

Projet Ligne Nouvelle Paris Normandie

Atelier projet de territoire n° 1

Lundi 18 avril 2016 - Rouen



Ligne nouvelle
Paris-Normandie
GRAND PROJET FERROVIAIRE



Le projet LNPN et la démarche « Projet de territoire »

L'avancement du projet LNPN – dates clés à venir

- Les études préalables à l'enquête publique : une phase essentielle de conception du projet.
- Un premier objectif est d'arrêter, début 2017 une zone de passage préférentielle (1km à 3 km) pour chacune des trois sections déclarées prioritaires.



2009 - 2011

2011 - 2012
2013 : étude post débat et cadrage ministériel

2014
-
2017

Horizon 2020

Horizon 2030

Un projet en 2 phases: 3 sections prioritaires puis le projet cible



Ligne nouvelle Paris - Normandie

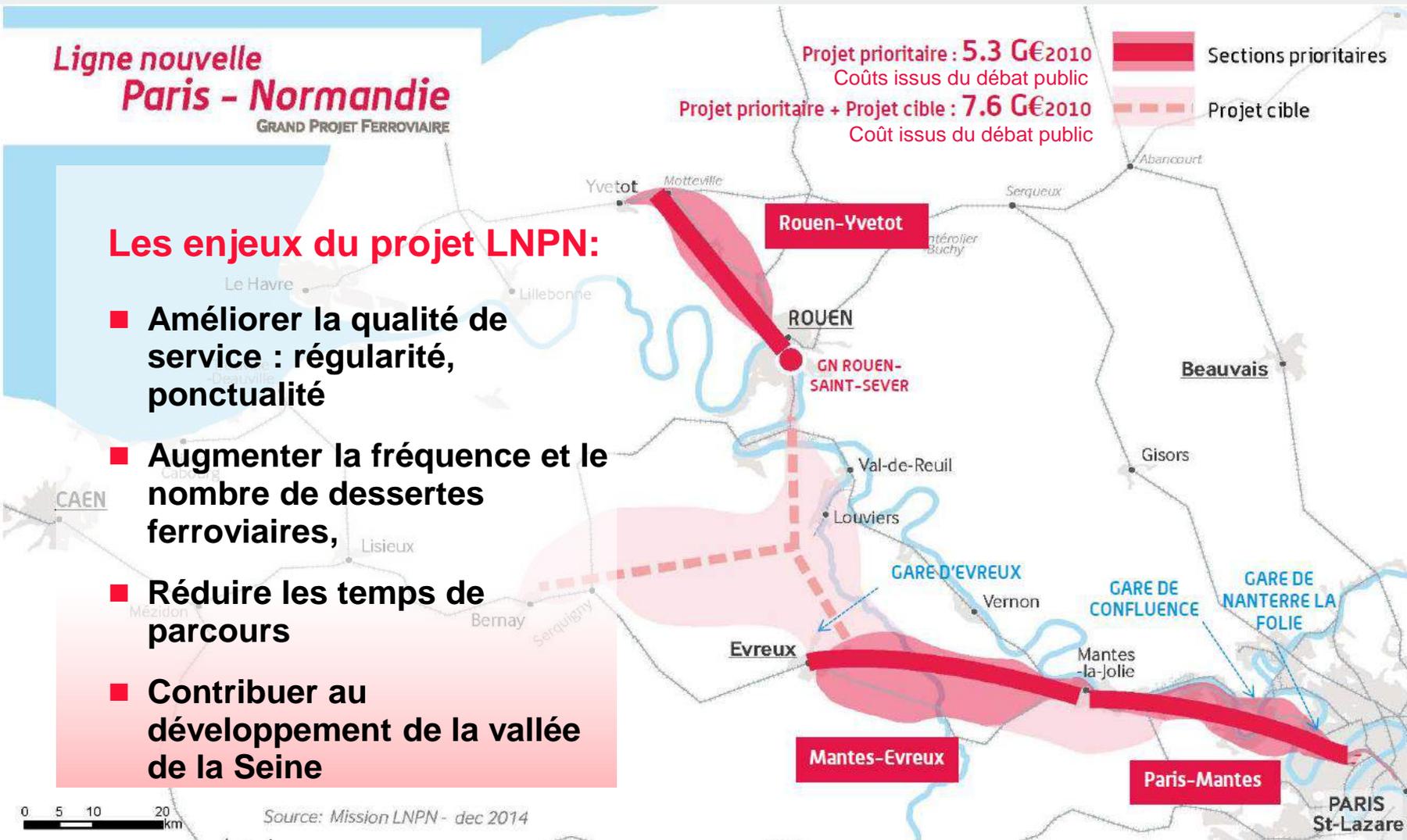
GRAND PROJET FERROVIAIRE

Les enjeux du projet LNPN:

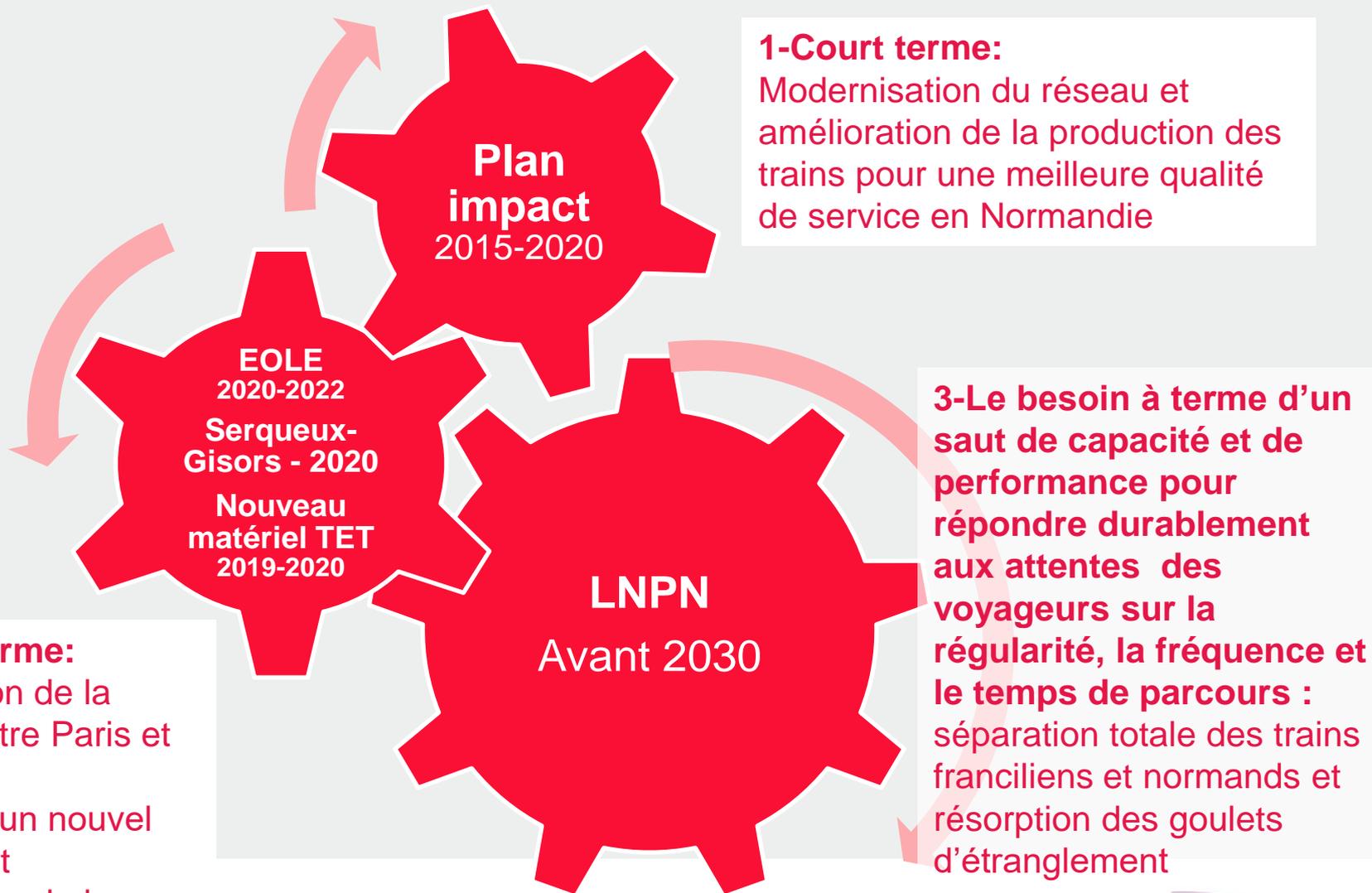
- Améliorer la qualité de service : régularité, ponctualité
- Augmenter la fréquence et le nombre de dessertes ferroviaires,
- Réduire les temps de parcours
- Contribuer au développement de la vallée de la Seine

Projet prioritaire : 5.3 G€2010
Coûts issus du débat public
Projet prioritaire + Projet cible : 7.6 G€2010
Coût issu du débat public

Sections prioritaires
Projet cible



LNPN : un projet qui s'inscrit en cohérence avec la structuration de l'axe ferroviaire Vallée de la Seine



Processus de définition des Zones de Passage Préférentielles (ZPP) sur les trois sections prioritaires



2015

Hiérarchisation et analyse des enjeux environnementaux

Faisabilité technique des éléments d'infrastructure

Grands objectifs de transport et de dessertes

Étape en cours

Mise au point de zones de passages (sections Paris-Mantes, Mantes-Evreux, Rouen-Yvetot) et de scénarios de dessertes associés

Objectif : Copil été 2016

2016

Analyse multicritère des zones de passage au regard des performances, des conditions d'insertion et des coûts

Proposition d'une ZPP par section prioritaire
Objectif : Copil fin 2016/début 2017

La conception de la LNPN guidée par le développement durable



Le cap fixé est de concevoir une ligne durable au service du développement économique, social et environnemental des territoires

- **Une LNPN au service du développement durable des territoires signifie :**
 - Un investissement soutenable, une ligne adaptable et articulée aux autres réseaux, contribuant à la croissance verte nationale
 - Une infrastructure éco-conçue qui préserve les patrimoines et les ressources en épargnant les plus exceptionnels et ménage les activités humaines
 - Un service de qualité et accessible, au bénéfice de la mobilité de tous
 - Une ligne en cohérence et en dialogue avec le développement économique et territorial → *la démarche projet de territoire*
- **Les choix successifs pour orienter le projet s'appuieront sur l'évaluation des solutions envisagées à la lumière de cet objectif**

— Pourquoi des ateliers « Projet de territoire » ?



- Faire converger le projet ferroviaire en cours de conception et les projets des territoires
- Autrement dit, réussir l'ancrage territorial de la LNPN : des infrastructures nouvelles ou améliorées, mais qui s'articulent avec quelles stratégies de développement
- Par conséquent, nourrir le dialogue stratégique entre SNCF Réseau et les territoires (les collectivités et les acteurs)
- S'écouter mutuellement sur la base d'éléments de connaissance et de prospective partagés → études confiées aux agences d'urbanisme
- Continuer à faire vivre une vision globale et à moyen et long termes du « système LNPN » au moment des arbitrages locaux
- Contribuer aux choix et éclairer les décisions de l'année 2016, puis au-delà

L'organisation de la démarche et des ateliers



- Une démarche animée par :

acadie



- Alimentée par des éléments de connaissance et de prospective produits par:





UN atelier en 4 séquences

- **1^{er} atelier, 18 avril 2016 à Rouen** : présenter la démarche et partager les visions prospectives et la connaissance des perspectives de développement, pour les territoires, en lien avec la LNPN
 - Réception synthétique des apports des récentes contributions des agences d'urbanisme de la Vallée de la Seine (janvier-avril 2016):
 - **dynamiques de peuplement et d'emploi** (volet 1)
 - **potentiels de développement économique autour des gares** (volet 2)
 - **systèmes multimodaux de mobilité articulés à la LNPN** (volet 3)
 - Débat autour de l'interpellation prospective « Trois perspectives », en lien avec l'évolution du projet global LNPN (cf. diapos suivantes).
 - Programmation des interventions des collectivités et acteurs en séance suivante.
- **2^{ème} atelier, juin 2016, Caen (à confirmer)** : écouter et partager les intentions de projet des territoires et faire entendre leurs stratégies d'accueil de la LNPN (la parole aux territoires et aux acteurs)
- **3^{ème} et 4^{ème} ateliers, automne 2016** : travail plus fin autour des trois « scénario de projet » retenus pour la LNPN à l'été 2016 + thématiques « Tourisme » et « Logistique fer-fleuve ».



- 14h00 - 14h30 **La démarche « Projet de territoire »** (P.Y Biet) 30'
- 14h30 - 14h45 **Une interpellation prospective : « Trois perspectives »** (M. Vanier) 15'
- 14h45 - 15h05 Réactions, débat, échanges 20'

- 15h05 - 15h20 **Dynamiques peuplement + emploi** (phase 1), synthèse (M. Güller) 15'
- 15h20 - 15h40 Réactions, débat, échanges 20'

- 15h40 - 15h55 **Potentiels de développement** (phase 1), synthèse (M. Güller) 15'
- 15h55 - 16h15 Réactions, débat, échanges 20'

- 16h15 - 16h30 **Système de mobilité** (phase 1), synthèse (M. Güller) 15'
- 16h30 - 16h50 Réactions, débat, échanges 20'

- 16h50 - 17h00 **Orientations** pour l'atelier suivant 10'

Une approche prospective: trois « perspectives macro »



Ces perspectives ne sont pas des scénarios

- Pas des scénarios de projet : elles ne relèvent pas d'intentionnalité mais de dynamiques socio-économiques à l'œuvre aujourd'hui dont on prend le parti de pousser la logique.
- Pas des scénarios exploratoires : elles n'ont pas été élaborées avec les acteurs et experts en vue d'une scénarisation partagée.

