

Les grands enjeux de la Normandie pour l'élaboration de son **SRADDET**

LE POINT DE VUE DES AGENCES D'URBANISME

Janvier 2018



 RÉGION
NORMANDIE

 AURH
Agence d'Urbanisme
de la Région du Havre
et de l'Estuaire de la Seine

 AUCAME
Coast Normandy

 agence d'urbanisme de Seine
et des Bouches de Seine
et Eure

Les agences normandes en réseau

- DOCUMENT DE TRAVAIL -

AVANT PROPOS

La nouvelle organisation territoriale de la République, instaurée par la loi de délimitation des régions et les lois NOTRe et MAP-TAM, métamorphose en profondeur les « agencements territoriaux ». Elle acte la reconnaissance du « fait régional » et la montée en puissance du couple région/intercommunalités, en renforçant leurs compétences dans les domaines structurants de l'économie, du numérique, de l'énergie, de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme. L'instauration du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) positionne la Région comme un acteur incontournable de l'aménagement. Il offre par ailleurs un cadre de dialogue avec les territoires pour un développement régional et local concerté et cohérent.

Le caractère intégrateur et prescriptif du schéma offre l'opportunité de :

Formuler une stratégie régionale d'aménagement et accompagner ses déclinaisons locales;

Permettre à la région de trouver le bon positionnement avec les autres territoires dans une logique de subsidiarité;

Donner un cadre aux politiques contractuelles régionales.

À l'échelle normande, il s'agit de co-construire la réunification de la Normandie en tirant profit des spécificités et des complémentarités régionales. Ce projet pourrait s'articuler autour de deux grands objectifs :

Faire de la Normandie une région attractive et compétitive à l'échelle nationale et internationale;

Préparer la Normandie aux défis de demain en accompagnant les transitions qu'elles soient énergétiques, environnementales, numériques, industrielles ou démographiques;

À cette fin, la Région pourra s'appuyer sur un certain nombre d'atouts différenciants : son littoral, son maillage urbain, la structuration de ses espaces ruraux, ses ressources, son tissu industriel, ses ports, son agriculture diversifiée, ses paysages, sa renommée internationale, son ouverture sur le monde et l'Europe, sa proximité avec la Région capitale.

Le SRADDET doit aussi être le prétexte pour inscrire plus fortement le développement de la région Normandie en lien avec celui des régions voisines, qu'elles soient limitrophes ou plus lointaines, françaises ou européennes. Il s'agit d'identifier les complémentarités, les points de convergences ou les singularités pour renforcer les interactions entre régions.

La présente contribution des agences d'urbanisme normandes à l'élaboration du SRADDET a pour objectif de donner un cadre à l'action en portant un regard sur les caractéristiques régionales, en identifiant les leviers pour l'attractivité et le rayonnement de la Normandie et en explorant des pistes en vue de la traduction réglementaire du document.

SOMMAIRE

À quoi doit servir le sraddet ?	5
Un sraddet appuyé sur la réalité du territoire normand	9
La Normandie ancrée en France et ouverte sur le monde	10
Les grandes caractéristiques socio-économiques de la Normandie	17
L'armature régionale : entre singularité normande et diversité des territoires	22
La mobilité en Normandie	28
Les leviers pour l'attractivité et le rayonnement de la normandie	31
Les singularités normandes comme outil d'attractivité	32
Le renforcement de la compétitivité économique	35
L'amélioration de la qualité de vie des habitants actuels et futurs	46
Des prescriptions pour accompagner le développement de la Normandie	51
Conclusion	64

À QUOI DOIT SERVIR LE SRADDET ?

UN SRADDET DE TRANSITION POUR RÉPONDRE AUX DÉFIS D'UN MONDE QUI CHANGE

Le « système monde » est en constante mutation, et ceci de façon globale et structurelle, dépassant en cela les successions de cycles qui ont rythmé les précédentes évolutions. Cette mutation se caractérise par des changements d'organisation profonds animés par des logiques évolutives parfois antagonistes : transitions économique, énergétique, numérique, sociétale, démographique... Ainsi, le monde d'aujourd'hui fait face à de nouveaux défis qui appellent des évolutions substantielles de nos modes de vie, de consommation, de déplacement et de fonctionnement. Le SRADDET est un outil qui doit aider la région et les territoires à répondre à ces défis. La globalisation de l'économie mondiale, guidée par une stratégie concurrentielle visant notamment à fractionner la ligne de production des biens dans une logique de rentabilité, a segmenté les chaînes de valeurs et a généré une certaine vulnérabilité des acteurs locaux. La Normandie ne fait pas exception et se trouve elle aussi confrontée aux aléas extérieurs issus de logiques économiques dépassant le cadre local.

Le fonctionnement du système économique mondial depuis 30 ans a bouleversé les hiérarchies entre les acteurs et les territoires, valorisé les mises en réseau, multiplié les flux de personnes, de biens et de données. Il a également en partie atténué la distinction traditionnelle entre l'économie industrielle et l'économie de services. En revanche, il n'a en rien « homogénéisé » les territoires, lesquels doivent toujours valoriser leurs singularités et s'inscrire dans une logique de compétitivité. La poursuite du mouvement de mutation se traduit par de nouvelles inflexions. La mondialisation a eu notamment pour effet d'accroître les coûts de production dans les pays émergents qui sont aujourd'hui moins compétitifs qu'il y a 20 ans, mais constituent de nouveaux marchés. Le système de production tend désormais à se rapprocher du marché visé en sortie et contribue à réorganiser la géographie productive planétaire. Le challenge de demain repose en partie dans la capacité de résilience et d'adaptation d'un territoire aux changements économiques et dans son aptitude à se positionner sur des secteurs spécifiques propres (pôle d'excellence, d'innovation, de compétitivité) et durables (économie locale et circulaire, transition énergétique).

L'évolution des modes de consommation actuellement perceptible dans nos sociétés traduit une volonté de se tourner davantage vers les productions locales, favorisant l'économie présentielle. Mises en œuvre localement, les activités présentielle visent à satisfaire les besoins d'une population présente sur le territoire incluant résidents, salariés, étudiants, touristes. A cet effet, la Normandie, dont le territoire est dédié à 70 % à la production agricole dispose d'un potentiel nourricier considérable à valoriser tant à l'échelle internationale (exportation céréalière/tourisme) que locale. La production agricole normande se tourne davantage vers le marché local pour satisfaire les nouvelles demandes issues de la diversification des mécanismes de consommation. Par ailleurs,

en favorisant production, distribution et consommation locales, une connexion directe entre l'économie agricole et les consommateurs se crée. Ceux-ci deviennent coproducteurs d'un système de développement local, qui concrétise leur appartenance à un territoire culturel, sociétal, patrimonial. En lien avec une conscience accrue des impacts écologiques négatifs pour la planète des modes de vie et de consommation, de nombreuses initiatives, publiques ou privées, participent à construire des processus alternatifs, à l'exemple de la transition énergétique. Ainsi, entre 2010 et 2017, l'ADEME via le Programme des Investissements d'Avenir a ainsi contribué à près de 750 projets innovants sur des thèmes variés : énergies renouvelables, stockage et réseaux intelligents, bâtiment, chimie du végétal, transports et mobilité, économie circulaire, déchets, agriculture... pour un montant total d'aide de 2,5 milliards d'euros. L'innovation écologique représente une perspective de développement pour répondre aux enjeux de mutations économiques et de transition énergétique. L'enjeu de la transition énergétique réside également dans la capacité des habitants, producteurs, acteurs économiques à modifier leurs comportements, limitant ainsi la pression sur l'environnement.

Si la transition énergétique est espérée, les impacts de la transition numérique se perçoivent déjà dans tous les pans de l'économie et de la société. Partout dans le monde, les nouvelles technologies transforment tous les aspects de la vie : le travail, l'éducation, la santé, l'accès à l'information, les affaires, la participation à la vie sociale et citoyenne. La transformation digitale de la société s'est accélérée ces dernières années pour bouleverser profondément les modes de vie, les modèles économiques établis, les rapports aux lieux et aux territoires ainsi que les relations entre individus. Si cette transition est une source importante de progrès, d'innovation et de croissance économique, elle engendre de nouveaux défis et pose notamment la question de l'égalité des territoires. Le SRADDET est un outil pouvant aider la région dans l'accompagnement des territoires pour que cette transition numérique ne laisse personne de côté. Par ailleurs, l'équipement numérique de la Normandie constitue un facteur d'attractivité résidentielle à l'échelle nationale et de compétitivité internationale pour ses entreprises.

Enfin, le monde connaît les plus importants contrastes démographiques de son histoire, avec un nivelingement des différences entre les continents. Selon les estimations de la Division de la Population des Nations Unies, alors que 95 % de l'accroissement démographique en cours dans le monde concerne les pays du Sud, l'Inde deviendrait le pays le plus peuplé en 2050 (1 690 millions d'habitants), devançant la Chine (1 310 millions) et de loin les États-Unis (420 millions), tandis que l'Afrique comptera trois fois plus d'habitants (2 300 millions) que l'Europe. Inversement, un certain nombre de pays verront leur population reculer sur la période (Russie, Japon...). Le vieillissement de la population, déjà très marqué dans les pays occidentaux, devrait atteindre la quasi-totalité des pays à terme. En 2050, la part des 65 ans et plus pourrait

doubler par rapport à aujourd’hui pour représenter 18 % de la population mondiale, tandis que la proportion de moins de 20 ans serait en recul. Le taux de fécondité moyen sur l’ensemble du globe tendrait vers 2,1 enfants par femme, qui constitue le taux minimum permettant le renouvellement des générations.

Si tous les continents et pays ne sont pas au même stade de cette transition démographique, l’Europe est déjà entrée dans ce processus de vieillissement. La France compte en 2014 plus de 75 seniors de plus de 65 ans pour 100 jeunes de moins de 20 ans. D’après les projections de l’INSEE, cet indice de vieillissement pourrait atteindre, en 2050, 122 seniors pour 100 jeunes en France métropolitaine, et la Normandie serait particulièrement touchée par l’accélération de ce phénomène, avec un indice de vieillissement qui atteindrait 135 personnes de plus de 65 ans pour 100 de moins de 20 ans en 2050. Ainsi, un des enjeux du SRADDET est d’accompagner les territoires dans la prise en compte de ces tendances démographiques lourdes, interpellant leurs modes d’organisation, les façons de vivre et les pratiques quotidiennes des habitants.

UN SRADDET, OUTIL DE CONCERTATION ET DE DIALOGUE INTER-TERRITORIAL

Les évolutions législatives et institutionnelles récentes sont un volet de l’adaptation des territoires aux transformations en cours et à venir et traduisent une volonté de plus grande efficacité des politiques publiques pour répondre aux défis de la métropolisation, du changement climatique, des transitions énergétique et numérique.

Le paysage institutionnel local est ainsi profondément recomposé par l’application de plusieurs textes récents : la loi MAPTAM (Modernisation de l’Action Publique Territoriale et d’Affirmation des Métropoles) avec la création de la Métropole Rouen Normandie au 1^{er} janvier 2015, la loi du 16 janvier 2015 relative à la délimitation des régions avec la création de la Région Normandie, la loi NOTRe (Nouvelle Organisation territoriale de la République), avec de nouvelles intercommunalités issues de la fusion de collectivités plus petites au 1^{er} janvier 2017, l’encouragement à la création de communes nouvelles.

À cette nouvelle organisation répond l’évolution des outils de stratégie territoriale, de programmation et d’urbanisme réglementaire. Ces outils se voient assigner des objectifs plus précis par le législateur s’agissant notamment de la production de règles relatives à l’aménagement du territoire dans un dispositif articulant le SRADDET, les SCOT, les PLU dont la dimension intercommunale (PLUI) est grandement encouragée. Pour ces derniers, le législateur permet également d’en faire des documents intégrateurs de stratégies thématiques comme les Programmes Locaux de l’Habitat (PLUI-H) aux-

quelles peut s’ajouter la dimension des déplacements (PLUI-HD).

Ces évolutions récentes et les possibilités nouvelles laissées aux échelons intercommunaux nécessitent une action concertée et un dialogue affirmé entre les territoires. Si tel n’était pas le cas, le risque serait de complexifier, de diluer, et finalement de diminuer ou de ralentir les effets de l’action publique, ce qui est l’inverse de l’objectif fixé.

L’articulation entre ces divers documents réglementaires et la nécessaire cohérence de l’action publique plaident pour une forte implication de l’ensemble des acteurs dans la construction des projets de territoires, leur mise en débat et leur mise en œuvre.

Ainsi, le SRADDET offre l’opportunité d’encourager les démarches de dialogue inter-territorial horizontalement et verticalement :

- En s’appuyant sur les démarches locales d’interscot qu’il est envisagé d’étendre à l’ensemble du territoire régional. Actuellement réinterrogés par l’État, les SCOT dont la dimension territoriale n’a pas suivi les extensions d’EPCI et le renforcement de leurs compétences issus de la loi NOTRe pourraient voir leur rôle redéfini et leurs périmètres élargis, répondant ainsi au rôle premier qui leur était assigné : « Le SCOT est l’outil de conception et de mise en œuvre d’une planification stratégique intercommunale, à l’échelle d’un large bassin de vie ou d’une aire urbaine, dans le cadre d’un projet d’aménagement et de développement durables (PADD). » (source : ministère de la cohésion des territoires),
- En soutenant les initiatives de dialogue inter-territorial à l’échelle des bassins de vie et l’ingénierie adaptée à ces échelles de projets, sur le modèle du Pacte Métropolitain d’Innovation, pour encourager les contrats de réciprocité,
- En confortant le couple Région – intercommunalités dans un rapport de contractualisation.

La phase de rédaction du SRADDET pourrait être le temps de construction des modalités de concertation, de dialogue et d’action, à l’échelle de territoires nourris d’échanges réciproques, dont la formalisation (transaction, contractualisation, expérimentation...) si elle était inscrite à l’agenda faciliterait, dans la durée, la mise en œuvre effective du document.

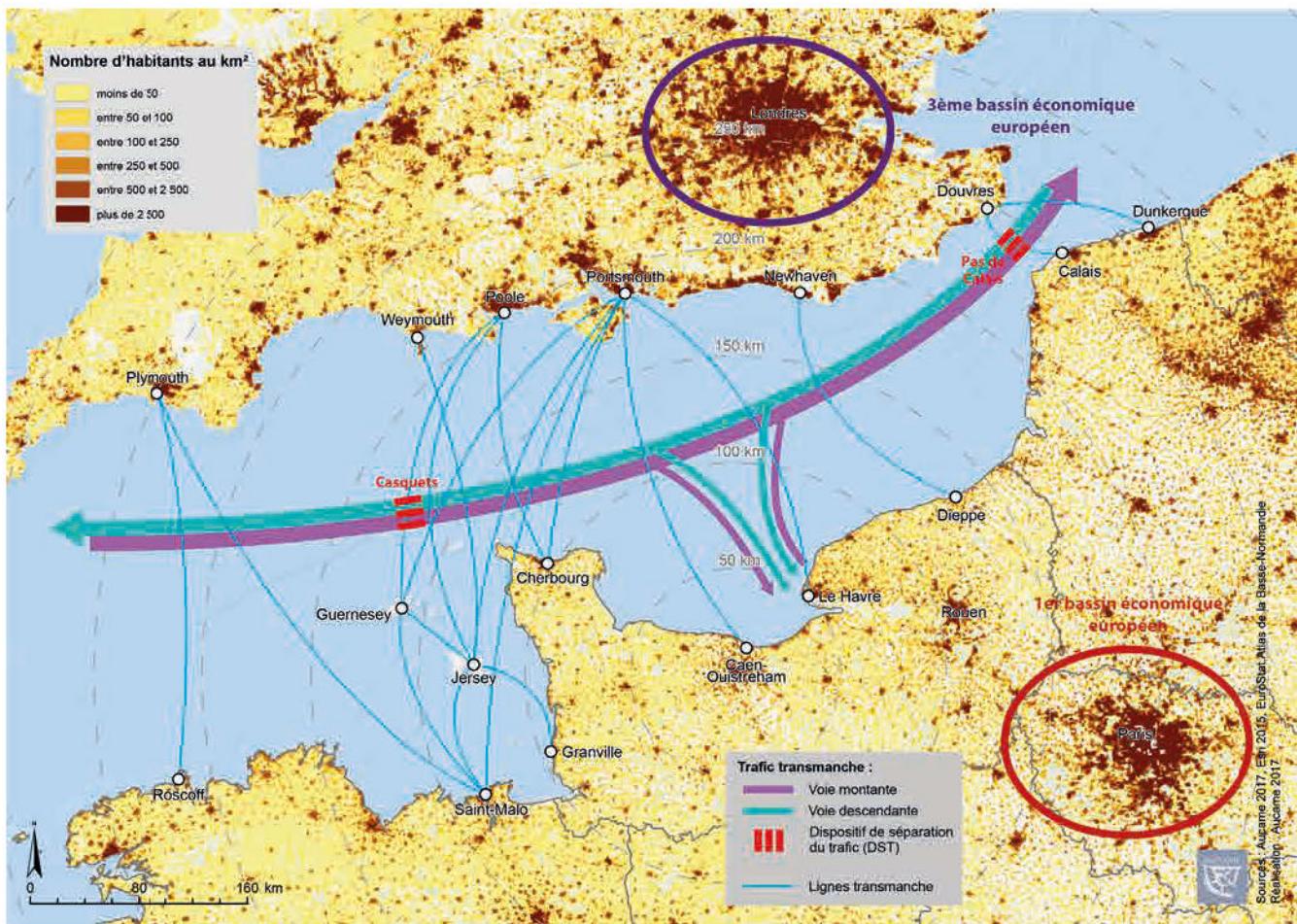
UN SRADDET APPUYÉ SUR LA RÉALITÉ DU TERRITOIRE NORMAND

La Normandie ancrée en France et ouverte sur le monde

Le positionnement géographique de la Normandie la place à l'articulation avec le cœur économique, politique et financier de l'Europe, matérialisé par l'espace Paris - Londres - Amsterdam - Francfort. Les dimensions littorale, portuaire et industrielle de la Normandie, la confrontent aux enjeux de l'économie globalisée. L'essor du trafic maritime de marchandises, la tendance au gigantisme, la fragmentation des chaînes de valeur devenues mondiales, et l'avènement d'une économie numérique et de services exacerbent les concurrences territoriales et interrogent les modèles de développement. Il s'agit en effet d'inscrire les territoires dans les réseaux mondialisés et de proposer des modalités d'organisation permettant de fixer localement les flux synonymes de valeur ajoutée et de croissance. Dans ce contexte, la Normandie, avec ses deux Grands Ports Maritimes, Le Havre et Rouen adossés au bassin de consommation parisien, le réseau de Ports Normands Associés, son tissu industriel et ses infrastructures dispose d'atouts indéniables et différenciants sur lesquels il convient de capitaliser. Néanmoins, la faiblesse des parts de marché des ports normands comparée à celle des ports du Range Nord concurrents, des manques importants dans les infrastructures qui pourraient la relier de façon performante à l'espace dense de l'Europe et leur dégradation doivent être des points de vigilance. Par ailleurs, l'avènement des corridors terrestres eurasiatiques qui bouleversent les schémas de dessertes habituels en s'affranchissant, pour certains trafics, de la contrainte maritime pourrait accentuer la mise à l'écart de la Normandie.

De fait, la compétitivité portuaire et logistique de la Région constitue un sujet de positionnement important. Il est donc essentiel que les ports normands se projettent dans une échelle et un hinterland le plus vaste possible en se constituant comme une porte d'entrée majeure du continent européen. Ce point est primordial pour fixer l'activité économique et industrielle sur le territoire régional. La reconnaissance en 2013 par la commission européenne de l'axe Le Havre-Rouen-Paris comme élément essentiel du corridor Atlantique est un point d'appui. Elle traduit notamment la volonté de l'Europe de positionner la Normandie et la Vallée de la Seine dans une stratégie plus globale visant un rééquilibrage des flux sur un axe Est-Ouest en réponse à la congestion des ports du Range Nord, mais surtout en alternative aux itinéraires Nord-Sud saturés.

L'attractivité touristique de la Normandie est également un atout pour son rayonnement national et international, de même que l'accueil d'étudiants étrangers. Ainsi, la région attire des visiteurs du Monde entier, comptabilisant 3,6 millions de nuitées internationales en 2016 (en hébergement marchand). La clientèle britannique est la plus représentée, s'appuyant notamment sur un fort trafic transmanche. Les croisières maritimes sont également en plein essor. Toutefois, le rayonnement touristique de la Normandie reste encore de proximité : 75 % des nuitées sont le fait de la clientèle française, dont 8 sur 10 par des normands, des franciliens ou des habitants d'une des quatre autres régions limitrophes. La Normandie a donc encore de fortes marges de progression en termes d'attractivité touristique, au regard de sa richesse historique, patrimoniale et naturelle. C'est également le cas concernant le rayonnement international des universités et écoles normandes : seuls 8 % des étudiants de la région sont de nationalité étrangère (en mobilité diplômante), 3 points de moins qu'en moyenne nationale.



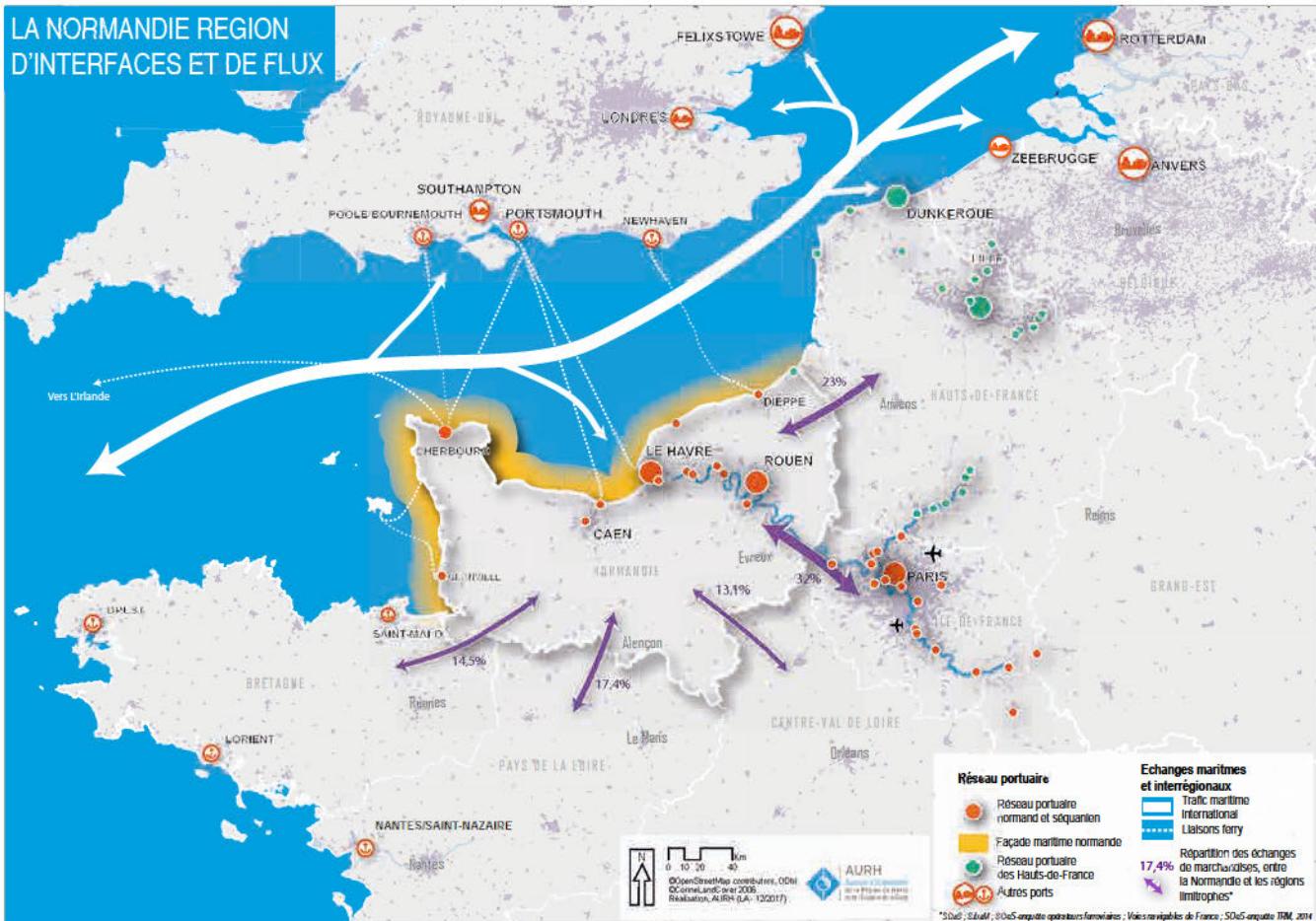
Une position géographique favorable, avec un atout majeur : la mer

Avec désormais 640 kilomètres de côtes, un chapelet de ports côtiers, la Normandie bénéficie d'un littoral varié, favorable au développement d'activités spécifiques : tourisme littoral, transport maritime, produits de la mer. Au contact de la route maritime la plus fréquentée du globe, la Normandie jouit d'une position géographique intéressante au regard des enjeux liés à une économie de flux, mondialisée. La présence de deux Grands Ports Maritimes, le Havre et Rouen, d'un maillage portuaire dense et d'une artère fluviale majeure, la Seine, permettant de relier Paris à la mer constituent un avantage concurrentiel dans un environnement globalisé où les territoires maritimes, les ports et les métropoles sont appelés à jouer un rôle central. De la même façon, la proximité avec l'Angleterre et les liaisons ferry qui en résultent est un atout qu'il convient de valoriser, notamment dans une vision post Brexit.



En 2012, **46 500 personnes** travaillaient dans l'économie maritime, soit 3,6% de l'emploi total normand.
(sources : INSEE Analyses, Normandie, n°12, juin 2016)

- > Faire de l'économie portuaire et maritime un levier d'attractivité et de rayonnement
- > Considérer la mer comme un territoire à aménager
- > Renforcer les relations avec les îles britanniques



La Normandie à l'interface du Grand Ouest et du bassin parisien

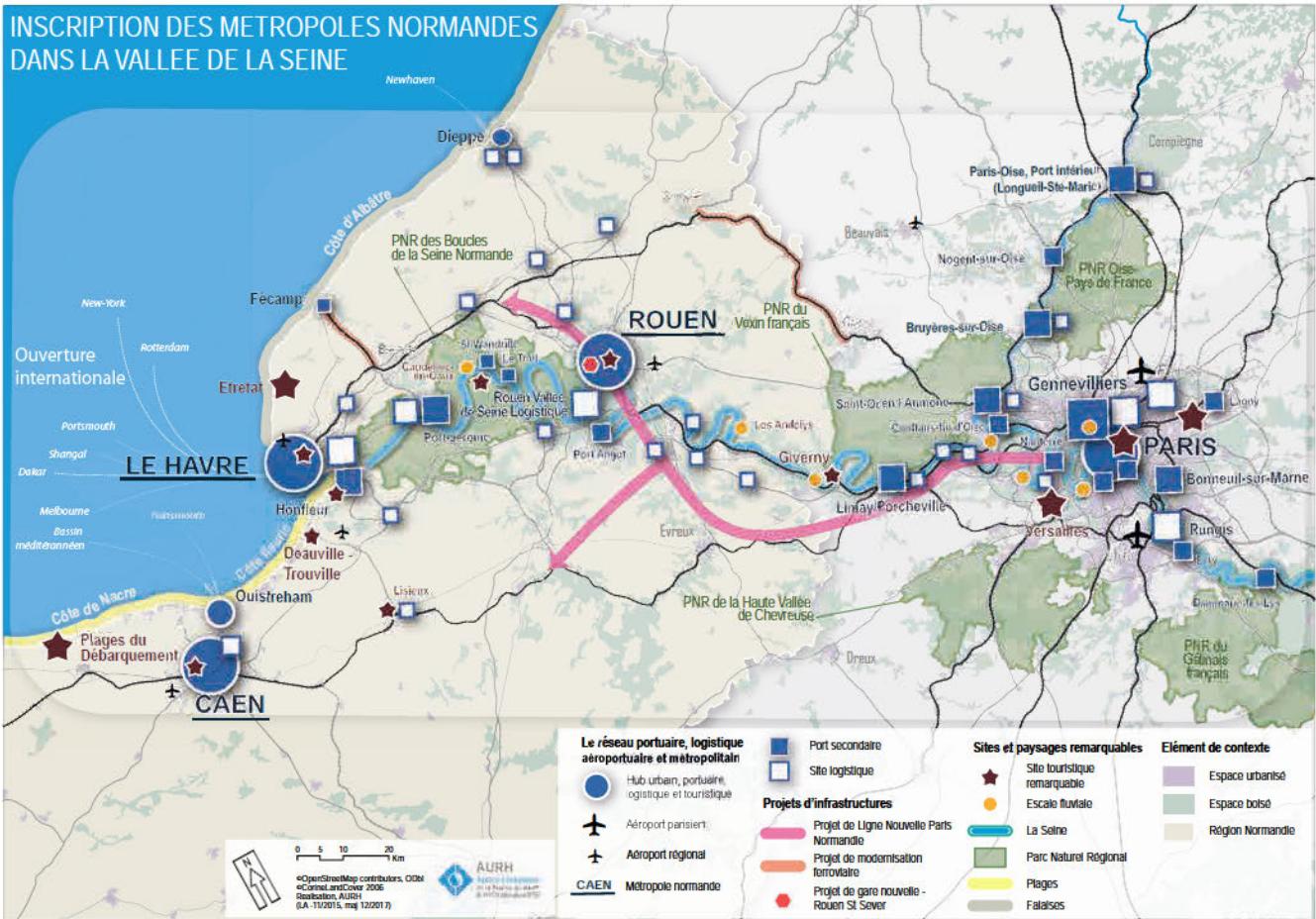
Région d'interface entre la terre et la mer, la Normandie l'est aussi avec ses territoires limitrophes. Elle entretient des liens plus ou moins forts avec ces derniers que les nouveaux périmètres régionaux invitent à reconsidérer. L'Île-de-France tout d'abord qui constitue l'hinterland naturel du port du Havre, est une région avec laquelle la Normandie est dans une relation de dépendance d'un point de vue économique, que ce soit en termes de flux de toute nature, mais aussi d'un point de vue économique, en témoigne la dépendance des établissements normands aux centres de décisions parisiens. Du point de vue des échanges de marchandises, à l'import et à l'export, par la route et le fleuve, les Hauts-de-France constituent la deuxième région partenaire de la Normandie. Ces deux régions partagent un certain nombre de défis au premier rang desquels : la gestion des flux de marchandises et la concurrence avec les ports du range Nord. À l'échelle du Grand Ouest, la Normandie avec sa façade maritime et ses deux grands ports peut se positionner comme une région pivot entre la façade atlantique et la façade Manche et contribuer ainsi à l'inscription de ces régions dans une économie mondialisée.



55 276 tonnes de marchandises échangées entre la Normandie et les régions limitrophes, par route et voie navigable en 2014.

(Sources : SoeS ; SitraM ; SoeS-enquête opérateurs ferroviaires ; Voies navigables de France ; SoeS-enquête TRM)

- > Consolider les liens avec la Région capitale et développer les relations avec les Hauts-de-France
- > Affirmer la Normandie comme une région pivot, d'interface avec l'économie mondialisée



La Vallée de la Seine, un axe stratégique de développement

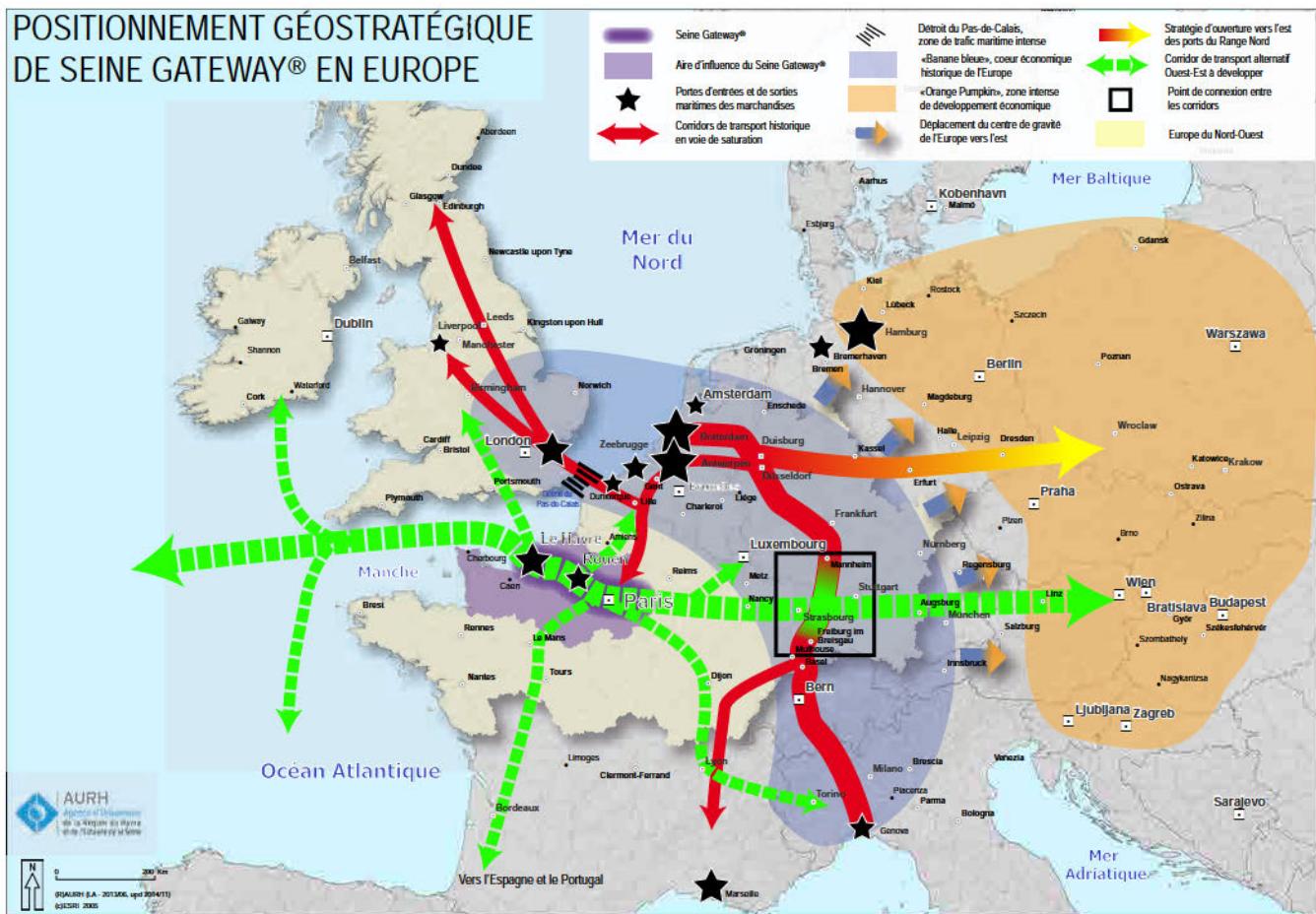
Le développement de la Normandie est fortement corrélé aux liens que la Région entretient avec Paris et l'Île-de-France, hinterland naturel des ports normands. La Vallée de la Seine constitue un système logistico-industriale-portuaire où se concentrent des infrastructures de transports, portuaires, logistiques et industrielles qui contribuent à la vitalité économique de la Normandie. Secteur d'enjeux, la Vallée de la Seine contribue à la fois à l'ouverture maritime de l'agglomération parisienne et à l'inscription de ce vaste territoire et des ports normands dans le système mondial, étant entendu que l'économie est de plus en plus intégrée, interdépendante, spécialisée et déterritorialisée. La Vallée de la Seine est également le territoire des complémentarités touristiques, culturelles et paysagères entre Paris et la Normandie. Elle constitue l'opportunité de proposer une offre de loisirs complète pour les habitants et une clientèle touristique variée et de plus en plus exigeante.



