généralement implantées en retrait de l'alignement et des limites séparatives. Certains équipements forment au contraire des fronts bâtis sur rue.

Autres caractéristiques : Les terrains accueillant de grands équipements sont caractérisés par leur monofonctionnalité. Certaines constructions peuvent être considérées comme des éléments de patrimoine remarquable, tant par leur histoire que leur qualité architecturale. Les espaces libres sont souvent ouverts au public du fait de la vocation de service public de l'équipement. Ceux-ci peuvent être nombreux, dans le cas des hôpitaux ou des sites universitaires par exemple. Les espaces libres font souvent l'objet d'un traitement paysager.

b. Appréciation du potentiel d'évolution**LES ENJEUX D'EVOLUTION**

- *Optimisation des emprises*
- *Réponse aux besoins spécifiques des équipements*
- *Développement de la mixité fonctionnelle*
- *Porosité des îlots et accessibilité*
- *Préservation des parcs et jardins*

Les emprises importantes des équipements constituent un gisement foncier, parfois dans des secteurs centraux et bien desservis. De ce fait, les divisions parcellaires peuvent être envisagées, au gré des besoins des activités, ou dans l'optique d'une diversification fonctionnelle. Les évolutions liées aux emprises foncières ou au bâti, nécessitent néanmoins que soient bien pris en compte les enjeux de préservation du patrimoine bâti et d'une bonne insertion architecturale des nouvelles constructions ou des extensions, dans un cadre bâti souvent de qualité.

Synthèse : ce qu'il faut retenir et enjeux associés

CE QU'IL FAUT RETENIR

- Des tissus de centralités majoritairement denses malgré des profils morphologiques divers selon les périodes de constructions, et offrant des potentialités foncières limitées et essentiellement tournées vers du renouvellement.
- Des immeubles collectifs présentant une forte densité et des caractéristiques morphologiques s'affranchissant souvent totalement des notions de rue pour les constructions les plus anciennes, et dont le souci de fonctionnalité entraîne souvent des problématiques de mono-fonctionnalité.
- Une très grande diversité des tissus d'habitat individuel au sein du territoire métropolitain, répondant à des périodes et des modalités de constructions diverses, ainsi que des types d'habitat spécifiques (grandes demeures, villas, habitat ouvrier etc.).
- Des tissus d'activités et d'équipements de grande emprise, présentant une emprise au sol globalement peu importante ainsi qu'une faible qualité architecturale et paysagère, dans un contexte de monofonctionnalité souvent prégnant.

ENJEUX ASSOCIES

- Préserver le patrimoine bâti remarquable, les formes urbaines compactes et des activités commerciales en rez-de-chaussée au sein des tissus de centralité, tout en poursuivant les efforts engagés en matière de réhabilitation du parc ancien dégradé et d'adaptation des logements aux besoins des ménages.
- Favoriser une insertion visuelle qualitative des formes urbaines des immeubles collectifs, notamment dans le cadre de grandes opérations de requalification récemment engagées.
- Ouvrir les îlots à vocation d'activités ou d'équipements à leur environnement urbain, dans un souci de mixité fonctionnelle, de qualité visuelle, et également d'accessibilité aux transports en commun et aux mobilités actives et partagées.
- Encadrer les divisions parcellaires selon les différentes typologies d'habitat individuel, en veillant à une bonne intégration paysagère et architecturale.

3 DES CAPACITES IMPORTANTES DE DENSIFICATION ET DE MUTATION DES TISSUS URBAINS EXISTANTS

3.1 De nombreuses possibilités de densification

a. Méthodologie de détermination du potentiel de densification

En mars 2014, la loi ALUR a renforcé les dispositions relatives à la lutte contre l'étalement urbain et les dispositions favorables à la densification, en exigeant la réalisation « **d'une étude de la capacité de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis, en tenant compte des formes urbaines et architecturales** ».