Ces perspectives ne sont pas des souhaits mais des possibles

- Avec ou sans la LNPN, la réalité de ces territoires dans 15-25 ans sera vraisemblablement un mélange de ces perspectives (et peut-être d'autres non anticipées). Mais dans quelle proportion et combinaison ?
- Ce que l'on souhaite comprendre : à quoi le projet LNPN est-il susceptible de contribuer ?



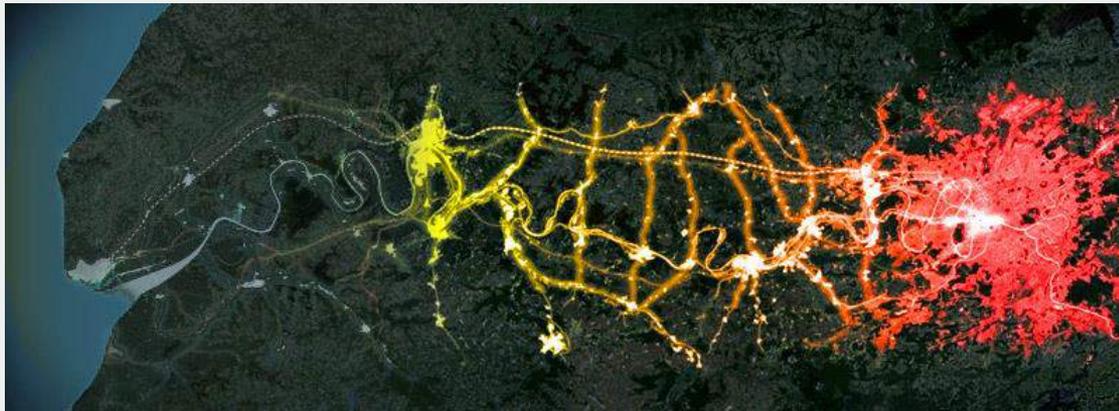
1^{ère} perspective : le très grand Paris s'étire vers l'ouest en corridor métropolitain jusqu'à Rouen

Le « Très Grand Paris » d'Antoine Grumbach s'est réalisé... jusqu'à Rouen

- Desserrement francilien de proche en proche face à la dynamique de peuplement et d'emploi venant de l'est
- Recherche de densité et d'accessibilité le long de l'axe structuré par EOLE
- Corridor = l'espace « à une heure du GPE », entre Paris et Rouen
- Peu de changements globaux hors du corridor

Concurent à cette perspective :

- La stratégie de relance de l'attractivité du territoire Seine Aval par l'OIN
- Le pôle métropolitain « Rouen Seine Eure »
- Une grande intercommunalité dans le 78 à l'échelle de Seine Aval
- Le Grand Paris Express qui intègre Seine Aval (ligne 15 en 2025-2027)
- La réalisation d'Eole (2020-2022)
- Des espaces de développement à fort potentiel (port de Confluence-Achères...)



Le « Très Grand Paris » d'Antoine Grumbach s'est réalisé... jusqu'à Rouen

(Source : Antoine Grumbach et Associés – Seine Métropole – Photo modifiée)



Un corridor structuré par l'axe Seine



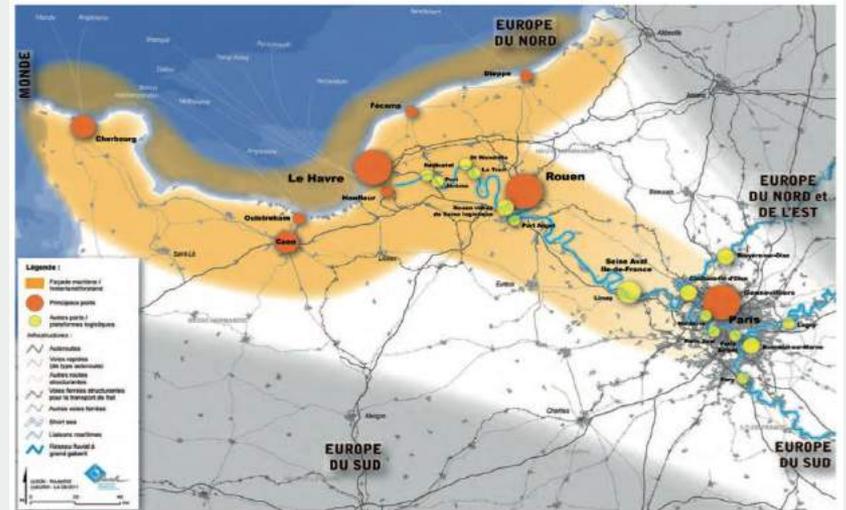
2^{ème} perspective : la métropole normande tripolaire tisse la « croisée normande » et rétablit sa place en France

Promotion métropolitaine et insertion de la région dans le système national et européen

- Agglomérations normandes en synergie, attractives en termes de peuplement et d'emploi
- Rouen au cœur de ce système métropolitain élargi
- Des agglomérations intermédiaires et relais dans le système multipolaire
- Les flux nord-sud pèsent autant que les flux est-ouest
- Chaque gare métropolitaine est le cœur d'une étoile de mobilité intense

Concourent à cette perspective :

- L'ambition et le potentiel complémentaire des 3 agglomérations historiques
- Le GPE qui permet de traverser le nœud parisien lors de déplacements nationaux
- Marché immobilier francilien répulsif
- Exigences des villes moyennes et petites villes de Normandie à ne pas décrocher
- L'unification régionale et les offres de service intégrées
- Le projet Canal Seine Nord



Les infrastructures Nord-Sud de la « croisée normande »

La métropole tripolaire et sa fonction inter-régionale

(Source : Projet Seine Gateway - AURH)



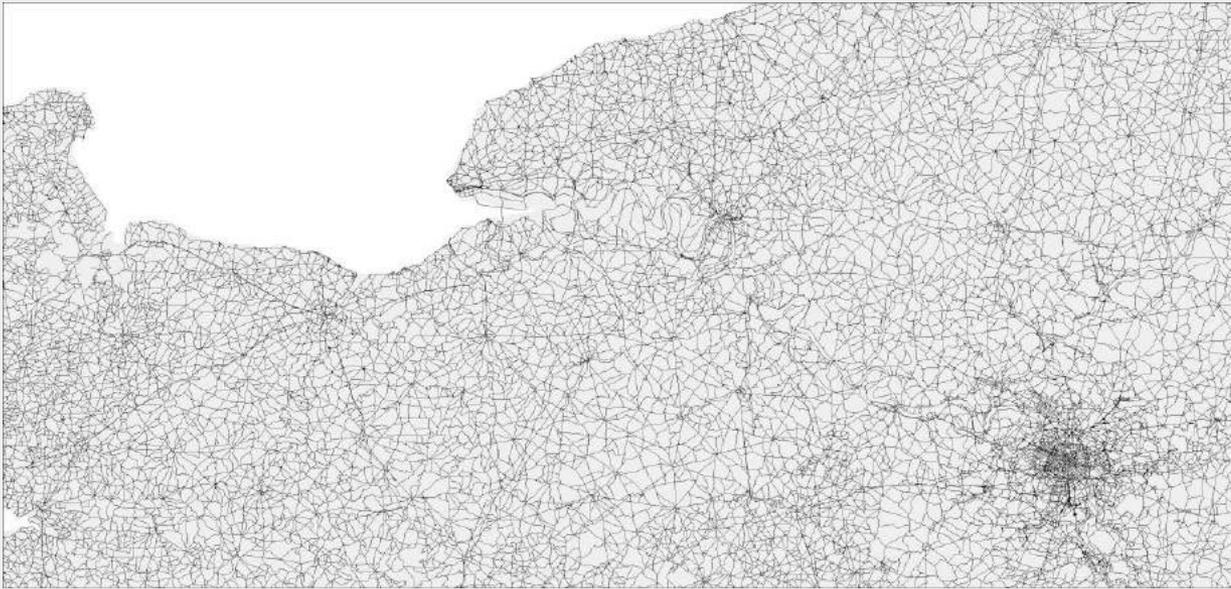
3^{ème} perspective : le Val de Seine et ses campagnes s'habitent et se développent partout en profondeur

Les ménages plébiscitent le cadre de vie de Val de Seine

- Plus d'accessibilité donc plus de dispersion et de mobilités centrifuges
- Les campagnes normandes sont plus désirées que jamais (par toutes catégories sociales)
- Priorité au cadre de vie
- Patrimonialisation des vieilles centralités, résidentialisation des nouvelles ruralités
- « Mise en tourisme » de tous les territoires

Concourent à cette perspective :

- La transition numérique favorisant le « à distance »
- Basculement de résidences secondaires à principales
- Attractivité de l'Eure
- Vieillesse généralisée de la population
- Tendances démographiques favorables aux petites communes
- Facilité du déplacement automobile (bon maillage autoroutier régional)



Le réseau routier, et son potentiel de diffusion du peuplement.



La logique périurbaine Hauville (Eure)

Analyses territoriales réalisées par les agences d'urbanisme

Les analyses territoriales : vue d'ensemble



- Objectif : **apporter des éléments de connaissance partagée**, pour faire converger projet ferroviaire et projets de territoire.
- Trois **sujets prioritaires** pour les acteurs rencontrés :
 - Analyse des **dynamiques de peuplement et d'emploi** des territoires impactés par le projet LNPN
 - Analyse des **potentiels de développement économique** (en particulier en immobilier tertiaire) **autour des gares existantes ou envisagées**
 - Analyse des **systèmes multimodaux de mobilité articulés à la LNPN** en aval de Confluence
- Recours à l'expertise des **agences d'urbanisme des territoires situées sur la Vallée de la Seine** pour l'élaboration des études :





■ Questionnements de fond :

- **Dans quel contexte global d'évolution territoriale s'inscrit le projet de la LNPN ? Quelles en sont les perspectives ?**
- **Qui vit et travaille dans les territoires concernés, qui est susceptible d'y venir ?**
- **Quels sont les liens fonctionnels objectifs entre territoires au plan du développement économique ?**
- **Quel système tout cela forme-t-il, comment la mobilité l'active-t-elle ?**
- **Quelles peuvent être les contributions de la LNPN aux dynamiques des territoires, à condition de quels projets de leur part ?**

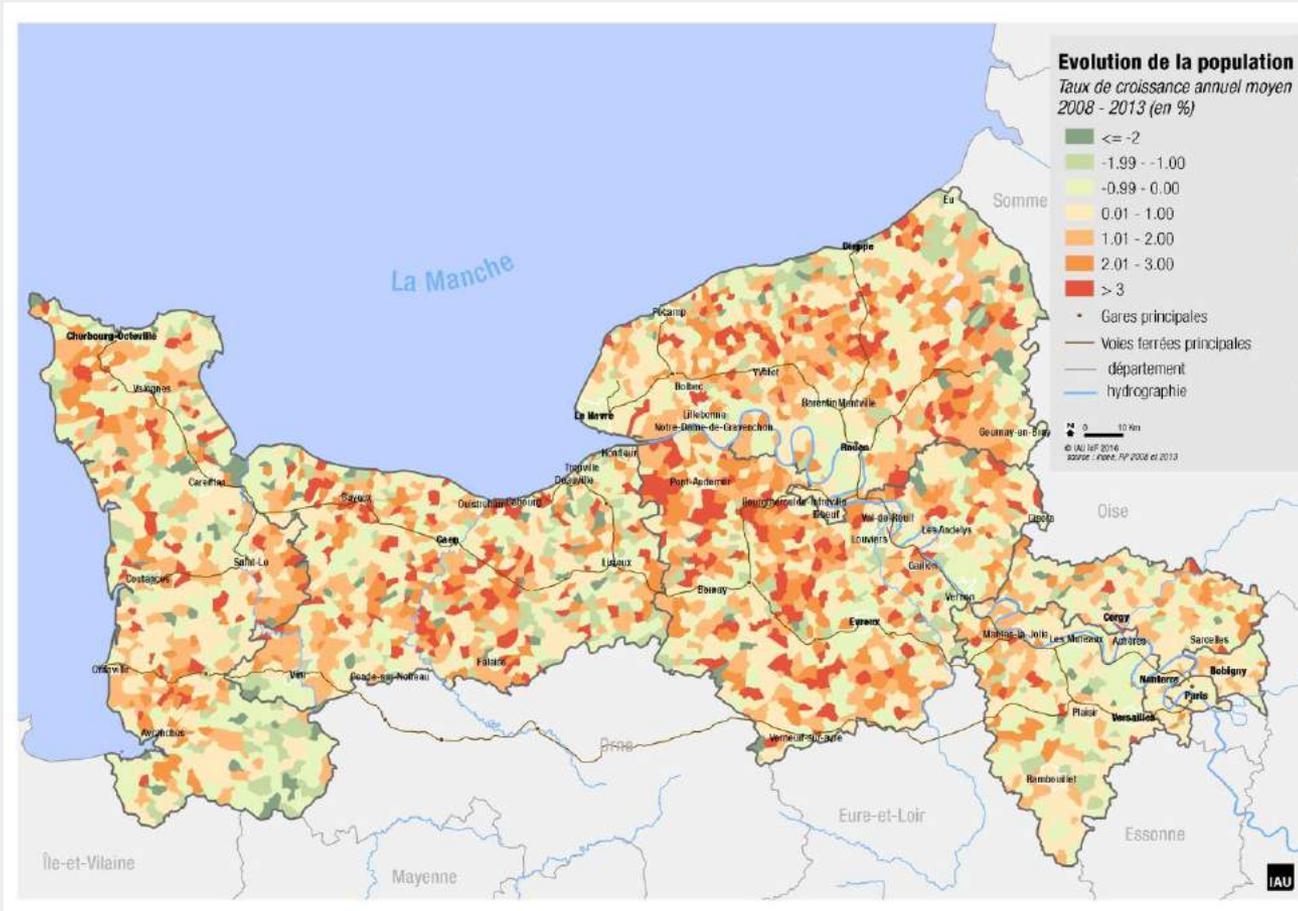
Volet 1 (phase 1) : Etude des dynamiques de peuplement et d'emploi des territoires impactés par la LNPN