La Vallée de la Seine : **1^{er} complexe portuaire français**,
5^e complexe portuaire européen

- > Renforcer les liens avec l'Île-de-France et l'inscription dans des chaînes de valeur mondiales
- > Accroître la compétitivité portuaire, logistique et industrielle

POSITIONNEMENT GÉOSTRATÉGIQUE DE SEINE GATEWAY® EN EUROPE



La Normandie et la Vallée de la Seine, porte d'entrée du continent européen

Dans une Europe qui s'orientalise et une économie qui se globalise, la Normandie et ses ports doivent s'inscrire dans un schéma de desserte élargi connectant les bassins de consommation et industriels européens. Il s'agit autant de contribuer au désenclavement de la région que de créer les conditions du développement portuaire et économique de celle-ci. Par ailleurs, la congestion des ports du Range Nord et des axes de transport les desservant, offre à la Normandie l'opportunité de se positionner comme un hub portuaire et territorial avancé et non congestionné au contact des flux Est/Ouest et Nord/Sud qui irriguent le continent européen. De fait, la Normandie et ses ports est autant dans une position de carrefour que les ports du Range Nord, que ce soit pour la desserte des îles britanniques que pour celle des pays du sud et du cœur économique de l'Europe et au-delà via Strasbourg et Mannheim.



3,5% c'est le taux de croissance annuel moyen (2006-2016) du PIB polonais
(source eurostat)

- > Améliorer la connexion à la zone dense de l'Europe
- > Développer et élargir l'hinterland portuaire des ports normands

20. Tourisme et villégiature



Une forte attractivité touristique

Berceau du tourisme balnéaire, la Normandie est une région touristique et de villégiature offrant une large palette d'activités et de sites de visite. Sur le littoral, les stations touristiques les plus renommées datent de la vogue des bains de mer au XIX^e siècle. La mer est prisée pour la baignade, la plaisance, les sports nautiques et son littoral « pittoresque » et animé toute l'année. Terre d'histoire et de mémoire, la Normandie attire des visiteurs de monde entier pour visiter les plages du Débarquement et les sites emblématiques comme le Mont-Saint-Michel. La région bénéficie d'un fort patrimoine architectural, culturel et naturel dont la richesse et la diversité favorisent l'attractivité sur l'ensemble du territoire. Ainsi, la Normandie concentre 14 % des sites classés français (2016). Essentiellement de court séjour, le tourisme s'appuie sur un réseau de gîtes, de chambres d'hôtes, d'hôtels et de campings accueillant une clientèle en majorité locale, francilienne et britannique. 15 millions de nuitées en hébergements non marchands ont été comptabilisées en Normandie en 2015.

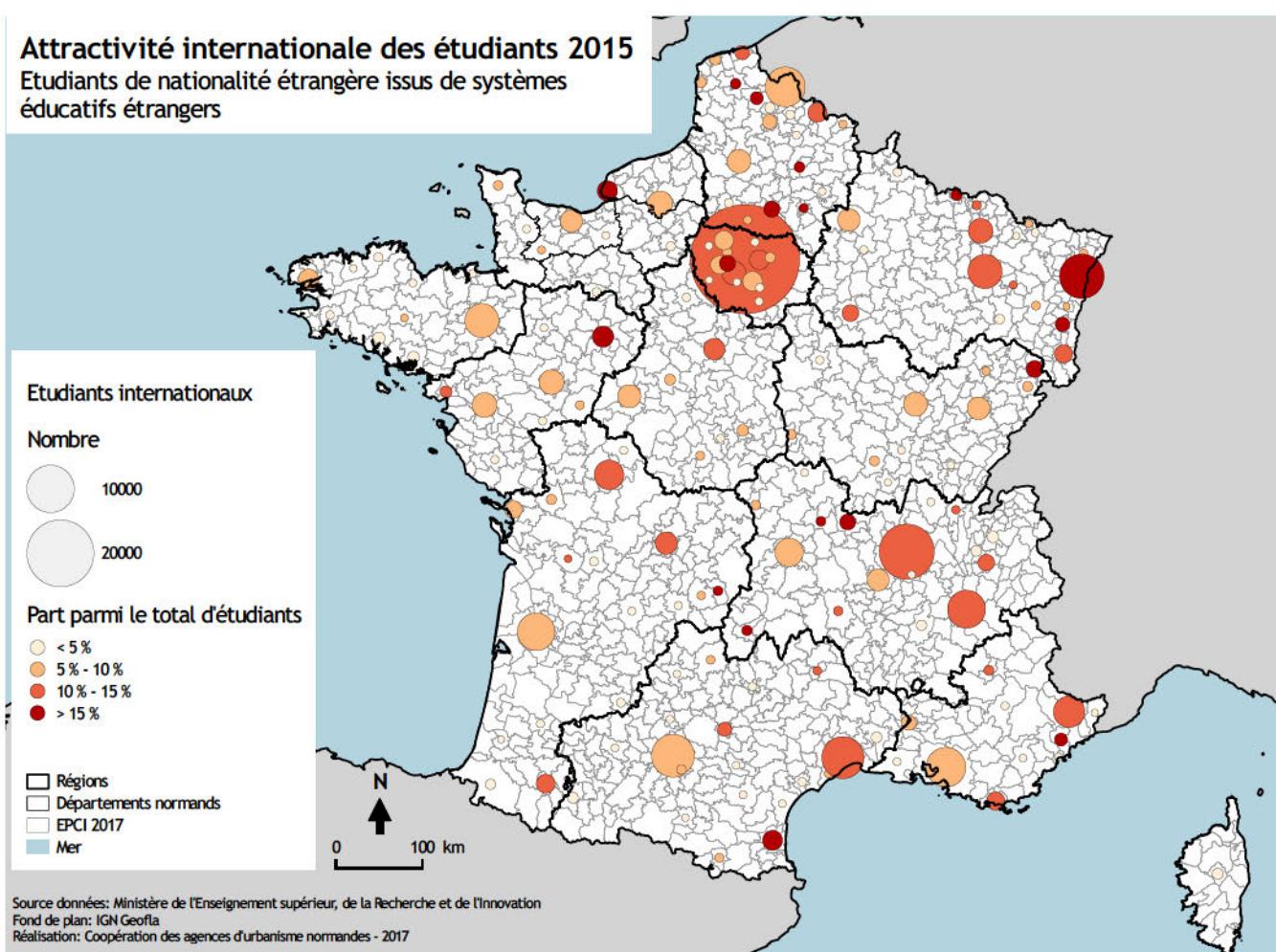


14 % des sites classés français (2016)

> Valoriser le patrimoine touristique et patrimonial pour renforcer l'attractivité et favoriser le développement économique de la Normandie

Attractivité internationale des étudiants 2015

Etudiants de nationalité étrangère issus de systèmes éducatifs étrangers



Un rayonnement des universités et écoles normandes à conforter

La Normandie dispose d'un fort potentiel en matière d'enseignement supérieur, avec près de 350 établissements présents sur son territoire. Cette offre est étoffée non seulement par sa diversité, mais aussi par l'excellence d'un certain nombre de formations. De plus, le nombre d'étudiants est en forte hausse dans la région (+ 11 % en 10 ans), soit une croissance supérieure à la tendance nationale (+ 9 %). Toutefois, avec 70 000 étudiants en 2015, soit un ratio de 21 étudiants pour 1000 habitants, elle ne se positionne qu'au 10e rang des régions métropolitaines. De plus, le bassin de recrutement des universités et écoles normandes reste très localisé : 73 % des étudiants sont originaires de la région (lieu du baccalauréat), et seulement 18 % du reste de la France. Les étudiants internationaux (de nationalité étrangère et issus de systèmes éducatifs étrangers) représentent eux seulement 8 % des étudiants normands (11 % en moyenne nationale). Afin d'accroître l'attractivité étudiante de la région, il est notamment nécessaire de favoriser la porosité entre acteurs économiques et établissements d'enseignement supérieur, de renforcer la mise en valeur des formations d'excellence, ainsi que la cohérence à l'échelle régionale entre enseignement supérieur, recherche et grandes filières économiques.



5 600 étudiants internationaux accueillis en Normandie en 2015
(source : MESR)

> Développer l'attractivité des pôles d'enseignement supérieur de la région

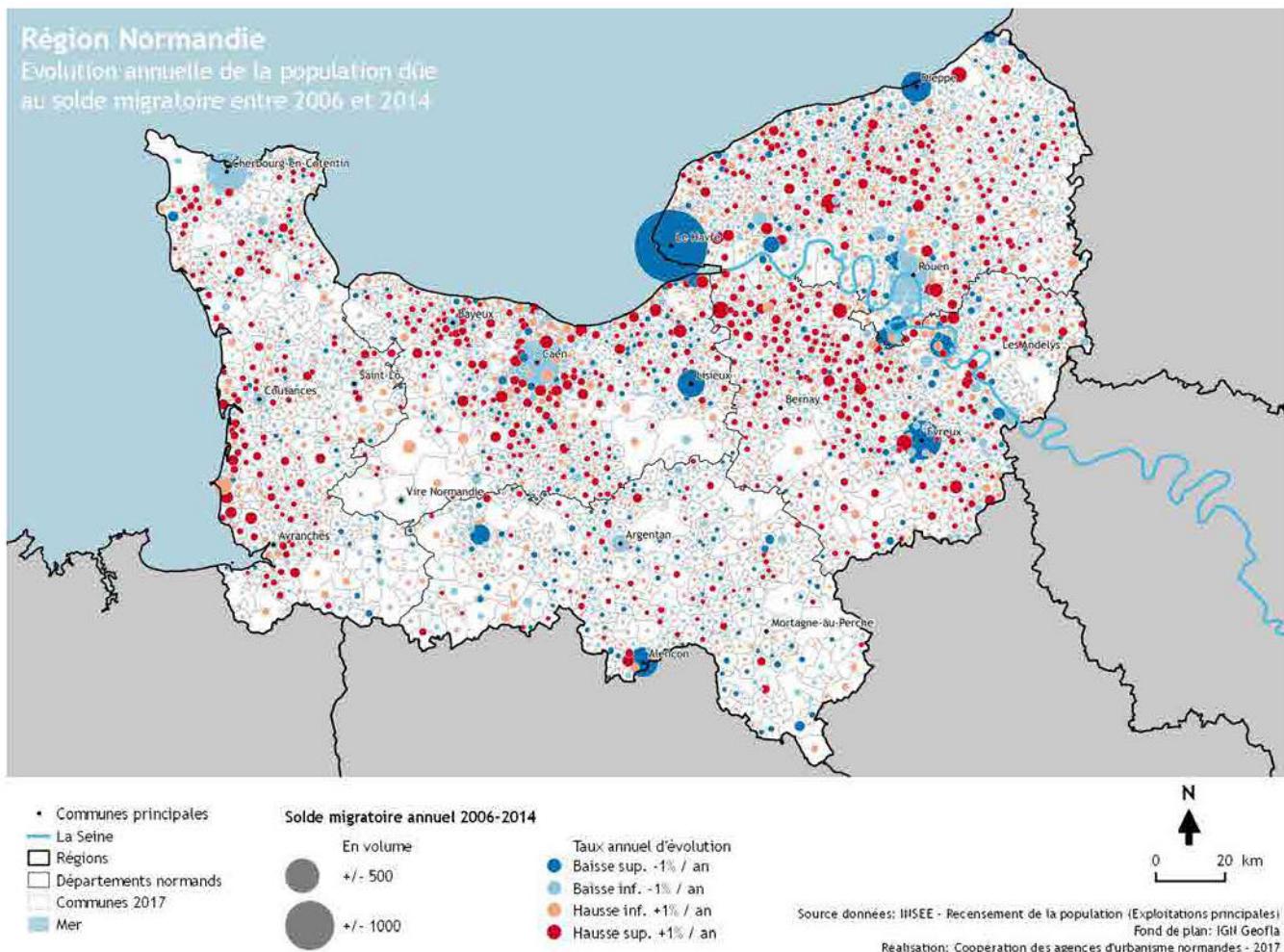
Les grandes caractéristiques socio-économiques de la Normandie

La Normandie se caractérise par une faible croissance démographique et un vieillissement rapide. C'est, derrière le Grand Est, la région métropolitaine, où le nombre d'habitants progresse le moins vite. Ce constat s'explique par son déficit migratoire, symptomatique du manque d'attractivité de la région. Si les tendances actuelles se poursuivent, la population continuerait à croître légèrement jusqu'en 2040, avant de se stabiliser. À l'horizon 2050, elle aurait gagné 100 000 habitants (par rapport à 2013), et atteindrait 3,4 millions d'habitants¹. Avec un gain de moins de 3 % en plus de 35 ans, son rythme de croissance serait bien inférieur à la tendance nationale (+12 % sur la même période), et elle deviendrait moins peuplée que la Bretagne.

En lien avec cette faible croissance, la Normandie, territoire encore relativement jeune aujourd'hui, connaît un vieillissement accru de sa population, qui devrait encore s'accélérer. Comme dans toutes les régions françaises, le nombre de seniors augmente fortement, avec l'arrivée aux grands âges des générations du baby-boom. Mais, le vieillissement plus rapide en Normandie qu'en moyenne nationale s'explique par son manque de dynamisme démographique, et sa faible attractivité pour les jeunes adultes. À l'horizon 2050, si les tendances récentes se maintiennent, la Normandie verra sa population de moins de 20 ans reculer (la baisse du nombre de femmes en âge de procréer induisant un repli de la natalité). La croissance de la population serait uniquement due à la hausse du nombre de seniors, avec un vieillissement de la population sur place amplifié par un gain migratoire sur cette tranche d'âge. Attirer et fixer les jeunes adultes est donc un enjeu essentiel pour la Normandie, afin de limiter le vieillissement et connaître une croissance démographique plus dynamique.

Développer l'offre d'enseignement supérieur et créer de l'emploi sont deux leviers essentiels pour renforcer l'attractivité de la Normandie. Avec la crise économique, la région a vu ses emplois reculer entre 2006 et 2014, alors qu'ils ont globalement réussi à se maintenir sur l'ensemble du territoire national. Région historiquement marquée par l'industrie et l'activité portuaire, la Normandie se caractérise également par une forte dépendance aux centres de décision extérieurs. Ainsi, la majorité des normands travaillent pour une entreprise dont le siège est localisé hors de la région (notamment pour 25 % dans la région francilienne, et pour 17 % à l'étranger). L'industrie normande a été particulièrement touchée par les pertes d'emplois sur la dernière décennie (concurrence internationale, sensibilité à la conjoncture, externalisation des services,...). Diversifier son économie et faciliter la transition du secteur industriel permettraient à la Normandie une plus forte création d'emplois. La montée du niveau de formation de la population normande est un autre prérequis. En effet, la région connaît encore aujourd'hui un fort déficit de diplômés du supérieur : seuls 21 % des normands âgés de plus de 15 ans et non scolarisés sont titulaires au minimum d'un Bac+2, soit 7 points de moins qu'en moyenne nationale.

¹ INSEE Analyses n°33, juin 2017 « La population normande à l'horizon 2050 »



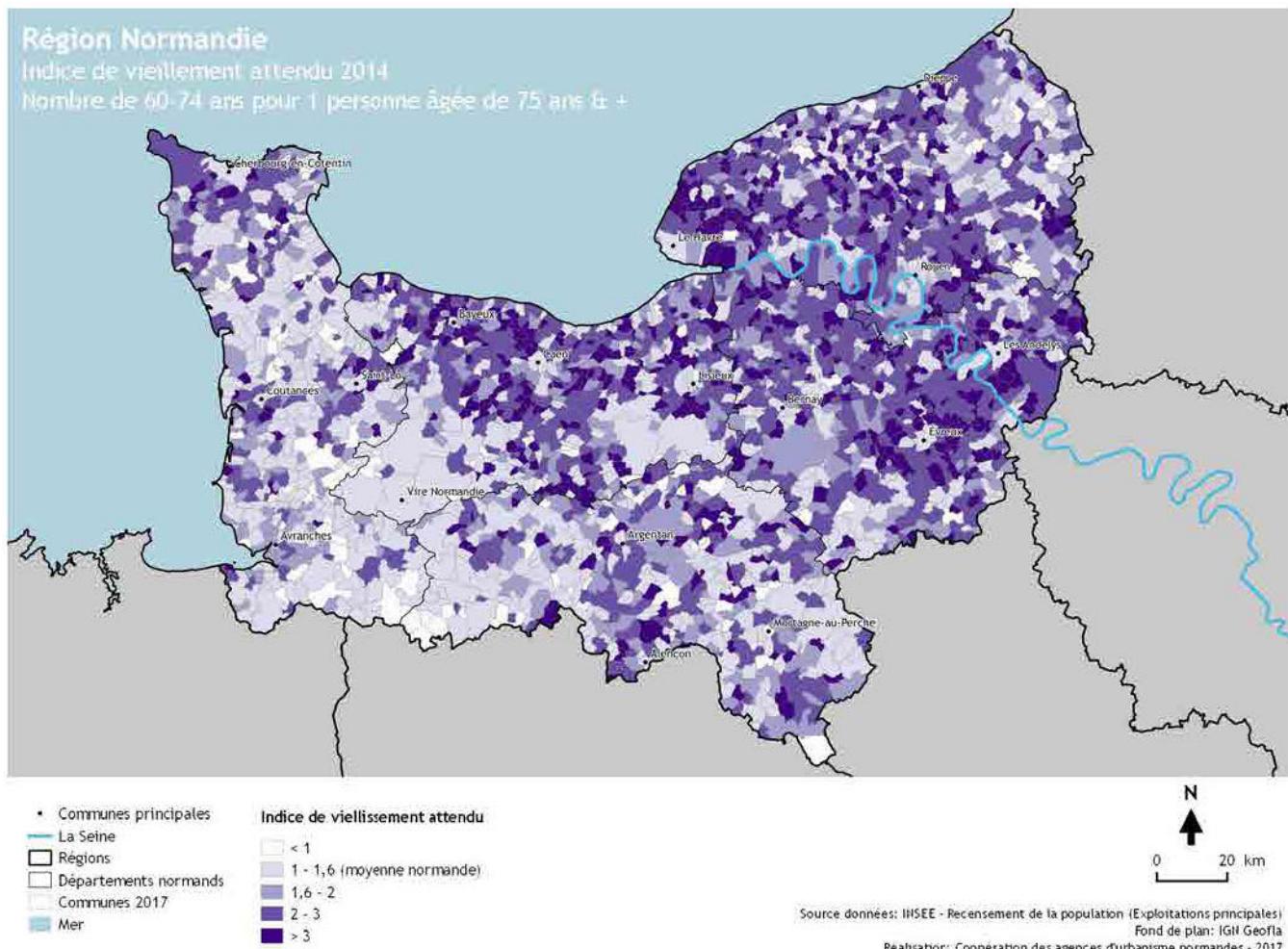
Une croissance démographique atone

En 2014, la Normandie compte 3 336 000 habitants, soit 68 000 de plus qu'en 2006. Sa croissance reste limitée au regard des autres régions, avec un taux d'accroissement annuel de seulement 0,3 % (0,5 % en moyenne nationale). Elle est exclusivement due au solde naturel, tandis que le solde migratoire est déficitaire sur la période : plus d'habitants sortent de Normandie que de nouveaux habitants viennent y habiter. Mais, les différents territoires normands n'observent pas les mêmes trajectoires. Ainsi, deux départements présentent un excédent migratoire : l'Eure, qui bénéficie de la proximité de la région parisienne, et la Manche, portée par l'attrait de son littoral. À l'inverse, l'Orne, département le plus rural, cumule déficit naturel et déficit migratoire. Dans les deux départements les plus urbains, les grandes agglomérations perdent des habitants, au profit des communes de leurs couronnes, en lien avec le phénomène de périurbanisation. À noter la spécificité du Havre, dans l'agglomération dans sa globalité perd des habitants. Le littoral se distingue également : espace résidentiel et touristique, le bord de mer est très attractif.



2^e région française avec les plus faibles perspectives de croissance démographique (+0,1%/an entre 2013 et 2050 selon le scénario central des projections de l'INSEE)

- > Valoriser l'identité et l'image de la Normandie
- > Renforcer l'attractivité, notamment des grands pôles urbains



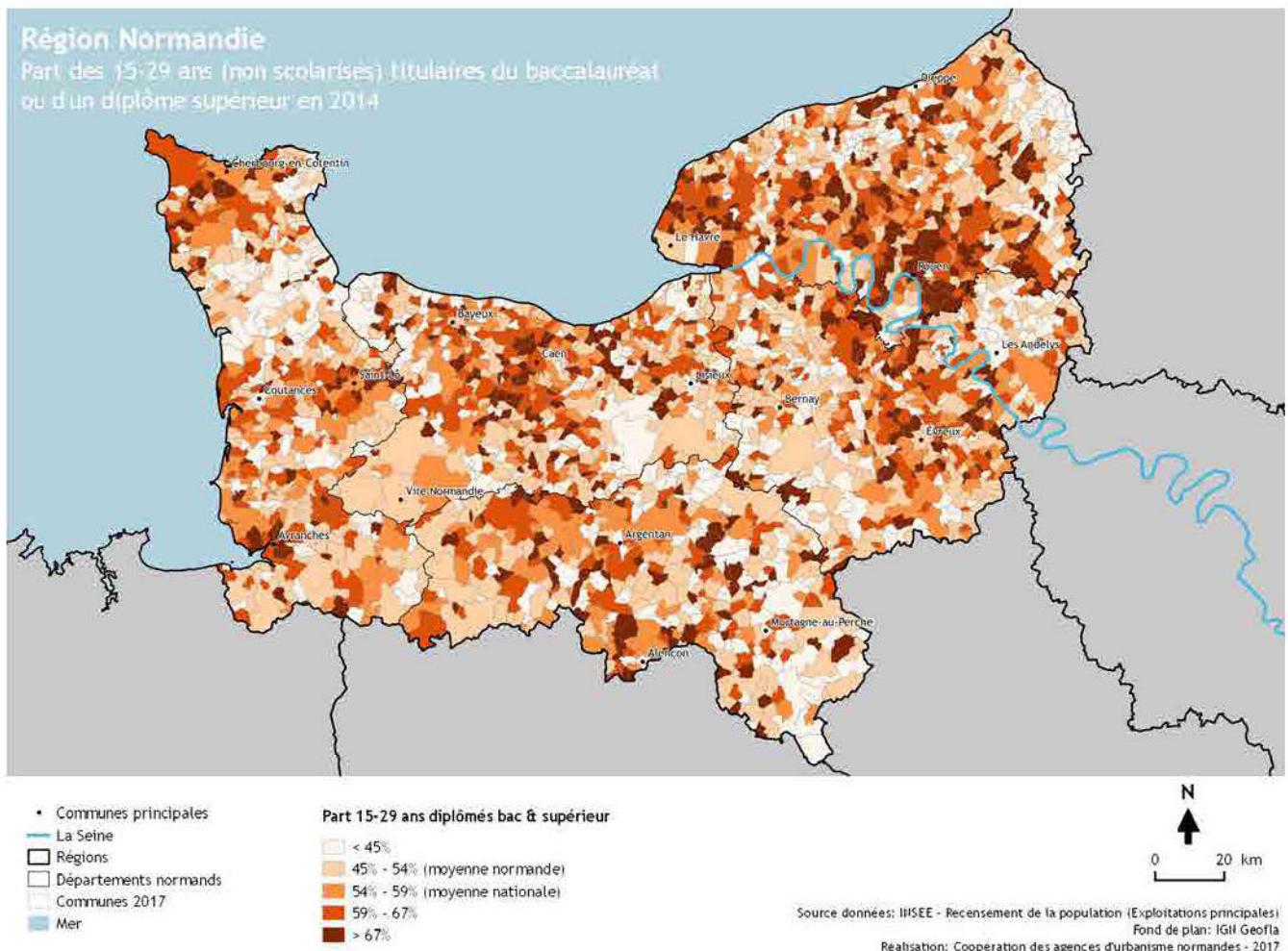
Une région jeune qui vieillit vite

Avec 130 habitants de moins de 20 ans pour 100 personnes âgées de plus de 65 ans, la Normandie est proche de la moyenne française en 2014. Mais, le vieillissement de la population est plus rapide que sur l'ensemble du territoire national, du fait notamment du déficit migratoire des jeunes actifs. Avec le passage des enfants du baby-boom vers le grand âge, le vieillissement des générations âgées va s'accélérer dans les années à venir : en 2014, la Normandie compte 1,6 fois plus de 60-74 ans que de 75 ans et plus. À l'horizon 2050, si les tendances démographiques actuelles se poursuivent, la part des 80 ans doublera et dépassera 12 %. L'indice de vieillissement atteindra 135 personnes de 65 ans ou + pour 100 jeunes de moins de 20 ans (122 sur l'ensemble de la France métropolitaine). Si le vieillissement est particulièrement marqué sur le littoral (prisé par les retraités) et dans les territoires ruraux, il va également s'amplifier dans les territoires avec une population plus jeune aujourd'hui (urbains, périurbains, axe Seine).



29 % des normands âgés d'au moins 65 ans en 2050,
si les tendances démographiques actuelles se poursuivent
(source : Insee)

- > Accompagner le vieillissement de la population
(prise en charge de la dépendance, habitat spécifique, etc.)
- > Favoriser le développement local en lien avec ces évolutions démographiques



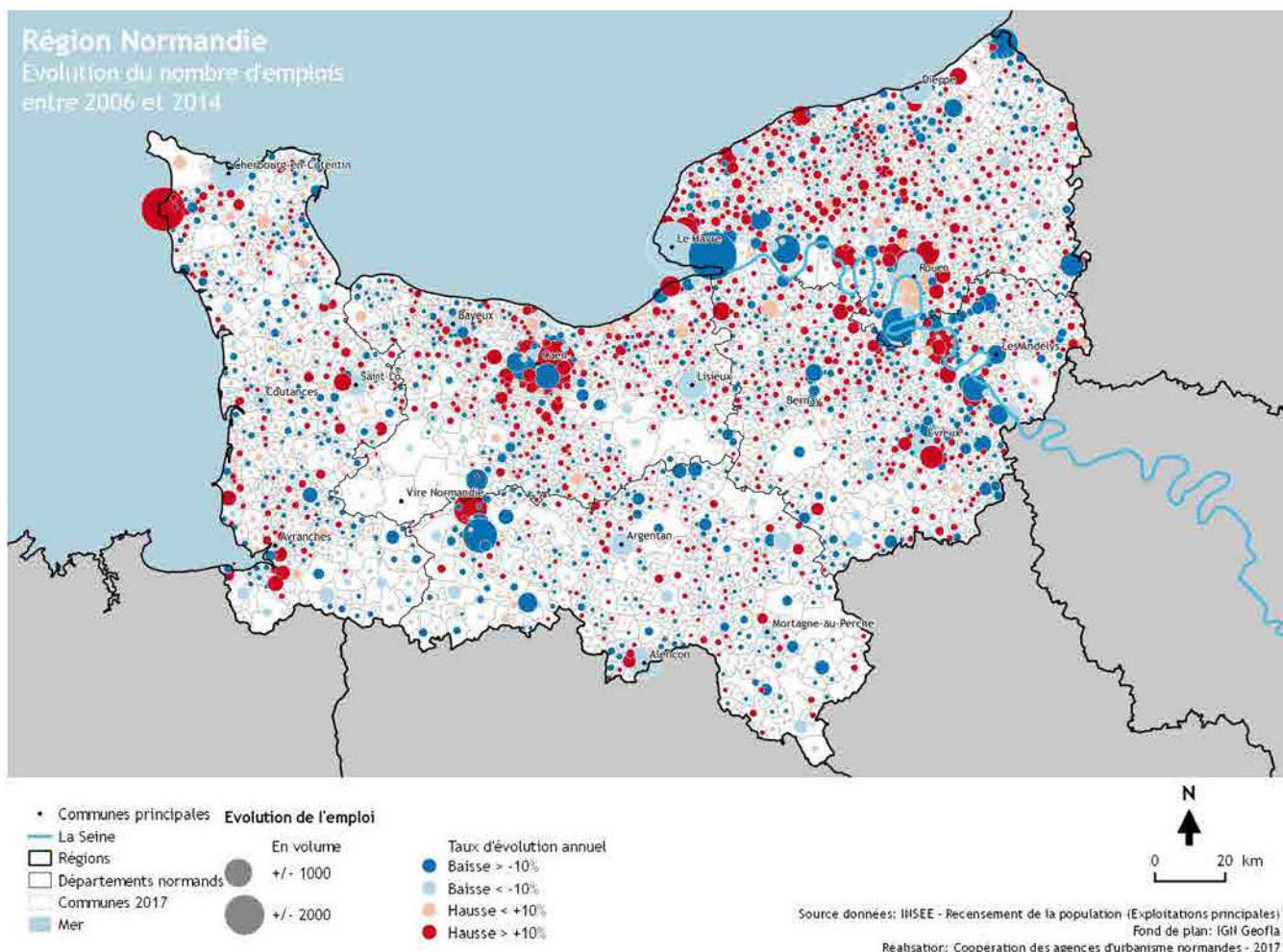
Un niveau de formation en retrait

Le niveau de formation de la population normande reste faible au regard des autres régions françaises. Ainsi, seuls 37 % des 15 ans et + non scolarisés sont titulaires du baccalauréat ou d'un diplôme du supérieur, alors que cette proportion atteint 45 % en moyenne nationale. Ce constat s'explique notamment par l'héritage industriel et ouvrier de la région, où l'obtention d'un diplôme était historiquement moins recherchée. Mais, ce déficit de diplômés se vérifie à tout âge, même chez les plus jeunes. Ainsi, seuls 54 % des 15-29 ans sortis du système scolaire ont obtenu au minimum leur baccalauréat, 5 points de moins qu'en moyenne nationale. Avec la raréfaction des emplois et la montée en exigence en termes de formations, de nombreux jeunes sont ainsi décrochés (sans diplôme, sans emploi et sans formation), représentant 4 % des 15-29 ans normands (0,5 point de plus que sur l'ensemble de la France métropolitaine). La Normandie se caractérise cependant par une surreprésentation des filières professionnalisa



35 % des 15 ans et + non scolarisés ne possèdent aucun diplôme
(source : Insee)

- > Soutenir la montée en qualification des Normands par la formation initiale et continue
- > S'appuyer sur l'offre d'enseignement pour attirer les étudiants et fixer les jeunes actifs (en offrant des débouchés professionnels)



Une économie sensible à la conjoncture

Avec 1284 000 emplois en 2014, la Normandie n'a pas réussi à reconstituer son stock d'emplois d'avant crise (-1 % par rapport à 2006), alors qu'il a progressé de 2 % sur l'ensemble de la France métropolitaine. Cette baisse s'explique par la structure productive de la région. Le secteur industriel, historiquement surreprésenté en Normandie (notamment aux abords de la Seine), a été particulièrement touché par la crise : entre 2006 et 2014, la Normandie a perdu 38 000 emplois industriels (-15 %, comme en moyenne nationale). Le secteur agricole est également en fort recul, avec une diminution de 6 500 emplois (-12 %). Les secteurs du commerce, des transports et des services divers connaissent une moindre hausse qu'en moyenne nationale (+ 4 000 emplois, soit + 1 % contre + 5 %). Les fonctions métropolitaines progressent moins vite que dans les autres régions et restent peu développées, représentant 6 % des emplois en 2014 (11 % sur le plan national). Le secteur touristique, qui génère 38 000 emplois en 2014, est en léger repli entre 2011 et 2014, à l'inverse de la tendance nationale.