Au-delà du code de l'urbanisme qui impose une analyse des capacités de densification et de mutation des tissus urbains existants, le SCOT indique que « Les surfaces pouvant être dédiées à l'urbanisation en extension, sont définies après que soient soustraites du besoin foncier pour l'habitat les surfaces mobilisables au sein des espaces déjà urbanisés et les surfaces mobilisables en renouvellement urbain ».

Définition de la limite extérieure d'urbanisation (enveloppe urbaine)

Au moyen d'une méthode géomatique, un premier traitement a permis de définir la limite extérieure d'urbanisation qui correspond à la limite actuelle de l'ensemble des espaces urbanisés. Cette limite correspond au périmètre d'étude du potentiel foncier qui est obtenue de façon semi-automatisée sous SIG puis affinée par photo interprétation assistée par ordinateur (PIAO).

Cette limite extérieure d'urbanisation est calculée sur la base du cadastre DGFIP 2015. Elle constitue la base à partir de laquelle sont calculées les superficies mobilisées en extension de l'urbanisation (en dehors de la limite définie) et celles mobilisées dans le tissu urbain (à l'intérieur de cette limite).

Ajustement du périmètre d'étude en fonction de premiers filtres (invariants)

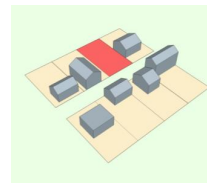
A ce stade, ont été soustraits de l'enveloppe urbaine des « invariants » (espaces contraints ou protégés ne pouvant être urbanisés) que sont :

- Les cœurs de nature en ville identifiés dans le SCOT,
- Les réservoirs de biodiversité identifiés dans le SCOT,
- La zone rouge (contrainte forte) des 2 plans de prévention des risques inondation (PPRI),
- La zone rouge (contrainte forte) des 4 plans de prévention des risques technologiques (PPRT),
- Les sites classés SEVESO seuil haut,
- Les pentes fortes, supérieures à 25°.

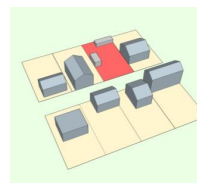
Identification du potentiel foncier « brut » au sein de l'enveloppe urbaine

Pour identifier le potentiel foncier au sein de l'enveloppe urbaine existante, plusieurs **catégories de parcelles** ont été repérées et sélectionnées selon des critères **d'occupation des parcelles et de taille des parcelles**, avec des hypothèses retenues en termes de coefficients d'emprise au sol (CES), de surfaces minimum etc.

Parcelle non bâtie



Parcelle bâtie



Ont ensuite été appliqués des critères de **taille, forme, accessibilité** des parcelles bâties et des parcelles non bâties, permettant de repérer le potentiel foncier « brut ».

Types de potentiel	Critères	Définition
Parcelles non bâties <i>Espaces résiduels</i> <i>Espaces naturels</i>	CES nul	Surface bâtie/surface de la parcelle (CES égale à 0)
	Superficie minimum	Superficie de la parcelle à faire varier en fonction de l'armature urbaine
	Desserte	Accessibilité directe par le réseau routier (parcelle à moins de 10 mètres)
	Elongation	Forme de la parcelle identifiée à partir de l'indice de circularité de Miller
Parcelles bâties <i>Parcelles potentiellement divisibles</i>	CES minimum	Surface bâtie/surface de la parcelle (CES maximum de 10 %)
	Superficie minimum	Superficie de la parcelle à faire varier en fonction de l'armature urbaine
	Desserte	Accessibilité directe par le réseau routier (parcelle à moins de 10 mètres)
	Elongation	Forme de la parcelle identifiée à partir de l'indice de circularité de Miller

Le **coefficient d'emprise au sol (CES)** correspond au rapport entre la surface totale de la parcelle et la surface occupée par le bâti. Il permet d'identifier les parcelles fortement bâties (CES proche de 100%) et les parcelles faiblement bâties (CES proche de 0% donc potentiellement divisibles). Seules les parcelles

bâties présentant un CES de 10% maximum ont été retenues comme potentiel foncier pouvant être divisé/densifié.