- **Les principales conclusions retenues par l'AMO :**
 - **Un mitage généralisé et en profondeur dans les territoires**
 - **Des villes centres résidentiellement en recul, et des couronnes en croissance**
 - **Une attractivité résidentielle normande inférieure à la moyenne nationale**
 - **Un marché de l'emploi en panne**
 - **Des échanges pendulaires inter-pôles normands limités**
 - **Un territoire de loisirs et de tourisme**

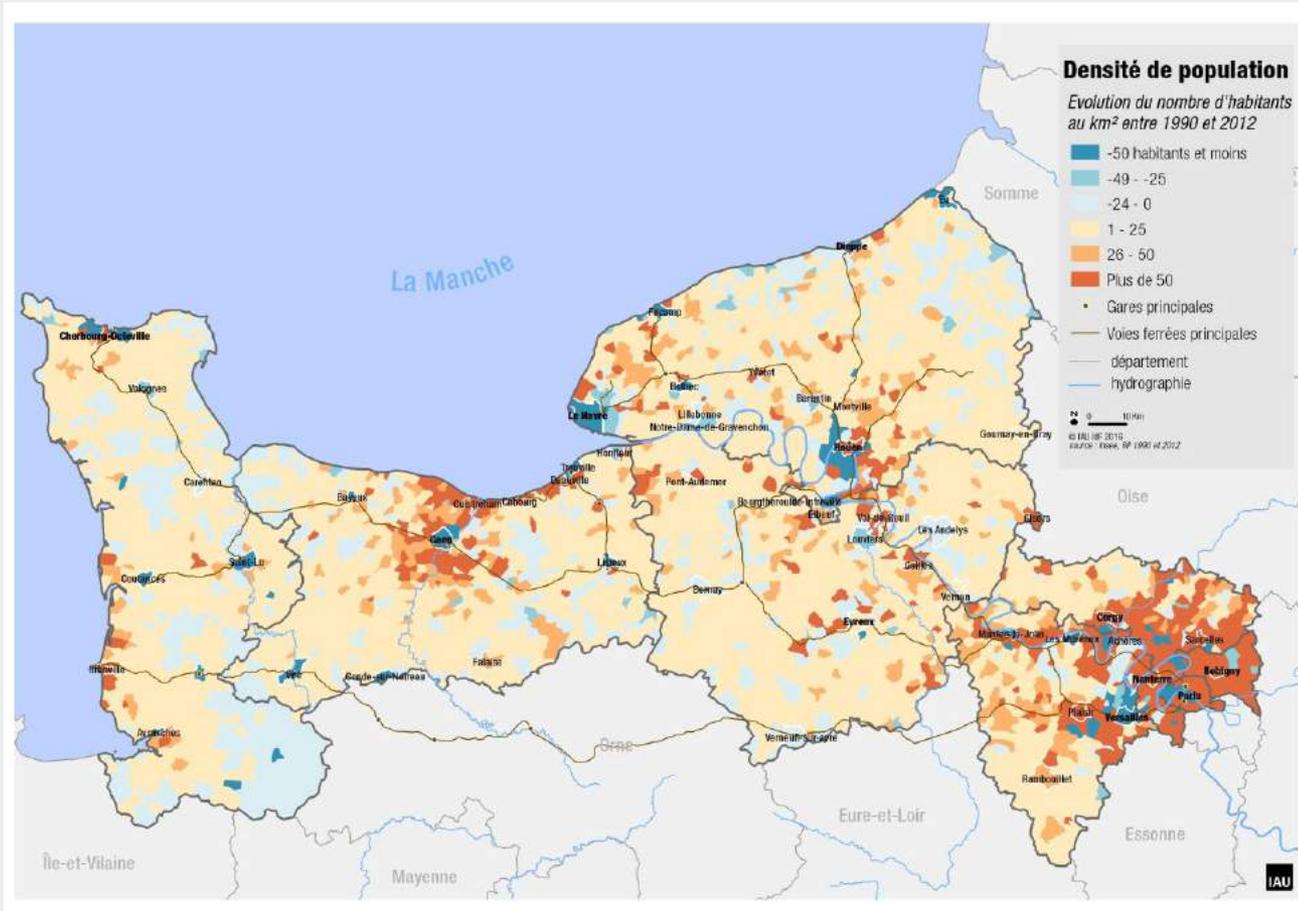


Un mitage généralisé et en profondeur dans les territoires



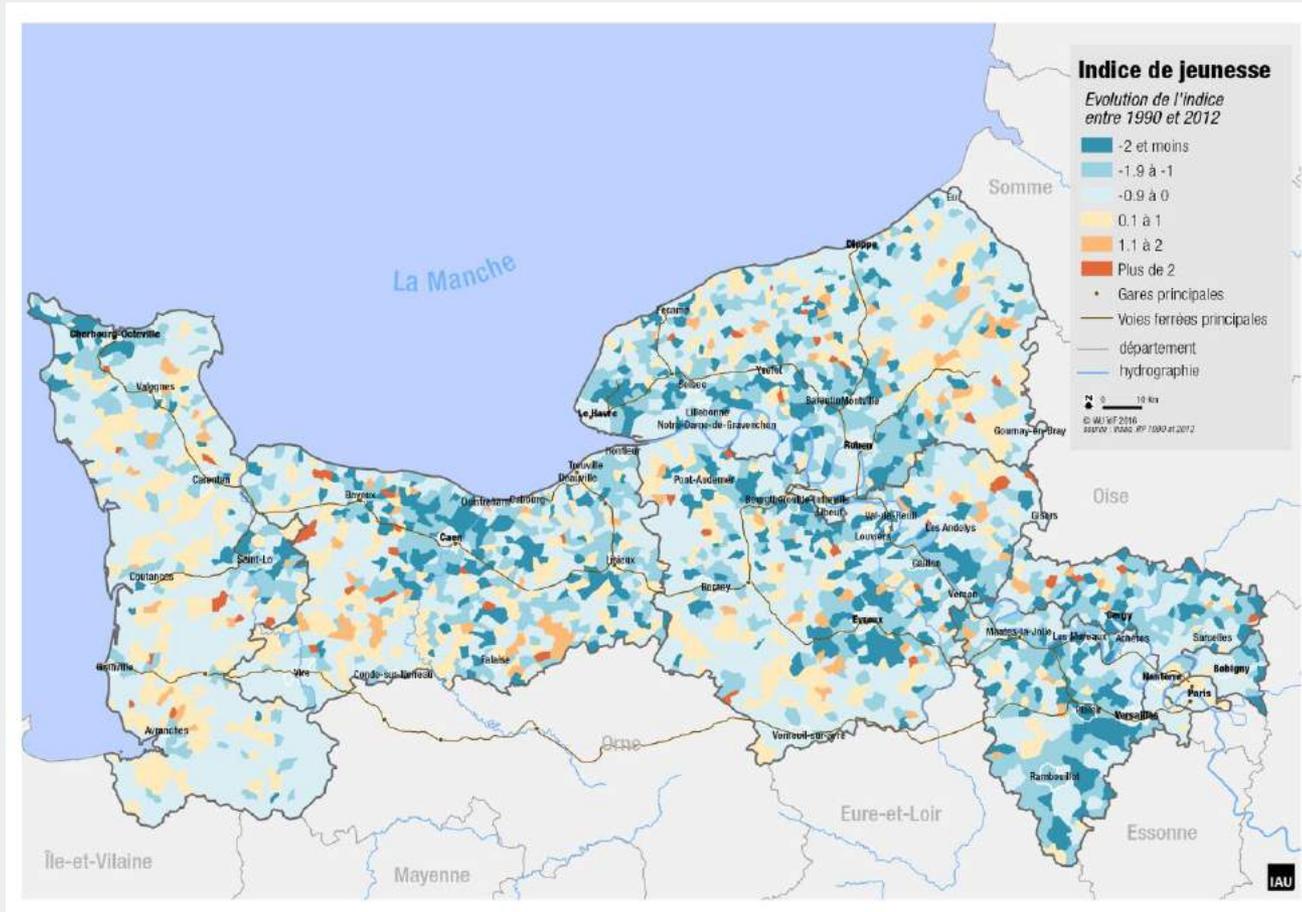


Villes centres en recul, des couronnes en croissance



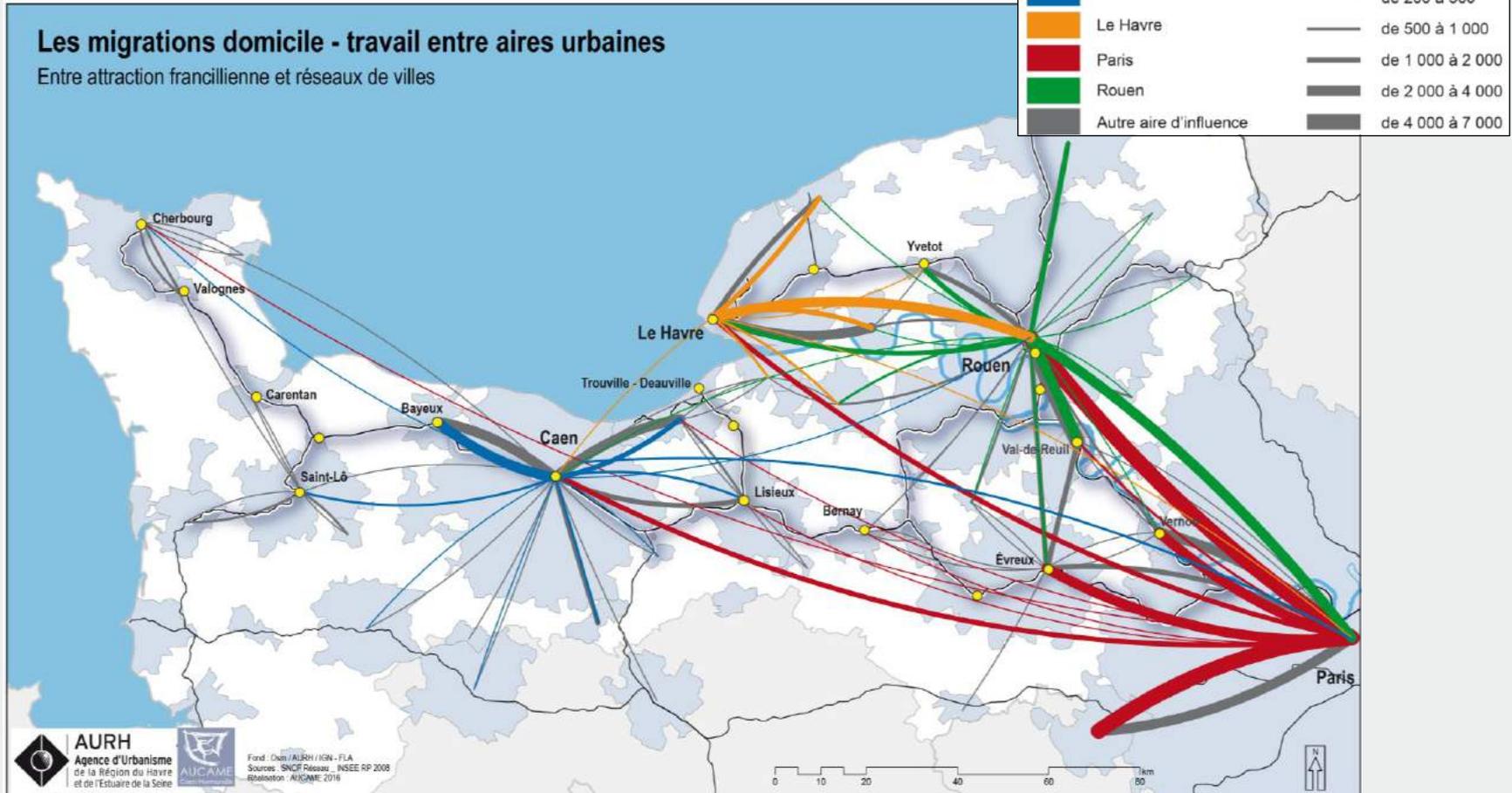


Attractivité résidentielle sous la moyenne (sauf pour les retraités ?)