20 % des emplois normands dépendent de l'industrie ou de l'agriculture
(source : Insee)

- > Diversifier l'économie, en renforçant le secteur présentiel, notamment dans les territoires périurbains, et le tertiaire supérieur dans les pôles urbains
- > Développer une industrie durable, innovante et adaptée aux exigences environnementales

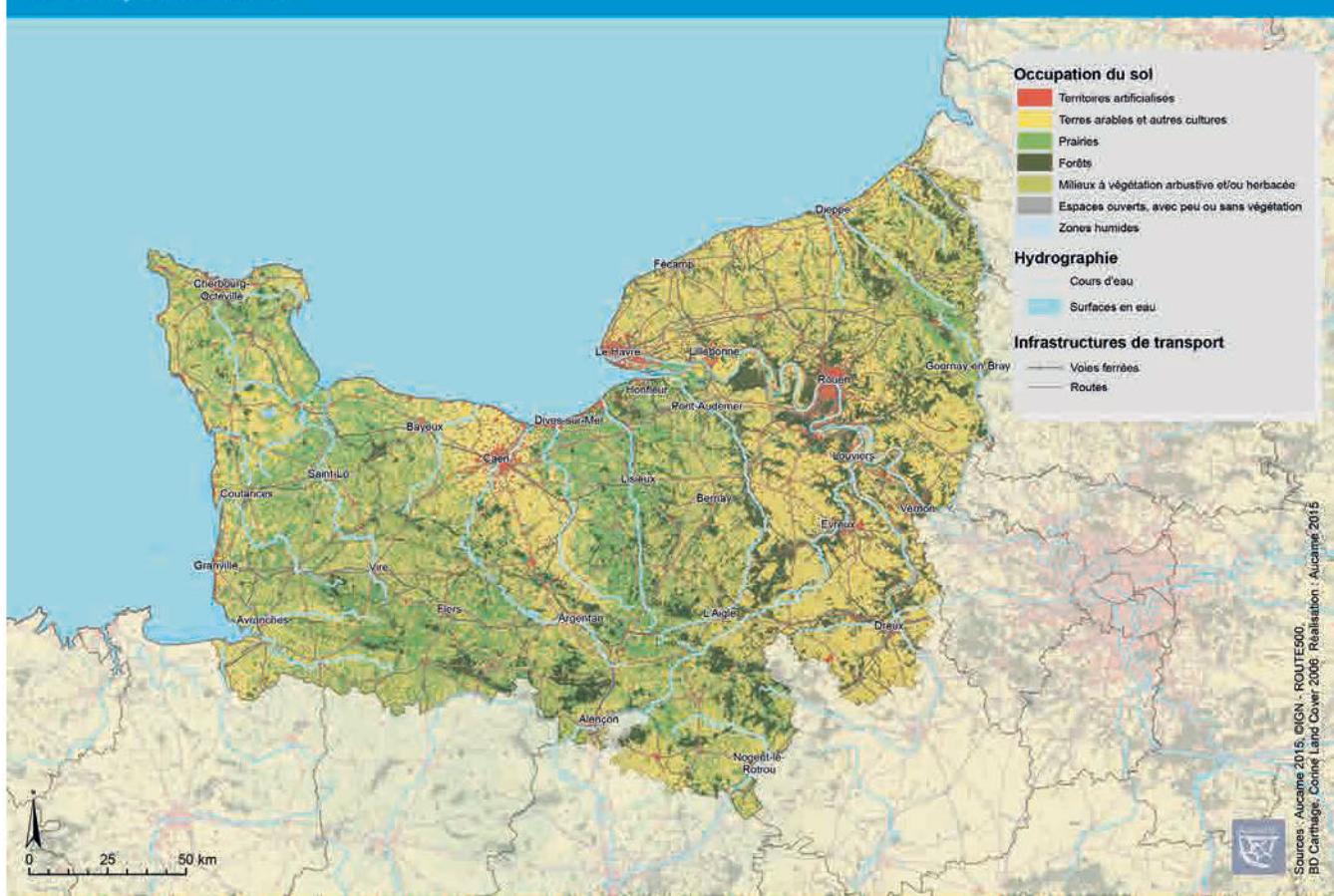
L'armature régionale : entre singularité normande et diversité des territoires

La Normandie se caractérise par une forte présence des terres agricoles, qui couvrent 80 % du territoire et forgent l'image de la région. Importante, l'agriculture est également très diversifiée, offrant une multiplicité de paysages et marquant une dichotomie nette entre l'Ouest et l'Est de la région : le Cotentin et une grande partie de l'Orne et du Calvados sont recouverts de prairies caractérisées par un paysage de bocage, tandis que les terres arables et les paysages ouverts ponctués de massifs forestiers remarquables prédominent en Seine-Maritime et dans l'Eure.

L'armature urbaine de la Normandie est singulière. Constituée d'une seule Métropole au sens de la loi MAPTAM, les fonctions métropolitaines se concentrent pour autant dans le tripode « Caen-Rouen-Le Havre ». De nombreuses villes moyennes jouent également un rôle « moteur » dans l'économie normande, tandis qu'un semis de petites villes et bourgs ruraux structurent le territoire, permettant à l'ensemble des habitants normands de disposer d'un accès de bonne qualité aux équipements et services de la vie courante. Toutefois, dans un contexte de métropolisation, de forte périurbanisation et de faible attractivité globale de la Normandie, un certain nombre de villes sont en perte de vitesse, et voient leur population et leurs emplois reculer. Les nombreuses villes de la reconstruction sont particulièrement touchées, confrontées à un enjeu fort de requalification de leur parc (architecture vieillissante, mauvaise isolation...).

Autre spécificité régionale, le littoral normand, caractérisé par ses plages de sable à l'Ouest et ses falaises à l'Est, soutient l'attractivité de la région (résidentielle, touristique...). Espace majeur de l'activité économique, il offre un débouché maritime à Paris. Mais, l'interface terre-mer est exposée à de nombreux risques, et si la valorisation de cette richesse et le développement des activités liées à la mer sont essentielles pour améliorer l'attractivité et le rayonnement de la Normandie, un autre enjeu fort est sa préservation en limitant notamment l'impact des activités humaines.

9. Occupation du sol



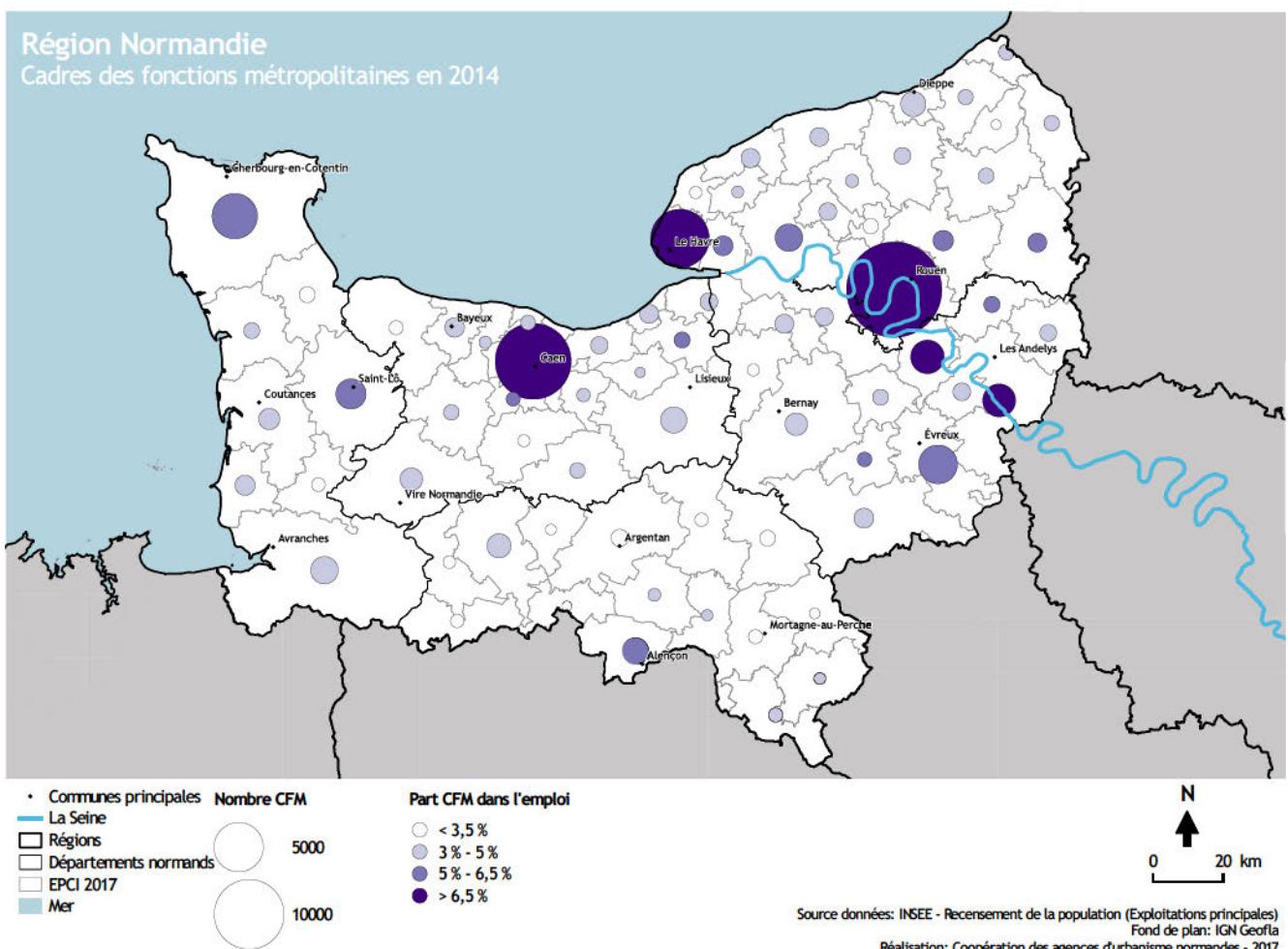
La géographie physique de la Normandie

Entre terre et mer, la Normandie bénéficie d'une grande diversité de paysages mêlant campagne, marais, bocage, collines, plateaux, reliefs entaillés de vallées où serpentent des cours d'eau, littoral, villes et bourgs de caractère... L'harmonie des paysages, l'omniprésence de la verdure et de l'eau, confèrent à la région un « cadre de vie » attractif sur le plan résidentiel et touristique. Cette richesse pose également un certain nombre d'enjeux en termes de gestion, valorisation et préservation. Il s'agit en effet de trouver des modalités d'organisation permettant de créer un équilibre entre la pression exercée par les activités humaines et le maintien, voir la restauration d'une qualité environnementale et paysagère. Le littoral dans sa diversité, les bords de Seine, les vallées de la Risle et de l'Orne, les valleuses et les clos masures du Pays de Caux ainsi que le bocage du Pays d'Auge, de la Manche et de l'Orne devront faire l'objet d'une attention particulière. Spécificité normande source de richesse et espace fragile sujet à l'érosion et facteur de risques, le littoral cumule un certain nombre d'enjeux qu'il conviendra d'appréhender dans sa globalité.

Superficie : **29 907 km²**

> Améliorer le cadre de vie, notamment en milieu urbain dense

Région Normandie Cadres des fonctions métropolitaines en 2014



Les dynamiques de la métropolisation

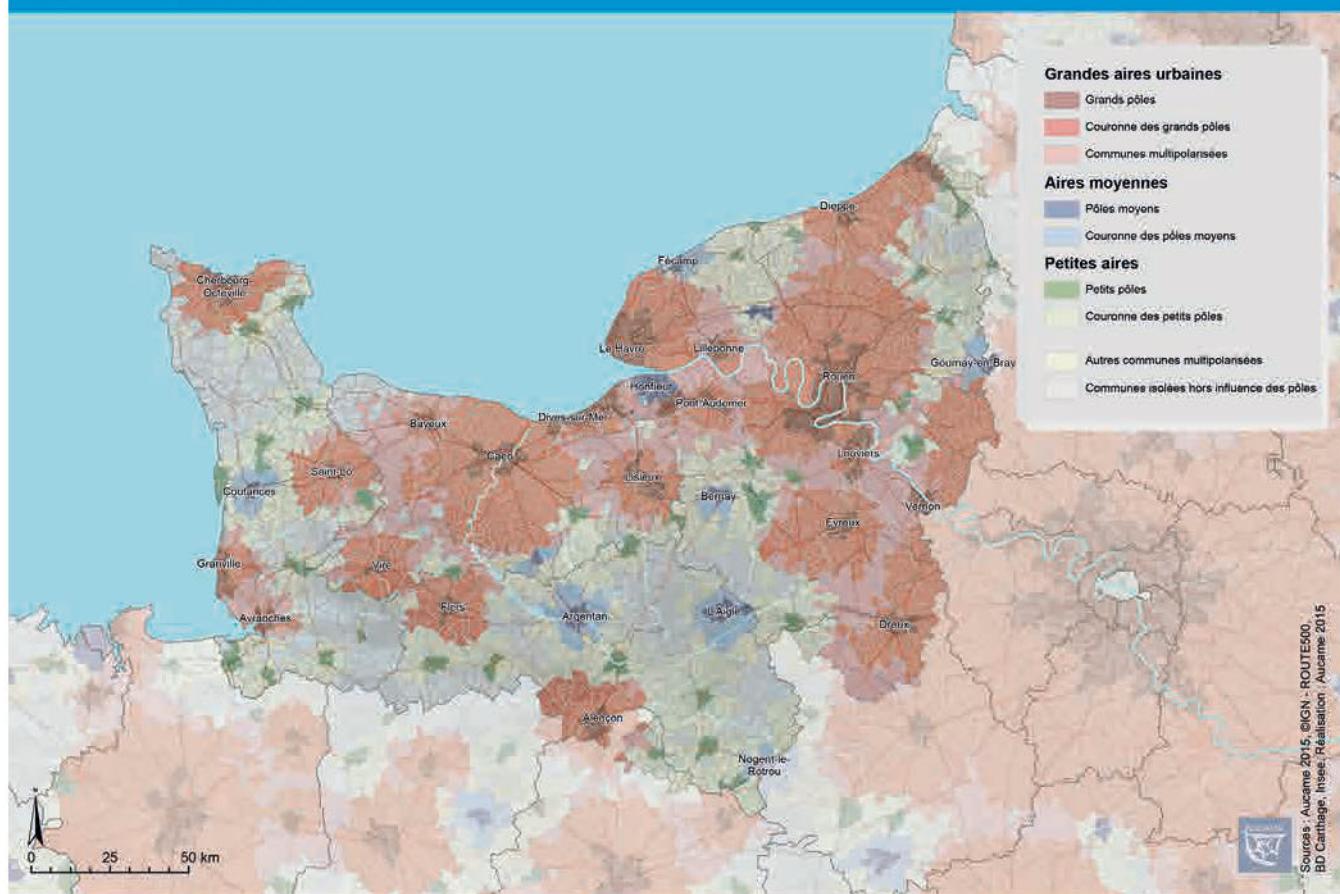
Les dynamiques de la métropolisation s'inscrivent dans un double mouvement, économique et territorial. D'un point de vue économique, la métropolisation est intimement liée à la globalisation. Ces deux phénomènes s'alimentent mutuellement. Les études portent sur la participation des agglomérations et des systèmes urbains à la mondialisation, par leur inscription dans des réseaux ou leur spécialisation dans la logique d'une division internationale de la production. D'un point de vue territorial, la dynamique spatiale de la métropolisation génère de l'étalement urbain. Cynthia Ghorra-Gobin (Directrice de recherche au CNRS) met en évidence cette intimité entre les dynamiques spatiales et économiques : « Pourquoi différencier — comme nous le faisons — la dynamique spatiale de la métropolisation dont un des symptômes relève pourtant de l'étalement urbain et la logique intrinsèquement économique ? » (In Revue Tous urbains n° 6 mai 2014). Ce phénomène, aujourd'hui généralisé, produit des écarts, parfois importants, entre les différents pôles urbains. Toutefois, ces écarts relèveraient davantage de différences de valeurs dans l'intensité de la métropolisation, plutôt que de nature.



5,9% des emplois normands sont des fonctions métropolitaines (11^e région française)

- > Faire des cadres des fonctions métropolitaines un levier d'attractivité
- > Considérer les effets d'entraînement de la métropolisation

1. Les aires urbaines



Un semis de villes moyennes et de petites villes

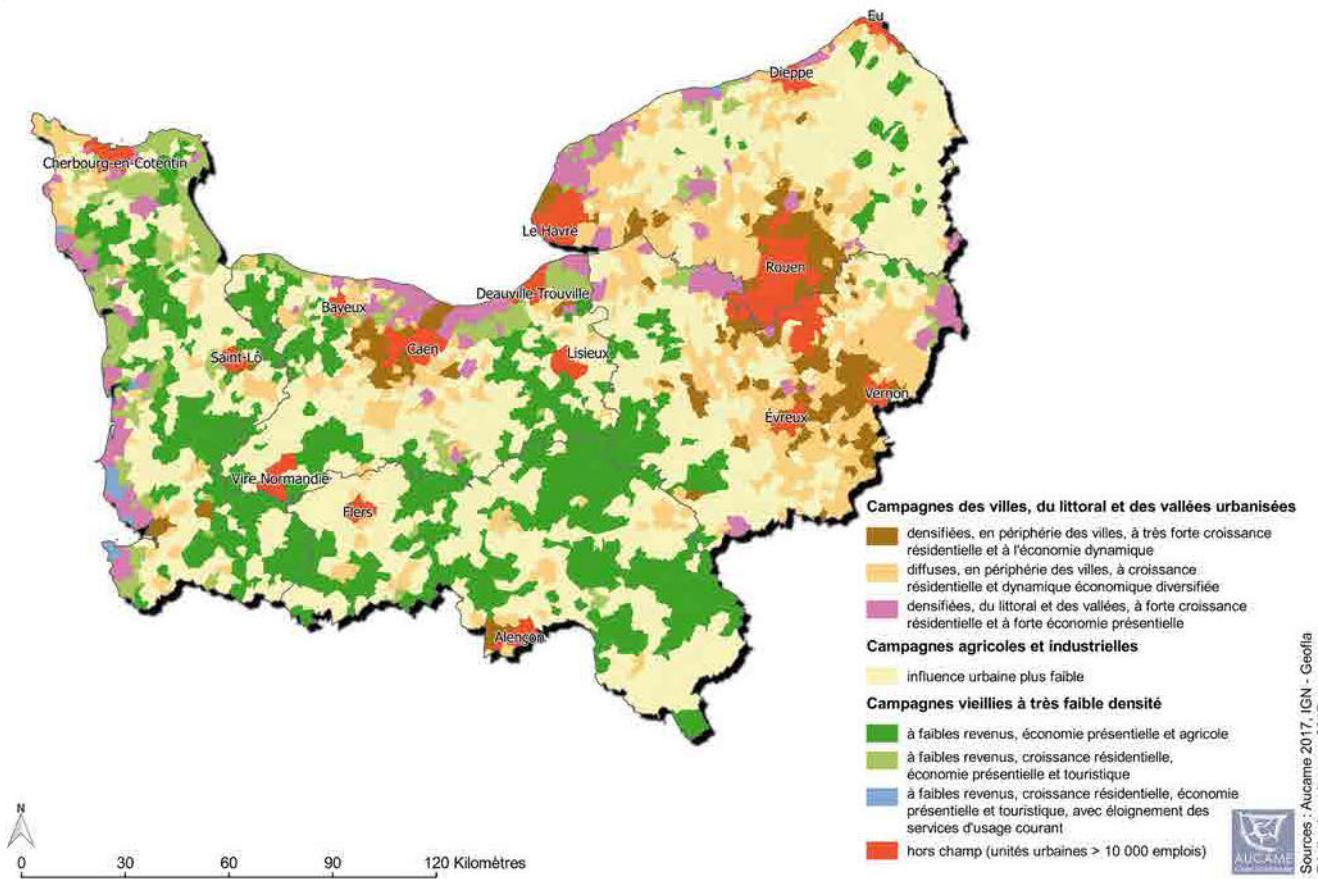
Fruit du passé où les campagnes étaient densément peuplées, la Normandie est parsemée de villes et de bourgs ruraux sur l'ensemble du territoire. Concentrant activités et services, ces pôles constituent le « cœur » des bassins où s'organise la vie des habitants. La densité du maillage territorial confère une forte proximité en commerces et services à la population et favorise l'ancrage des activités au sein de la région. En dehors de Caen, Rouen et Le Havre, l'armature urbaine est constituée de villes moyennes jouant un rôle « moteur » dans l'économie normande. Dans un contexte de métropolisation, ces villes montrent des signes d'essoufflement et perdent en attractivité. En termes de croissance urbaine, les villes sont sujettes à la périurbanisation qui élargit leur aire d'influence sur des espaces de plus en plus lointains.



64 pôles urbains, dont 20 grands pôles

- > Conforter les polarités normandes pour un maillage équilibré
- > Hiérarchiser les polarités

Typologie des campagnes normandes



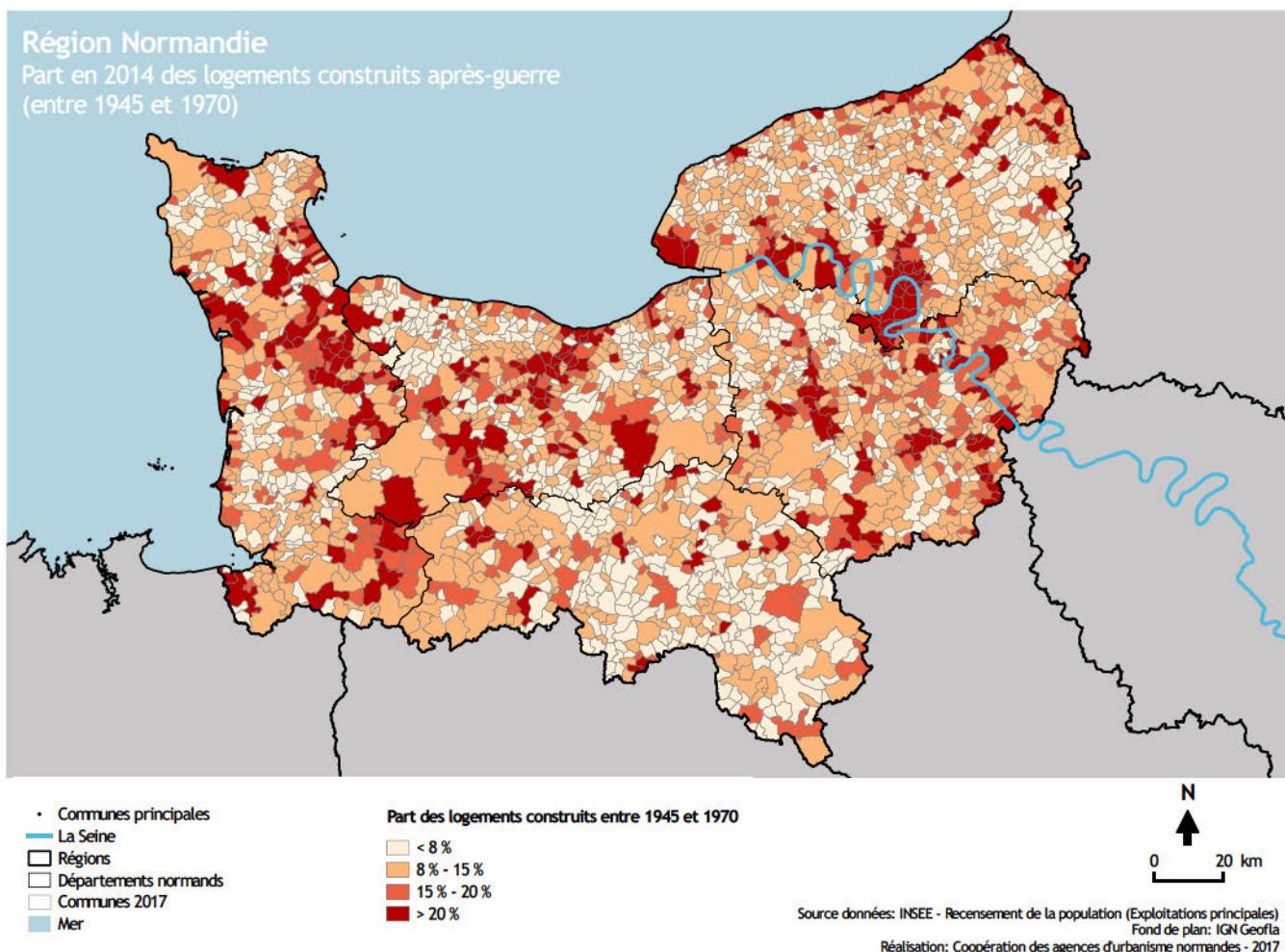
Des espaces ruraux aux multiples facettes

Terre nourricière, la Normandie est une région rurale de tradition agricole. Couvrant une grande partie du territoire, l'agriculture constitue depuis longtemps une source de richesse pour son économie. Cette prospérité a généré une forte densité rurale et a façonné le visage des campagnes normandes. Au fil du temps, les mutations agricoles et l'exode rural vers les villes ont généré une baisse de population dans les territoires ruraux. Malgré ce recul démographique, le monde rural est un tissu vivant qui contribue à la vitalité de la Normandie. Au sein de la région, les zones de villégiature et les espaces périurbains, de plus en plus éloignés des villes, sont redynamisés par leur attractivité résidentielle. Certaines campagnes sont à l'inverse en perte de vitesse et peinent à faire face aux mutations induites par la mondialisation et la métropolisation.



49 % de la population vit en milieu rural et périurbain
(en dehors d'un pôle urbain ; 2014)

- > Accompagner la mutation des espaces ruraux
- > Faire émerger des tiers lieux et des nouvelles façons de travailler



De nombreuses villes reconstruites

Tête de pont de la libération de l'Europe, la Normandie a fait l'objet de violents affrontements qui ont dévasté la plupart de villes durant l'été 1944. Les 100 jours de combats suivant le Débarquement ont impacté 12 % des communes de la région. Après la seconde guerre mondiale, la Normandie a dû se relever de ses ruines en reconstruisant les espaces urbains partiellement ou totalement détruits. Moderne à l'époque, l'architecture de la Reconstruction est aujourd'hui vieillissante et ne répond plus vraiment aux attentes des habitants en matière de logement. Souvent mal isolés au plan phonique, les bâtiments sont par ailleurs très « énergivores » sur le plan thermique. En termes d'urbanisme, les villes normandes héritent d'une organisation urbaine et d'un patrimoine d'après-guerre qui pèsent sur leur attractivité globale et celle de leurs centres-villes.



50 % des résidences principales ont été construites avant 1970 (2014)

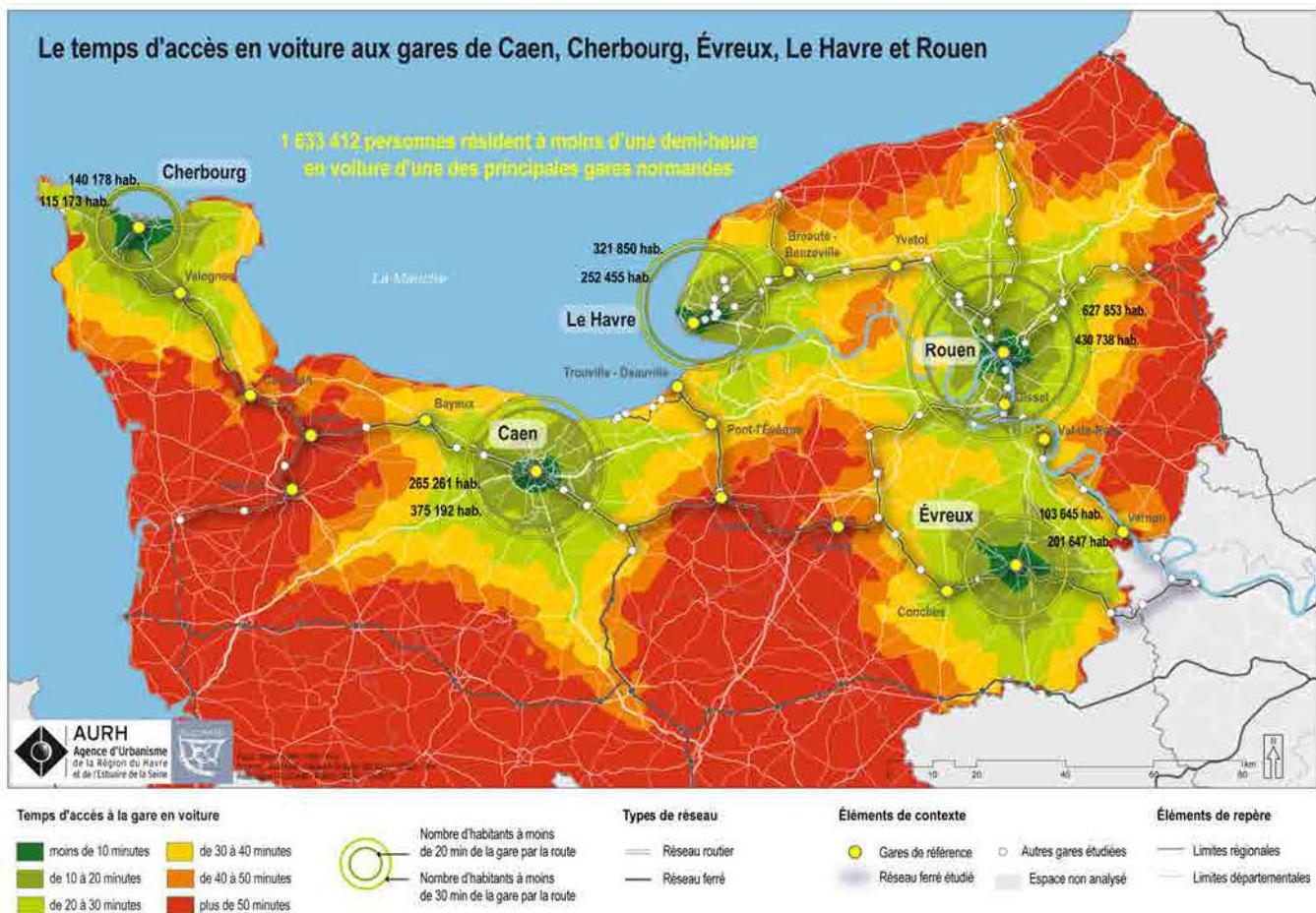
- > Requalifier et réhabiliter les centres reconstruits dans les villes et les bourgs du territoire
 - > Améliorer le confort et la qualité environnementale des logements

La mobilité en Normandie

L'éclatement des modes de vie comme l'allongement des distances domicile-travail confère à la voiture un rôle prépondérant dans l'organisation du quotidien des normands et ce, malgré les efforts importants des collectivités et de l'Etat pour moderniser les réseaux de transports publics. D'une manière générale, les trajets longs, ceux de 20 km ou plus à vol d'oiseau, sont de plus en plus fréquents. En quatre décennies, leur proportion a doublé, passant de 12,8 % à 26,5 %.

Pour les liaisons grandes distances, la région souffre de sa situation à la fois proche et lointaine de la région capitale. En conséquence, peu de destinations extrarégionales quotidiennes au départ de la Normandie sont proposées.

Le temps d'accès en voiture aux gares de Caen, Cherbourg, Évreux, Le Havre et Rouen



Les mobilités du quotidien : le défi des alternatives à la voiture individuelle

Les modes de vie basés sur la mise en distance croissante des fonctions logement, travail, école, équipements, commerces, le poids des habitudes et/ou l'absence d'offre alternative à la voiture individuelle constituent des freins majeurs au report modal. La voiture domine le paysage normand des mobilités (79 % en moyenne pour les déplacements domicile-travail), en ville comme à la campagne et le plus souvent sur des trajets inférieurs à 3 km. Seuls les coeurs urbains laissent entrevoir les modes actifs (marche à pied surtout, la part du vélo restant anecdotique).