Les seuils pour les **surfaces minimum des parcelles** sont différenciés en fonction du type de potentiel (parcelle bâtie, parcelle non bâtie), et selon l'armature urbaine du SCOT (cœur d'agglomération, espace urbain (1^{ère} couronne, autres), pôle de vie, bourg et village). Il s'agit de seuils de base permettant un premier traitement informatique.

Armature urbaine	Type de potentiel	Surface minimum
Cœur d'agglomération	Parcelles non bâties	80 m ²
	Parcelles bâties	160 m ²
Espace urbain : 1 ^{ère} couronne*	Parcelles non bâties	100 m ²
	Parcelles bâties	200 m ²
Espace urbain : autres	Parcelles non bâties	200 m ²
	Parcelles bâties	400 m ²
Pôle de vie	Parcelles non bâties	300 m ²
	Parcelles bâties	600 m ²
Bourg et village	Parcelles non bâties	500 m ²
	Parcelles bâties	1000 m ²

*Communes limitrophes de Rouen

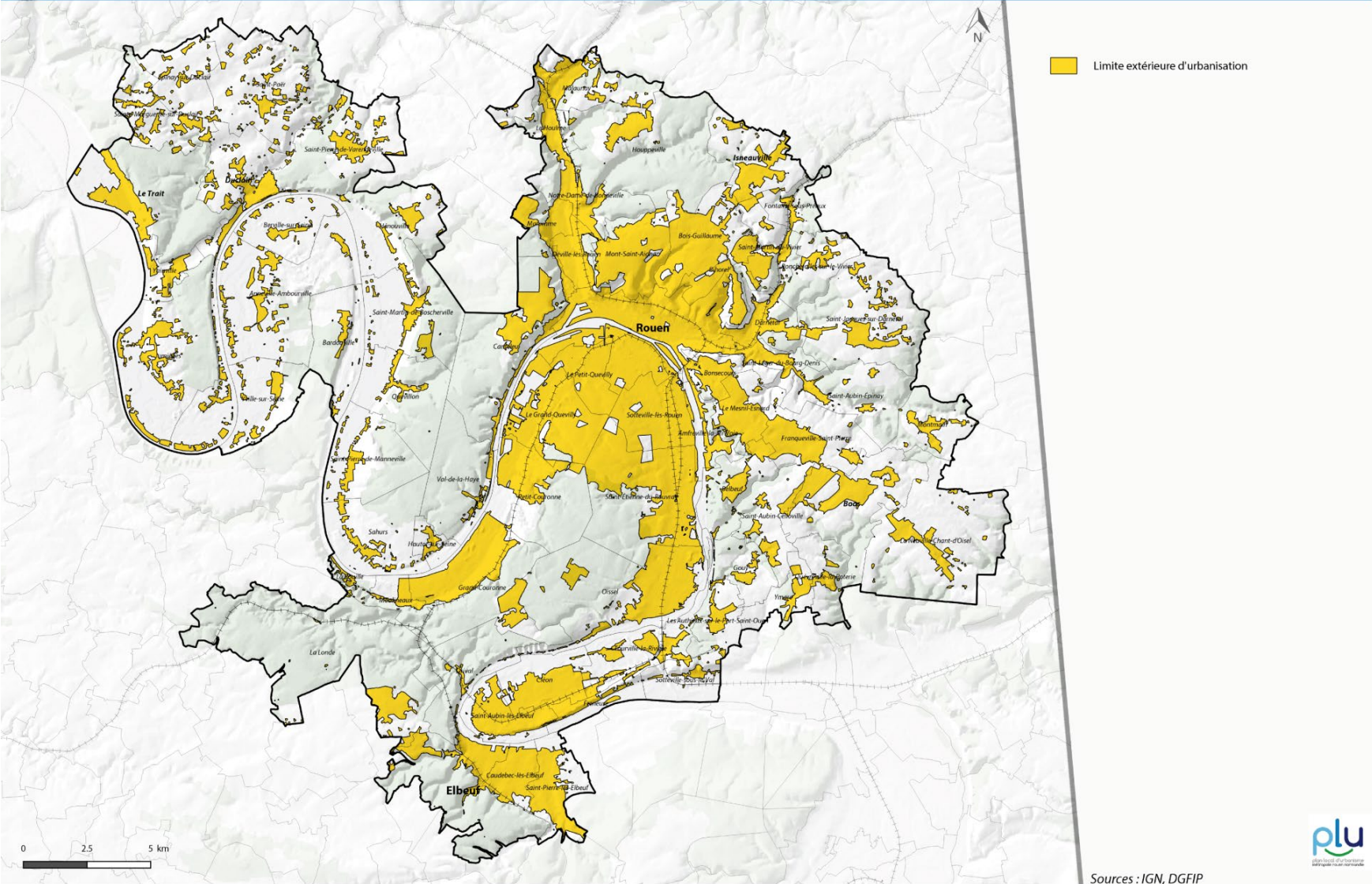
Sur ce potentiel foncier « brut » ont été appliqués des filtres dits stratégiques (proximité des commerces, services, équipements, transports en commun) et environnementaux (biodiversité, risques etc.), pondérés de façon différenciée, permettant ainsi d'affiner le potentiel foncier mobilisable, qui peut ainsi être qualifié de fortement contraint, contraint, moyennement contraint ou faiblement contraint.