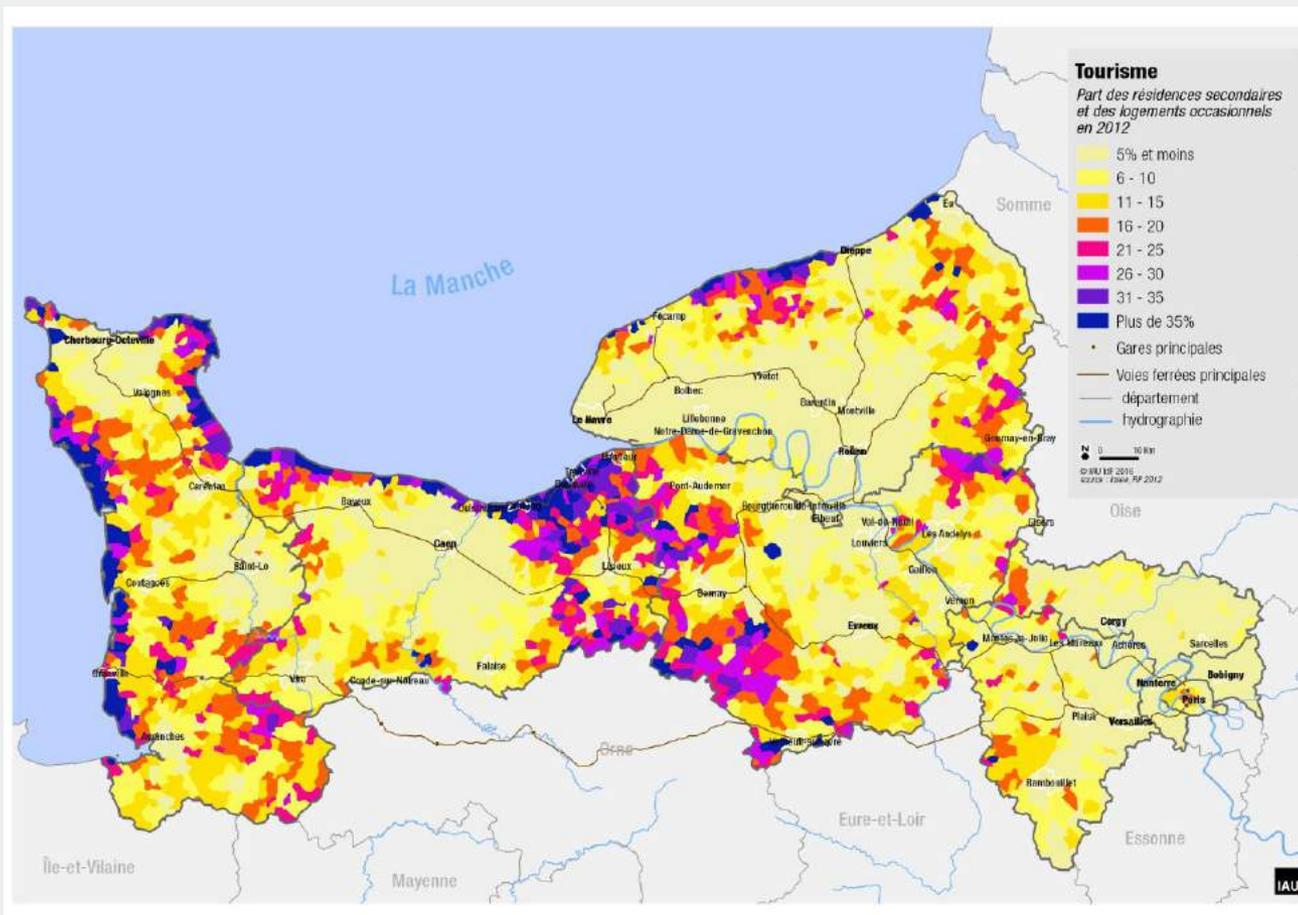


Le pendularisme inter-pôles normands limité





Un territoire de loisirs et de tourisme ?





Six grands constats de l'analyse des dynamiques de peuplement et d'emploi , sur fond de trois « perspectives macro » :

- Un mitage généralisé et en profondeur dans les territoires
 - Des villes centres résidentiellement en recul, et des couronnes en croissance
 - Une attractivité résidentielle normande inférieure à la moyenne nationale
 - Un marché de l'emploi en panne
 - Des échanges pendulaires inter-pôles normands limités
 - Un territoire de loisirs et de tourisme
-
- Quelles interpellations partageons-nous ?
 - Quelles options pour le projet LNPN et leviers d'action pour les territoires appelées ?
 - Quelles priorités de convergence des projets ?

Débat, échanges, perspectives pour la démarche PDT

Volet 2 (phase 1) : Etude des potentiels de développement économique autour des gares

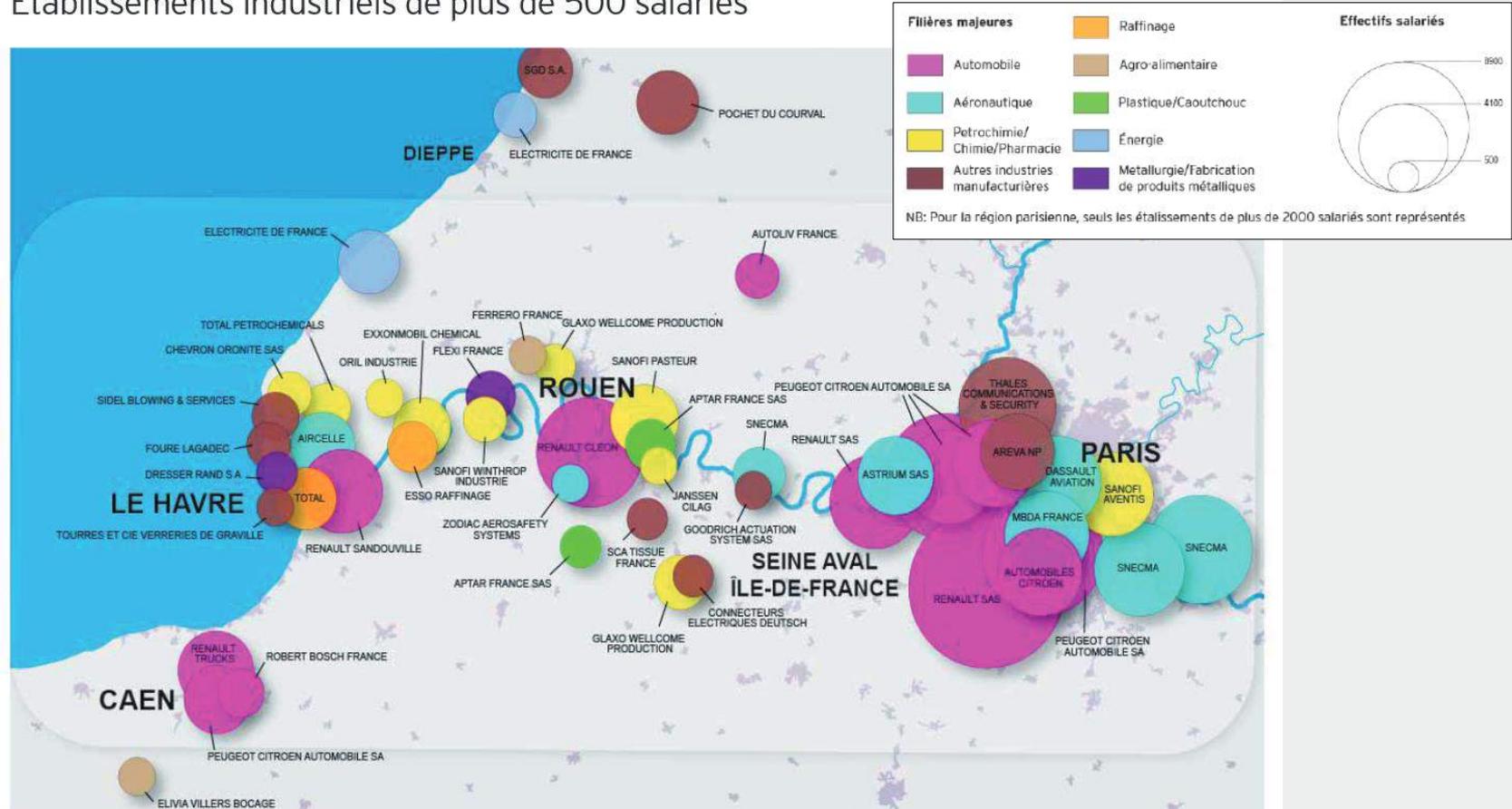


- **Les principales conclusions retenues par l'AMO :**
 - **Normandie / Vallée de la Seine: un territoire fortement orienté vers les activités de production**
 - **Une bilocalisation production (Normandie) et sièges (Ile-de-France) importante**
 - **Les marchés tertiaires en Normandie « autochtones »**
 - **Peu de back-offices franciliens en Normandie**



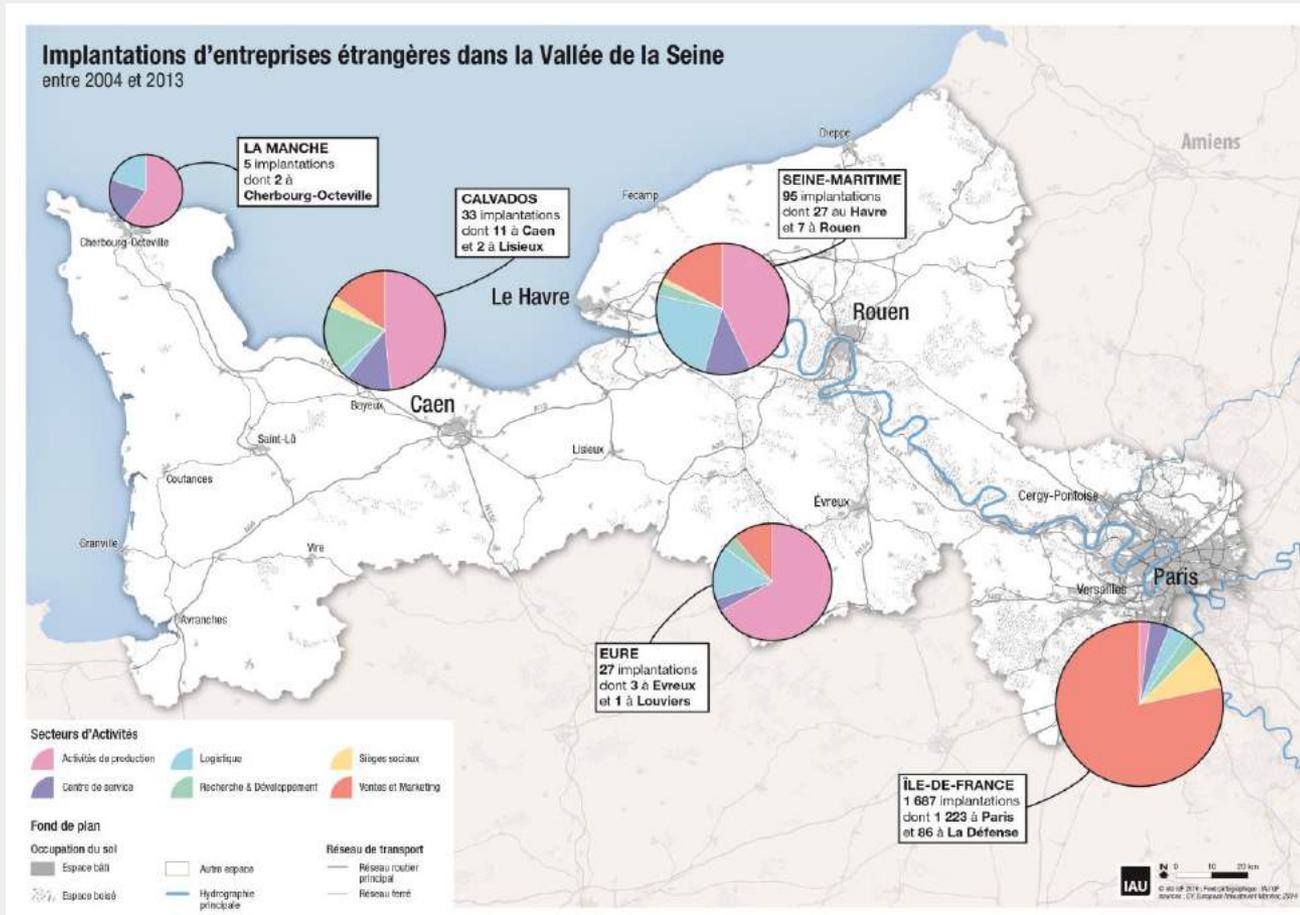
Un territoire fortement orienté vers les activités de production