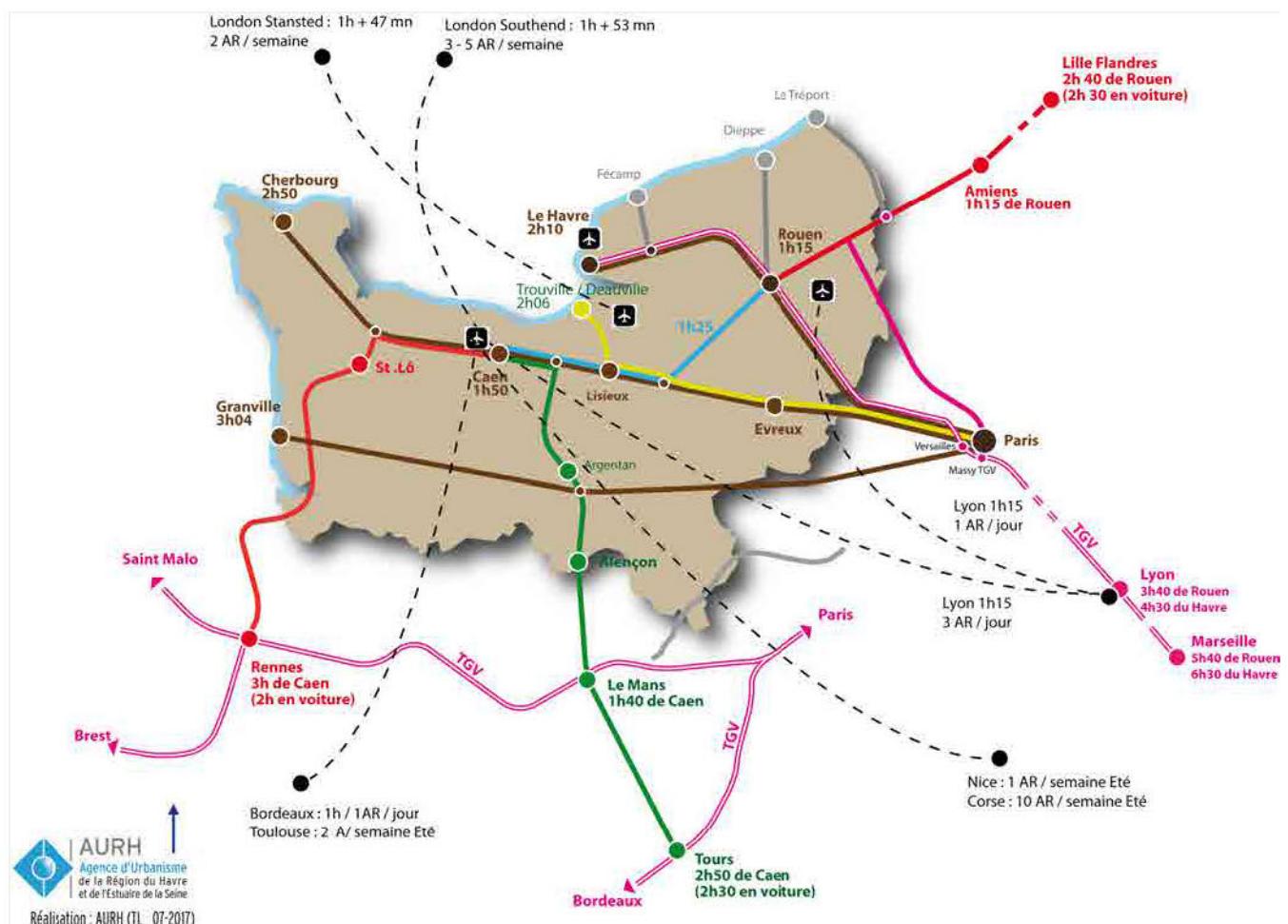
Malgré les importants efforts des collectivités, les transports publics peinent à gagner en fréquentation en dehors des grandes agglomérations. Les trains normands ont atteint leurs limites de capacité en heure de pointe (fréquentation globale en baisse depuis 2014). De nouvelles expérimentations sont à explorer pour (re) donner envie de préférer/combiner/partager/abandonner son véhicule personnel au profit d'autres modes de transport en fonction des motifs et des distances, notamment dans les secteurs de faibles densités de population.



5 mn c'est, selon l'INSEE, le temps d'accès moyen en voiture aux équipements de la vie courante. Ce chiffre révèle la densité du maillage urbain normand.

- > Adapter l'offre de déplacement aux nouveaux modes de vie et à la spécificité de l'armature urbaine normande
- > Développer l'intermodalité et conforter le maillage global

Liaisons ferroviaires et aériennes régulières, directes entre la Normandie, Paris, la France et l'étranger en juillet 2017



Les déplacements longues distances : Paris, toujours Paris

La région capitale reste la destination quasi incontournable pour quitter la Normandie sans sa voiture (train, avion). Les liaisons ferroviaires vers Rennes, Le Mans, Tours depuis Caen et vers Amiens, Lille depuis Rouen sont limitées et longues (TER). À l'exception de Caen Carpiquet (3 A/R jour vers Lyon), les aéroports normands ne proposent pas de liaisons quotidiennes extérieures. Seul un TGV quotidien draine l'Est de la Normandie depuis le Havre à destination de Marseille.

De nouvelles formes de mobilités sont apparues récemment sur le créneau des liaisons grandes distances : le co-voiturage dominé par BlaBla Car (2006) et les lignes de cars privées (2015). Complémentaires au train, ces nouvelles pratiques de mobilités se sont totalement banalisées et connaissent un succès grandissant (la liaison par car Rouen – Paris est la troisième en termes de fréquentation au niveau national). Le projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie offre un horizon à 2030 pour remplacer la Normandie dans la compétition des régions bien desservies et bien irriguées.



2030, année projetée de la mise en service de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie

- > Améliorer la connexion à l'Île-de-France
- > Accompagner les nouvelles formes de mobilité longues distances et favoriser leur complémentarité

LES LEVIERS POUR L'ATTRACTIVITÉ ET LE RAYONNEMENT DE LA NORMANDIE

LES SINGULARITÉS NORMANDES COMME OUTIL D'ATTRACTIVITÉ

ACCROÎTRE LE RAYONNEMENT TOURISTIQUE

Un tourisme très littoral

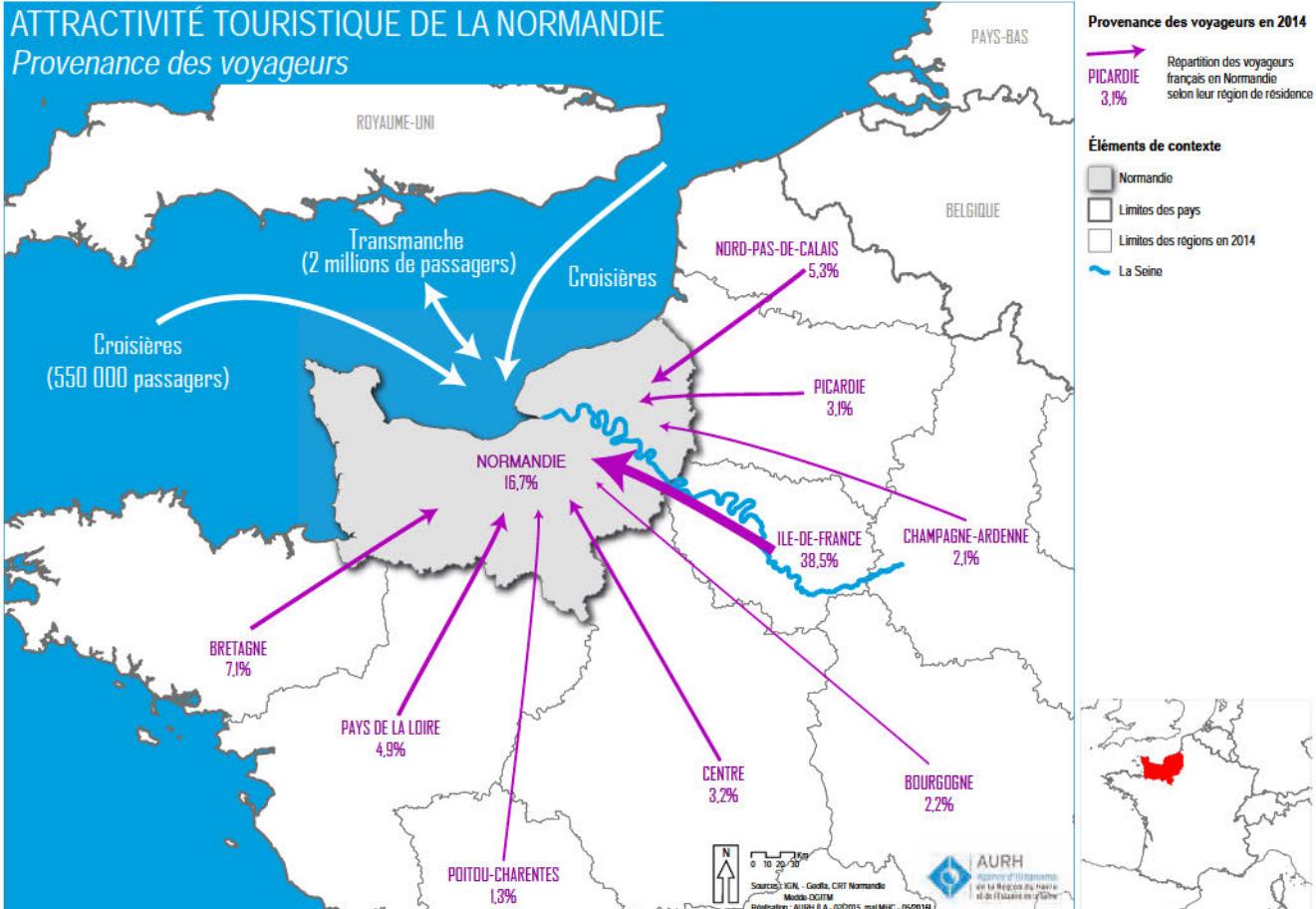
La Normandie est une grande région touristique où est né le « tourisme balnéaire » au XIX^e siècle. La mer est son premier atout par l'attractivité qu'elle exerce et la diversité des activités qu'elle propose. Le littoral concentre une grande partie des hébergements touristiques (résidences secondaires, hôtels, campings, etc.) et suscite une animation pratiquement toute l'année, avec une très forte saisonnalité aux « beaux jours ». Historiquement, la mer a souvent été la source de grands évènements dont la mémoire est un vecteur touristique (Conquête de l'Angleterre par Guillaume le Conquérant, Débarquement le 6 juin 1944...). Les grands sites emblématiques comme le Mont-Saint-Michel ou les falaises d'Étretat se trouvent également sur le littoral, confortant son attractivité. Il existe en réalité une forte dichotomie entre la côte, très fréquentée, et l'intérieur des terres où le tourisme est plus furtif. L'élargissement de l'aire de fréquentation touristique du littoral vers le cœur de la Normandie constitue un enjeu fort pour irriguer l'ensemble du territoire.

Les ingrédients du tourisme ne se limitent pas en effet au

bord de mer, la Normandie disposant d'une grande variété de sites, lieux de visites et manifestations culturelles et de loisirs. Au-delà des nombreux sites de mémoire de la bataille de Normandie, la région bénéficie d'un exceptionnel patrimoine culturel, historique et naturel qui constitue autant de centres d'intérêt pour les visiteurs. Les monuments et les sites sont concentrés dans les agglomérations, en particulier les plus grandes comme Caen, Rouen ou Le Havre, mais se répartissent aussi sur l'ensemble du territoire. Les sites naturels et la beauté des paysages au sein de la région se prêtent aux activités de plein air, au tourisme vert et à la villégiature. Les résidences secondaires soutiennent l'activité en milieu rural et permettent d'enrayer par endroit le déclin amorcé. Au-delà du patrimoine et des ressources naturelles, la Normandie apparaît comme une terre de festivals de niveau parfois mondial comme celui de Deauville ou Normandie Impressionniste. Des évènements comme l'Armada à Rouen ou les Grandes Voiles au Havre, attirent des centaines de milliers de visiteurs.

La proximité de Paris fait de la Normandie une région très prisée par les Franciliens. Leur présence sur le territoire suscite des activités, dont certaines ayant un caractère plutôt « élitaire » comme les courses de chevaux, le golf ou les jeux d'argent et de hasard. La mer est un lieu très fréquenté pour la plaisance et voit se développer le tourisme de croisières, en premier lieu au Havre. Reliée à la Grande-Bretagne par plusieurs lignes « transmanche », la Normandie accueille de nombreux Britanniques qui constituent la 1^{re} clientèle touristique étrangère.

ATTRACTIVITÉ TOURISTIQUE DE LA NORMANDIE Provenance des voyageurs



Un patrimoine d'après guerre à valoriser

Malgré tous ces atouts, la Normandie laisse entrevoir des marges de progrès possibles. La région attire en effet une clientèle plutôt locale et les touristes privilégient surtout les courts séjours. La concurrence des destinations plus ensoleillées affecte la fréquentation durant l'été et l'évolution des pratiques et des attentes des touristes incitent à faire évoluer l'offre afin de maintenir, voire gagner des parts de marché. La fréquentation globale est aujourd'hui plutôt en stagnation. Une meilleure promotion de la région est également indispensable pour améliorer son image, très patrimoniale, et accroître son attractivité. Son immense potentiel ouvre des perspectives encourageantes. La Normandie est confrontée à d'autres défis, en particulier celui de la pérennité du tourisme de mémoire au moment où les vétérans sont de moins en moins nombreux. Les festivités du Débarquement ont une «aura» mondiale exceptionnelle avec notamment la participation de nombreux chefs d'État, mais le succès est en grande partie lié à la présence des derniers témoins. Le classement des plages du Débarquement au patrimoine de l'UNESCO, en cours de négociation, devrait ancrer le tourisme de mémoire, avec toutefois le risque de freiner le développement économique dans les espaces préservés.

Si la Seconde Guerre mondiale contribue aujourd'hui à la fortune et à la notoriété de la Normandie — le film *Le Jour le plus long* est sans doute le plus grand ambassadeur de la région au niveau mondial — les destructions occasionnées continuent en revanche de peser sur l'attractivité du territoire. Les dégâts ont en effet provoqué la disparition d'un patrimoine d'exception (un millier de maisons à pan de bois détruites en une nuit à Lisieux) et les villes héritent d'un urbanisme de la Reconstruction peu attractif sur le plan touristique. La ville du Havre a su en faire un atout en obtenant en 2005 le classement de son centre-ville au patrimoine mondial de l'UNESCO, une initiative qui a relancé la fréquentation touristique. Sur le plan prospectif, le grand atout de la Normandie est finalement sa qualité de vie et sa douceur de vivre, deux vertus à valoriser dans un monde sous fortes tensions au profit d'une mutation de l'économie.

L'essor des croisières, un levier pour le développement touristique de la Normandie

Les 5 ports normands de Rouen, Le Havre, Honfleur, Caen-Ouistreham et Cherbourg, constituent un ensemble portuaire non négligeable pour l'activité croisière, totalisant près de 417 000 passagers en 2016, soit les trois quarts des passagers de la façade Atlantique-Manche française. L'activité croisière de cette façade est largement dominée par le port du Havre, qui concentre à lui seul 333 000 passagers, loin devant Cherbourg (40 000 passagers). Elle connaît une forte croissance, avec une hausse de 125 000 passagers en un an (+ 41%). Mais, la situation géographique des ports normands (notamment du Havre) à proximité de la région parisienne, leur confère un potentiel de développement encore considérable.

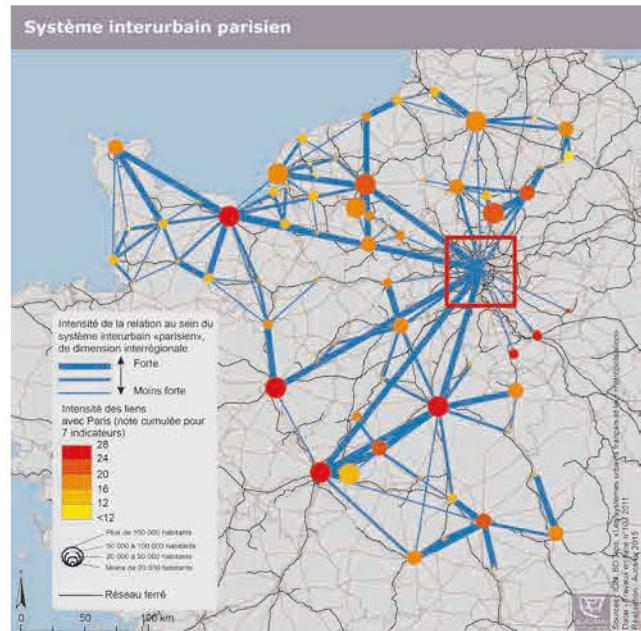
D'une part, il s'agit de développer la fonction d'escale pour at-

tirer encore plus de touristes en Normandie, en réfléchissant à la nature et à l'organisation dans la Vallée de la Seine d'un tourisme directement dédié aux croisiéristes en escale. Cela suppose également de segmenter le marché afin de répondre aux caractéristiques techniques des ports d'accueil. En effet, en raison de la contrainte que représente l'écluse de Ouistreham, le port de Caen ne peut pas recevoir le même type de bateau que Le Havre ou Cherbourg. Mais il s'agit d'autre part de favoriser le développement des activités d'avitaillement des navires, les plus rentables, en organisant des «têtes de ligne» au départ et/ou à l'arrivée des ports normands. Ces derniers, et en particulier celui du Havre, devraient pouvoir bénéficier de l'important réservoir de clientèle potentielle que constitue le Bassin parisien.

VALORISER LES TERRITOIRES RURAUX

Des espaces ruraux dans le giron des villes

La ruralité constitue un trait marqué de la Normandie. Les campagnes contribuent à la vie et à la vitalité de la région, mais elles revêtent une grande diversité de visages et de situations. Les territoires ruraux forment une «mosaïque» de paysages, de modes de peuplement, de cultures et de mentalités dont la diversité constitue une richesse, mais aussi une difficulté. En termes de dynamique, les espaces ruraux vivent dans l'aire d'influence des villes, petites et moyennes, qui maillent le territoire. Ces villes forment des systèmes urbains centrés sur les plus grandes villes de la région qui, par leur taille et leurs fonctions urbaines, exercent une force d'entraînement sur tout le territoire. Caen, Rouen et Le Havre jouent ainsi un rôle moteur dans le développement de la Normandie. Formant l'armature urbaine, les villes structurent des bassins de vie plus ou moins vastes au sein desquels s'organise la vie des Normands. Elles sont relayées localement par des bourgs



et des villages qui assurent une fonction commerciale et de services aux habitants. La Normandie apparaît ainsi comme une constellation de pôles interdépendants, à la taille très variée, dont la complémentarité et la vitalité conditionnent le dynamisme d'ensemble de la région. Conséquence, l'avenir du monde rural doit s'envisager en interface avec les villes qui animent et entraînent les territoires.

De ce point de vue, un double-défi doit être relevé : le renforcement de Caen, Rouen et Le Havre dont la proximité avec Paris et les attributs intrinsèques freinent la capacité de métropolisation, et la vigueur des villes moyennes et petites à la masse critique limitée. Les pôles urbains sont aujourd'hui ébranlés par la crise persistante et les mutations en cours, une fragilité qui affaiblit le maillage territorial au sein de la région. Toutefois, ils sont par nature les plus forts soutiens d'un redémarrage économique. Cet essoufflement impacte les espaces ruraux qui vivent dans leur giron. Le premier enjeu de la Normandie est donc de redynamiser son tissu urbain et de renforcer les liens et les échanges entre les villes de façon à consolider et activer les réseaux.

Des campagnes vivantes aux multiples facettes

Le dynamisme des campagnes normandes est étroitement lié à celui des villes qui les animent, mais il dépend aussi de la capacité des territoires à valoriser leurs potentialités et leurs spécificités. Or, sur cet aspect, les espaces ruraux ne bénéficient pas tous des mêmes atouts. Les dynamiques territoriales font en effet apparaître plusieurs profils. Occupant une grande partie de l'espace, l'agriculture constitue un trait commun à l'ensemble du territoire. Il existe toutefois une dichotomie entre les plaines de grandes cultures, les zones bocagères mixtes ou d'élevage, et les secteurs de cultures spécialisées (maraîchères, légumières et vergers). Toutes sont néanmoins exposées à de profondes mutations liées à l'évolution des modes de production, à l'ouverture des marchés à la concurrence, aux attentes des consommateurs ou encore aux exigences environnementales. Ces transformations incitent les agriculteurs à s'adapter et à se diversifier dans des activités en lien avec le tourisme et les énergies renouvelables. Le marché des villes et des métropoles laisse également entrevoir d'importantes perspectives en matière de circuits courts, de reconversions « bio » et d'agriculture

urbaine.

En termes de profil, il existe plusieurs types d'espaces ruraux. Les territoires à proximité de villes sont redynamisés par la périurbanisation à des distances de plus en plus éloignées des centres urbains. Cette attractivité résidentielle génère un nouvel élan démographique et entraîne la création d'activités dans le sillage des nouveaux habitants. Les espaces littoraux et les campagnes bénéficiant d'aménités et d'un cadre de vie de qualité exercent une forte attractivité touristique et suscitent l'acquisition de résidences secondaires par une clientèle en grande majorité francilienne. Ces territoires récréatifs et de villégiature s'animent les week-ends et pendant les vacances, avec de fortes retombées économiques dans le domaine des loisirs, du commerce et des services. Autre trait caractéristique de la Normandie, les territoires ruraux héritent, du fait de leur histoire, d'un tissu industriel, diversifié et plutôt traditionnel, qui contribue au dynamisme de la région, avec parfois des entreprises « leader » sur leurs marchés. Dans le contexte de mondialisation actuel, ces activités industrielles sont très exposées et se trouvent souvent à l'écart des écosystèmes entourant l'activité et le développement des entreprises. La pérennité du tissu productif en milieu rural repose en grande partie sur la capacité des pôles urbains, où se concentrent les ressources, à irriguer le territoire en mêlant des compétences à plusieurs échelles.

Des espaces ruraux vieillissants

Les espaces ruraux bénéficiant d'une grande mixité de ressources (agriculture, ressources naturelles, industrie, commerces et services, tourisme et villégiature, patrimoine et cadre de vie...) disposent d'un réel potentiel pour valoriser leurs atouts, en complémentarité avec les villes vers lesquelles elles sont tournées. Les campagnes faiblement peuplées et les plus à l'écart des villes rencontrent en revanche des difficultés et sont engagées aujourd'hui dans une certaine forme de « dévitalisation » démographique et économique, et un vieillissement accéléré de leur population. Leur avenir repose sur leur capacité à se mobiliser, mais aussi sur les solidarités territoriales dont elles peuvent bénéficier. Trois enjeux communs concernent en revanche l'ensemble des territoires ruraux. Le premier est celui du vieillissement de la population, particulièrement marqué, et les conséquences en termes de santé qu'il va induire. La région souffre en effet d'une faible densité médicale et est confrontée à une situation financière tendue dans de nombreux établissements hospitaliers. Le vieillissement de la population va induire une croissance des besoins en matière de soins médicaux auxquels les territoires ruraux, et les villes mieux dotées en offre de soins auront du mal à faire face. Le deuxième enjeu est celui de l'exode rural des jeunes qui partent (et ne reviennent pas) pour faire leurs études ou trouver un emploi. Ces départs touchent la Normandie dans son ensemble et privent l'ensemble des territoires de « forces vives » qui vont plutôt s'investir dans les grandes villes et les métropoles. Dans un monde en pleine mutation où les jeunes jouent un rôle moteur dans les transformations à l'œuvre, cet exode rural constitue un réel handi-



cap pour l'avenir de la région et des campagnes en particulier. Il renvoie plus globalement à la question du dynamisme de l'économie normande et de sa capacité à maintenir et attirer des jeunes sur le territoire. Le troisième enjeu est celui de l'offre de commerces et services sur le territoire. Si la Normandie est un territoire relativement bien maillé en offres de services aujourd'hui, la tendance est au transfert et à la concentration des activités dans les pôles les plus importants, au détriment souvent des villes et des bourgs les plus petits. Les restructurations de services publics accélèrent et renforcent ce mouvement et incitent à se déplacer sur des plus longues distances pour y accéder. La garantie d'une palette minimale de services, accessible à tous dans un rayon donné, pourrait être une orientation louable pour garantir une qualité de vie et optimiser les déplacements ■

LE RENFORCEMENT DE LA COMPÉTITIVITÉ ÉCONOMIQUE

Dans un monde globalisé et en perpétuelle évolution, la Normandie, de par sa nature portuaire et industrielle, doit identifier dans le cadre de son SRADDET des modalités d'organisation qui lui permettront de s'inscrire durablement dans une dynamique de changement et de flexibilité, ce dernier point faisant dorénavant partie des critères d'attractivité et de compétitivité économique des territoires. Le renforcement de la compétitivité économique de la Normandie pourra s'appuyer sur le tissu productif existant hérité du positionnement industriel et portuaire de la Région à condition d'en assurer et d'en anticiper la mutation. À cet effet, le triptyque port, industrie, agriculture semble être une combinaison gagnante. Toutefois, pour gagner sa place dans le concert des régions les plus dynamiques, la Normandie doit également relever le défi d'une économie de services de qualité, en s'appuyant sur une élévation du niveau de formation de sa population active et sur le couple enseignement supérieur / recherche. La présence sur son territoire d'agglomérations importantes et d'une Métropole qui concentrent les cadres des fonctions métropolitaines supérieures (à un niveau encore trop faible) est incontestablement un atout.

TENIR COMPTE DES EFFETS DE LA GLOBALISATION POUR STRUCTURER ET RENFORCER LE TISSU ÉCONOMIQUE NORMAND

Du constat des chaînes de valeurs mondiales

Conséquence de la mondialisation, de l'avènement du transport maritime et des technologies de l'information et de la communication, la décomposition internationale du processus productif est un élément essentiel de l'économie internationale moderne. Puisque chaque segment d'un produit peut être fabriqué séparément des autres, les entreprises fractionnent les étapes de production nécessaires à une production donnée et les distribuent entre différents pays pour minimiser les coûts de production. Le constat de chaînes de valeur désormais mondiales pose la question de la place des territoires dans cette organisation. C'est une question d'autant plus cruciale pour une région comme la Normandie : territoire industriel, de flux largement dépendant de la conjoncture mondiale et dont l'activité est tirée par quelques grands groupes industriels autour desquels gravite un réseau de PME sous-traitantes. Ainsi, si la fragmentation des chaînes de valeur a poussé à la spécialisation des territoires et à la concentration de l'emploi dans un nombre restreint de secteurs d'activités avec une main-d'œuvre très spécialisée, elle a finalement augmenté le degré d'exposition des économies aux chocs extérieurs et à une concurrence mondiale exacerbée. Autrement dit : la localisation d'un établissement sur le territoire n'a plus le caractère durable (acquis) d'autrefois

comme en témoignent les fermetures d'usines et la baisse de l'emploi salarié normand entre 2009 et 2014 (-3,3 %, alors que sur la même période l'emploi salarié augmentait de 0,6 % à l'échelle nationale).

« La mise en réseau mondiale augmente considérablement l'incertitude qui plane sur les bassins d'emploi locaux, en les mettant à la merci de réorganisations souvent incompréhensibles pour les salariés, car ils concernent parfois des sites très performants. Mais ceci est d'autant plus vrai que l'on se trouve plus en aval dans les chaînes de valeur et/ou sur des nœuds de compétences substituables et peu spécifiques. Il est donc vital pour les territoires de se positionner sur des segments aussi spécifiques que possible et de se rapprocher le plus possible des fonctions centrales et des hubs. Ainsi les débouchés maritimes jouent un rôle clef en France. Mais il faut surtout consolider les écosystèmes amont du design, de la recherche et du développement, pour valoriser les atouts qui font aujourd'hui de la France l'un des pays les plus attractifs dans ces domaines »

Pierre Veltz, futurable n° 409, Novembre-Décembre 2015

Diversifier le tissu économique, ancrer localement les entreprises

Par ailleurs, la localisation géographique de la Normandie, à la fois proche et loin de la région parisienne et l'éclatement des fonctions métropolitaines entre Le Havre, Rouen et Caen, ne lui permettent pas de profiter pleinement de l'effet d'entraînement et redistributif du processus de métropolisation, ce qui au regard du contexte mondial est un handicap. À l'inverse, son socle industriel et portuaire est un atout à la fois pour capter les flux et les redistribuer.

Dans ce contexte, il s'agit pour la Normandie au travers de son SRADDET de créer les conditions d'attractivité et de résilience du territoire régional au moyen de plusieurs leviers :

- La valorisation des atouts portuaires et du savoir-faire industriel local (Glass Vallée, industrie du risque, industrie automobile et aéronautique, etc.)
- La création d'un écosystème territorial favorable à l'ancrage des entreprises. Il s'agit ici de ne pas considérer le territoire comme un simple réceptacle de l'activité économique déconnecté de son environnement;
- La diversification de ses activités économiques, à travers notamment le développement de l'activité touristique avec comme tête de pont le tourisme de mémoire et l'essor des croisières maritimes et fluviales;
- La consolidation d'un système métropolitain autour des trois grandes villes normandes : Le Havre, Rouen et Caen
- La consolidation des relations avec la région parisienne à travers le projet de développement de la Vallée de la Seine. Il s'agira notamment d'anticiper l'effet levier du projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie.

Bénéficier pleinement des mutations de l'économie mondiale et de la métropolisation.

En France, depuis une vingtaine d'années, le développement de l'emploi a surtout bénéficié aux territoires des métropoles, validant les hypothèses selon lesquelles, quatre facteurs clés sont particulièrement générateurs de croissance : la démographie, l'économie de la connaissance, les institutions et la gouvernance locales, le niveau de formation de la population, comme l'exprime l'économiste Paul Romer. La reconstitution, en France, du volume d'emplois après la crise de 2008 a été principalement le fait du développement des emplois tertiaires ou productifs de haut niveau, de la croissance démographique induite et des migrations résidentielles vers 6 métropoles en France. Pour les autres territoires, le plus souvent, le redémarrage de l'économie est plus lent et ne permet pas encore de retrouver les niveaux d'emploi d'avant la crise.

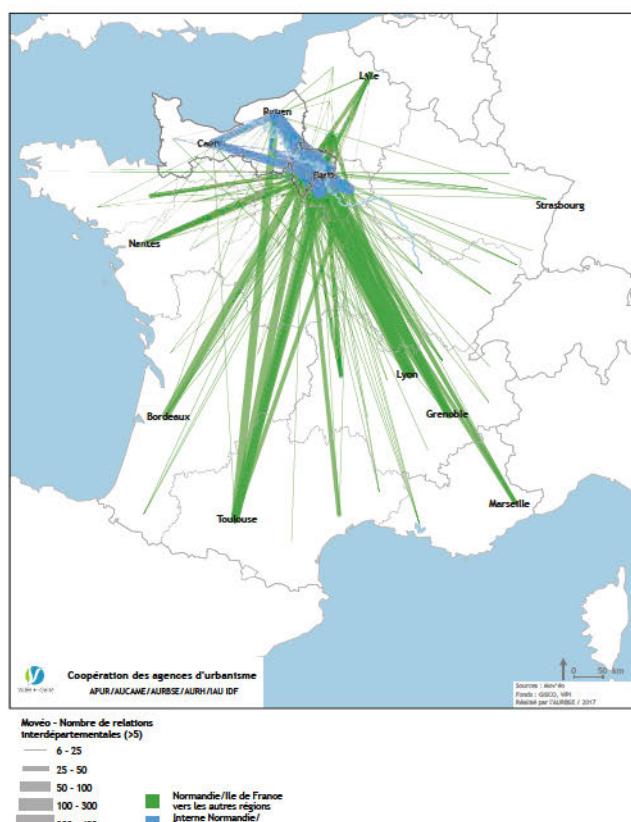
La Normandie avec une évolution de l'emploi de - 1,2 % entre 2006 et 2014 n'a pas rejoint le rythme de progression national de 1,9 % sur cette période. De la même façon, sa croissance démographique est plus lente (2,1 % pour 4,3 % en France) sur la même période.

La crise de 2008 n'a pas entraîné de changement de paradigme dans les déterminants du développement de la croissance et de l'emploi.