Pondération selon critères		
Proximité des équipements, services, dans un rayon de 5 mn à pied	Présence d'au moins 2 équipements	+ 2
	Présence de 1 ou 2 équipements	+ 1
	Pas d'équipements	0
Proximité des polarités commerciales dans un rayon de 5 mn à pied	Présence d'au moins 1 polarité commerciale	+ 2
	Pas de polarité commerciale	0
Proximité des transports en commun et des gares dans un rayon de 5 mn à pied	Transport en commun structurant (Tram, TEOR, FAST, lignes 5 et 6, lignes A et F)	+ 2
	Autres transports en commun dont transport à la demande	+ 1
	Pas d'offre	0
Biodiversité	Corridor	-2
	Trame rurale (mare, haie, bosquet...)	-2
Risque technologique	PPRT hors zone rouge	-2
	Zone SEVESO hors seuil haut	-2
Risque inondation	PPRI hors zone rouge	-2
Pente	Faible (0 à 20°)	0
	Moyenne (20 à 25°)	-1
Réseaux	Saturation du réseau d'assainissement	-1
	Insuffisance de la défense incendie	1
Défense incendie	Débit > 60m ³ /h	0
	Débit < 60m ³ /h	-5
	Pas de DECI	-10
Captages d'eau potable	Périmètre rapproché	-2

Enfin, une dernière étape a permis d'ajuster le potentiel de densification par rapport au projet de zonage du PLU, consistant à supprimer pour les parcelles à vocation habitat, tous les potentiels pouvant se situer en zones agricoles et naturelles, dans les hameaux, les zones de coteaux peu denses, les STECAL, les zones urbaines patrimoniales et paysagères, les trames de protection (composantes de la trame verte et bleue). Et pour ne pas comptabiliser deux fois les mêmes sites (doublons), ont également été supprimés les potentiels en zones urbaines de projet à dominante habitat (UR et URP), les zones à urbaniser à vocation habitat, et les friches à vocation habitat et mixte. Pour l'économie, ont été retenues uniquement les parcelles se situant dans les zones urbaines à vocation économique (UX) et les zones de projet pour l'économie (UXR).