Établissements industriels de plus de 500 salariés



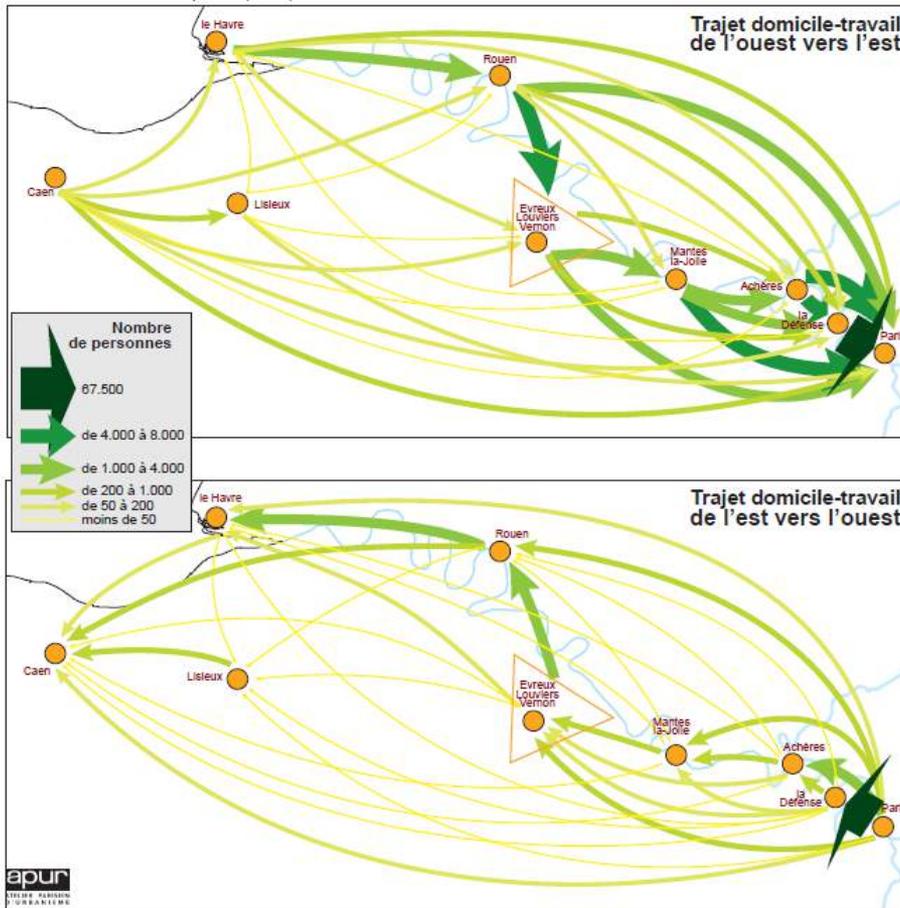


Bilocalisation production (Normandie) et sièges (IdF) importante



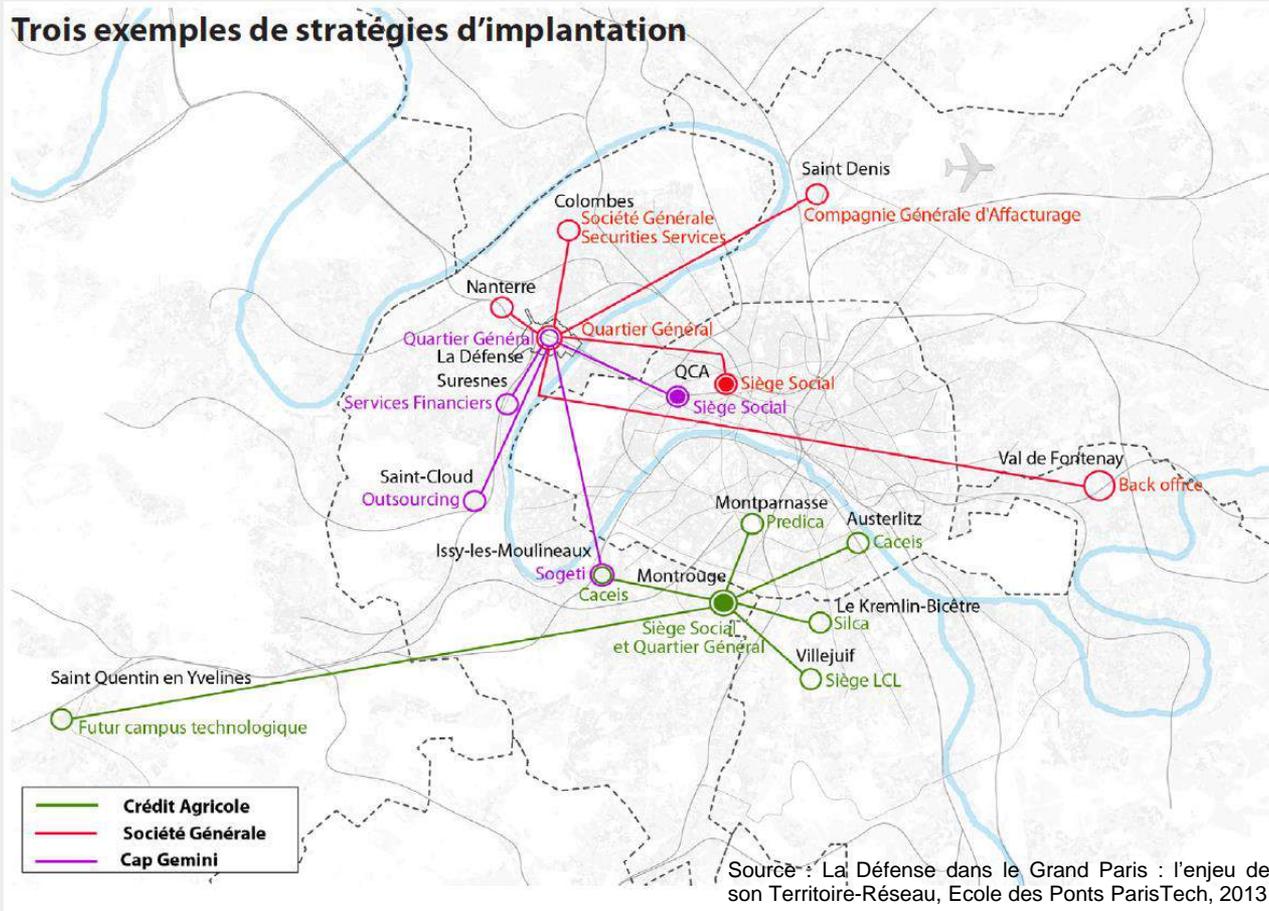


Les marchés tertiaires en Normandie « autochtones »





Peu de back-offices franciliens en Normandie





Quatre grands constats de l'analyse du développement économique/tertiaire , sur fond de trois « perspectives macro » :

- **Normandie / Vallée de la Seine: un territoire fortement orienté vers les activités de production**
 - **Une bilocalisation production (Normandie) et sièges (Ile-de-France) importante**
 - **Les marchés tertiaires en Normandie « autochtones »**
 - **Peu de back-offices franciliens en Normandie**
-
- **Quelles interpellations partageons-nous ?**
 - **Quelles options pour le projet LNPN et leviers d'action pour les territoires appelant-elles ?**
 - **Quelles priorités de convergence des projets ?**

Débat, échanges, perspectives pour la démarche PDT

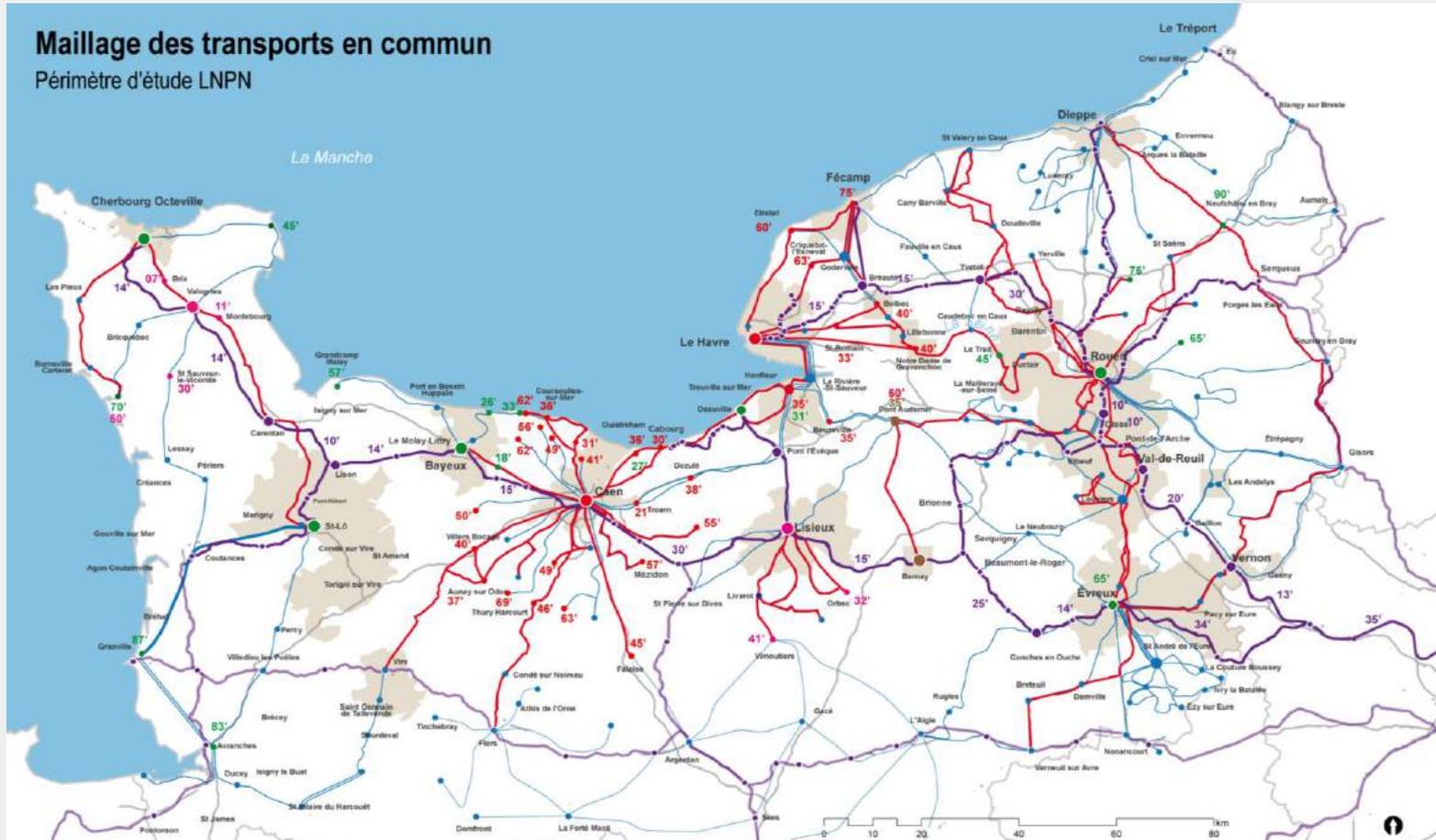
Volet 3 (phase 1) : Etude des systèmes multimodaux de mobilité articulés à la LNPN



- **Les principales conclusions retenues par l'AMO :**
 - **Les réseaux TC existants irriguent et structurent le territoire assez bien**
 - **Mais l'offre TC joue un rôle limité dans les déplacements au quotidien**
 - **Il demeure des lacunes dans la couvertures par les réseaux ou par leur offre**
 - **Le système de mobilité est structuré par les agglomérations**