Dès lors, le territoire normand, sans méconnaître sa dimension productive, peut s'appuyer sur plusieurs leviers pour accompagner la diversification de son économie :

- En développant les relations inter-régionales au travers des pôles de compétitivité dont le siège est normand (Mov'eo, Nov@log, TES, Hippolia) ou dont l'activité fédère des établissements

Relations inter-établissements dans le cadre de Mov'eo



sements normands (Cosmetic Valley, Valorial, Astech, Mer Bretagne-Atlantique), pour rééquilibrer les relations économiques avec d'autres territoires que l'Île-de-France

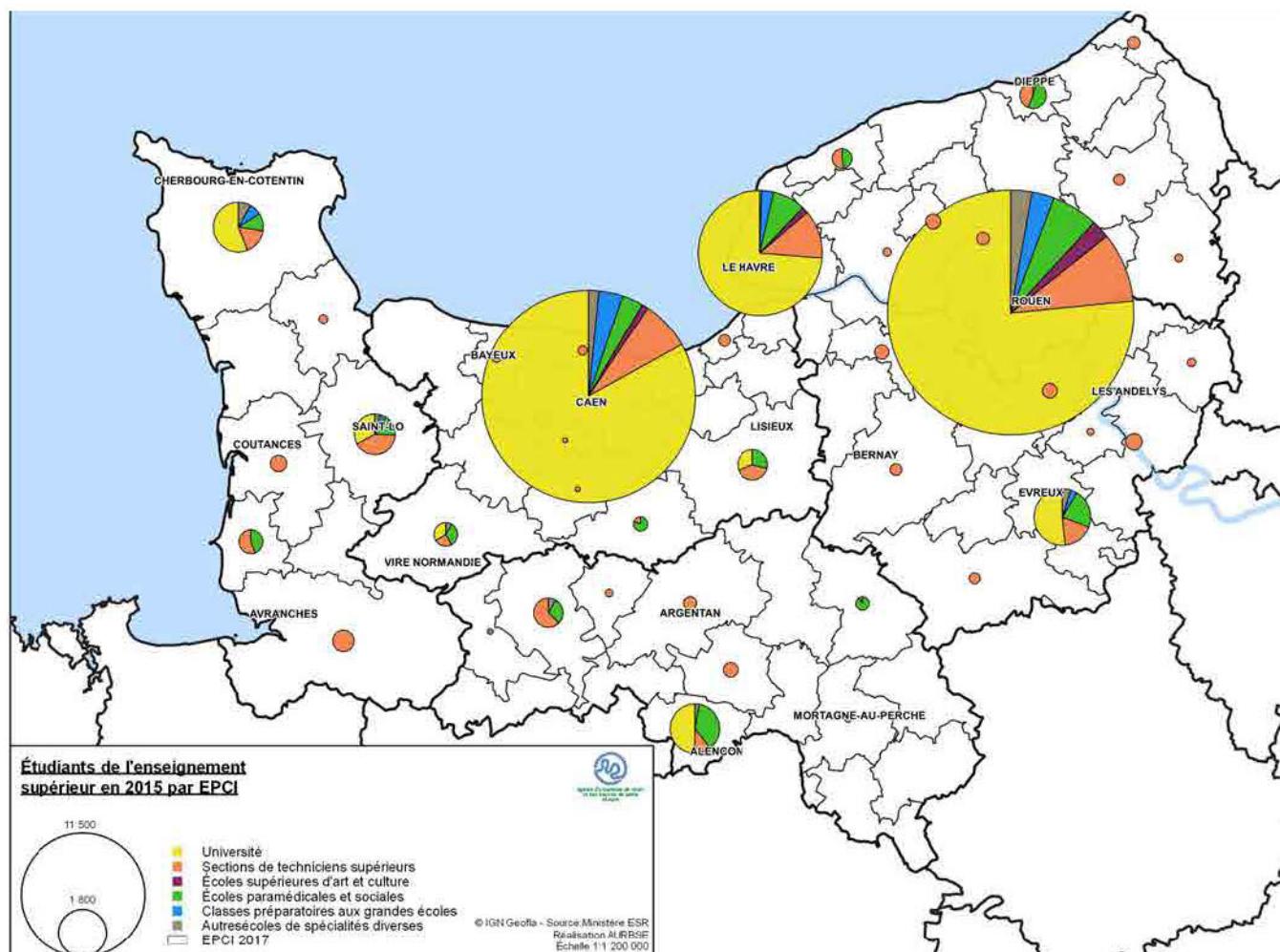
- En s'appuyant sur le tissu d'établissements d'enseignement supérieur et de recherche pour renforcer l'attractivité des pôles universitaires normands et la diversifier notamment auprès des étudiants originaires d'autres régions ou étrangers
- En faisant progresser les niveaux de formation et de diplôme, notamment des jeunes normands pour favoriser leur insertion dans l'emploi local et disposer de bassins d'emploi à même de peser dans la compétitivité entre territoires au plan national
- En soutenant la création et le développement d'entreprises innovantes endogènes
- En accompagnant les efforts des collectivités territoriales pour développer les emplois des cadres des fonctions métropolitaines et l'attractivité. En témoignent les projets urbains portés par les principales agglomérations Normandes, dans leurs centralités (Ecoquartiers Lucilline et Flaubert, Cœur de métropole, quartier Saint-Sever Nouvelle gare à Rouen, Presqu'île à Caen, Quartiers Sud et interface Ville-port au Havre, Quartier Saint-Louis à Évreux...). Ils sont de nature à accueillir et générer le développement d'emplois tertiaires et des fonctions d'enseignement et de recherche à partir d'un écosystème local d'entreprises, d'équipements publics, de lieux d'innovation fonctionnant en réseau.

PENSER LA NORMANDIE COMME UN ÉCOSYSTÈME

Une économie très diversifiée

Malgré l'orientation agricole, industrielle et logistique de l'économie normande, les activités productives ne représentent qu'un tiers des emplois dans la région. En miroir, deux tiers des emplois sont destinés à satisfaire les besoins des habitants résidents ou de passage (tourisme et villégiature), une proportion équivalente à la moyenne française.

En considérant la finalité des emplois occupés, les fonctions de production concrète (agriculture, BTP et fabrication de biens) représentent 22 % des emplois et les fonctions transversales (transport, logistique, entretien et réparation) 17 %. Dans les deux cas, la Normandie se situe au 3e rang au niveau national du fait de l'importance de l'industrie et de la construction, mais aussi des activités liées aux transports et à la logistique générées par les ports et le tissu productif local. Moteur du développement des territoires, les fonctions métropolitaines (gestion, conception-recherche, prestations intellectuelles, commerce interentreprises, culture et loisirs) concernent 20 % des emplois, une proportion très en deçà de la moyenne française (26 %). La Normandie se positionne au 11^e rang parmi les régions françaises. Sur le territoire, les emplois se concentrent surtout dans les grandes aires urbaines, en premier lieu Rouen, Caen et dans une moindre





mesure Le Havre. La Normandie pâtit de sa proximité avec l'Île-de-France et de son orientation productive qui privilégié la fabrication aux fonctions décisionnelles et de conception-recherche.

Contribuant à la qualité de vie, 41 % des actifs exercent une fonction présentielle destinée à satisfaire les besoins des habitants (distribution, services de proximité, éducation, formation, santé, action sociale et administration publique). En termes de valeur ajoutée, la Normandie se démarque par la part importante des activités non marchandes dans son économie, avec une spécialisation notable dans l'action sociale et la santé humaine liée à une forte densité d'établissements médico-sociaux et hospitaliers sur le territoire.

Au final, l'économie normande est très diversifiée et doit être appréhendée sous toutes ses facettes, en ne se limitant pas aux seules activités productives et logistiques qui captent trop souvent l'attention, au détriment des autres activités qui constituent pourtant des sources réelles de croissance et d'emploi.

Une économie en mutation

Depuis le début de la décennie 1990, la progression annuelle moyenne du PIB en volume est moins forte en Normandie qu'au niveau national (INSEE Dossier Normandie n° 7 – Septembre 2017). Le décrochage est lié en grande partie au repli de l'industrie dont le tissu productif est très exposé et ébranlé par la crise et la concurrence mondiale. L'industrie manufacturière normande a ainsi perdu 36 % de ses effectifs en 25 ans. La fermeture par exemple des usines MOULINEX au début des années 2000 et de la raffinerie PETROPLUS à Petit-Couronne en 2013 ont marqué les esprits.

En réalité, la désindustrialisation est le reflet d'une mutation profonde de l'économie qui transforme les sociétés et les activités, à un rythme de plus en plus accéléré qu'il convient d'anticiper pour faire face à ces changements. Les nouveaux modèles économiques vont en effet impacter la nature des activités et le profil des emplois, mais aussi modifier les logiques d'implantation des entreprises et donc d'occupation de l'espace sur les territoires. De nature prospective, le SRADDET se doit d'identifier et d'accompagner ses transformations dont les effets vont être déterminants pour la région. Elles peuvent certes apparaître comme une menace, mais aussi comme une opportunité pour l'avenir de la Normandie.

Les villes au cœur de la croissance des territoires

Depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, les villes normandes connaissent une forte urbanisation qui modifie les équilibres entre territoires au sein de la région. La croissance était concentrée au départ dans les centres urbains, puis elle s'est ensuite diffusée en périphérie sur des espaces de plus en plus lointains. Les villes créent de l'emploi, attirent des habitants et s'étalent sur les espaces ruraux environnants qui rentrent progressivement dans leur aire d'influence. La périurbanisation dynamise ainsi les bourgs et les villages qui accueillent les nouveaux habitants, mais affadit les agglomérations qui perdent une partie de leur population par effet de vases communicants. A plus longue distance, le monde rural vit dans l'ombre des villes et parvient tant bien que mal à maintenir activités et services.

Sur le plan économique, les activités tendent à se concentrer dans les pôles urbains, en premier lieu les villes les plus importantes comme Rouen, Caen, Le Havre, Évreux ou Cherbourg qui attirent les fonctions métropolitaines et les emplois les plus hautement qualifiés. Cette dynamique favorise la croissance et le rayonnement des villes sur le territoire, mais de façon différenciée du fait de la métropolisation. Dans le contexte actuel, la masse critique des villes et leur insertion dans les réseaux sont déterminantes pour attirer et consolider les activités.

Autour des villes, l'étalement urbain génère indirectement un redéploiement des emplois dans le tissu urbain. Les activités économiques, notamment commerciales, tendent en effet à s'implanter en proche périphérie, à l'interface de l'agglomération et de sa couronne périurbaine. Les centres commerciaux de Tourville-la-Rivière près de Rouen et de Mondeville 2 près de Caen en sont deux illustrations notables. Cette localisation au pourtour de la ville facilite l'accès aux entreprises et élargit par voie de conséquence leur «bassin» de clientèle. Concurrençant fortement le centre-ville, le développement des activités en périphérie contribue lui aussi à affaiblir le cœur des agglomérations.

Repenser le modèle des zones d'activité

Pour organiser leur croissance, les agglomérations ont aménagé des zones d'activités dont la plupart se situent en périphérie pour des raisons d'accessibilité, de coût et de disponibilités foncières. Le parc d'activités de Sauxmaraïs à Cherbourg-en-Cotentin et celui de la Rougemare à Évreux constituent deux exemples.



Souvent composites, les zones d'activités accueillent des établissements à l'architecture banalisée et peu durables en termes de construction et génèrent des friches difficilement requalifiables en cas de vétusté. Les contraintes environnementales et les mutations économiques à venir interrogeront sur la pérennité du modèle actuel des zones d'activités. Pour limiter la consommation d'espace, la densification des zones existantes et la requalification des plus anciennes doivent être recherchées avant d'en créer de nouvelles, d'autant que les besoins de foncier risquent de se réduire avec les nouveaux modèles économiques. La revitalisation des centres-ville peut également inciter à limiter la présence d'entreprises compatibles avec l'habitat dans les zones d'activités présentes et futures. Pour éviter les friches et faciliter le réinvestissement des bâtiments vacants, de nouvelles formes architecturales doivent être imaginées en concevant par exemple des locaux réversibles ou facilement déconstructibles.

En termes d'implantation, les entreprises sont aujourd'hui très sensibles aux services dispensés dans les zones d'activités. Celles-ci doivent s'adapter en conséquence, en cherchant à créer un environnement propice à l'exercice des entreprises présentes. L'écologie industrielle peut également constituer une piste pour ancrer localement les activités présentes. De façon extensive, les nouveaux aménagements ne doivent plus se concevoir en spécialisant les espaces, mais en recherchant plutôt une mixité des usages pour entremêler les fonctions et créer des lieux de vie véritables. Cette approche limitera parallèlement les déplacements, la spécialisation fonctionnelle des espaces générant une forte mobilité sur le territoire.

Forger un écosystème à l'échelle de la Normandie
Aujourd'hui, les critères d'implantation évoluent rapidement avec la mondialisation et la métropolisation. Les facteurs économiques étaient jusqu'à présent moteurs. Le désir d'habiter sur un territoire devient déterminant, notamment auprès des jeunes pour qui la « qualité de vie » est essentielle. Dit autrement, l'emploi faisait bouger auparavant les personnes ; désormais, les emplois se créent là où les gens veulent vivre. L'attractivité est donc la « clef » du développement des territoires. Or, sur ce plan, les ressorts sont très disparates au sein de la région. D'une manière générale, les grandes aires urbaines et les espaces littoraux sont globalement attractifs, alors que les espaces ruraux ou semi-ruraux sont plutôt fragilisés, voire en voie de dévitalisation. A l'interface des deux, les villes moyennes comme Dieppe, Vernon, Flers ou Lisieux jouent un rôle moteur dans le développement des territoires, mais elles sont aujourd'hui plutôt en perte de vitesse et d'attractivité. Entre Paris et la mer, l'Axe Seine se distingue par sa richesse globale, les territoires qui l'entourent étant confrontés à de profondes mutations économiques et d'importantes difficultés sociales. Conséquence, la Normandie apparaît comme un espace multivarié aux dynamiques très différenciées (« Pour un aménagement du territoire plus équilibré et équitable en Normandie » — Ceser Normandie — Octobre 2017).

Dans le monde en transition qui émerge, les ressorts traditionnels sont en train de disparaître au profit d'une nouvelle donne économique dont les effets impactent fortement les dynamiques territoriales. Dans ce contexte, les territoires ne doivent plus s'envisager comme des espaces statiques et cloisonnés, mais comme des univers ouverts et mobiles fonctionnant comme des écosystèmes compétitifs et innovants. L'enjeu est donc de favoriser les interactions à toutes les échelles, en considérant la Normandie comme un vaste écosystème générateur de croissance. Sous ce prisme, la diversité des territoires constitue une richesse et leur interdépendance une opportunité pour bâtir un avenir commun.

Les nouveaux vecteurs de l'innovation

L'innovation est souvent considérée sous un angle technologique. Les nouveaux modèles économiques transcendent cette approche et mettent en exergue d'autres formes d'innovations dont la transversalité démultiplie les effets. Les leviers de croissance conjuguent aujourd'hui quatre formes d'innovations :

- L'innovation de produit : introduction d'un bien et d'un service nouveau,
- L'innovation de procédé : mise en œuvre d'une méthode de production ou de distribution nouvelle ou améliorée,
- L'innovation de commercialisation : mise en œuvre d'une nouvelle méthode de commercialisation,
- L'innovation d'organisation : mise en œuvre d'une nouvelle méthode organisationnelle générant des changements significatifs dans les pratiques et les relations extérieures.

Du fait des nouvelles technologies et des évolutions sociologiques en cours, l'innovation ne repose plus simplement sur la réalisation de projets issus en interne de la recherche et du développement, mais sur l'implication de personnes extérieures à l'organisation. Internet et les technologies de l'information et de la communication favorisent ces démarches d'open innovation. Pour faire face à la concurrence et accroître leur réactivité, les entreprises mettent ainsi en œuvre des logiques d'écosystèmes visant à les connecter à une pluralité d'acteurs sur un ou plusieurs territoires. Cette forme d'innovation ouverte et collaborative favorise l'interactivité et par voie de conséquence l'émergence et la croissance de nouvelles activités. Les territoires doivent s'inscrire dans cette dyna-



mique, en associant le plus possible les habitants, les forces vives et les acteurs locaux dans l'élaboration et la mise en œuvre des projets.

ACCOMPAGNER LA TRANSITION INDUSTRIELLE

L'enjeu d'un modèle industriel décarboné

Avec un quart de la richesse produite par les activités industrielles et quasiment 16 % de l'emploi total à l'échelle régionale (contre un peu plus de 12 % à l'échelle nationale), la Normandie peut revendiquer le statut de 1^{ère} région industrielle française. Le raffinage de produits pétroliers occupe une place prépondérante, avec deux raffineries (Total et Exxon) et un tiers de la valeur ajoutée nationale du secteur. Cette activité, rémunératrice pour les ports est également la tête de pont de tout un tissu économique et industriel dépendant du pétrole et pourvoyeur d'emplois. Les enjeux liés à la transition énergétique et à la mutation/transformation du modèle économique normand se posent ici avec d'autant plus d'acuité que la structure du tissu industriel repose encore aujourd'hui sur un modèle issu des 30 glorieuses où la rente pétrolière et la possession de sa voiture individuelle étaient synonymes de prospérité et d'accomplissement. L'importance de la pétrochimie et de la filière automobile normande, toutes deux



encore largement pourvoyeuse d'emplois, témoignent finalement de la dépendance normande à une économie carbonée.

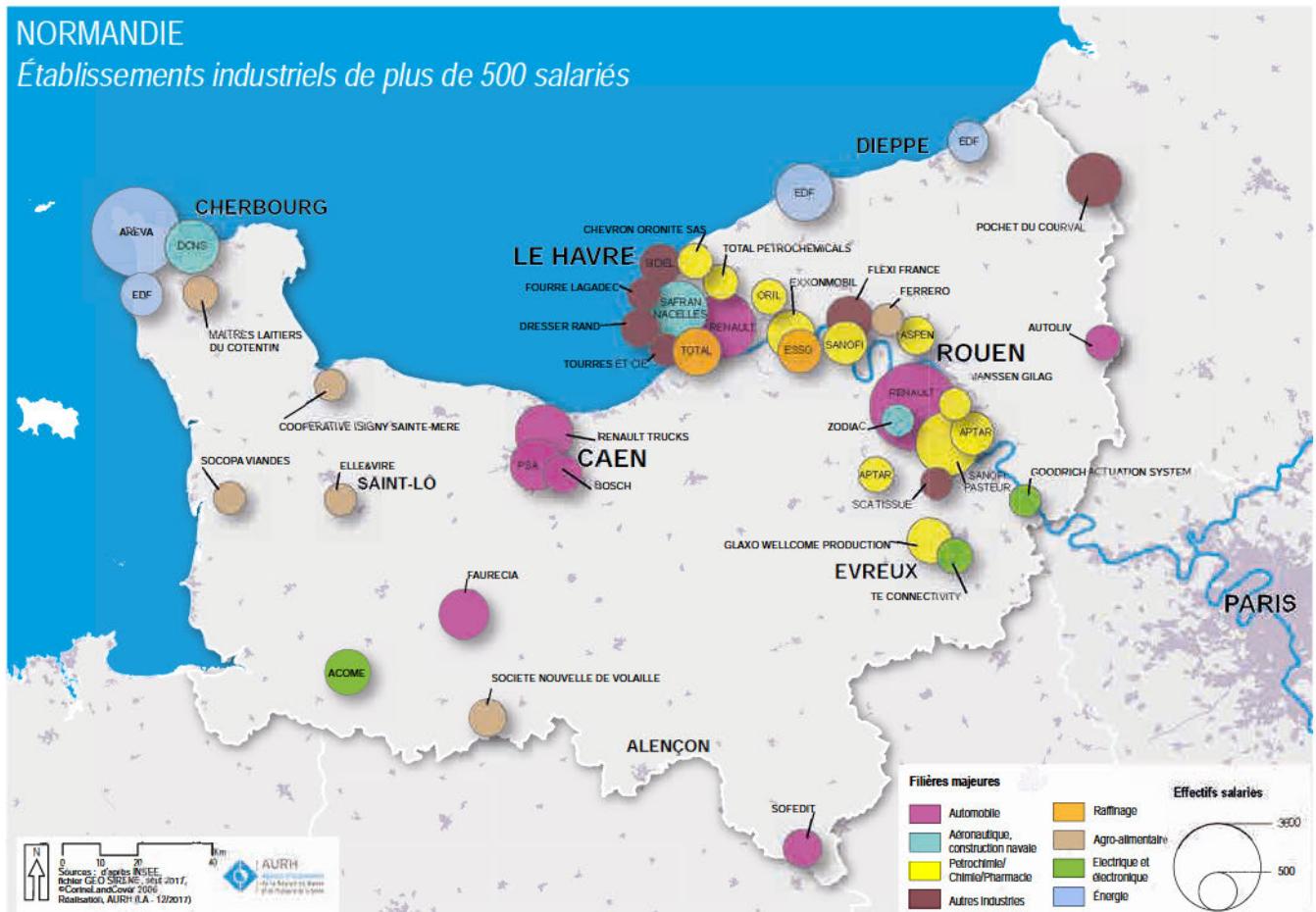
S'adapter et accompagner le changement

Ce modèle économique et industriel se doit aujourd’hui d’engager sa transition pour tenir compte non seulement de la raréfaction des ressources fossilisées, mais également des enjeux environnementaux et plus spécifiquement ceux liés au changement climatique et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

À cet effet plusieurs leviers sont identifiés :

NORMANDIE

Établissements industriels de plus de 500 salariés

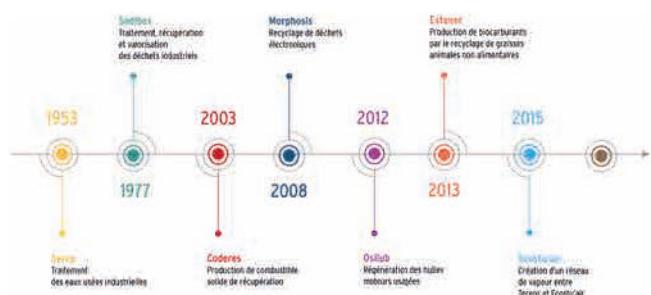


- Le renforcement de la filière énergies renouvelables, à travers le soutien au développement de l'éolien offshore et de l'énergie hydronucléaire ;
- L'accompagnement de la filière automobile dans la mutation de son activité, à l'instar de l'usine Renault de Cléon qui s'est spécialisée dans l'assemblage de moteurs électriques ;
- Le développement du Gaz Naturel Liquéfié comme alternative au pétrole ;
- Le développement d'une économie du déchet qui constitue un gisement important et une filière en devenir ;
- L'accompagnement des innovations au service de la chimie durable.

L'écologie industrielle comme levier de développement et de renommée

Plus généralement la Normandie dispose de tous les atouts pour devenir, non seulement un laboratoire de la réindustrialisation, mais également une région moteur dans le domaine de l'écologie industrielle. Sur ce point, certains établissements, notamment dans l'Estuaire de la Seine, font figure de précurseurs. Les industries lourdes ont en effet favorisé la recherche et le développement d'initiatives innovantes afin d'améliorer la gestion des déchets, des effluents et la valorisation de coproduits de ces industries. Il s'agit aujourd'hui d'en faire un levier pour l'avenir économique et industriel de la Normandie. En effet, d'un point de vue territorial, le développement de l'écologie industrielle permet de :

- Connecter des filières entre elles. Les synergies, les échanges de déchets, de coproduits grâce à différents procédés (incinération, régénération, retraitement, transformation) mettent en relation des secteurs d'activité qui auparavant n'avaient pas nécessairement vocation à travailler ensemble ;
- Ancrer des activités sur le territoire. La création de synergies plutôt locales entre différents établissements favorise la fixation de leur activité sur le territoire. C'est un atout pour une région comme la Normandie, fortement exposée aux conséquences de l'économie globalisée ;
- Capter des gisements et développer de nouvelles activités, faisant du port une plaque tournante. Les déchets ou coproduits nationaux et internationaux peuvent être retraités, recyclés ou réintégrés dans le circuit productif du territoire.



TIRER PROFIT DE LA DIVERSITÉ ET DE LA PERFORMANCE DU MODÈLE AGRICOLE NORMAND

Un territoire agricole diversifié

Avec 2/3 du territoire dédié à l'agriculture, 14 AOC et 800 entreprises du secteur agroalimentaire, la Normandie fait état d'une variété importante d'activités agricoles. Les sols très fertiles de la plaine de Caen, du Pays de Caux ou du Vexin sont occupés par des cultures diversifiées organisées autour des céréales. L'Ouest est plus propice à l'herbe et concentre l'élevage laitier. L'assèlement du sud de l'Eure est soumis à des conditions plus sèches avec une dominante colza, orge et blé. Enfin, le pays d'Auge est la terre de l'élevage équin et du bocage.

L'activité pêche y est également très présente. En effet, la Normandie est la première région conchylicole française et la deuxième pour la pêche maritime. C'est également la région la plus diversifiée en aquaculture. Au total, ces secteurs d'activité emploient directement ou indirectement plus de 24 000 normands.

Un fort potentiel nourricier et agroalimentaire

La Normandie occupe le premier rang national pour plusieurs productions : les pommes à cidre et produits cidricoles, le lin textile, le fromage au lait de vache, le beurre et la crème. C'est également la région qui compte le plus grand nombre de chevaux et ses haras sont mondialement connus. La Normandie est estimée pour la qualité de ses produits issus de son agriculture et de son système agroalimentaire.

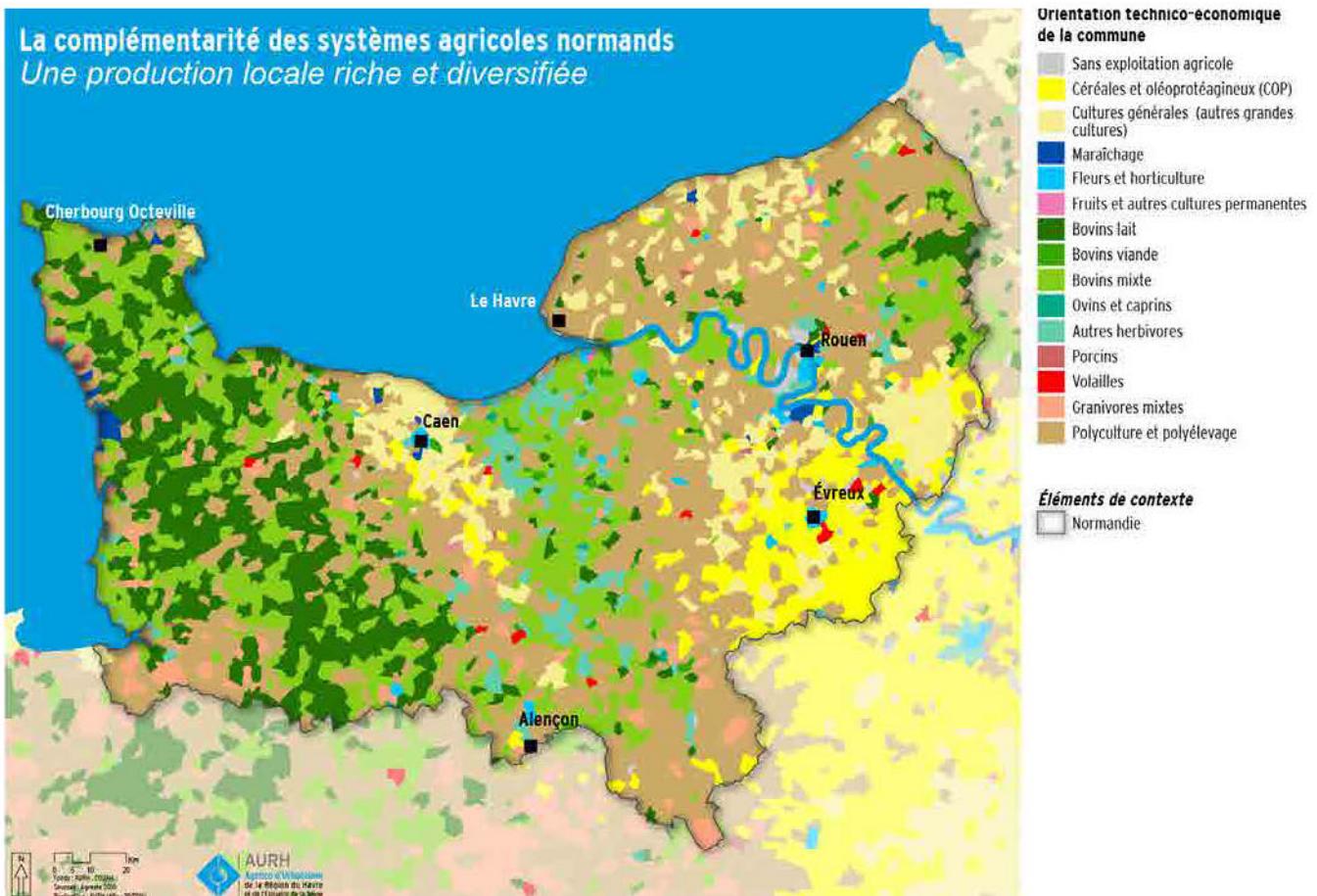
Le secteur agro-alimentaire normand est un secteur compétitif qui repose entre autres sur quelques filières bien organisées (lait, céréales, viande). Les principales industries se concentrent autour des ports (Le Havre, Cherbourg, Rouen, Caen, Dieppe), mais également au niveau des aires géographiques de labels de qualité (Baie du Mont Saint Michel, Pays d'Auge, etc.).

L'export, un des grands moteurs de l'agriculture normande

L'export de céréales constitue l'une des armatures de l'agriculture normande. 65 % des céréales produites sur le territoire sont exportées depuis le Port de Rouen, notamment vers les pays d'Afrique du Nord. Rouen est ainsi le premier port européen d'exportation de céréales (6,8 millions de tonnes exportées en 2016). Caen est aussi un port céréalier, avec 360 000 tonnes et 80 % de son activité « amont » liée à l'agriculture. Ce secteur apparaît comme un levier important pour le dynamisme économique régional et attire de grands groupes industriels structurant des filières en aval de la production de matières premières.

Organiser la résilience de l'agriculture

La diversité des productions normandes permet à l'agriculture régionale d'afficher une résilience certaine, dans un système européen et mondial instable, dépendant des marchés



et soumis à une demande croissante de produits de qualité (labels, agri-bio, etc.).

Plusieurs leviers sont à actionner :

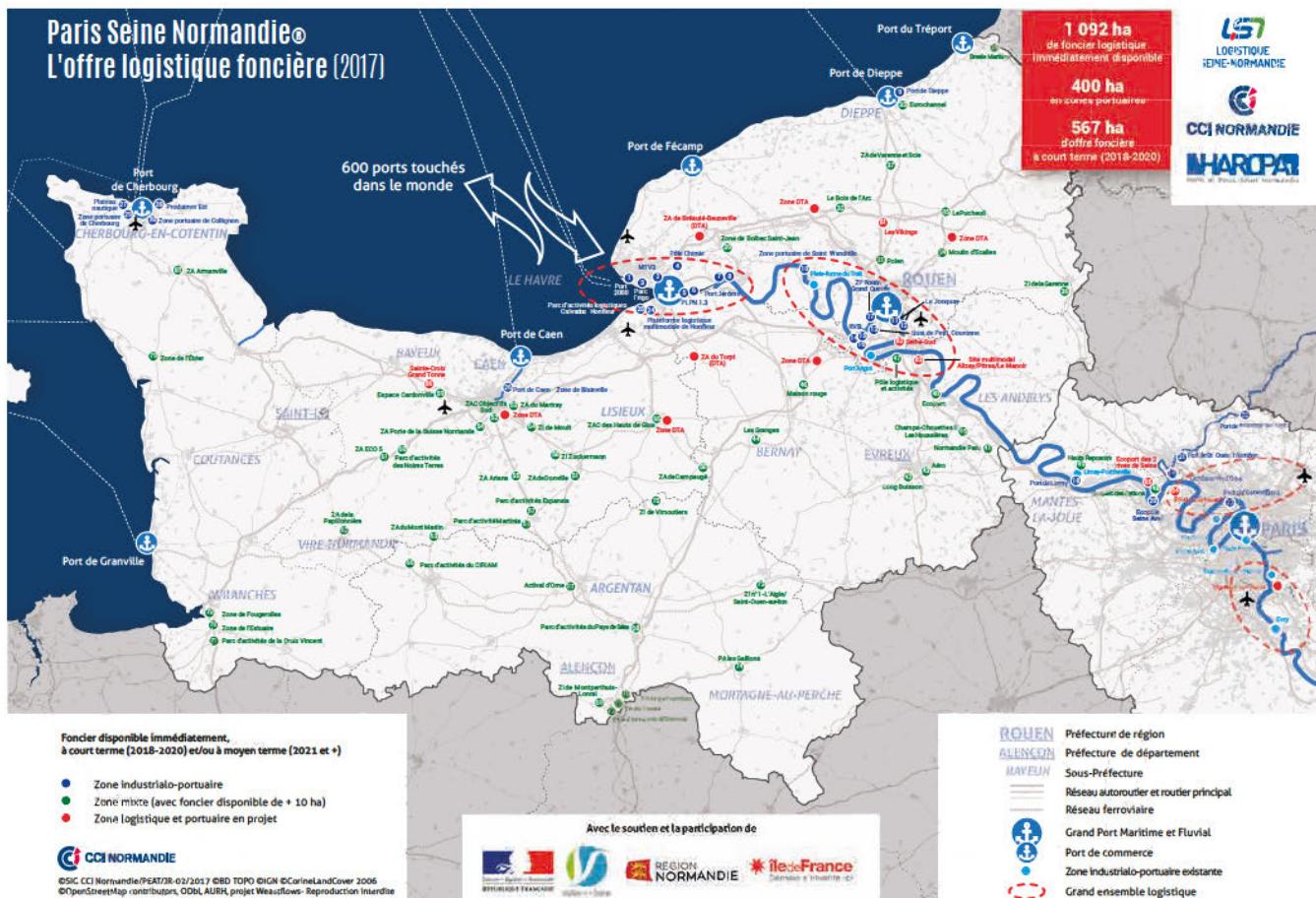
- Soutenir l'installation d'agriculteurs en développant l'entreprise normande et la valorisation des produits normands dans la diversité des systèmes de production (montée en puissance de l'agro-écologie). La Normandie et la Vallée de la Seine constituent un bassin de consommation considérable et la demande en produits locaux croît chaque année. L'agriculture régionale doit y voir une opportunité pour renforcer sa fonction nourricière;
- Accompagner la renaissance de filières locales. L'enjeu consiste à consolider les supply chains, avec des outils issus de la puissance novatrice des filières longues ou des systèmes industriels;
- Conforter la Normandie en tant que région exportatrice de céréales, l'enjeu étant le soutien à une filière qui contribue à l'équilibre de la balance commerciale de la Normandie. Il s'agit notamment de diversifier et consolider les bassins d'approvisionnement du port de Rouen en anticipation de la liaison Seine-Escoutou dont il faudra tirer parti.

OPTIMISER LE FONCTIONNEMENT LOGISTIQUE DE LA NORMANDIE ET DÉVELOPPER UNE CULTURE DE L'ACCUEIL DE LA MARCHANDISE

L'offre foncière logistique comme critère d'attractivité

À l'instar de l'activité industrielle, l'activité logistique constitue une vraie spécificité économique de la région Normandie. En 2012, la fonction logistique atteignait 10 % de l'emploi dans l'ex Haute-Normandie contre 7,8 % à l'échelle nationale et 8,1 % pour l'ex Basse-Normandie (sources : Insee flash Haute-Normandie n° 20, mars 2015). Paradoxalement, la Normandie n'est que la 5^e région la mieux dotée en surface d'entreposage (5,3 millions de m² d'entrepôts d'après l'Atlas des entrepôts et des aires logistiques en France en 2015, DataLab, mars 2017) et la 4^e si on rapporte au nombre d'habitants. Ce constat interroge sur la capacité régionale à capter et fixer les flux de containers sur son territoire pour dégager de la valeur ajoutée créatrice d'emplois. Elle traduit également un fonctionnement Normandie/Île-de-France en axe, depuis Le Havre jusqu'à Paris via la Vallée de la Seine, la plupart des marchandises arrivant au Havre étant envoyées, principalement par camion, vers les entrepôts de la région parisienne.