Périmètre d'étude

PLU Métropole Rouen Normandie
Diagnostic



b. **Un potentiel de densification dédié à l’habitat et aux activités économiques**

Au sein des tissus urbains déjà constitués de la Métropole, sont ainsi recensés **1 067 hectares** de parcelles bâties et non bâties, toutes vocations confondues, ce qui constitue un potentiel de densification très important, y compris au-delà de l’échelle temporelle du PLU.

Potentiel foncier BRUT de densification du tissu urbain pour l’HABITAT

	Surface potentiel foncier BRUT parcelles non bâties à vocation habitat (ha)	Surface potentiel foncier BRUT parcelles bâties à vocation habitat (ha)	Surface totale potentiel foncier BRUT à vocation habitat (ha)
Cœurs d’agglomération	9	27	36
Espaces urbains	70	240	310
Pôles de vie	7	64	71
Bourgs et villages	43	311	354
TOTAL	129	642	771

Potentiel foncier BRUT de densification du tissu urbain pour l’ECONOMIE

	Surface potentiel foncier BRUT parcelles non bâties à vocation économie (ha)	Surface potentiel foncier BRUT parcelles bâties à vocation économie (ha)	Surface totale potentiel foncier BRUT à vocation économie (ha)
Cœurs d’agglomération	2	10	12
Espaces urbains	85	156	241
Pôles de vie	5	6	11
Bourgs et villages	8	24	32
TOTAL	100	196	296

Le potentiel de densification repéré pour l’habitat concerne l’ensemble des tissus bâtis du territoire, soit tous les niveaux de l’armature urbaine, avec une nuance pour le cœur d’agglomération de Rouen, lequel est déjà très dense et présente de ce fait moins de potentialités selon la méthode utilisée (échelle de la parcelle). Pour ce tissu urbain qui évolue selon un processus de renouvellement urbain (démolition/reconstruction, surélévation...), l’échelle de l’îlot ou du bâtiment est plus appropriée.

Pour les activités économiques, le potentiel de densification est très circonscrit et principalement localisé dans les zones d’activités en bordure de Seine (zones d’activités du Malaquis, zone industrielle de Yainville (NSF), Rouen Vallée de Seine Logistique ...), puis dans les autres zones d’activités existantes du territoire (La Maine ...).

A ce potentiel foncier brut ont été appliqués des **coefficients de rétention foncière** adaptés et ajustés selon l’armature urbaine du territoire, la nature des parcelles (bâties, non bâties) et la vocation des parcelles (habitat ou

économie), afin de considérer que la totalité de ce potentiel ne pourra pas être mobilisé sur le temps du PLU (terrain non mis en vente, etc).

Ainsi, le coefficient de rétention foncière est différent :

- selon la vocation des parcelles (habitat, économie), considérant une mobilisation plus aisée des parcelles à vocation économique,
- selon l'armature urbaine du territoire, considérant le foncier attractif mais contraint dans les cœurs d'agglomération et les espaces urbains, et attractif et peu contraint dans les pôles de vie et les bourgs et villages,
- selon la nature des parcelles, bâties ou non bâties, considérant que les parcelles non bâties sont plus facilement mobilisables.

Les coefficients de rétention foncière suivants ont ainsi été retenus pour les parcelles à vocation **habitat** :

- pour les **parcelles non bâties** : 20% dans les cœurs d'agglomération et les espaces urbains, et 40% dans les pôles de vie et les bourgs et villages,
- pour les **parcelles bâties** : 80% dans les cœurs d'agglomération et les espaces urbains, et 70% dans les pôles de vie et les bourgs et villages.

Pour les **parcelles à vocation économie**, un coefficient de rétention foncière de 30% a été appliqué à l'ensemble des parcelles, qu'elles soient bâties ou non bâties.