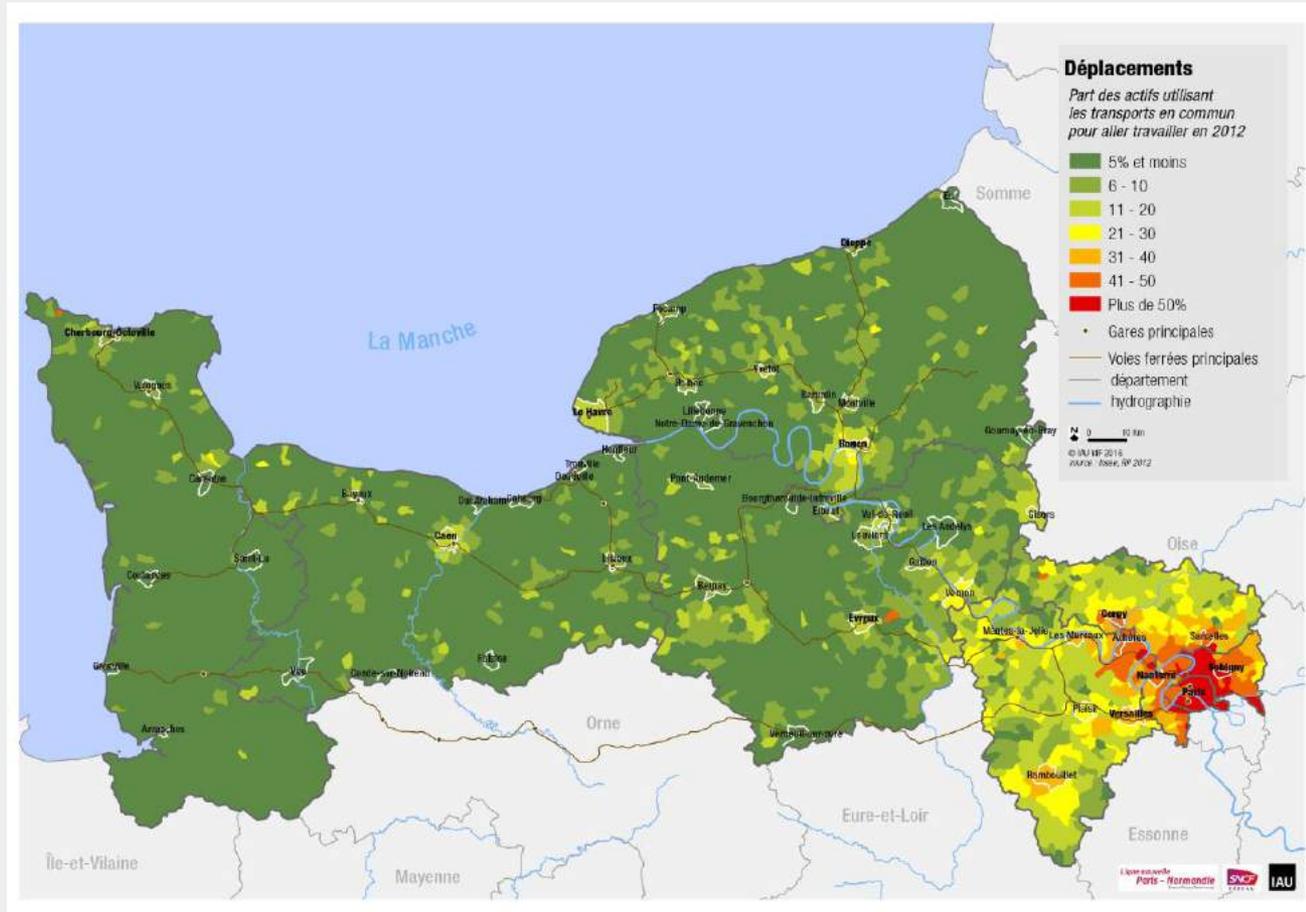


Les réseaux TC existants irriguent et structurent le territoire assez bien



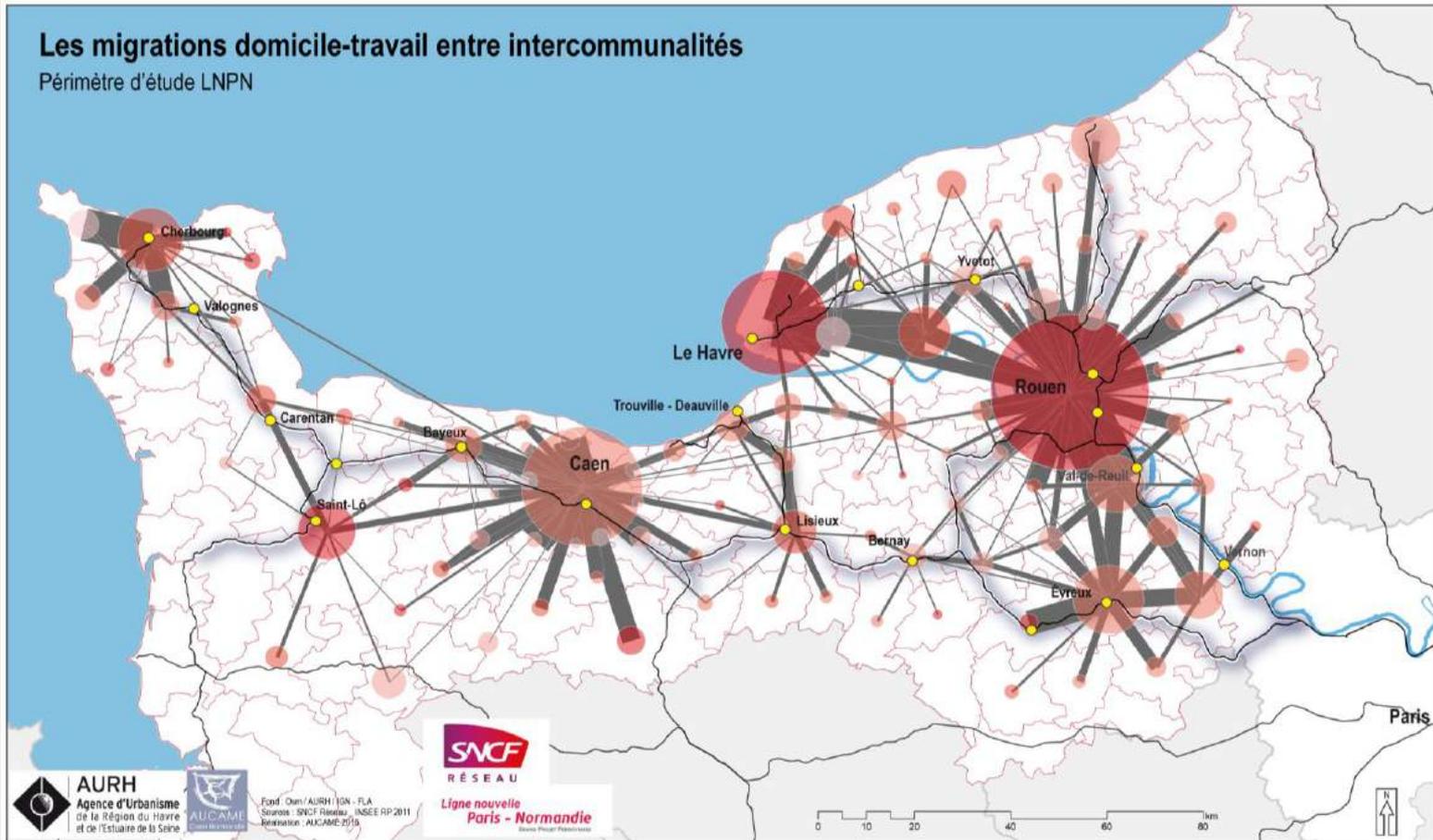


L'offre TC joue un rôle limité dans les déplacements au quotidien





Le pendularisme intra-normand limité aux agglomérations





Quatre grands constats de l'analyse des systèmes multimodaux de mobilité , sur fond de trois « perspectives macro » :

- Les réseaux TC existants irriguent et structurent le territoire assez bien
 - Mais l'offre TC joue un rôle limité dans les déplacements au quotidien
 - Il demeure des lacunes dans la couvertures par les réseaux ou par leur offre
 - Le système de mobilité est structuré par les agglomérations
-
- Quelles interpellations partageons-nous ?
 - Quelles options pour le projet LNPN et leviers d'action pour les territoires appellent-elles ?
 - Quelles priorités de convergence des projets ?

Débat, échanges, perspectives pour la démarche PDT



UN atelier en 4 séquences

- **1^{er} atelier, 18 avril 2016 à Rouen** : présenter la démarche et partager les visions prospectives et la connaissance des perspectives de développement, pour les territoires, en lien avec la LNPN
 - Réception synthétique des apports des récentes contributions des agences d'urbanisme de la Vallée de la Seine (janvier-avril 2016):
 - **dynamiques de peuplement et d'emploi** (volet 1)
 - **potentiels de développement économique autour des gares** (volet 2)
 - **systèmes multimodaux de mobilité articulés à la LNPN** (volet 3)
 - Débat autour de l'interpellation prospective « Trois perspectives », en lien avec l'évolution du projet global LNPN (cf. diapos suivantes).
 - Programmation des interventions des collectivités et acteurs en séance suivante.
- **2^{ème} atelier, juin 2016, Caen (à confirmer)** : écouter et partager les intentions de projet des territoires et faire entendre leurs stratégies d'accueil de la LNPN (la parole aux territoires et aux acteurs)
- **3^{ème} et 4^{ème} ateliers, automne 2016** : travail plus fin autour des trois « scénario de projet » retenus pour la LNPN à l'été 2016 + thématiques « Tourisme » et « Logistique fer-fleuve ».

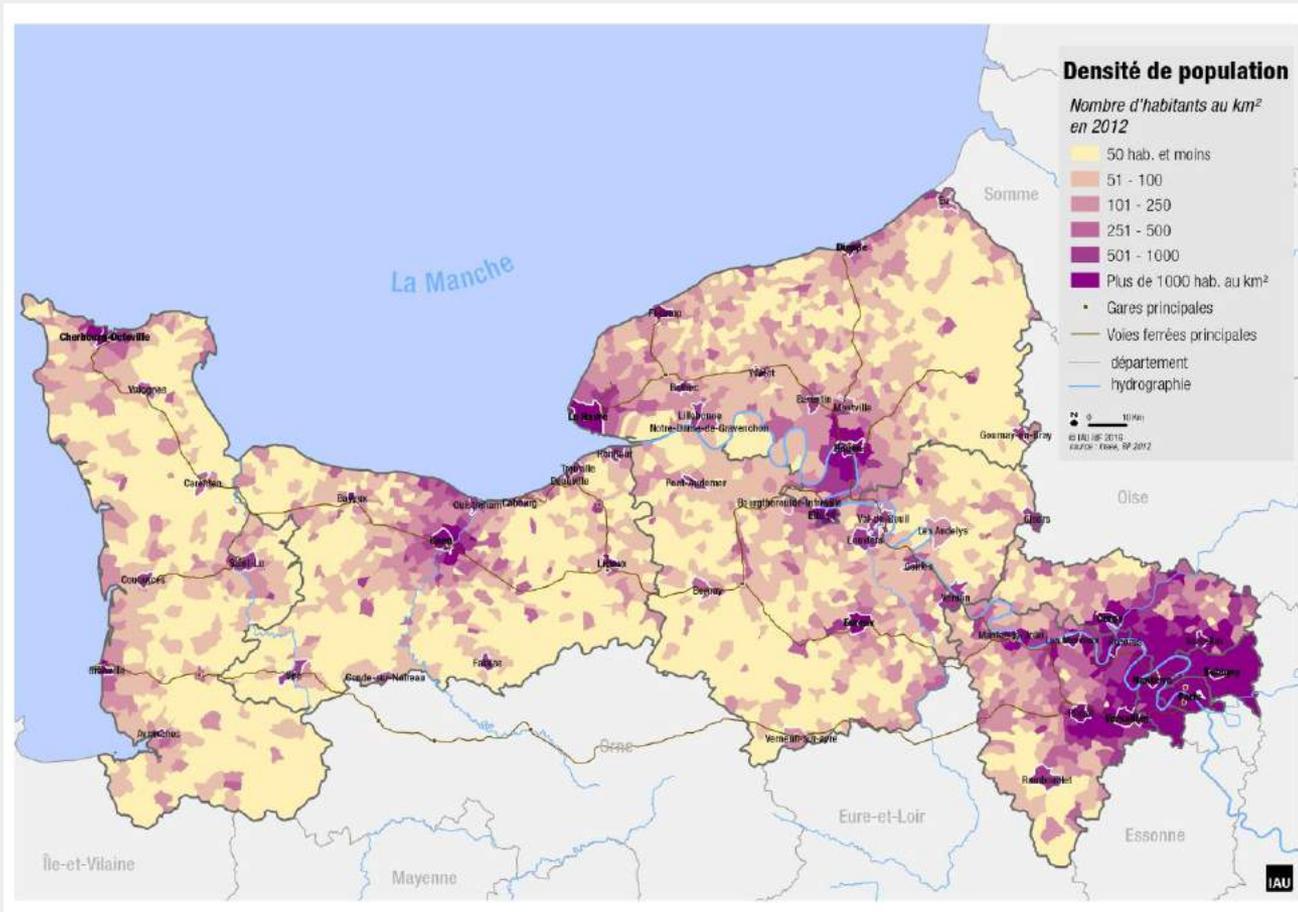
Annexe cartographique *(extrait des études des agences d'urbanisme)*

Volet 1 : Etude des dynamiques de peuplement et d'emploi des territoires impactés par la LNPN