Le développement du trafic maritime conteneurisé (Haropa a atteint la barre des 3 millions d'EVP manutentionnés en 2017) et l'avènement du gigantisme portuaire avec des ba-



teaux pouvant transporter toujours plus de containers (jusque 20 000 pour les plus gros porte-conteneurs) posent non seulement la question de l'adaptation de l'outillage des ports, mais aussi celle de la structuration des hinterlands pour évacuer/reconditionner des quantités toujours plus importantes de marchandises. À cet effet, la consolidation d'une offre foncière logistique de préférence multimodale et en capacité de traiter de gros volumes est un enjeu pour la compétitivité et l'attractivité portuaire de la Normandie. La commercialisation des dernières surfaces de grande ampleur dédiées à la logistique sur la Zone Industrialo-Portuaire du Havre (PLPN 2) pourrait poser la question à plus ou moins long terme du

développement d'une offre complémentaire le long de l'axe Seine. C'est un sujet important d'autant plus que le secteur de la logistique n'échappe pas à cette tendance de gigantisme et de la mutualisation, en témoigne la construction à Tournan-en-Brie en Seine-et-Marne pour le compte de Conforama, du plus grand entrepôt de France d'une surface de 177 000 m², soit l'équivalent de plus de 26 terrains de football. Ce phénomène est à mettre en parallèle avec celui de l'essor du e-commerce qui doit faire face à des exigences d'efficacité/rentabilité.

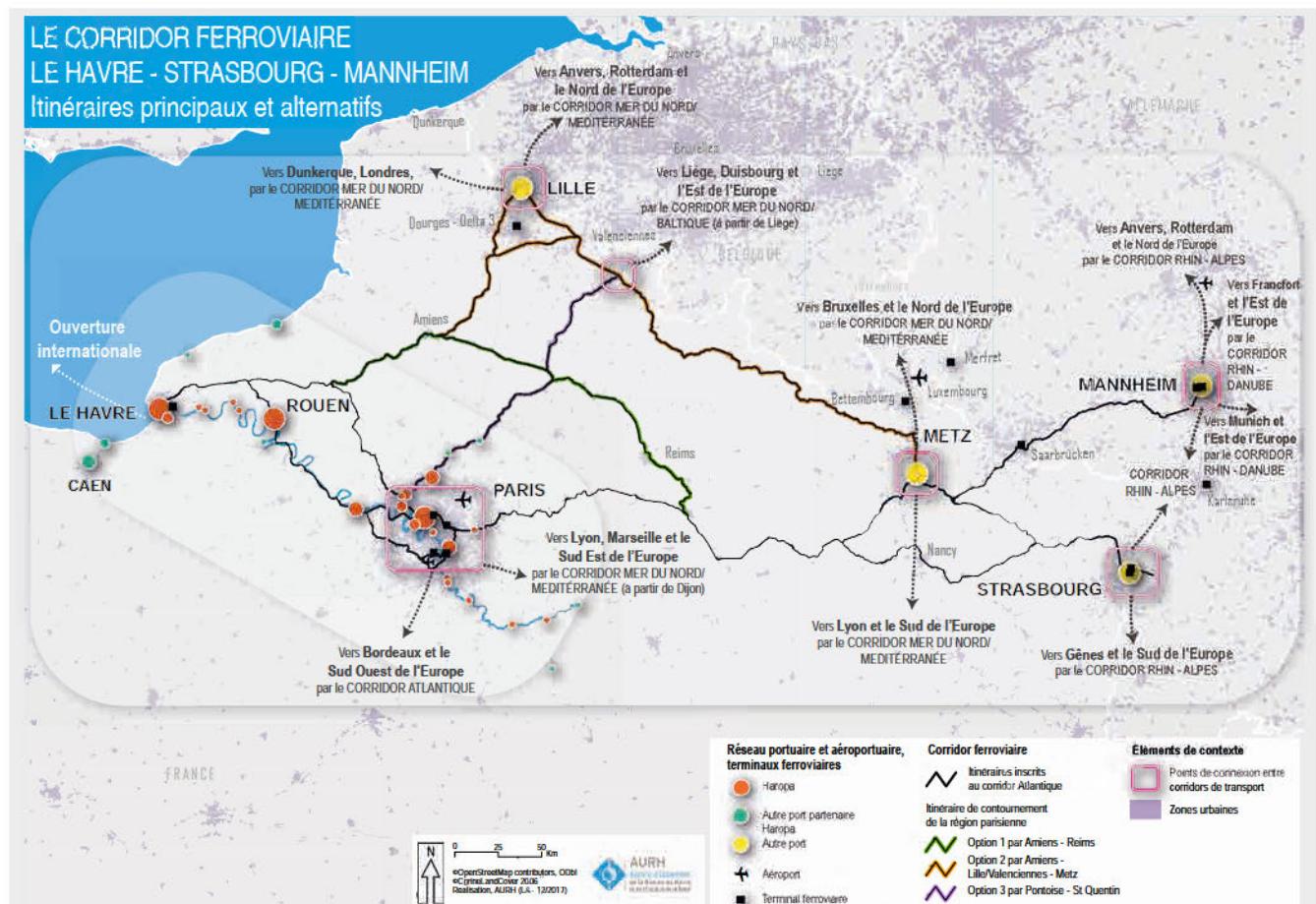
Il est important par ailleurs de tenir compte de l'avènement de ce type de consommation, dans l'organisation et le fonctionnement logistique de la région Normandie. En effet les modalités d'organisation du e-commerce diffèrent de celles de la grande distribution. Si la tendance est à la mutualisation et à la recherche de grande capacité de stockage/manutention, il suppose, également, un maillage plus fin du territoire sur des unités de plus petite taille. L'objectif : garantir une livraison au consommateur la plus rapide possible pour un coût le plus faible. En conséquence la gestion des stocks, et donc des flux est un enjeu tout comme celle du dernier kilomètre, ou encore celle de l'adaptation du parc logistique aux nouveaux besoins. Il s'agit en réalité de définir les modalités d'accueil de stockage et de transport de la marchandise pour satisfaire au mieux les attentes de toute une chaîne d'acteurs : du producteur au consommateur.

La consolidation des liens avec l'hinterland proche et éloigné

Si la question logistique est un corollaire du développement portuaire et industriel ainsi que de la satisfaction du besoin de consommation des populations, elle pose également des questions d'hinterland, de massification des flux et donc de report modal. À cet effet, la Normandie, porte de l'Europe doit se projeter dans un ensemble beaucoup plus vaste qui intègre l'ensemble du continent européen comme perspective de développement. Prolongement terrestre des flux maritimes, et faiseurs de liens, les corridors de transport multimodaux sont désormais considérés comme un enjeu majeur pour les ports et les territoires traversés, à la fois pour la conquête de nouveaux marchés, la massification et la fluidification des flux à travers la réalisation et la gestion d'infrastructures et pour la fixation de valeurs ajoutées via la mise à disposition d'un certain nombre de services. Le corridor devient dès lors un support de projet et un facteur d'attractivité et de rayonnement pour l'ensemble de l'écosystème portuaire et territorial. Pour la Normandie, la consolidation du corridor de la Vallée de la Seine, tête de pont d'un hinterland élargi est un objectif. À court terme la modernisation de la ligne Serqueux-Gisors et à plus long terme la Ligne Nouvelle Paris-Normandie participent à la consolidation de cet hinterland en libérant des sillons pour le fret ferroviaire.

À l'échelle normande, la question d'une plus forte intégration entre les ports du Havre et de Rouen avec leur arrière-pays proche est également posée. Il s'agit à la fois de sécuriser l'acheminement des envois par une meilleure coordination des intervenants et de trouver des réponses organisationnelles, mais aussi territoriales à la croissance des volumes et aux exigences de transfert modal. L'enjeu avancé procède également d'arguments d'ordre environnemental : la structuration de l'arrière-pays ayant pour objectif de prévenir l'engorgement de l'accès aux ports et de favoriser le recours aux modes massifiés pour limiter les nuisances environnementales. L'objectif est également de permettre à l'ensemble du territoire normand de tirer profit des retombées économiques liées à l'activité portuaire.

Enfin, la perspective de la liaison Seine-Escaut, la concurrence portuaire et les enjeux liés à la massification et la gestion des flux posent la question d'une plus forte intégration du système portuaire normand et séquanien avec celui des Hauts-de-France. Il s'agit d'envisager des modalités d'organisation permettant à ces deux ensembles de peser plus fortement dans les échanges sur la scène internationale et de trouver des réponses conjointes aux défis du report modal et de la réduction des émissions de gaz à effet de serre.



ACCOMPAGNER LES BOULEVERSEMENTS LIÉS À LA NOUVELLE ÉCONOMIE ET À LA TRANSITION NUMÉRIQUE

Transition énergétique, troisième révolution industrielle pour Jeremy Rifkin, économie du quaternaire pour Michelle Du-bonneuil, tous ces termes traduisent les profonds bouleversements et enjeux qui affectent déjà et qui vont continuer à affecter l'économie mondiale. La transformation digitale de la société s'est accélérée ces dernières années pour bouleverser profondément les modes de vie, les modèles économiques établis, les rapports aux lieux et aux territoires ainsi que les relations entre individus. Algorithmes, big data, réalité virtuelle, machine learning, robotique, intelligence artificielle, objets connectés, ville intelligente, blockchain, utilisation renforcée de l'économie collaborative, économie du partage, aucun pan de la vie, aucune activité économique ne semble pouvoir échapper à l'économie numérique et du service.

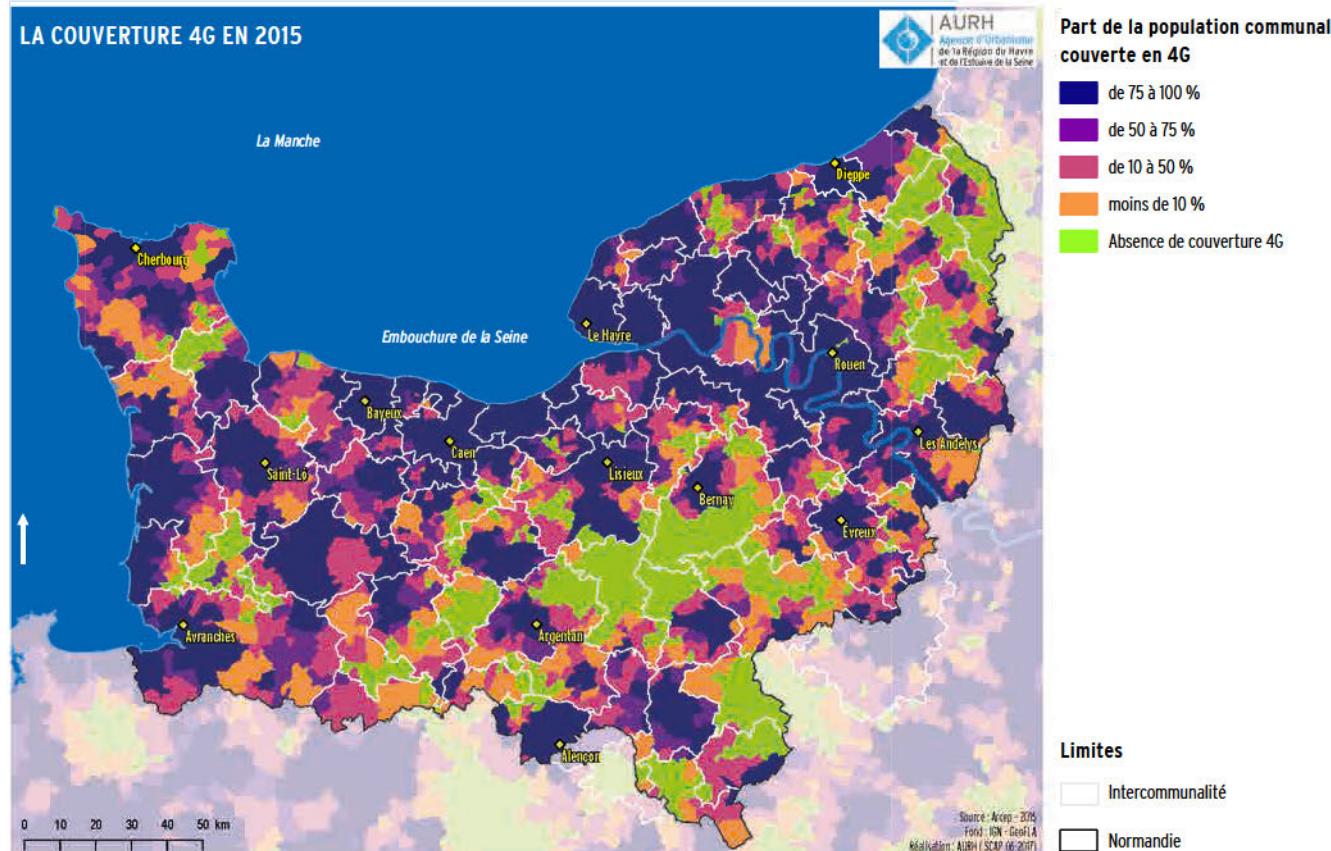
L'impact du numérique sur les territoires est aujourd'hui bien visible, en témoignent les effets du e-commerce sur la grande distribution et le commerce de centre-ville ou le développement de l'économie des plates-formes (blabla car, Uber, AirB&b), qui modifient notre façon d'appréhender et de vivre les territoires au quotidien. Il ne fait aujourd'hui aucun doute que la transformation digitale est une source importante de progrès et de croissance économique. De la même façon et à l'aire du big data, la maîtrise des données est devenue un facteur d'innovation et de compétitivité, en témoigne l'essor

des démarches de type hackaton qui réunissent pendant 48 h sous la forme d'un concours thématisé, des équipes de développeurs volontaires pour mettre en place des applications ou des prototypes d'applications à partir de solutions généralement en open source.

Dans ce contexte, il s'agit pour la région Normandie de créer un environnement territorial propice à l'essor de cette économie de la plateforme et de la donnée devenue facteur d'innovation, de rayonnement et donc d'attractivité. À cet effet, plusieurs leviers d'actions peuvent être identifiés :

- le déploiement du très haut débit sur l'ensemble du territoire régional;
- le développement d'un écosystème de la donnée qui pourrait par exemple tirer profit de l'arrivée de câbles sous-marins au débit important;
- la mise en réseau des acteurs publics, économiques et universitaires par la création d'un environnement propice à l'innovation (ex. : fablab, accompagnement des démarches de hackaton, etc.).

Plus généralement, c'est la question de l'attractivité numérique du territoire régional qui est posée, dans un contexte très volatile et concurrentiel ■



L'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE VIE DES HABITANTS ACTUELS ET FUTURS

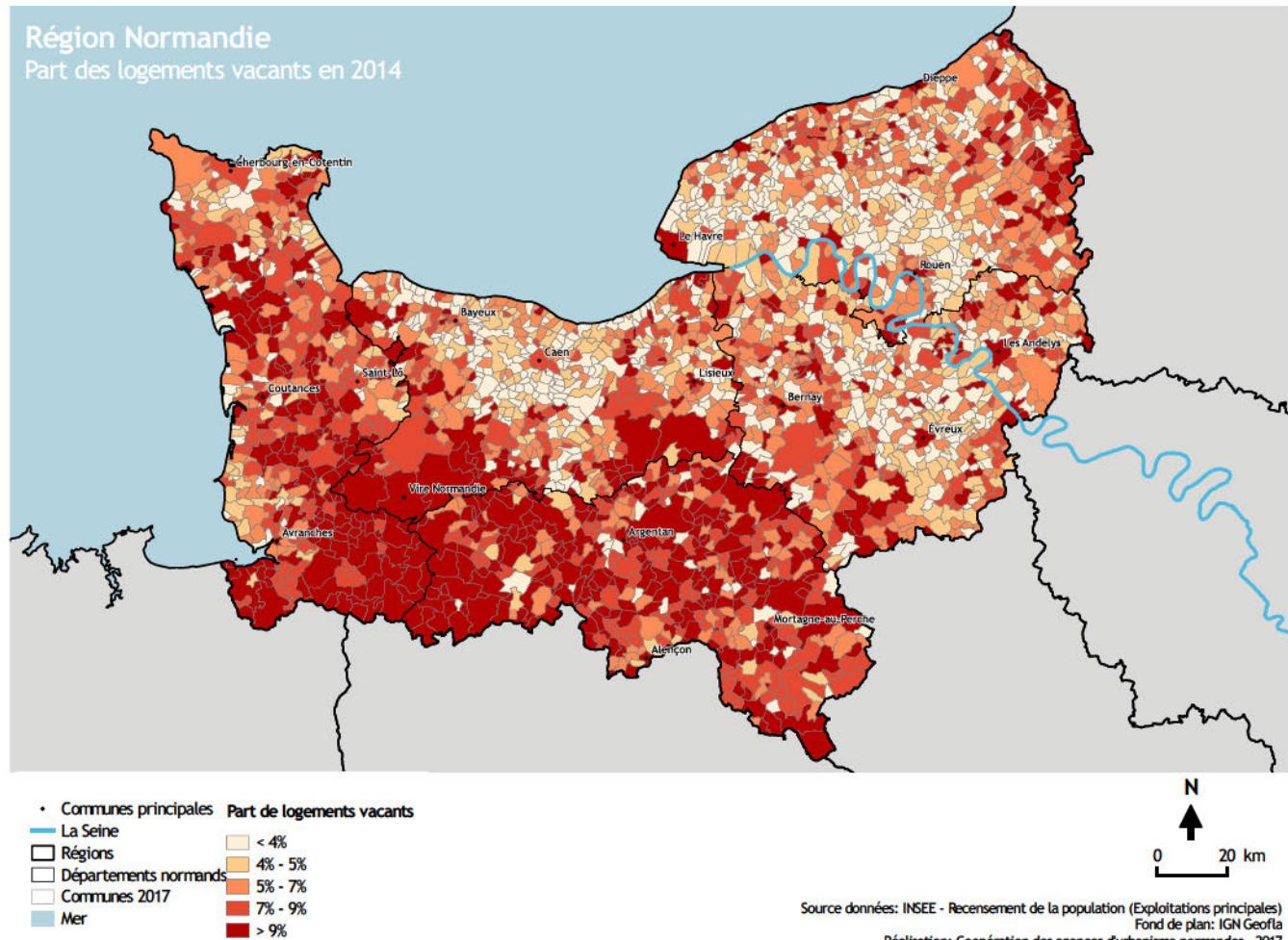
Outre le levier de renforcement de la compétitivité économique du territoire, la région peut jouer sur la qualité de vie qu'elle peut proposer aux habitants, pour les attirer et les fixer. Ainsi, elle se doit de proposer un habitat de qualité, adapté à la population qu'elle souhaite accueillir, des services et équipements de qualité facilement accessibles par tous les Normands, une offre de formation initiale et continue diversifiée, une bonne desserte de l'ensemble du territoire par le numérique, ou encore une offre de déplacements adaptée aux nouveaux modes de vie.

PROMOUVOIR UN HABITAT DURABLE, ADAPTÉ ET ADAPTABLE

La Normandie compte 1769 000 logements en 2014, dont 83 % de résidences principales. Le nombre de logements vacants est en forte hausse (+ 32 % en 5 ans) et concerne en 2014 près de 8 % du parc de logements. L'ancienneté du parc normand et la faible attractivité de certains territoires (villes centres, territoires ruraux...) sont des éléments

d'explication de cette augmentation de la vacance plus marquée qu'en moyenne métropolitaine (+ 20 % sur la même période). En effet, plus d'un cinquième du parc normand date d'avant 1919, et cette proportion atteint 30 % pour les seuls logements vacants. La requalification des logements anciens est donc essentielle pour lutter contre la vacance, elle-même génératrice d'un déficit d'attractivité, notamment dans les centres-villes et les centres-bourgs. La rénovation énergétique des bâtiments est un des pans d'action à mobiliser, mais pas uniquement : confort acoustique, configuration adaptée au mode de vie des ménages, luminosité..., autant d'éléments de confort et de qualité sur lesquels les occupants actuels ou futurs ont de fortes attentes.

Proposer une meilleure qualité des logements est également important dans la production de logements neufs, que ce soit en termes de conception, de consommation d'énergie, de qualité des matériaux, mais également de formes d'habitat. Plus généralement, la promotion d'un habitat durable est essentielle au regard des exigences environnementales actuelles. Les 2/3 des logements sont des maisons individuelles en Normandie (10 points de plus qu'en moyenne nationale) et le phénomène d'étalement urbain y est très présent. La limitation de la consommation de l'espace par de l'habitat individuel, souvent très peu dense, est donc un enjeu majeur pour la région.



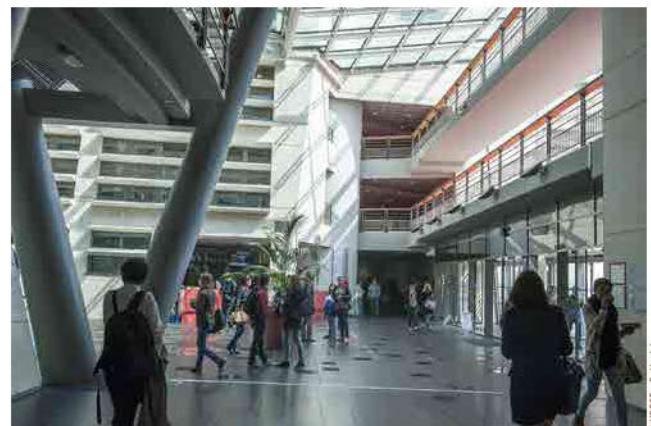


Garantir une diversité de logements est également essentiel pour accompagner le parcours résidentiel des ménages. Les situations familiales évoluent au cours de la vie et, avec elles, les besoins en logement. Or, les mutations familiales et les parcours de vie de plus en plus diversifiés impliquent d'imaginer de nouvelles formes d'habitat et de nouvelles réponses en termes de logements : modularité des logements, logements intergénérationnels, développement d'offres spécifiques (étudiants, personnes âgées), etc. La fluidification des parcours peut également être favorisée par la promotion de nouvelles modalités d'accès au logement (colocation, sous-location, échange informel de logements...). Enfin, en lien avec la baisse de la taille des ménages (housse des personnes vivant seules à tout âge, séparations, vieillissement), une offre de petits logements de qualité doit se développer, en particulier dans les centres-villes et centres-bourgs, en complément d'une offre adaptée pour accueillir les familles.

Avec 292 000 logements locatifs sociaux en 2015, soit 20 % du parc de résidences principales, la Normandie est une des régions les mieux dotées de France. En conséquence, la pression sur le parc locatif social est relativement faible : 2,1 demandes en cours pour une attribution (3,7 en moyenne nationale). Toutefois, la question de la localisation de l'offre de logements sociaux doit être abordée.

chés professionnels. Si l'offre d'enseignement de la région est déjà conséquente et diversifiée, avec près de 350 établissements présents sur le territoire, dont un certain nombre de formations d'excellence, la promotion de ce fort potentiel en matière d'enseignement supérieur est à valoriser. En termes de nombre d'étudiants pour 1000 habitants, la Normandie se situe aujourd'hui au 10^e rang des régions métropolitaines.

Plus globalement, la montée en qualification de l'ensemble de la population normande est un véritable enjeu. En effet, quelle que soit la tranche d'âge, les habitants normands sont relativement peu formés au regard des autres régions françaises. Parmi les 25-34 ans non scolarisés, seuls 36 % sont titulaires d'un diplôme du supérieur (8 points de moins qu'en moyenne nationale), plaçant la Normandie à l'avant-dernier rang des régions métropolitaines, derrière la Corse. Et, cet écart s'accentue, la progression du niveau de formation de la population normande se faisant à un rythme plus lent que sur le reste du territoire français. Il en découle une faible insertion des jeunes sur le marché du travail : près d'un quart des 18-24 ans ne sont ni en formation ni en emploi, et le taux de chômage des jeunes actifs est un des plus élevés des régions métropolitaines. Outre la formation initiale, la formation continue est un levier essentiel pour soutenir la montée en compétence des actifs.



SOUTENIR LA MONTÉE EN COMPÉTENCE DES NORMANDS

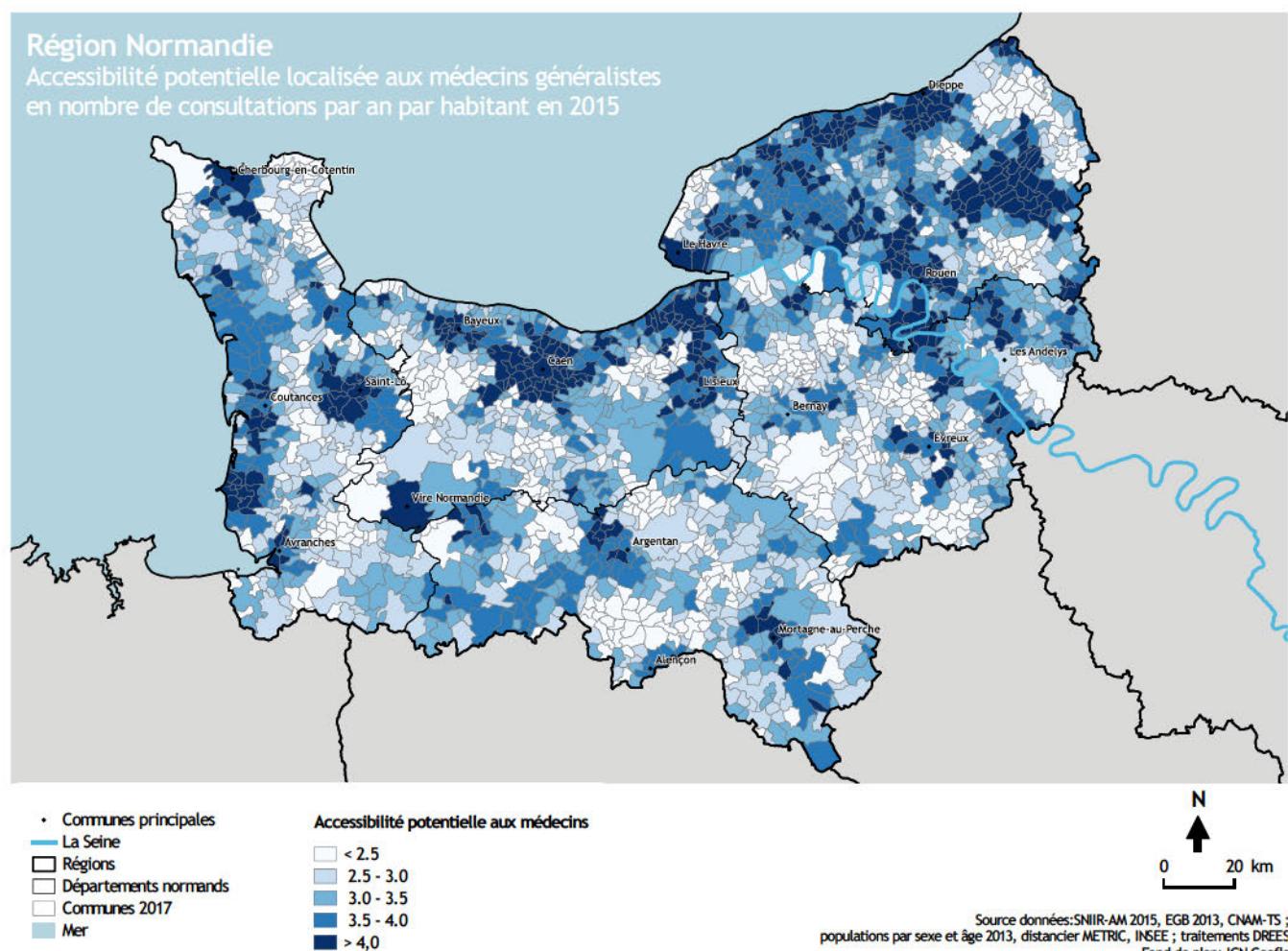
Afin d'accroître l'attractivité de la Normandie pour les jeunes, il est également essentiel de soutenir le développement de l'enseignement supérieur. En effet, de nombreux jeunes normands quittent la région pour aller étudier vers la région parisienne, et surtout, peu d'étudiants des autres régions viennent se former en Normandie. Deux axes sont notamment à prioriser : restaurer l'attractivité des formations et des métiers de l'industrie de pointe, et faire émerger un secteur tertiaire supérieur, encore sous-représenté dans la région. Garder et attirer de nouveaux étudiants en leur donnant les moyens de se former sur le territoire permettra de les fixer, à condition d'attirer des entreprises leur offrant des débou-

DES ENJEUX D'ACCESSIBILITÉ ET DE QUALITÉ DES SERVICES ET ÉQUIPEMENTS

Le maillage territorial de la Normandie en termes d'équipements de proximité est de bonne qualité. Ainsi, seuls 2 % des Normands se situent à plus de 7 minutes en voiture de tous les équipements de cette gamme (boulangeries, épiceries, banques, bureaux de poste, etc.). C'est la région française où l'écart de temps d'accès moyen aux équipements de la vie courante entre les habitants de la campagne et de la ville est le plus faible : les espaces ruraux normands bénéficient d'une situation favorable au regard des autres campagnes françaises, du fait du maillage dense du territoire en petites villes et bourgs ruraux. Les équipements de la gamme supérieure (urgences, maternités, médecins spécialistes, hypermarchés,

Région Normandie

Accessibilité potentielle localisée aux médecins généralistes en nombre de consultations par an par habitant en 2015



lycées, etc.) sont également plus accessibles en Normandie qu'en France métropolitaine, avec seulement 0,4 % des Normands à plus de 30 minutes en voiture (2,8 % en moyenne nationale). Toutefois, des disparités existent au sein de la Normandie. Ainsi, l'Orne, département le plus rural, présente en moyenne une moins bonne accessibilité aux équipements, avec 8 % de sa population à plus de 7 minutes des équipements de la vie courante et un temps d'accès moyen aux équipements supérieurs dépassant souvent 20 minutes. Outre le maillage, la question de la qualité de l'offre est tout aussi importante. Or, la concentration peut parfois améliorer cette dernière. Il s'agit alors d'organiser la complémentarité des offres entre les territoires, ainsi que les mobilités, pour que tout le monde puisse y accéder.

En matière de services de santé, la Normandie présente une offre relativement faible au regard des autres régions françaises : moins de 9 médecins généralistes pour 10 000 habitants (0,7 point de moins qu'en moyenne nationale) et moins de 5 médecins spécialistes pour 10 000 habitants (contre près de 7). Cette faible densité de médecins s'explique notamment par le vieillissement des professionnels, dont le remplacement lors du départ en retraite est compliqué. Une meilleure attractivité de la région réduirait ainsi ce déficit. Une politique d'appui à la création de maisons de santé dans les bourgs ruraux pourrait être un autre levier. Une meilleure accessibilité aux services de santé est d'autant plus importante en

Normandie, que c'est une des régions métropolitaines qui présentent les plus forts taux de mortalité. Cette surmortalité marquée, notamment chez les hommes, s'explique en grande partie par la surreprésentation des comportements à risque (alcoolisme, etc.), mais également par un moindre recours aux soins.

En matière d'accès à la culture et aux loisirs, la Normandie est également en léger retrait au regard des autres régions françaises. Ainsi, elle compte 8,8 équipements culturels pour 10 000 habitants (musées, bibliothèques, salles de cinéma, théâtre, monument historique ou conservatoires), soit 1 point de moins qu'en moyenne nationale. La pratique sportive en club est moins fréquente qu'en moyenne en Province, et les Normands sont un peu plus éloignés des cinémas.

DÉVELOPPER LES MOBILITÉS DURABLES (MODES ACTIFS, TRANSPORTS EN COMMUN...) ET L'INTERMODALITÉ

En Normandie, près de 8 actifs en emploi sur 10 se rendent au travail en voiture. Alors que 30 % des trajets domicile-travail sont inférieurs à 3 km, même pour ces déplacements de



courte distance, la part modale de la voiture reste élevée (68 %). A contrario, moins de 7 % des Normands utilisent les transports en commun pour aller travailler, part modale équivalente à celle des modes actifs (vélo et marche à pied). Les transports en commun sont les plus utilisés pour les déplacements entre 2 et 3 km, concernant 16 % des actifs en emploi. Mais, les déplacements courts dans les zones urbaines denses constituent encore une réserve importante pour le report modal vers les transports collectifs et les modes actifs. Le développement des réseaux de transports collectifs urbains dans les zones urbaines denses est donc un enjeu fort, afin de répondre autour d'une armature performante (fréquences importantes, sites propres...) à une forte demande de déplacements.

Ces réseaux urbains doivent également alimenter les réseaux interurbains et ferroviaires afin de capter, par « effet réseau », les déplacements plus longs et les déplacements non contraints (achats, loisirs...). Les offres de parking relais en entrées d'agglomération peuvent venir compléter cette armature, en captant les périurbains par l'intermodalité. D'autres pratiques alternatives à la voiture solo sont également à développer, tels le covoiturage, l'autopartage, etc. Ces pratiques pourraient également permettre une diminution du taux de motorisation. En 2014, 37 % des ménages normands possèdent au moins 2 voitures (2 points de plus qu'en moyenne nationale) et cette proportion continue de s'accroître.