Potentiel foncier NET de densification du tissu urbain pour l'HABITAT

	Surface potentiel foncier NET parcelles non bâties à vocation habitat (ha)	Surface potentiel foncier NET parcelles bâties à vocation habitat (ha)	Surface totale potentiel foncier NET à vocation habitat (ha)
Cœurs d'agglomération	7	6	13
Espaces urbains	56	48	104
Pôles de vie	4	19	23
Bourgs et villages	26	93	119
TOTAL	93	166	259

Potentiel foncier NET de densification du tissu urbain pour l'ECONOMIE

	Surface potentiel foncier NET parcelles non bâties à vocation économie (ha)	Surface potentiel foncier NET parcelles bâties à vocation économie (ha)	Surface totale potentiel foncier NET à vocation économie (ha)
Cœurs d'agglomération	1	6	7
Espaces urbains	51	94	145
Pôles de vie	3	4	7
Bourgs et villages	5	15	20
TOTAL	60	119	179

Après application des coefficients de rétention foncière, **438 hectares de parcelles bâties et non bâties, toutes vocations confondues**, sont retenus comme potentiel foncier net mobilisable sur le temps du PLU (soit 41% du

potentiel brut). Les parcelles bâties représentent 65% du potentiel foncier mobilisable, et les parcelles non bâties 35%.

Pour **l’habitat**, un tiers de la surface a été retenu, soit **259 hectares**, et pour **l’économie**, environ deux tiers de la surface a été retenu, soit **179 hectares**.

Ces potentialités foncières sont essentiellement situées dans les **espaces urbains** (56%), ainsi que dans les **bourgs et villages** (32%) ; il s’agit des deux niveaux de l’armature urbaine les plus importants en nombre de communes (26 pour les espaces urbains, 39 pour les bourgs et villages). Dans les espaces urbains, sont recensées un peu plus de parcelles à vocation économique (58%) que de parcelles à vocation habitat (42%), alors que dans les bourgs et villages ce sont les parcelles à vocation habitat qui sont logiquement dominantes (85%).

En appliquant les densités résidentielles préconisées par le SCOT, également différenciées selon les niveaux de l’armature urbaine, ce potentiel foncier peut se traduire en **potentiel de logements** de la manière suivante :

Potentiel de logements en densification du tissu urbain

	Densités résidentielles préconisées par le SCOT	Potentiel de logements par densification du tissu urbain (parcelles non bâties et parcelles bâties)
Cœurs d’agglomération	120 logements / ha	Environ 1 500
Espaces urbains	50 logements / ha	Environ 5 200
Pôles de vie	40 logements / ha	Environ 900
Bourgs et villages	15 logements / ha	Environ 1 800
TOTAL		Environ 9 400

3.2 Des friches et des zones de renouvellement urbain bien localisées

Au-delà du potentiel foncier en densification du tissu urbain existant, il existe sur le territoire de la Métropole un potentiel foncier important par le renouvellement de friches (en général d’anciennes activités économiques) et le renouvellement/mutation du tissu urbain existant.

Un recensement actualisé (2017-2018) de ces **friches**, réalisé par l’EPFN, a permis d’identifier les friches dont le renouvellement pourrait se faire, à plus ou moins long terme, au profit de projets d’habitat, mixtes ou économiques. Ces friches sont en très grande partie (95%) localisées dans les cœurs d’agglomération et les espaces urbains. Compte-tenu du temps long de renouvellement des friches, **70% de la surface** des friches identifiées pour **l’habitat** a été retenu comme potentiel foncier mobilisable sur le temps du PLU.

A ces friches s’ajoutent un certain nombre de **zones de renouvellement urbain** identifiées dans le projet de PLU (zones UR et URP), correspondant à des secteurs de mutation en faveur du développement de **l’habitat** (diversification des formes d’habitat, évolution de zones économiques vers des nouveaux quartiers d’habitat, etc.). Là aussi, compte-tenu du temps long de renouvellement de ces secteurs, **la moitié de la surface** des zones de renouvellement identifiées dans le projet de PLU a été retenue comme potentiel mobilisable sur le temps du PLU. A noter que parmi ces zones de renouvellement urbain, certaines sont concernées par des projets ANRU. Pour estimer le potentiel de logements que représentent ces zones de renouvellement, les densités résidentielles préconisées par le SCOT ont été appliquées, sauf pour les zones concernées par un projet ANRU, pour lesquelles le nombre de logements neufs programmés a été pris en compte.