4- Les analyses territoriales : dynamiques de peuplement



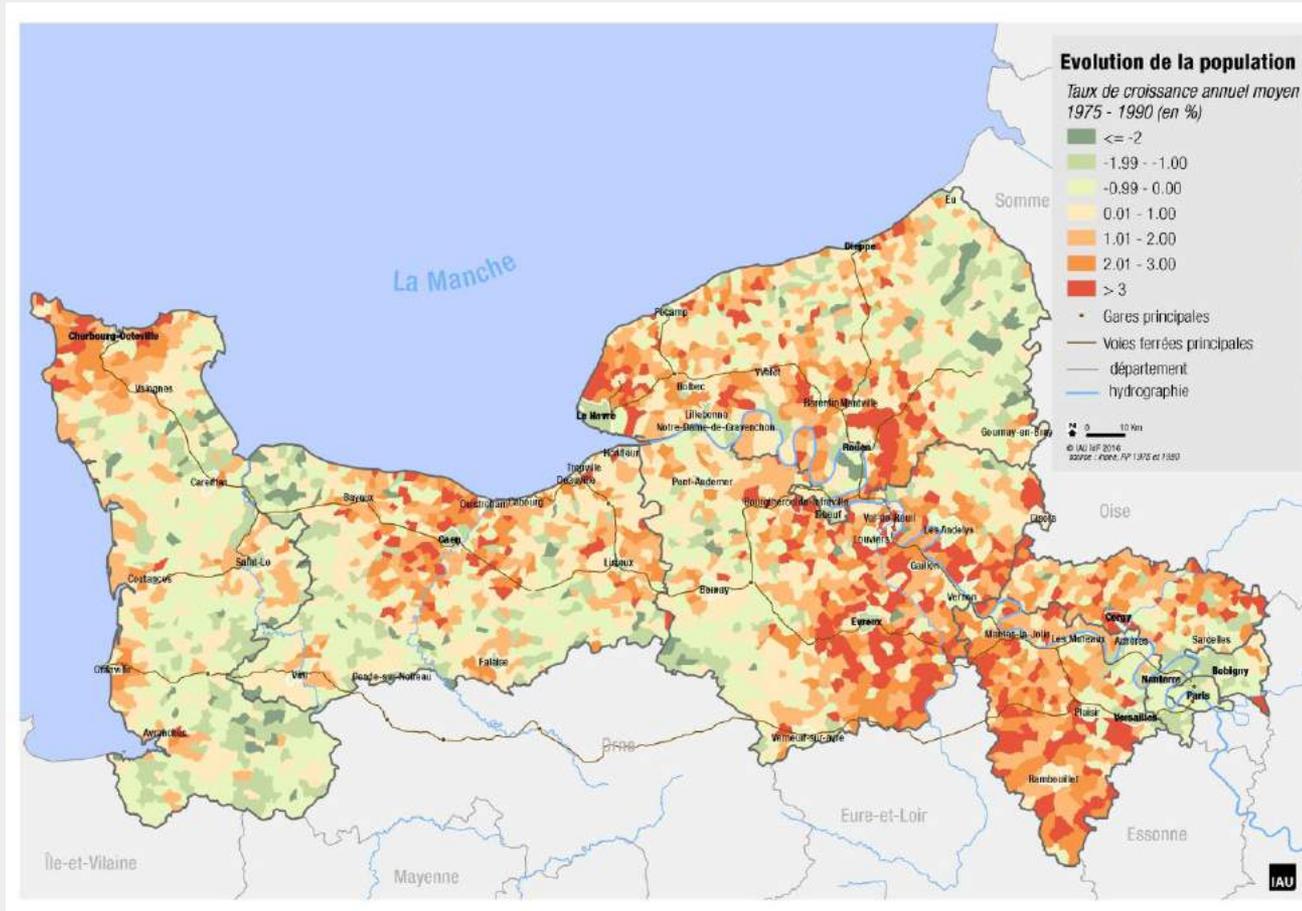
L'état du territoire



4- Les analyses territoriales : dynamiques de peuplement



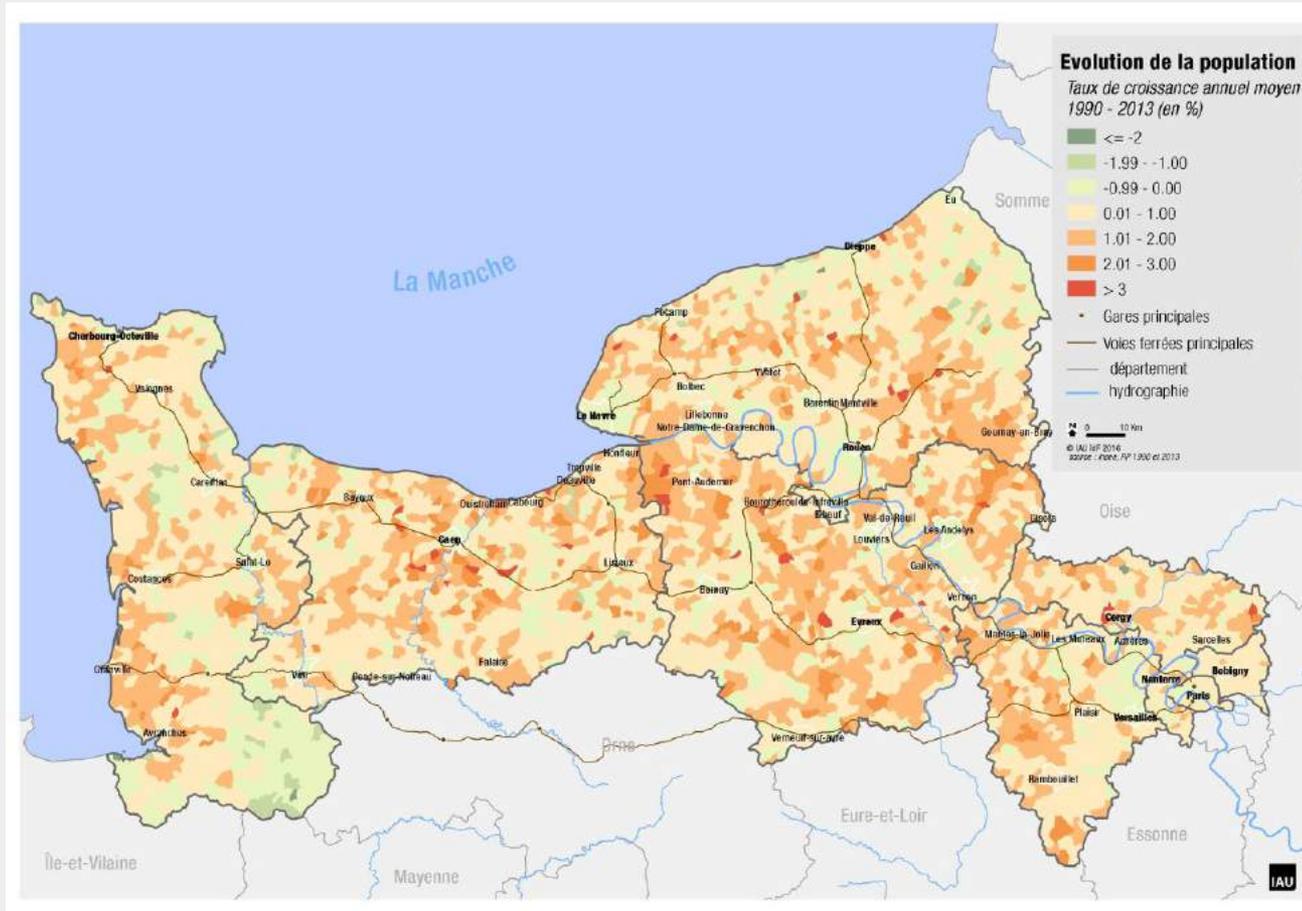
Un mitage en profondeur dans le territoire, généralisé



4- Les analyses territoriales : dynamiques de peuplement



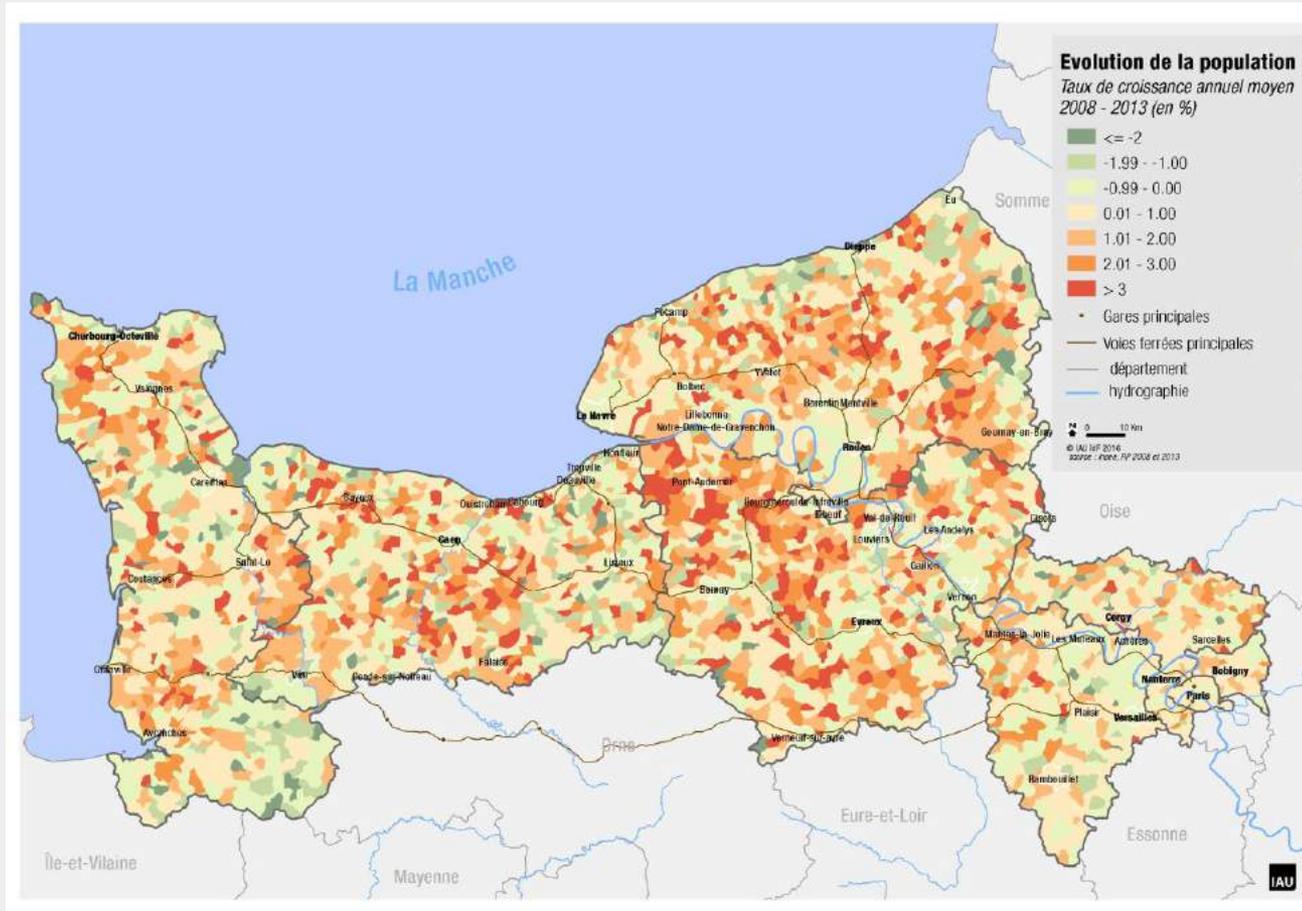
Un mitage en profondeur dans le territoire, généralisé



4- Les analyses territoriales : dynamiques de peuplement



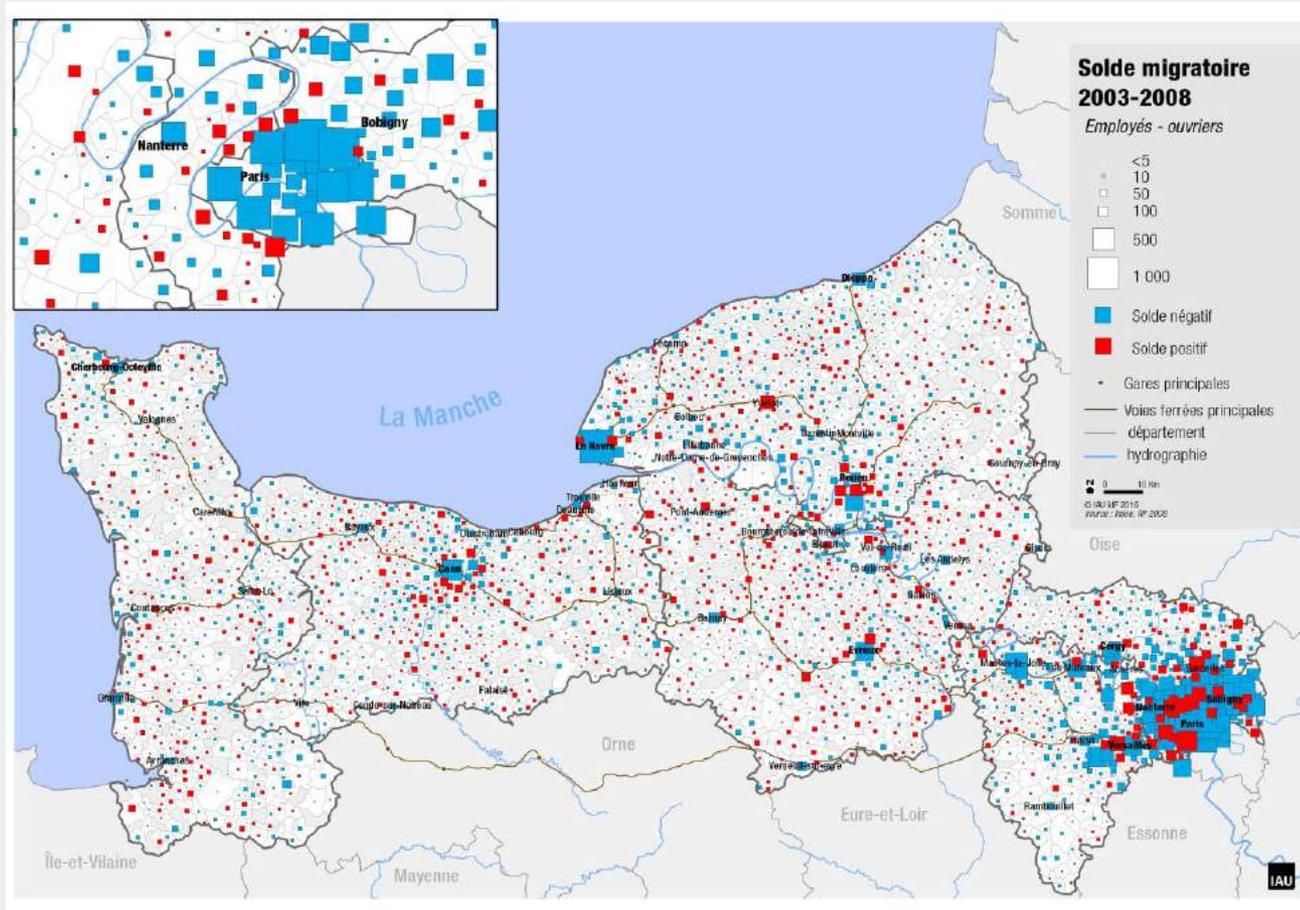
Un mitage en profondeur dans le territoire, généralisé



4- Les analyses territoriales : dynamiques de peuplement



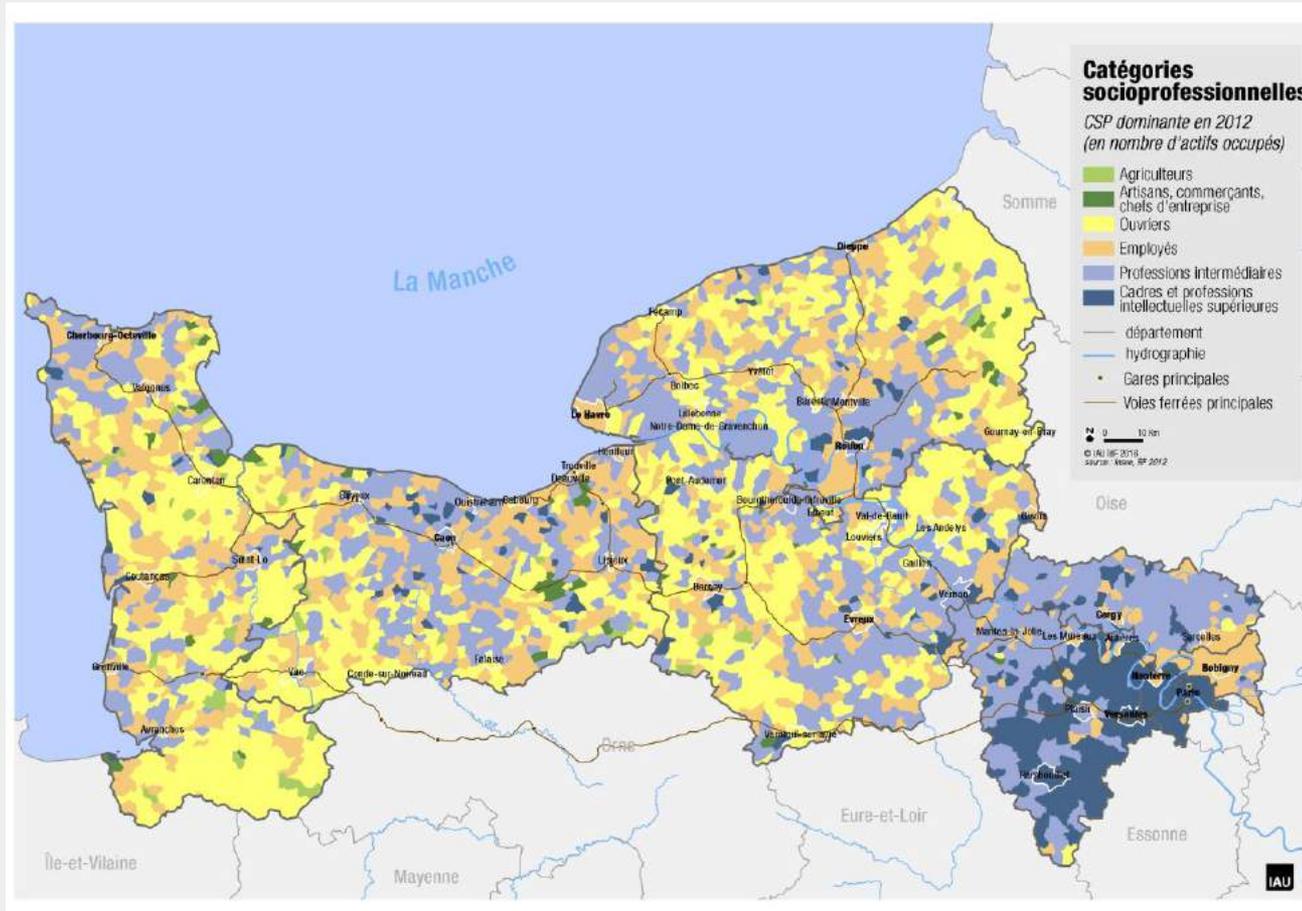
Un mitage en profondeur dans le territoire, généralisé