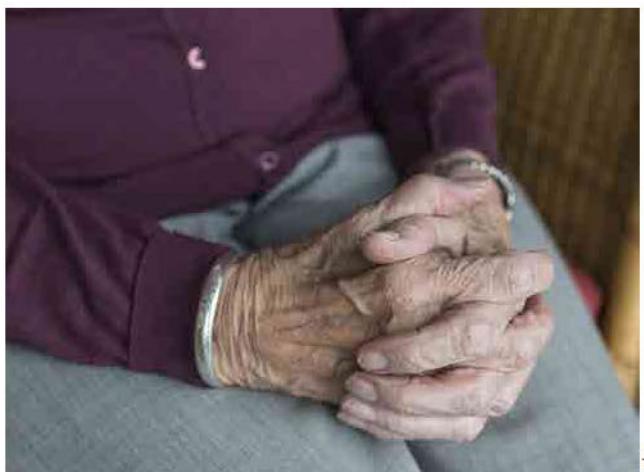
Les modes actifs constituent également une réserve importante de report modal des déplacements du quotidien. En Normandie, la part modale du vélo ne dépasse jamais 4 % dans les déplacements domicile-travail, quelle que soit leur distance. Celle de la marche à pied atteint 25 % pour les déplacements de moins de 1 km. La poursuite du développement des aménagements cyclables, ainsi que des réflexions sur la qualité et la sécurité des cheminements, leur cohérence et leur lisibilité sont essentielles pour faire émerger ce mode dans les déplacements du quotidien des habitants normands. Un meilleur partage de l'espace public est également nécessaire afin de permettre une meilleure perméabilité des espaces pour les piétons et les cyclistes. Outre les enjeux de mobilité et environnementaux, ces politiques permettent de redynamiser les centres urbains et leur tissu économique, essentiels pour l'attractivité des territoires.

ACCOMPAGNER LE VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION

L'adaptation au vieillissement de la population est un autre enjeu fort de la Normandie. En effet, 10 % des Normands ont plus de 75 ans en 2014, et la Normandie compte déjà plus de seniors (60 ans ou +) que de jeunes de moins de 20 ans. À l'horizon 2050, selon les projections de tendances de l'INSEE, 35 % des Normands seront âgés de plus de 60 ans, et notamment 18 % de plus de 75 ans. Si le vieillissement de la population induit de nombreux déséquilibres financiers (dépenses de santé, système de retraite) et intergénérationnels, et nécessite un accompagnement spécifique de cette population, c'est également un levier de croissance et de développement pour les territoires (silver économie).

Le type d'accompagnement des seniors diffère nettement selon l'avancée en âge des populations et évolue avec le temps. En termes de santé, de mode de vie, de rôle social, les sexagénaires d'aujourd'hui sont très différents de ceux des années 1950 : dotées de revenus équivalents à ceux des actifs, les générations qui arrivent aujourd'hui à la séniorté sont plus dynamiques (meilleure hygiène de vie, rythme soutenu d'activité intellectuelle et physique...). Les jeunes seniors, entre 65 et 74 ans, sont encore bien insérés dans la vie sociale, généralement en bonne santé, et vivent au quotidien sans grande difficulté. Les seniors de 75-84 ans, avec l'apparition des premiers handicaps, peuvent connaître une baisse de la mobilité, point de départ de situations d'isolement, d'où l'importance des services, commerces et équipements de proximité. À partir de 85 ans, la prévalence de la dépendance augmente rapidement, ce qui peut impliquer une entrée en institution spécialisée. Cependant, les personnes très âgées vivent le plus souvent à domicile et ce n'est qu'au-delà de 92 ans que la vie en établissement est majoritaire.

Afin de répondre aux besoins de tous les seniors, il est donc nécessaire de développer des alternatives au maintien à domicile (EHPAD, USLD, unité Alzheimer...), lorsque la perte d'autonomie s'accroît, mais aussi d'accompagner le bien vieillir à domicile, souhait partagé des seniors. Les conditions du maintien à domicile et donc les dispositifs et outils à développer concernent principalement l'adaptation du logement (notam-

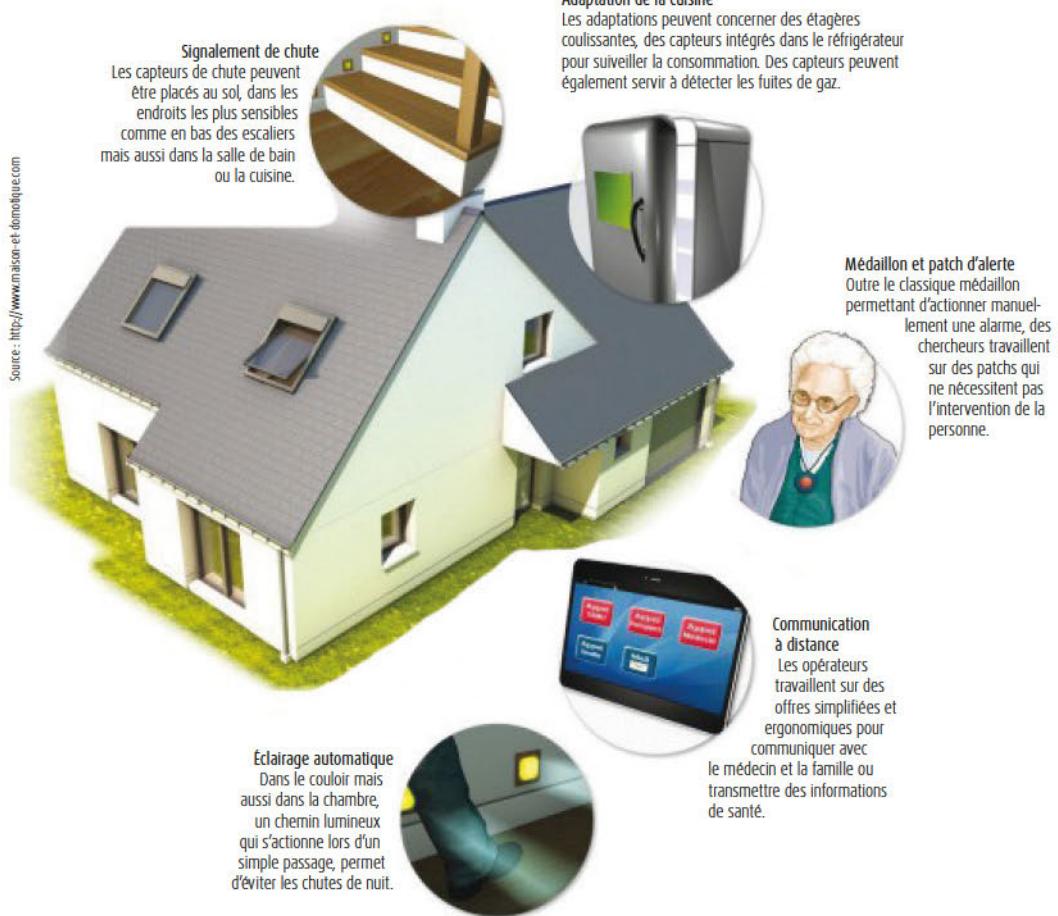


ment via la domotique), et les soins et services à domicile. Mais, un environnement adapté (proximité des commerces et services, transports en commun...) permettant un lien social est également essentiel. Entre le maintien au domicile d'origine et l'établissement médicalisé, il y a la place pour un entre-deux, que peut remplir un logement plus accessible dans un environnement plus propice, lorsque le maintien dans le domicile initial n'est plus possible. Le nouveau logement doit alors être adapté en termes de taille, accessible (de plain-pied ou desservi par un ascenseur et adapté au degré

d'autonomie de la personne), avec une localisation permettant un accès aisément aux services, équipements, commerces, dans un environnement familial ou proche de la famille, et permettant de préserver une certaine liberté (décorer son intérieur, conserver son mobilier, accueillir sa famille, garder son animal de compagnie...).

D'autre part, le vieillissement se manifeste différemment entre les secteurs centraux, périurbains et ruraux, les actions doivent donc être adaptées en fonction de la nature des territoires.

Source : <http://www.maison-et-domotique.com>



DES PRESCRIPTIONS POUR ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DE LA NORMANDIE

LA PÉRIURBANISATION : DES ENJEUX DE LIMITATION DE LA CONSOMMATION FONCIÈRE ET DE REDYNAMISATION

Un développement territorial déséquilibré

Dans les années 60, la Normandie a connu une forte croissance économique liée aux décentralisations industrielles de Paris vers la Province. Cette vague d'industrialisation a surtout bénéficié aux villes de la région qui ont dû faire face à un afflux de population dans le sillage des implantations d'entreprises. Au départ, la croissance démographique s'est surtout concentrée dans les centres urbains, puis elle s'est propagée à la périphérie des agglomérations selon le principe des vases communicants. Ce mouvement de périurbanisation se poursuit aujourd'hui sur des espaces de plus en plus lointains, élargissant l'aire d'influence des villes par extension de leur périphérie. Ces villes rayonnent sur des bassins de vie ruraux constituant l'assise de leur développement. Toutefois, le ralentissement de la croissance démographique à l'échelle de la région Normandie qui s'est opéré sur un demi-siècle n'a pas eu pour conséquence d'atténuer la périurbanisation. Il a surtout pénalisé les centralités d'agglomérations et les villes moyennes dont les couronnes ont poursuivi leur croissance et se sont élargies.

Les communes « rurales » ont pu croître en population dès lors qu'elles n'étaient pas trop éloignées d'une agglomération grande ou moyenne, de l'Île-de-France ou du littoral. Au plus fort de la périurbanisation (1999-2008), 4 communes de moins de 1 000 habitants sur 5 ont gagné de la population,

contre seulement 1 sur 5 parmi les communes de plus de 20 000 habitants. La périurbanisation est alimentée par le solde migratoire à partir des principaux pôles d'emploi régionaux : les 833 000 emplois normands sont majoritairement localisés dans les trois principales intercommunalités (Caen, Le Havre, Rouen) qui regroupent près de 40 % des emplois. Plus de 3 emplois normands sur 4 sont localisés dans des intercommunalités de plus de 50 000 habitants. Cette structuration est constatée à la fois pour les emplois productifs et les emplois présentiels.

L'étalement urbain s'effectue en « tache d'huile » dans la très proche périphérie des agglomérations, est accentué le long des axes routiers majeurs et s'appuie surtout, dans les espaces ruraux et périurbains, sur les nombreux bourgs et les villages qui maillent le territoire.

Les causes de la périurbanisation sont multiples. Certaines sont liées à l'opération immobilière : les conditions du crédit immobilier (allongement des durées de remboursement, baisse des taux d'intérêt) ont soutenu l'envolée des prix des logements et dans le même temps permis à des ménages « modestes » de tenter l'accession à la propriété. Ces ménages ont eu, en revanche, à affronter le renchérissement des prix immobiliers et fonciers qui les a chassés toujours plus loin des centres. Par ailleurs, l'offre de logements parfois incomplète dans les agglomérations se combine avec le « mythe » de la maison individuelle à la campagne, et une ruralité idéalisée : pas de bruit, ni pollution, ni promiscuité... Enfin, les prix du pétrole maintenus sous le seuil des 100 \$ le baril sur de longues périodes ont alimenté le sentiment



d'une mobilité en voiture individuelle à un prix acceptable. Le développement des infrastructures routières qui a maintenu les temps de parcours malgré l'allongement des distances a également encouragé la périurbanisation. Elle est particulièrement importante en Normandie et s'exerce à toutes les échelles, de la grande ville au plus petit village, avec l'aménagement de zones pavillonnaires en périphérie. Le cadre de vie dans les campagnes proches des agglomérations, la densité du maillage routier, l'offre abondante de terrains agricoles « mutables » au pourtour des espaces urbains, l'héritage d'un patrimoine ancien ou reconstruit parfois de mauvaise qualité au cœur des villes et des bourgs sont autant d'éléments qui accentuent le phénomène dans la région.



Métropolisation et périurbanisation : un couple fidèle

Ces deux mouvements sont souvent étudiés de façon distincte : la métropolisation est regardée sous l'angle économique en lien avec la globalisation, la périurbanisation sous l'angle social ou territorial en lien avec l'allongement des distances et la consommation d'espace.

En réalité, ces deux phénomènes sont intimement liés, comme l'a montré Cinthia Ghorra-Gobin, Professeure à l'École Normale Supérieure et produisent à la fois :

- la concentration des emplois et des activités dans les coeurs urbains et les métropoles
- la croissance de l'espace d'influence des métropoles au travers de l'étalement urbain.

La périurbanisation induit par conséquent une forte mobilité pour se rendre au travail, accéder aux commerces et services du quotidien et vivre ses loisirs, reposant essentiellement sur l'usage de l'automobile. Cette intensification de la mobilité crée des congestions aux abords des agglomérations et incite les acteurs économiques à développer des zones d'activités et commerciales en périphérie proche des villes, à l'interface de la ville et des espaces périurbains. Toutefois, ces derniers n'ont pas connu un développement des emplois proportionnel à leur croissance résidentielle. Certes l'étalement urbain s'accompagne d'un desserrement de l'emploi au pourtour des agglomérations qui modifie les équilibres au sein des bassins de vie. Toutefois, les ménages qui se sont installés dans les couronnes périurbaines ont rarement été motivés par un rap-

rochement des lieux de travail, l'activité restant concentrée dans les coeurs urbains.

La périurbanisation n'est pas sans conséquence pour le développement des territoires et de la région dans son ensemble. L'aménagement de zones pavillonnaires, économiques et commerciales génère une forte consommation de terres agricoles et rogne le capital productif de la Normandie au moment où les besoins alimentaires de la population ne cessent de croître au niveau mondial. Sur le plan architectural, les habitations et bâtiments construits sont « standardisés », banalise les paysages et altèrent à bien des égards le cadre de vie des territoires normands. La périurbanisation exerce par ailleurs des tensions sur les espaces naturels et crée des discontinuités écologiques préjudiciables à la biodiversité. Sur le plan démographique et économique, l'étalement urbain affaiblit les « villes-centres » et affecte leurs ressources financières alors qu'elles assument des charges de centralité pour un ensemble de communes beaucoup plus large. Sur le plan climatique, la mobilité est fortement émettrice de gaz à effet de serre et contribue, par l'ampleur du phénomène, aux dérèglements qui affectent la planète. Elle est par ailleurs source de pollution dans les villes et leurs périphéries et altère la santé des habitants. Sur le plan social, la périurbanisation génère une spécialisation des espaces défavorable à la mixité sociale. Les espaces périurbains attirent les familles avec enfants, les centres urbains accueillent plutôt les jeunes, les personnes âgées, les ménages aisés et les personnes défavorisées, chacun vivant dans des quartiers bien différents. L'arrivée de familles en milieu périurbain dont les revenus, les attentes et les profils sont urbains peut engendrer des tensions avec les habitants installés.

Une dynamique de la périurbanisation qui pourrait s'essouffler...

Sur un plan plus prospectif, les enjeux climatiques, la hausse possible du coût de l'énergie et son impact sur celui des transports peuvent freiner la périurbanisation et inciter certains ménages à rester ou revenir en ville pour limiter les déplacements. Au cœur des villes, les agglomérations sont engagées dans des processus de reconquête urbaine, en agissant notamment sur l'habitat, la qualité et le cadre de vie, pour recréer « le désir de vivre en ville » et redynamiser leur démographie et leur tissu économique et commercial. Les mutations à l'œuvre, liées à la métropolisation et aux nouvelles technologies, sont de nature à renforcer l'emploi dans les pôles urbains, générant un « recentrage » des activités économiques. En milieu périurbain, les communes accueillant de nouveaux habitants bénéficient d'un élan démographique, mais elles peuvent être rapidement confrontées à un vieillissement accéléré de leur population si elles cessent d'attirer de nouvelles familles. Les espaces périurbains les plus anciens sont déjà confrontés à ce phénomène et enregistrent un coup de frein, voire un recul démographique.

... mais une réalité qu'il faut organiser

Au final, les dynamiques d'attractivité différenciées entre le centre et la périphérie risquent de modifier les équilibres au sein des aires urbaines. Elles incitent à une meilleure coordination des politiques à l'échelle des bassins de vie réels des habitants et à repenser le modèle de développement de façon plus durable. Dès lors que la périurbanisation a modifié en profondeur la morphologie des territoires à toutes les échelles, en élargissant les espaces d'influence des pôles d'emploi et les bassins de vie, le SRADDET aura à poursuivre deux ambitions : à la fois soutenir les efforts de l'Etat et des collectivités territoriales pour endiguer l'étalement urbain, et organiser les conditions d'un bon fonctionnement de ces territoires. Indissociables des villes auxquelles ils sont inter-reliés, les espaces périurbains constituent un trait majeur de la Normandie et jouent un rôle essentiel dans la vie des territoires et de la région dans son ensemble.

Plusieurs pistes à « explorer » peuvent être imaginées :

- Encourager les démarches de dialogue interterritorial entre EPCI à l'échelle des bassins de vie, en s'appuyant sur les outils existants : démarches Interscot, pôles métropolitains, PETR... afin de favoriser l'éclosion de projets de territoires à des échelles pertinentes,
- Relocaliser l'emploi, les commerces et les services au plus près des habitants,
- Assurer une meilleure desserte en transports collectifs entre la ville et les espaces périurbains,
- Faciliter les initiatives de mobilité active (vélo, marche à pied), l'accès aux réseaux structurants de transports collectifs (actions sur les gares, les parcs relais...),
- Anticiper le déploiement des nouveaux services de mobilité (covoiturage, autopartage...) et des nouveaux véhicules (électriques, à hydrogène, autonomes, etc.),
- Densifier et requalifier les zones périurbaines déjà aménagées pour limiter la consommation de terres agricoles,
- Organiser les espaces urbains, périurbains et ruraux au regard du vieillissement de la population résidente,
- encourager une politique de diversification de l'habitat dans les opérations de construction neuve ou de réhabilitation, permettant un élargissement de l'offre (individuel-collectif, location-propriété, petits et grands logements, sociaux et de marché...).
- Permettre un accès aux réseaux de télécommunication (4G, haut débit...) équivalent pour tous les habitants,
- Améliorer la qualité architecturale et paysagère des réalisations périurbaines,
- Rénover thermiquement les habitations et les pavillons les plus anciens pour réduire la consommation d'énergie.

Enjeux :

- > Allocation du foncier : planifier pour limiter les conflits d'usage
- > Organiser la métropolisation pour diminuer les déséquilibres territoriaux

L'URBANISME COMMERCIAL

La question de l'urbanisme commercial constitue un sujet majeur pour l'aménagement du territoire en Normandie en raison de son impact spatial et paysager, mais également en raison de son impact sur les flux de circulation, en particulier à la périphérie immédiate des villes et des agglomérations.

L'urbanisme commercial : idéal-type de l'aménagement non durable

Aujourd'hui, force est de constater que le développement du commerce à la périphérie des villes, auquel fait référence l'« urbanisme commercial », cumule tous les défauts du développement urbain depuis le milieu des années soixante :

- Il est intrinsèquement lié au développement de la mobilité automobile et s'est implanté sur les points noraux des infrastructures routières les plus fréquentées; l'automobile est pratiquement le seul moyen d'accès à ces espaces et le poids lourd est le seul mode d'approvisionnement des zones commerciales;
- Les bâtiments commerciaux de ces zones sont de facture très sommaire (caisse en bardage), dépourvus de qualité architecturale et avec une isolation thermique minimale alors même que ces bâtiments sont abondement chauffés l'hiver et climatisés l'été; de plus, une partie de l'activité suppose la présence de chambres froides fortement consommatrices d'énergie;
- Le mode constructif, généralement sur un seul niveau au sol, et la nécessité d'aménager de vastes espaces de stationnement pour accueillir les véhicules des clients font de ces zones commerciales de très gros consommateurs de foncier, souvent pris sur des terres agricoles.

La question lancinante du commerce de centre-ville

La déshérence du commerce de centre-ville et de centre-bourg va en s'aggravant et paraît en partie liée à la surproduction de surfaces commerciales en périphérie. Les petites villes et désormais les moyennes et grandes villes sont confrontées à ce phénomène.

Entre 2011 et 2016 (Source PROCO), la vacance commerciale a fortement augmenté dans la majorité des villes normandes. Si elle reste en deçà de 7,5 % à Rouen, Caen et Dieppe, elle a dépassé ce seuil à Évreux, Alençon, Lisieux, Flers et au Havre. Une vacance supérieure à 10 % est même mesurée à Cherbourg



et Fécamp. Seules les villes de Saint-Lô et Granville paraissent épargnées en maintenant un taux de vacance inférieur à 5 %. Les causes de ce phénomène sont multiples. On sait qu'aujourd'hui la grande distribution représente 80 % du commerce en France. La consommation se fait en majorité en périphérie urbaine ou aux entrées des villes qui captent ensemble 70 % de dépenses des ménages contre 17 % pour les centres-ville et 13 % pour les quartiers.

Dynamisées par la périurbanisation, les grandes surfaces sont désormais confrontées aux offres nouvelles et aux évolutions des pratiques de consommation

L'urbanisme commercial est cependant un fait urbain établi et il n'est simplement pas pensable de le rayer d'un trait de plume. Il s'est développé à la faveur de la périurbanisation, dont il est une des conséquences, et rend de ce fait un irremplaçable service aux habitants des communes des périphéries urbaines qui, comme à Caen, peuvent représenter jusqu'à la moitié des habitants de l'aire urbaine. Il est en revanche indispensable d'anticiper les évolutions en cours pour faire face à un enjeu qui commence à apparaître dans certaines villes : celui des friches commerciales tant urbaines que périphériques.

En effet, de multiples travaux montrent qu'aujourd'hui, le modèle économique du commerce est en train d'évoluer :

- Le développement du « e-commerce » vient prendre des parts de marché de plus en plus significatives dans un chiffre d'affaires global qui tend à stagner;
- Locomotive d'une vaste zone de grandes et moyennes surfaces spécialisées, le modèle classique de l'hypermarché généraliste est en crise. La fréquentation de ces zones commerciales tend à décroître;

- La diminution régulière de la taille des ménages, en partie liée au vieillissement de la population, limite la nécessité pour eux de réaliser périodiquement « des grosses courses » et affecte fortement les fondements mêmes du modèle de l'urbanisme commercial de périphérie ;
- On sait également que l'attente des consommateurs évolue en raison notamment d'une individualisation croissante des comportements. Alors que « faire les courses » apparaît souvent comme une corvée, la fréquentation des centres commerciaux de centre-ville ou de périphérie reste néanmoins prisée par les habitants, dès lors que ces espaces renouvellent l'environnement de l'acte d'achat en y apportant une dimension culturelle, ludique et de loisirs.

Un cadre juridique qui évolue vers un urbanisme commercial durable

Face à cette question d'ampleur nationale et dans un contexte volontariste de promotion du développement durable et de la transition énergétique, plusieurs évolutions législatives ont impacté le cadre juridique de l'urbanisme commercial. Les dispositions issues de la loi n° 2014-626 du 18 juin 2014 relative à l'artisanat, au commerce et aux très petites entreprises dite « PINEL » ont modifié les procédures en Commission Départementale d'Aménagement Commercial (CDAC) codifiées par l'article L752-6 du code du commerce. Désormais, l'autorisation commerciale délivrée par la CDAC sur la base d'un dossier commun avec celui du permis de construire doit être directement compatible avec le SCoT. De plus, la Loi NOTRe du 7 août 2015 confie aux intercommunalités la gestion des zones d'activités industrielles, commerciales ou tertiaires depuis le 1er janvier 2017 et leur attribue pour compétence « la politique locale du commerce et le soutien aux activités commerciales d'intérêt communautaire ».



Depuis 2014, la CDAC doit, lors de l'instruction d'un dossier, prendre en considération des critères d'aménagement du territoire (localisation, consommation énergie de l'espace, notamment en termes de stationnement, effet sur l'animation de la vie urbaine et effets sur les flux et la nature des déplacements et donc les émissions de GES) et des critères de développement durable (qualité environnementale, performance énergétique, matériaux et procédés écoresponsables des locaux, gestion de l'eau, protection des sols, insertion paysagère et architecturale).

Il s'agit, dans les intercommunalités, de traiter non seulement du commerce, mais aussi de l'attractivité globale des villes

Face à ces mutations, il est donc désormais de la responsabilité des élus intercommunaux de trouver le chemin étroit qui permet à la fois de préserver et de dynamiser le commerce dans les centres-ville et dans les quartiers, tout en favorisant la reconfiguration et la modernisation de l'appareil commercial périphérique afin d'éviter l'apparition de friches.

La réalisation simultanée de ces deux objectifs suppose non pas une interdiction, mais probablement une limitation drastique de la création ex nihilo de nouvelles zones périphériques. En tout état de cause, la reconfiguration de l'appareil existant doit se faire dans le respect de règles strictes liées aux principes d'écoconstruction et de l'urbanisme durable. Au-delà de la nécessaire limitation du développement commercial périphérique, la redynamisation du commerce de centre-ville suppose de reconstituer la chalandise primaire que constitue les habitants des centres urbains. Car depuis 40 ans, la population des centres-ville n'a cessé de diminuer et cette baisse contribue à fragiliser le commerce traditionnel. Dans cette optique, une politique d'attractivité résidentielle et économique du centre-ville est également une politique de soutien au commerce, comme la singularité de l'offre marchande en centre-ville pour en élargir la zone de chalandise.

Enjeux :

- > Renforcer l'attractivité économique et résidentielle des centres-ville pour redynamiser le commerce traditionnel
- > Reconfigurer et moderniser l'appareil commercial périphérique vers un équipement plus durable, afin d'éviter les friches

LES RISQUES : UN ENJEU DE RÉDUCTION DES IMPACTS DES ACTIVITÉS HUMAINES

Des territoires exposés aux risques

Le « risque » est l'exposition à un danger. Il est la combinaison de deux composantes, la probabilité que l'évènement accidentel se produise (l'aléa) et la gravité des dommages causés en cas de survenance (les enjeux). Les dégâts poten-

tiels sont liés à la présence humaine (personnes, habitations, infrastructures, activités économiques...), mais aussi à l'impact environnemental que provoquerait cet évènement. Le risque est considéré comme « majeur » si les conséquences sont potentiellement désastreuses pour l'homme et l'environnement. Les territoires exposés sont considérés comme « vulnérables » et doivent se préparer pour limiter les risques et être en capacité de réagir en cas de menace.

Dans la vie des hommes, les risques sont très nombreux. Ils peuvent être naturels, industriels, chimiques ou sanitaires, et peuvent avoir d'importantes conséquences en cas de survenance. La prévention et la gestion des risques sont essentielles pour garantir un bon fonctionnement de l'économie et de la société dans son ensemble. Elles induisent des contraintes réglementaires et d'importants investissements, et suscitent souvent des tensions entre les habitants et les acteurs du risque (État, Collectivités, entreprises, etc.). Les zones les plus exposées font l'objet de plans de prévention des risques qui peuvent limiter ou interdire par endroit la constructibilité et impactent par conséquent l'urbanisme.

Des risques industriels très prégnants

L'appréhension des risques suppose tout d'abord d'identifier les « aléas ». En Normandie, le passé induit des risques spécifiques liés aux anciennes activités d'extraction de pierres (carrières et marnières) et de minerai de fer (mines). Le caractère industriel de la Normandie est source de risques du fait des activités caractérisant le tissu productif. D'après la DREAL, la région compte 86 sites SEVESO, dont 49 « seuils hauts », avec une forte concentration le long de l'axe Seine. Le Havre est le territoire français qui compte le plus d'entreprises SEVESO sur son territoire. Au sein de la région, plus de 1 500 établissements sont soumis à autorisation pour des risques industriels chroniques (pollution de l'air, de l'eau, des sols, etc.), dont 230 au titre de la Directive européenne IED visant à réduire les émissions industrielles. Du fait des activités existantes, la fermeture d'établissements industriels entraîne l'apparition de terrains et sites pollués dont la localisation est très concentrée dans la Vallée de la Seine. La présence d'établissements à risques génère une forte activité de transport de matières dangereuses sur les routes normandes, en particulier sur les grands axes de circulation (autoroutes et quatre-voies) de la région. Région maritime, la Normandie se situe en bordure de la Manche, l'une des mers les plus fréquentées d'Europe (20 % du trafic mondial). Une part importante des flux de transport concerne des produits dangereux, un trafic induisant des risques majeurs de pollution marine, en mer et sur les côtes normandes. Une catastrophe maritime aurait des conséquences graves sur l'environnement et l'activité touristique, en particulier le long des plages du Débarquement. Dans le domaine de l'énergie, la filière nucléaire génère des risques majeurs liés aux activités de production d'électricité et de retraitement des déchets, au transport de matières radioactives (combustible des réacteurs, plutonium, déchets nucléaires...) et au stockage de déchets hautement radioactifs dans le Cotentin. Elle est également source de pollution



en mer par les rejets de produits radioactifs occasionnés par les activités de retraitement.

De forts risques d'inondation sur le littoral et dans les terres

La richesse naturelle de la Normandie est également une source de risques pour les habitants et les activités économiques. Le risque d'inondation par débordement de cours d'eau, remontée de nappes ou ruissellement est le plus prégnant. La région est également exposée aux mouvements de terrain liés à l'effondrement de cavités souterraines et au phénomène de retrait-gonflement des argiles, ainsi qu'au risque sismique dont le niveau est dans l'ensemble faible, voire très faible. Sur le littoral, la Normandie présente un long linéaire côtier alternant côtes rocheuses et sablonneuses. Le bord de mer est très exposé aux risques de submersion marine et aux phénomènes d'érosion qui modifie le « trait de côte ». Cette exposition des territoires littoraux aux risques précédents va s'aggraver avec le réchauffement climatique du fait de l'élévation du niveau de la mer et de l'évolution vraisemblable du régime de tempête. La construction de digues permet de freiner le processus le long des côtes les plus basses. La Normandie compte ainsi 250 kms de digues maritimes et fluviales sur son territoire. Au final, la DREAL totalise près de 860 communes normandes concernées par un plan de prévention des risques naturels sur le territoire. La prévention des risques d'inondation et de submersion marine nécessite la mise en œuvre de programmes intégrés dont la compétence est désormais confiée aux intercommunalités (GEMAPI).

Côté « enjeux », les zones urbanisées les plus denses, les territoires touristiques, les bassins industriels, les nœuds logistiques et les grands axes de communication où transitent les

matières dangereuses sont les plus exposés. D'une manière générale, les zones les plus attractives sont aussi les plus vulnérables, d'où l'enjeu stratégique de la prévention et de la gestion des risques dans ces territoires.

Enjeu :

> Prévenir les risques et se préparer à faire face aux événements accidentels potentiels dans les zones exposées et vulnérables

LES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES : UN ENJEU DE PROTECTION DES RESSOURCES EN EAU ET DE LA BIODIVERSITÉ

La biodiversité : une ressource inestimable pour la survie de l'homme

La biodiversité se définit comme la diversité du vivant au sein de l'ensemble des milieux naturels. Elle recouvre donc la diversité des espèces animales et végétales, dont l'Homme qui y occupe une place spécifique, mais également la diversité des individus au sein d'une même espèce (génétique). La biodiversité intègre ainsi toutes les relations et interactions des espèces vivantes entre elles et des espèces avec leur milieu de vie (écosystème). La biodiversité actuelle est donc le résultat de la longue évolution de la vie sur Terre.

La biodiversité constitue une ressource inestimable pour la survie de l'Homme et le maintien de ses activités : alimentation, pollinisation, matières premières, médicaments, maintien de la qualité de l'eau, de l'air et des sols, prévention des inondations, amélioration du cadre de vie et des paysages,

activités touristiques... Ainsi, une prairie ou une forêt peuvent stocker 70 tonnes de carbone à l'hectare et 57 % des 150 médicaments les plus prescrits au monde contiennent au moins un composé d'origine végétale.

Située en zone tempérée, la Normandie présente une biodiversité bien moins riche que celle des zones tropicales. La région compte néanmoins de l'ordre de 2 000 espèces végétales et un peu plus de 6 600 espèces d'insectes.

Pas de biodiversité sans continuités écologiques nécessaires à la vie et la reproduction des espèces

La biodiversité d'un espace donné ne peut être maintenue que si les espèces animales et végétales concernées disposent d'un espace propice et suffisamment grand pour réaliser l'ensemble de leur cycle de vie (alimentation, repos, reproduction) et si un brassage génétique suffisant est possible. Les espèces animales et végétales doivent pouvoir circuler librement entre différents espaces de vie favorables, afin de se reproduire avec leurs semblables.

L'ensemble des milieux favorables à un groupe d'espèces et reliés fonctionnellement entre eux forme un « continuum » écologique constitué de réservoirs de biodiversité (zones vitales, riches en espèces animales et végétales, où les individus peuvent réaliser l'ensemble de leur cycle de vie) et de corridors écologiques (voies de déplacement empruntées par la faune et la flore qui relient les réservoirs de biodiversité et permettent un brassage génétique). L'association de réservoirs de biodiversité et de corridors écologiques constitue un réseau écologique désormais plus connu sous le nom de « Trame verte et bleue » qui recouvre également l'idée d'outil d'aménagement durable du territoire.