Potentiel de logements en renouvellement urbain

	Surface potentiel foncier BRUT des friches et zones de renouvellement (UR et URP) habitat et mixtes (ha)	Potentiel de logements par reconversion de friches et renouvellement des zones UR et URP
Cœurs d'agglomération	86	Environ 5 400
Espaces urbains	366	Environ 5 940
Pôles de vie	1	Environ 30
Bourgs et villages	20	Environ 160
TOTAL	473 ha	Environ 11 530 logements

Enfin, au-delà de ces zones identifiées pour le renouvellement du tissu urbain et de friches, il existe des potentialités foncières qui sont difficilement estimables, mais loin d'être négligeables, par démolition / reconstruction du tissu bâti existant. Essentiellement observé dans les cœurs d'agglomération et les espaces urbains, ce mode de production de logements consiste en la démolition de bâtiments (pas forcément vacants ou en mauvais état), par exemples des petites maisons de villes, ou des grandes demeures sur des grands terrains, et la reconstruction sur site d'immeubles, multipliant ainsi le nombre de logements. Le potentiel de logements produits par démolition / reconstruction dans le tissu urbain ne peut être estimé, mais est à prendre en compte dans les potentialités des cœurs d'agglomération et des espaces urbains.

Pour le développement des **activités économiques**, il est recensé près de **600 hectares de sites en friches**, dont 90% sont situés dans les espaces urbains,

principalement dans les zones d'activités situées en bordure de Seine : zone industrielle de Yainville (NSF), site de l'ancienne raffinerie de Petit-Couronne, Seine-Sud... Ces sites constituent des potentialités foncières sur le temps du PLU et au-delà.

	Surface potentiel foncier BRUT friches à vocation économie (ha)
Cœurs d'agglomération	2
Espaces urbains	531
Pôles de vie	25
Bourgs et villages	23
TOTAL	581

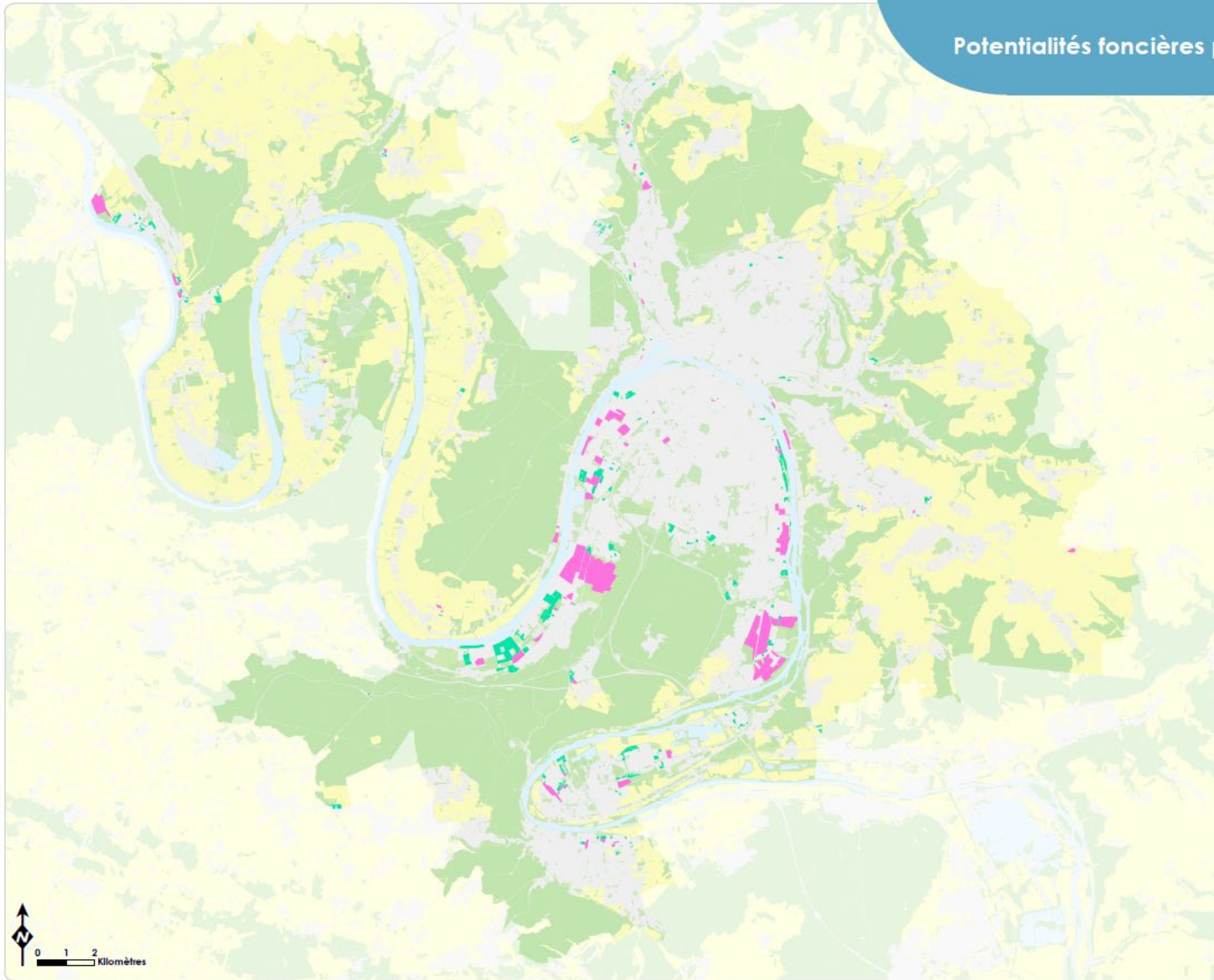


Source : Citadia Conseil

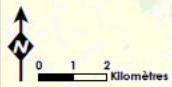
Potentialités foncières pour l'Habitat



Potentialités foncières pour l'Économie



- Friche et/ou zone de renouvellement
- Densification



Métropole Rouen Normandie - Département Urbanisme et Habitat - EA - 5/19 - 14/03/2019 Sources : MRN / AU852



Synthèse : ce qu'il faut retenir et enjeux associés

CE QU'IL FAUT RETENIR

- Un potentiel de densification très important au sein des tissus urbains de la Métropole, y compris au-delà de l'échelle de temps du PLU.
- Un potentiel de densification identifié tant pour le développement de l'habitat que pour le développement économique.
- Un potentiel de densification pour l'habitat principalement localisé dans les espaces urbains (26 communes) et les bourgs et villages (39 communes), et un potentiel de densification pour l'économie situé très majoritairement dans les espaces urbains (80%).
- De nombreuses friches et zones renouvellement à destination des activités économiques (principalement localisées en bordure de Seine) et de l'habitat, y compris au-delà de l'échelle temporelle du PLU.
- Un potentiel d'environ 9 400 logements en densification du tissu urbain et d'environ 11 500 logements en zones de friche et de renouvellement.

ENJEUX ASSOCIES

- Déployer les outils permettant de mobiliser le potentiel foncier (en densification, en friche et zone de renouvellement) pour l'habitat et l'économie.
- Pour les opérations à vocation d'habitat, veiller à appliquer des densités favorables à l'intensification urbaine.
- Pour le renouvellement urbain à vocation économique, avoir de grands niveaux d'ambition en matière de qualité environnementale et urbaine, permettant d'assurer le rayonnement de ces espaces d'activités.