Le territoire régional est fortement marqué par la présence humaine et la mise en valeur de l'espace. Il ne compte que 6 % de sa surface classée NATURA 2000 (2013). La Normandie est en effet la première région agricole de France avec près de 70 % de sa superficie dévolue à cette activité. Celle-ci prend deux formes principales : des prairies destinées à l'élevage et des terres labourées largement consacrées aux céréales et cultures industrielles.

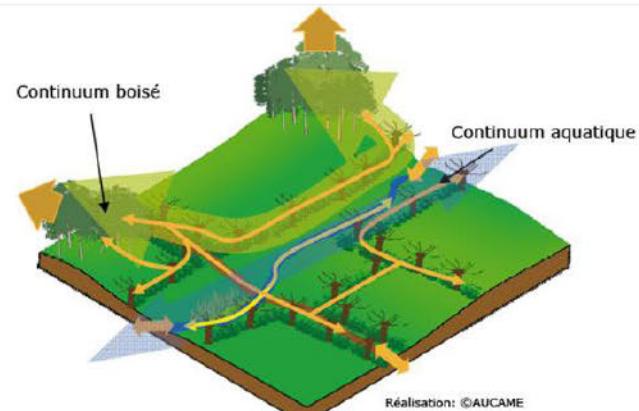
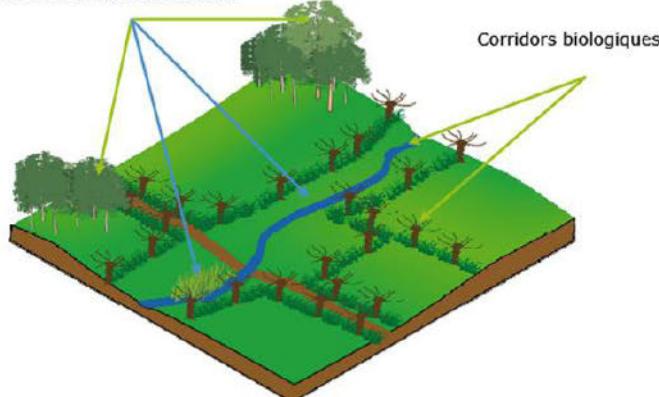


Le rôle essentiel des haies et des talus pour la biodiversité dans les territoires agricoles

Au sein des espaces agricoles, et particulièrement dans les zones de bocage, les haies abritent une grande diversité animale et végétale au sein de leurs différentes strates. Elles forment également des corridors fonctionnels pour la circulation des espèces entre les réservoirs de biodiversité. Outre la réserve de bois-énergie qu'elles peuvent représenter, les haies sont stratégiques à la fois pour leur contribution à la biodiversité, leur rôle dans la régénération et la dépollution des sols, leur rôle hydraulique (contre le ruissellement et l'érosion des sols) et, en abritant leurs prédateurs, leur contribution à la lutte contre les insectes nuisibles à l'agriculture. Même si elles constituent un enjeu majeur, les haies sont aujourd'hui menacées par la fragmentation et l'arrachage.

De même, les talus au bord des routes et chemins forment des corridors étroits, mais très importants pour la conservation et la circulation d'espèces végétales et animales inféodées aux milieux secs et pauvres en éléments nutritifs : orchidées, orthoptères (sauterelles, criquets, grillons), papillons, mais aussi reptiles, petits mammifères, oiseaux... Ils sont menacés par la fauche répétitive et trop précoce, l'utilisation de produits phytosanitaires ou l'extension des parcelles agricoles.

Réservoir de biodiversité



Les fonds de vallées et les zones humides constituent les principaux réservoirs de biodiversité

Les grands espaces boisés sont plutôt rares dans la région et concentrés dans les boucles de la Seine et sur les collines du Perche et de Normandie, et dans une moindre mesure dans le pays de Bray.

En Normandie, en dehors des forêts et du littoral, la biodiversité se concentre dans les vallées des cours d'eau et dans les zones humides, notamment dans les zones de marais. Plus que dans d'autres régions, la question de la biodiversité est donc indissociable de celle de l'eau, de sa disponibilité et de sa qualité.

Les cours d'eau constituent à l'évidence des continuités écologiques aquatiques, les boisements sur les berges étant également importants pour la circulation de la faune terrestre lorsqu'ils sont continus. Les fonds de vallées, en premier lieu celui de la Seine, forment ainsi les principaux couloirs écologiques en Normandie.

Les zones humides sont également capitales. En France, elles représentent à peine 3 % du territoire, mais abritent 30 % des espèces végétales remarquables protégées et 50 % des espèces d'oiseaux. Outre le milieu favorable à la biodiversité qu'elles constituent, les zones humides rendent des services essentiels au bon fonctionnement d'un territoire : elles stockent et régulent les eaux de crue, atténuant ainsi l'effet érosif de celles-ci; elles favorisent la recharge des nappes phréatiques et filtrent les polluants. Elles sont pourtant elles aussi menacées par le drainage, les grandes cultures, les peupleraies, la banalisation des berges et diverses pollutions.

Afin de protéger sa ressource en eau, tant au plan quantitatif que qualitatif, la Normandie doit impérativement protéger les couverts végétaux qui contribuent à sa protection. Cela vaut autant pour les eaux de surface par la protection des

bassins versants naturels que pour les eaux souterraines, par la préservation des zones humides et des réseaux de haies, véritables outils de régulation et de dépollution grâce à la biodiversité. Il convient enfin de souligner que, de la qualité des eaux terrestres, dépend largement la qualité des eaux littorales essentielle aux activités économiques liées à la mer : pêche, conchyliculture et tourisme balnéaire.

La biodiversité est aujourd'hui menacée, mais de bonnes pratiques se développent

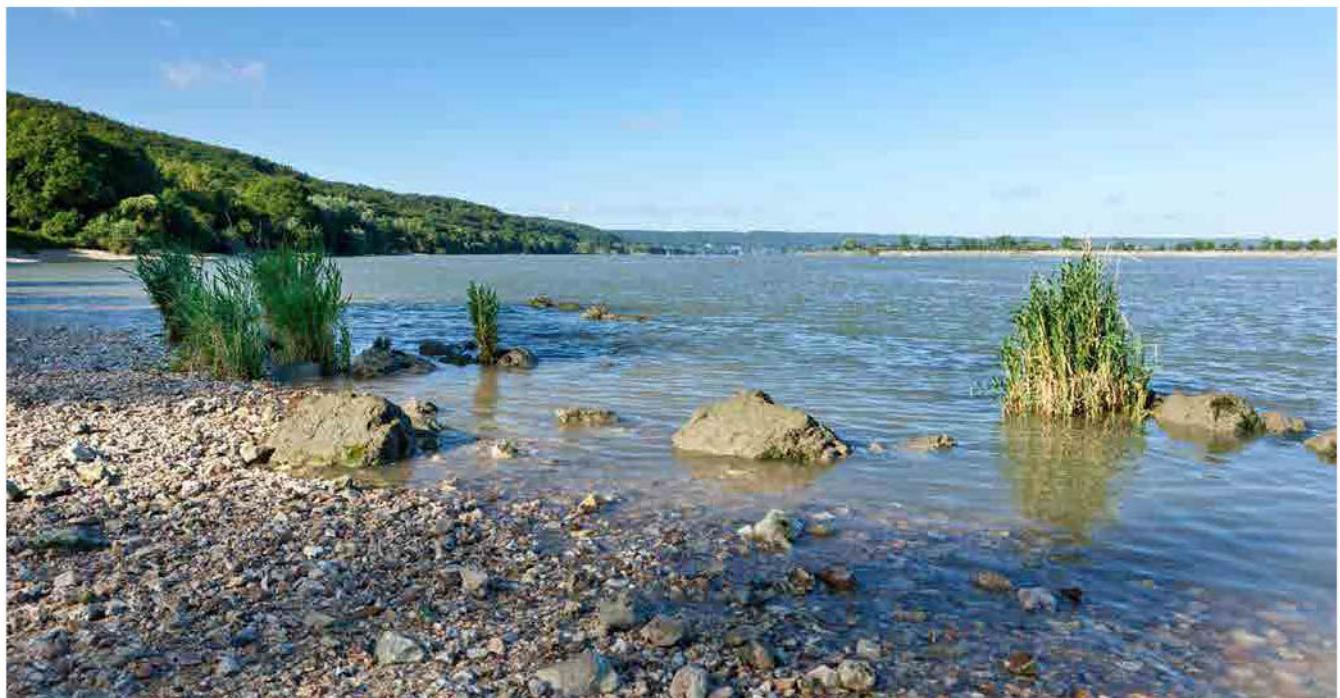
Pourtant, les menaces sur cette biodiversité sont nombreuses : consommation des espaces naturels à des fins d'exploitation agricole ou d'urbanisation qui fragmente, isole ou même détruit les habitats, et conduit à une banalisation des espaces et à un appauvrissement des écosystèmes. Cette fragmentation écologique est devenue une des premières causes d'atteinte à la biodiversité, avant la pollution. Elle prend des formes différentes :

- Obstacles à l'écoulement sur les rivières;
- Routes et surtout autoroutes et voies ferrées;
- Urbanisation : de plus en plus de surfaces occupées;
- Agriculture : biodiversité très réduite sur les grandes parcelles et sur les labours sans haies.

C'est pourquoi la prise en compte de la biodiversité et le rétablissement des continuités écologiques doivent partout devenir un objectif commun à tous et à chacun, qui passe également par l'information et l'éducation.

Il convient toutefois de souligner que depuis quelques années, de bonnes pratiques, qui doivent être encouragées et amplifiées, sont mises en œuvre partout dans la Région :

- Meilleure gestion des bords de route depuis quelques années;
- Passages de grande et petite faune, passes à poissons (Passage grande faune sur l'A88 entre Sées et Falaise, rétablisse-



ment des parcours des poissons migrateurs sur la Touques...);
- Prise en compte de la biodiversité dans les projets d'urbanisme (par exemple le projet de corridor écologique entre le bassin des chasses d'Honfleur et le pont de Normandie, en accompagnement du Parc d'activités Calvados-Honfleur);
- Gestion plus écologique des espaces verts (Caen a été précurseur avec ses élevages de coccinelles et la démarche « zéro-phyto »).

Des actions prioritaires à conduire en Normandie

À lecture des deux SRCE des anciennes régions Haute et Basse-Normandie, il apparaît qu'au-delà de la protection des réservoirs de biodiversité que constituent les espaces concernés par des zonages réglementaires, plusieurs actions paraissent prioritaires pour protéger et conforter la biodiversité régionale.

Il s'agit d'abord d'aménager des passages à faunes lorsqu'une infrastructure de transport coupe une continuité écologique existante et identifiée. Il s'agit également, partout où cela est possible, d'aménager voire de supprimer les ouvrages sur les cours d'eau qui entravent ou empêche le déplacement de certaines espèces emblématiques telle que l'anguille, conformément aux dispositions du Grenelle de l'environnement.

Il s'agit ensuite de repérer les continuités régionales à préserver et/ou à reconstituer dès lors qu'elles comportent des ruptures. Cela vaut aussi pour certains cours d'eau qui doivent faire l'objet d'une véritable politique de restauration.

Enjeux :

- > Biodiversité : éviter les fragmentations, réduire les atteintes et restaurer les continuités écologiques
- > Ressources en eau : préserver la qualité de l'eau et les milieux aquatiques, de la terre à la mer

LE CHANGEMENT CLIMATIQUE : UN ENJEU D'ANTICIPATION DES ÉVOLUTIONS

Le climat, composante essentielle des écosystèmes
Le climat constitue une composante essentielle de l'environnement dans lequel nous évoluons. Les températures, le niveau des précipitations conditionnent largement la nature de la biodiversité du territoire. Le climat est le régulateur des écosystèmes et a un impact direct sur le cycle de l'eau à travers l'écoulement des rivières, sur les nappes souterraines et par voie de conséquence sur le couvert végétal et les sols. Pour l'Homme, il est déterminant pour le type d'agriculture mis en œuvre sur le territoire et il s'avère également être un élément important de son attractivité résidentielle et touristique.

La Normandie bénéficie d'un climat tempéré, avec de rares excès

La Normandie bénéficie aujourd'hui d'un climat tempéré, océanique, dominé par les flux d'ouest, qui se caractérise par

sa relative douceur et une faible amplitude thermique saisonnière et par une certaine régularité des précipitations, même si on observe un renforcement en automne et en début d'hiver. Cependant, le climat n'est pas totalement homogène sur le territoire régional selon notamment le niveau d'éloignement à la Manche et l'altitude, même si elle n'est jamais très élevée en Normandie. D'une façon très schématique, l'Eure et l'Orne sont à la fois plus froids l'hiver et plus chauds l'été, mais également plus secs que les autres départements. En termes d'ensoleillement, le Cotentin est le moins favorisé, tandis que les littoraux sont mieux dotés que l'intérieur des terres.

Si les excès climatiques sont plutôt rares en Normandie, ils ne sont pas pour autant absents. La région est ainsi périodiquement confrontée à des tempêtes, à de fortes pluies, voire à des épisodes de fort gel ou de précipitations neigeuses abondantes. A contrario, on peut également observer des périodes de sécheresse qui impactent fortement la disponibilité en eau et perturbent la biodiversité dans les zones humides et les cours d'eau. Ces conditions extrêmes peuvent en outre être très localisées, rendant difficile leur prévisibilité.

Favorable aux activités humaines, le climat de la Normandie change et suppose des politiques d'atténuation et d'adaptation

L'actuel climat de la Normandie est particulièrement favorable à nombre d'activités humaines, au premier rang desquelles on trouve l'agriculture, mais également le tourisme. Cependant, depuis quelques décennies, des évolutions rapides du climat ont été mises en évidence par les scientifiques du monde entier à travers le GIEC. De très nombreuses études convergent pour souligner l'ampleur et la rapidité du changement climatique en raison de l'accroissement exponentiel de la concentration de gaz à effet de serre (GES) dans l'atmosphère terrestre, accroissement directement imputable aux activités humaines et en particulier à l'usage frénétique des énergies fossiles.

Le changement climatique est désormais sorti de la sphère scientifique pour devenir un enjeu sociétal majeur. Il fait donc l'objet désormais de politiques publiques proactives. Ces politiques sont aujourd'hui de deux ordres : la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre et la transition énergétique d'une part, et l'adaptation aux effets prévisibles du changement climatique d'autre part.

Si, en raison de l'importance du parc électronucléaire, la production normande d'énergie est très faiblement carbonee (6 % seulement), sa consommation l'est en revanche très fortement faisant de la Normandie l'une des régions qui consomme le plus d'énergies fossiles par habitant. Les raffineries de pétrole, l'industrie et l'agriculture produisent plus des deux tiers des émissions normandes de GES. Transports, habitat et activités tertiaires émettent le troisième tiers.

Certes la machine climatique est mondiale et les émissions normandes peuvent paraître marginales à cette échelle-là. Il n'en demeure pas moins que la crise climatique ne se résoudra qu'avec l'effort de chacun, partout. Compte tenu de son

profil très « carboné » de consommation et face à la difficulté technique de stocker le carbone, la Normandie doit plus que d'autres se montrer motivée et impliquée dans la mise en œuvre d'une politique vigoureuse de transition énergétique.

Le climat va changer, il faut s'adapter

Si la réalité du changement climatique est désormais avérée, il est cependant difficile d'en mesurer aujourd'hui tous les effets et toutes les conséquences. Celles-ci pourraient être assez dramatiques dans la mesure où notre société, de plus en plus complexe, est en même temps de plus en plus vulnérable.

Les différents scénarios prospectifs prévoient tous une augmentation des températures moyennes annuelles. Ces mêmes scénarios considèrent que les précipitations devraient être, dans un premier temps, en moyenne équivalentes, mais avec une répartition différente : des hivers plus arrosés, mais des étés plus secs, et des épisodes violents à la fois plus marqués et plus fréquents.

Le littoral en première ligne des effets de changement climatique

On sait que le niveau marin s'est d'ores et déjà élevé de 17 cm au cours du xx^e siècle. Et c'est sur le littoral que les signes tangibles du changement climatique sont déjà les plus observables.

Que les côtes soient basses ou hautes, des problèmes certes différents existent. Sur les côtes basses et dans les estuaires, l'élévation du niveau marin renforce les risques de submersion en concernant un nombre croissant de bâtiments et d'infrastructures. Le trait de côte devrait reculer. C'est déjà le cas sur le littoral ouest du Cotentin. Cette modification s'accompagne d'une salinité croissante des nappes d'eau littorales et d'une modification des écosystèmes qui constituent une menace pour la biodiversité.

Les côtes basses accueillent également les ports, dont celui du Havre, et les zones industrialo-portuaires. L'élévation du niveau marin pourrait nuire à l'activité par submersion périodique d'une partie des équipements et fragiliser les digues de protection portuaire, avec à la clé des investissements colossaux de défense. Et si enfin les sites de production énergétique ne paraissent pas impactés dans l'immédiat, leur localisation littorale pourrait mettre en cause leur pérennité. Toutefois, côté positif des choses, un plus fort ensoleillement et des températures plus élevées pourraient constituer un atout supplémentaire pour le tourisme balnéaire normand. Pour les côtes élevées, l'érosion déjà mesurable des falaises (-20 cm par an sur la Côte d'Albâtre) sera renforcée en amplifiant l'effet des tempêtes.

Enfin, autre conséquence du changement climatique, les eaux de mer se réchauffent et s'acidifient. Ce phénomène pourrait avoir des conséquences délétères sur les fragiles écosystèmes marins et affecter les activités de pêche et de conchyliculture qui exploitent des espèces très sensibles aux variations du milieu.

Le stress hydrique : une menace pour la biodiversité, l'agriculture et l'alimentation humaine

Une modification du régime des précipitations et une élévation des températures pourraient, en été, conduire dans certaines parties du territoire à de véritables périodes de stress hydrique.

Seraient particulièrement exposées les grandes plaines sur substrat calcaire de Caen-Angétan, du Perche et sud-est de l'Eure. Il conviendrait alors soit de modifier les pratiques culturales par le choix de productions plus adaptées, soit de recourir plus massivement à l'arrosage, au risque d'entraîner une concurrence accrue sur l'usage de l'eau.

Cette question du stress hydrique, tant sur les eaux souterraines (baisse du niveau des nappes) que sur les eaux de surface (diminution des débits d'étiage), aurait également des conséquences sur la biodiversité régionale : les forêts normandes, largement constituées de feuillus pourraient avoir du mal à s'adapter à un changement aussi rapide, avec des effets sur toute la filière bois régionale. Certaines espèces animales et végétales, incapables de migrer assez vite, pourraient purement et simplement disparaître — particulièrement dans les zones humides et le long des cours d'eau — conduisant à amplifier l'appauvrissement déjà engagé de la biodiversité.

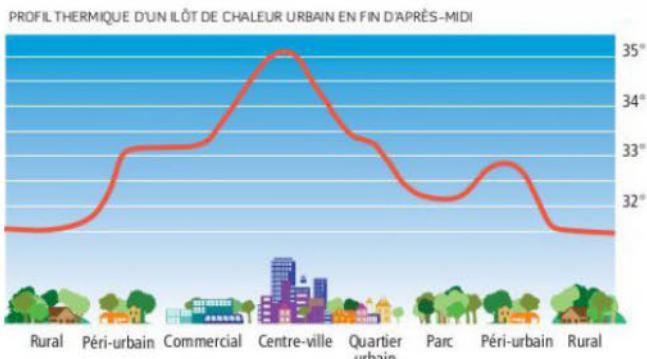
Enfin, les ressources en eau pour la consommation humaine pourraient être impactées à la fois au plan quantitatif et qualitatif, générant des conflits d'usage de l'eau, et obérant le développement de certains territoires. Ce problème sera particulièrement marqué dans la Plaine de Caen, dans le Bocage normand, dans le Perche et dans le sud de l'Eure.



Des risques accrus pour les populations urbaines

Le changement climatique entraîne deux risques majeurs pour les espaces urbains : les phénomènes de canicules et d'îlots de chaleur urbains et les conséquences d'épisodes pluvieux ou neigeux extrêmes.

Certes, la Normandie ne sera pas la région française la plus impactée par de longues périodes de températures élevées en période estivale. Il convient cependant d'anticiper le phénomène, notamment parce que les personnes âgées, plus vulnérables, sont de plus en plus nombreuses en ville. La lutte contre les îlots de chaleur urbains suppose d'adopter de nouvelles pratiques dans l'aménagement, notamment



des espaces publics, en intégrant plus de végétation afin de mieux réguler la température.

Cette question de la nature en ville est également essentielle dans la lutte contre les épisodes extrêmes de précipitations. Les terrains non imperméabilisés permettent de limiter les afflux massifs d'eau en milieu urbain. En l'absence de tels dispositifs, les risques d'inondations voire de glissements de terrain sont réels et peuvent être dramatiques au plan humain et, dans tous les cas, chers au plan financier.

Enfin, les villes littorales et d'estuaire vont cumuler les problèmes d'élévation du niveau marin et les problèmes urbains du changement climatique. Plus que les autres, elles vont devoir penser différemment leur urbanisme et devoir faire des choix difficiles entre défense et retrait.

Enjeu :

> Lutter contre le changement climatique et s'adapter : un impératif de court terme

LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE : DES ENJEUX D'INNOVATION ET DE SENSIBILISATION EN MATIÈRE DE PRODUCTION ET DE CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE

Une région fortement industrielle et productrice d'énergie

En 2014, le produit intérieur brut (PIB) de la Normandie s'élève à 90,3 milliards d'euros, soit 4,3 % de la richesse créée en France métropolitaine. Ce poids économique équivaut à celui de la Bretagne. Depuis le début de la décennie 1990, la progression du PIB en volume est globalement moins forte dans la région qu'au niveau national. Depuis 2008, l'économie normande subit de plein fouet les effets de la crise et observe un recul d'activité pesant sur l'emploi. Cet effritement est lié en grande partie aux spécificités du tissu productif dont les caractéristiques remontent aux Trente Glorieuses. La Normandie est en effet une grande région industrielle, la première en considérant la valeur ajoutée générée par l'industrie dans l'économie, avec des spécialisations très marquées. Les grands domaines se situent dans l'énergie, le secteur automobile, l'aéronautique, la construction navale, la chimie, la

pharmacie, la pétrochimie et l'industrie du verre. Nées pour la plupart des décentralisations industrielles de la région parisienne, ces activités sont très exposées à la mondialisation. Depuis le début des années 2000, l'industrie normande a perdu le quart de ses effectifs. Ce recul continu affecte le dynamisme de l'économie normande. Le « coup de frein » persistant de l'activité depuis 10 ans n'est pas l'effet d'une crise, mais la conséquence d'une mutation profonde de l'économie et des modes de vie au niveau mondial. La Normandie est entrée dans une phase de transition dont l'essoufflement révèle une difficulté d'adaptation. La région est confrontée à un double enjeu, faire face aux inévitables restructurations qui vont impacter son économie, et développer les activités porteuses de demain qui vont tirer la croissance.

Au niveau national, la Normandie est une région importante en termes de production d'énergie. Elle se situe ainsi au premier rang pour les emplois s'exerçant dans la filière (8 % des effectifs en France), avec deux activités dominantes, le pétrole et le nucléaire. La Normandie possède le deuxième port pétrolier français (Antifer), 2 raffineries représentant le tiers de la capacité de raffinage de l'hexagone, 3 centrales nucléaires et une usine de retraitement. La construction de l'EPR de Flamanville renforcera la filière qui produit aujourd'hui 13 % de l'électricité d'origine nucléaire française. Au sein de la région, les centrales nucléaires produisent 84 % de l'électricité, sachant que plus des deux tiers sont exportés en dehors de la Normandie.

Une industrie fortement consommatrice d'énergie

L'activité industrielle génère une forte consommation d'énergie. Tous secteurs confondus, l'industrie absorbe la moitié de la consommation normande d'énergie, deux fois plus que l'habitat et les activités tertiaires réunis. A elles seules, les raffineries « brûlent » autant d'énergie que le secteur des transports dans son ensemble. Conséquence, les raffineries sont responsables d'un quart des émissions de gaz à effet de serre (GES) en Normandie, un volume équivalent à ce que rejettent les autres entreprises dans la sphère industrielle. Sur le plan climatique, la région présente des spécificités qui génèrent un surcroît d'émissions de GES sur le territoire :

- Une agriculture très orientée dans l'élevage,
- Une périurbanisation généralisée induisant un usage intense de l'automobile,
- Un patrimoine immobilier très « énergivore » issu de la Reconstruction ou situé dans les quartiers d'habitat des années 60-70 construits dans le sillon des décentralisations industrielles.

Au final, la Normandie apparaît comme une région très « carbonée » sur le plan économique et dans ses modes de vie, un trait « marqué » qui rend plus prégnants les enjeux liés à la transition énergétique sur le territoire. Du fait des contraintes climatiques et environnementales, deux tendances majeures vont fortement impacter la Normandie, la nécessaire réduction des consommations d'énergie et le recours à des énergies moins émettrices de GES dans l'atmosphère. Source d'emploi

dans la région, ces évolutions vont induire d'importants investissements dans la rénovation thermique des bâtiments, en particulier dans les secteurs de la Reconstruction, et la diversification des sources d'énergie pour s'affranchir petit à petit de l'usage des énergies fossiles (charbon, pétrole et gaz naturel).

Un fort potentiel en énergies renouvelables

Côté production, la Normandie possède de nombreux atouts liés à ses ressources naturelles qui laissent entrevoir un fort potentiel dans la sphère des énergies renouvelables (ENR). La région affiche cependant un certain retard dans le domaine. En 2015, 6 % de la consommation d'électricité est en effet couverte par les filières renouvelables, alors qu'elle s'élève à 19 % au niveau national. En Normandie, la production d'ENR repose pour les trois quarts sur le bois, les arbres et haies arbustives contribuant à la profusion végétale sur le territoire. Source de chaleur pour les ménages, les entreprises et les bâtiments publics, le bois permet d'allier production d'énergie et gestion des haies et des forêts dans les espaces ruraux, en particulier dans les zones bocagères (« forêt linéaire »). Du fait de sa situation géographique, la région bénéficie d'un fort potentiel éolien en mer et dans les terres (2e rang au niveau national). Dans le Cotentin, la vitesse des courants constitue un gisement pour développer l'hydraulien. Cette opportunité et les trois projets normands de parcs éoliens « off-shore » au large des côtes justifient la création d'une nouvelle filière industrielle d'Énergies Marines Renouvelables dans la région. En milieu rural, la méthanisation, qui vise à produire du biogaz à partir du fumier, constitue également une source de diversification dans l'agriculture.

Source d'énergie « non carbonée », le nucléaire limite aussi l'usage du « thermique fossile » dont les installations produisant de l'électricité se situent surtout dans les grands pôles urbains et le long de l'axe Seine où se concentrent les établissements industriels. Sur le plan économique et sociétal, les évolutions technologiques et les attentes des habitants vont précipiter et accélérer cette transition énergétique. Fulgurante, une « troisième révolution industrielle », en cours, transforme le monde et la totalité des activités du fait des nouvelles technologies de l'information, de l'énergie, des sciences du vivant et des matériaux. La montée en puissance rapide des véhicules électriques ou à hydrogène va notamment avoir un impact majeur sur les industries pétrolières et vont inciter les territoires à s'équiper rapidement en bornes d'approvisionnement pour permettre le déploiement de ces nouvelles formes de mobilité. Le caractère « carboné » de l'économie de la Normandie constitue un handicap pour faire face à ces mutations, mais la région dispose de réelles ressources pour les anticiper et inventer localement le Monde de demain, avec des retombées économiques « porteuses » d'emploi si elle sait se saisir de ces opportunités.

Au final, le Monde est entré dans une phase de transition économique, écologique et sociétale allant bien au-delà des seules questions énergétiques. Vecteur potentiel de croissance, les mutations vont être également sources de res-

tructurations et de tensions qu'il conviendra de gérer pour accompagner les inévitables mutations. Le succès repose sur la capacité des décideurs à associer davantage les citoyens « en amont » des projets et à recourir à des actions de médiation pour faciliter l'acceptation des divers projets. La formation doit également jouer un rôle majeur pour permettre aux actifs et aux entreprises de s'adapter et de « tirer profit » de ces transformations pour progresser et s'insérer dans le monde de demain.

Enjeux :

- > Consommation et production d'énergie : sobriété, efficacité et mix énergétique
- > La transition écologique et énergétique doit s'appuyer sur une culture commune

CONCLUSION

Du point de vue des agences d'urbanisme, l'enjeu essentiel pour la Normandie est le renforcement de son attractivité et de son rayonnement. En effet, la Normandie se caractérise par une croissance démographique atone, un vieillissement qui s'accélère et une économie encore trop sensible à la conjoncture, ceci malgré ses nombreux atouts. Sa position géographique maritime à l'interface de la région parisienne et du Grand Ouest, est favorable et lui permet une ouverture sur le Monde, dont elle doit profiter. Elle peut s'appuyer sur son rayonnement touristique et sa puissance portuaire, logistique et industrielle, en les renforçant. La singularité et la diversité des territoires qui la composent sont également des leviers d'attractivité.

Afin de renforcer sa compétitivité économique, elle doit notamment tenir compte des effets de la globalisation, accompagner sa transition industrielle, renforcer l'économie tertiaire supérieure et son impact sur les territoires, tirer profit de la diversité et de la performance de son agriculture, ou encore équiper le territoire afin qu'il puisse capter les effets positifs de la transition numérique. L'amélioration de la qualité de vie des habitants est un autre levier de développement, avec des enjeux importants en termes d'habitat, d'accessibilité et de qualité des services, commerces et équipements (dont la santé), ou encore de mobilités durables. Enfin, deux enjeux démographiques semblent essentiels : la montée en compétence de sa population et la prise en compte du vieillissement.

Pour accompagner le développement de la Normandie, il est également primordial que le SRADDET fixe des règles visant à limiter la consommation foncière. En effet, la Normandie connaît un développement périurbain qui pèse sur ses ressources naturelles et la qualité de ses paysages. Les territoires urbains, périphériques, périurbains et ruraux, s'ils contribuent à la diversité normande ne bénéficient pas de façon égale de la dynamique de métropolisation. Le développement de grandes surfaces commerciales dans les périphéries a pour conséquence le déclin des commerces de centre-ville et des centres-bourgs. Au-delà du développement polycentrique des bassins de vie, la question posée est celle de l'attractivité globale des villes (pour les commerces, les habitants...) et d'un « modèle » de développement territorial fondé sur la mobilité individuelle automobile qui n'est pas durable. Territoire fortement exposé aux risques industriels et naturels, la Normandie se doit également de maîtriser les impacts de l'activité humaine et préserver la biodiversité et les continuités écologiques. Elle doit aussi anticiper les évolutions liées au changement climatique (niveau marin, épisodes météorologiques majeurs, stress hydrique, îlots de chaleur urbains, etc.). Enfin, la Normandie, productrice d'énergie, mais également fortement consommatrice de par son caractère industriel, doit tirer profit de ses ressources naturelles pour développer ses énergies renouvelables.

La contribution des agences permettra de nourrir l'écriture de ce que seront les objectifs du SRADDET normand tout en invitant à une prise de recul. À ce stade, notre réflexion nous orienterait vers l'écriture d'un document qui sera à la fois prospectif et prescriptif par nature, mais qui pourrait également se concevoir comme un espace de dialogue à l'échelle régionale et inter-régionale.

À l'échelle régionale, son rôle est de rassembler. Au regard de la spécificité du territoire normand, il pourrait contribuer à passer d'une notion d'égalité à celle d'équilibre des territoires. Il s'agit là d'une opportunité. La notion d'égalité pourrait laisser croire que tous les territoires seront vus et organisés selon les mêmes modalités et la même intensité. L'approche en termes d'équilibre faciliterait des interventions ciblées et différencierait des SRADDET à partir de la hiérarchisation des enjeux et au regard de l'interdépendance des territoires. Sa portée réglementaire et son action sur l'aménagement du territoire seraient ainsi plus efficientes.

Par son échelle, le SRADDET permet également d'envisager des échanges et de favoriser les complémentarités avec les territoires voisins, qu'ils soient Bretons, Ligériens, Franciliens ou des Hauts de France. Ce dialogue ne concerne pas seulement les franges et les frontières, mais aussi la coopération entre des villes ou des territoires qui peuvent s'organiser en réseau.

Les cibles du SRADDET sont connues, elles transparaissent des différents échanges qui ont conduit la phase d'analyse menée depuis le début de l'année 2016. Elles résident en particulier dans quelques thèmes, dont la portée, sans exclusivité, sont de nature à faire du SRADDET un document porteur de projets :

- L'aménagement et la mobilisation des ressources du littoral et des espaces fluviaux
- Le développement d'énergies nouvelles appuyé sur les savoir-faire et donnant à la Normandie un avantage compétitif;
- L'accueil résidentiel et touristique;
- Le développement portuaire et logistique;
- La création, l'innovation et la montée en compétences des Normands;
- L'accompagnement des mutations économiques des grands secteurs d'activités en Normandie (agriculture, industrie, énergie, tourisme, commerce international);
- La mise en place d'un réseau de mobilités qui construit les relations (fret et passagers) entre les Normands, leurs voisins et les territoires européens.

Pour faciliter son appropriation et accroître sa portée sur le territoire, ce premier schéma d'aménagement régional pourrait se présenter comme une «plate-forme des politiques régionales». Le SRADDET jetterait les bases de ce que la région souhaite partager avec les collectivités territoriales, les différents corps (institutionnels, consulaires, associatifs...) et les Normands. Ainsi, pourrait se mettre en place une stratégie horizontale qui se construit et s'enrichit des initiatives et des contributions de chacun afin de renforcer l'adhésion de tous les Normands à leur projet régional.