4- Les analyses territoriales : dynamiques de peuplement



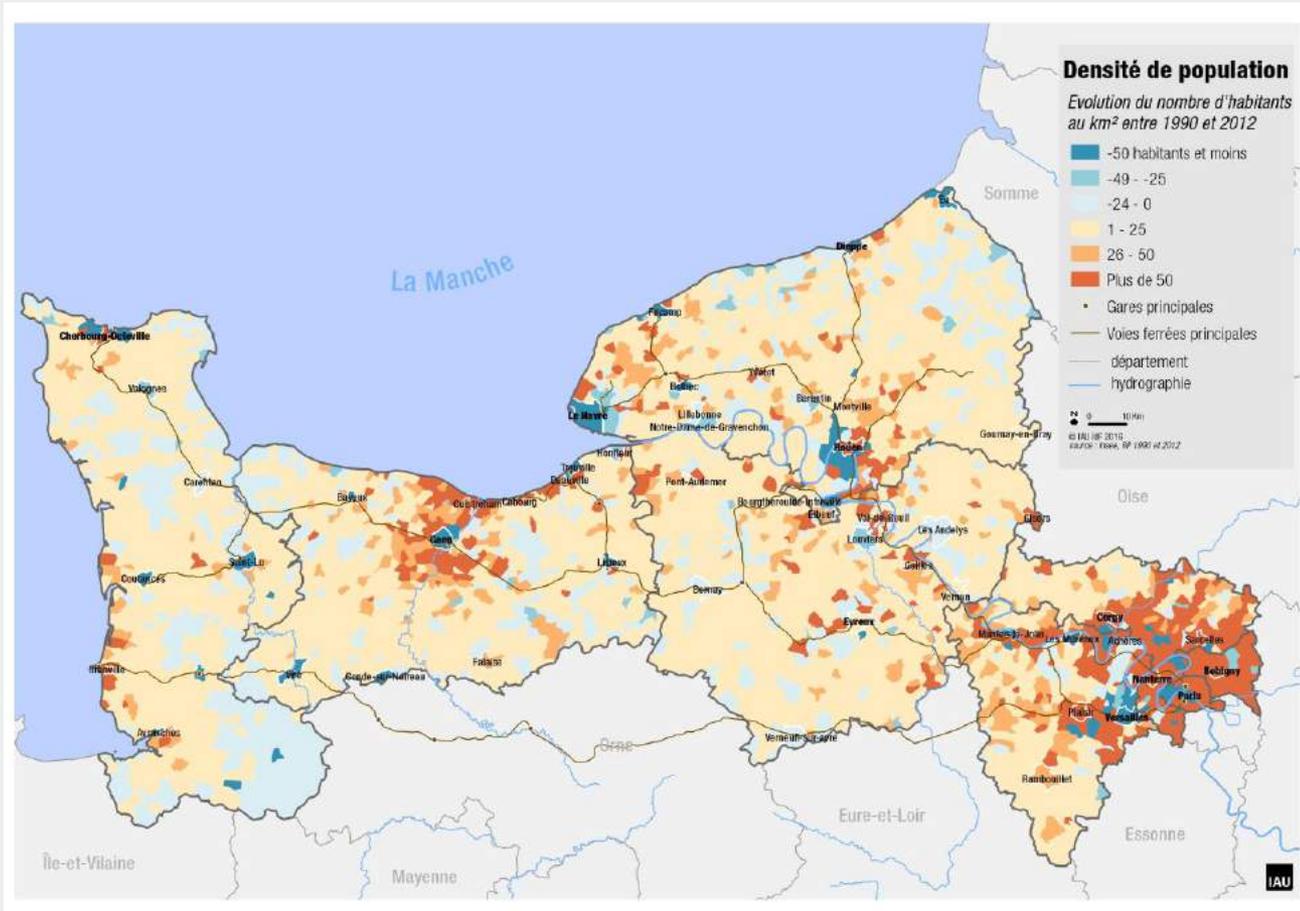
Un mitage en profondeur dans le territoire, généralisé



4- Les analyses territoriales : dynamiques de peuplement



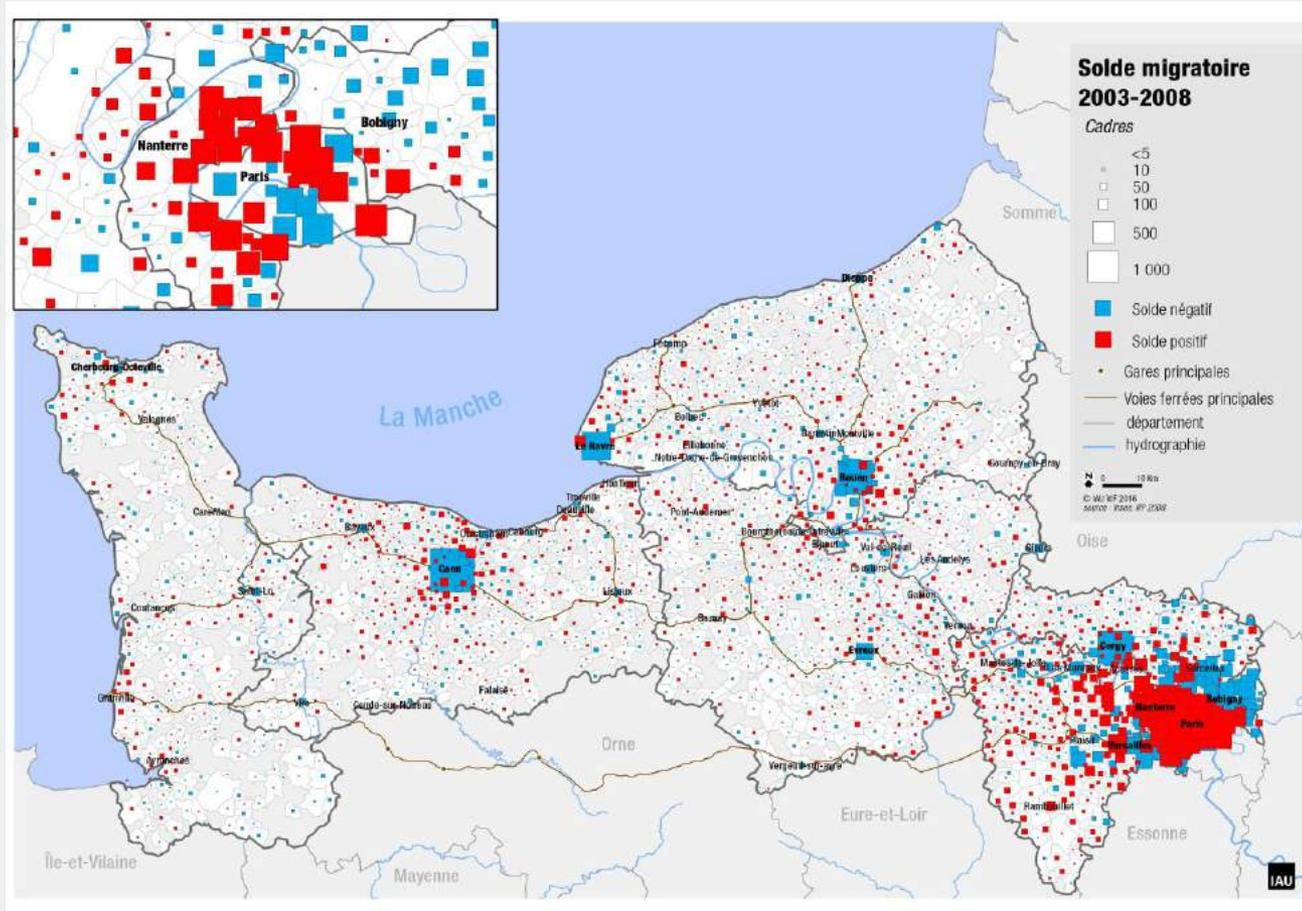
Les villes peu populaires, les agglomérations attractives



4- Les analyses territoriales : dynamiques de peuplement



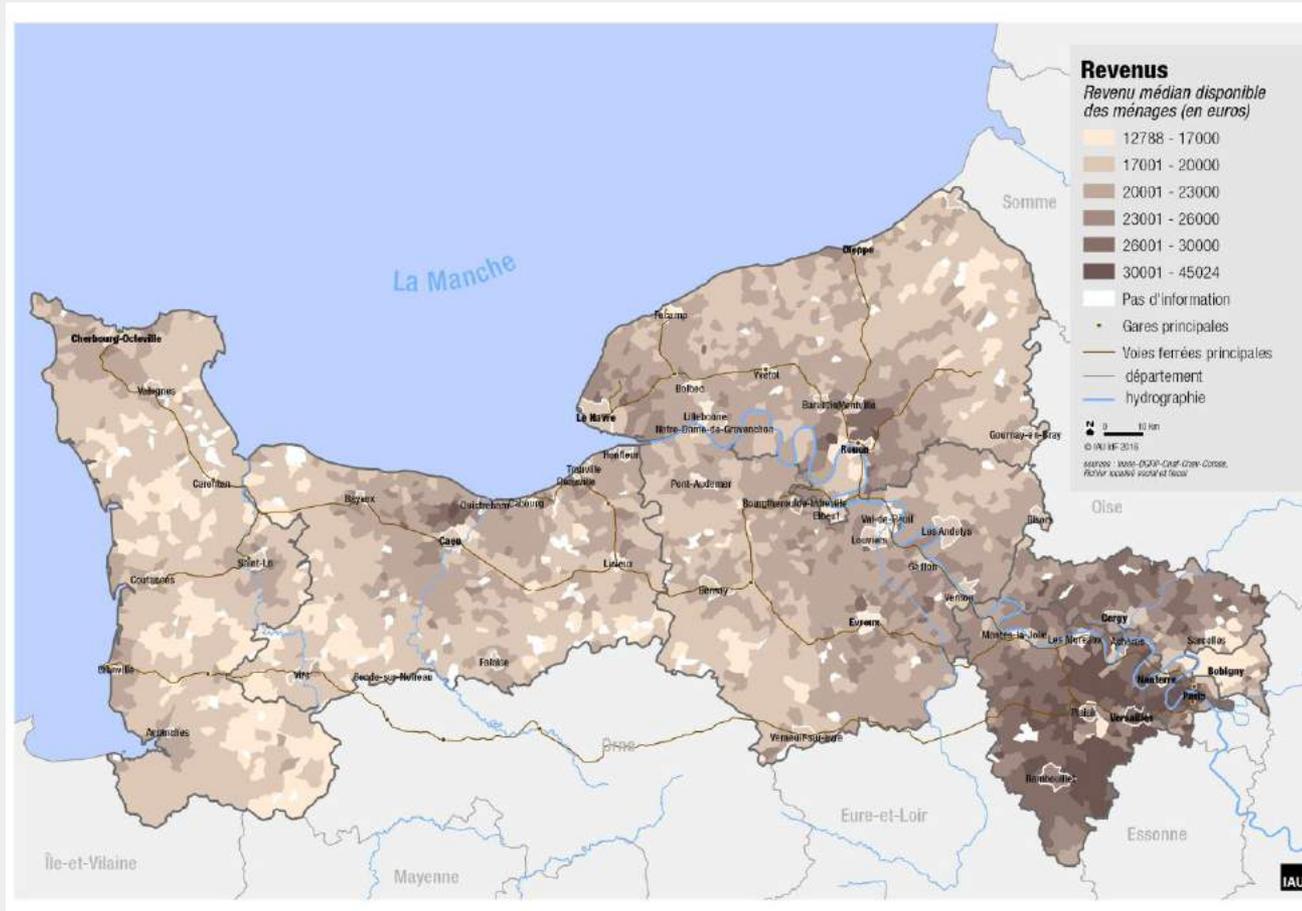
Les villes peu populaires, les agglomérations attractives



4- Les analyses territoriales : dynamiques de peuplement



Les villes peu populaires, les agglomérations attractives



4- Les analyses territoriales : dynamiques de peuplement



Attractivité résidentielle sous la moyenne – sauf pour les retraités ?

Evolution de la population entre 1975 et 2013

		Population 1975	Population 1990	Population 2008	Population 2013	Poids 1975 (en %)	Poids 1990 (en %)	Poids 2013 (en %)	TCAM* 75-90	TCAM 90-13	TCAM 75-13	TCAM 08-13
Normandie	Eure	422 952	513 818	577 087	595 043	4,4	5,1	5,3	1,31	0,64	0,90	0,61
	Seine-Maritime	1 172 743	1 223 429	1 248 580	1 254 609	12,2	12,1	11,5	0,28	0,11	0,18	0,10
	Calvados	561 210	618 676	678 424	690 181	5,9	6,1	6,3	0,65	0,48	0,55	0,34
	Manche	451 662	479 636	496 937	499 919	4,7	4,7	4,6	0,40	0,18	0,27	0,12
Île-de-France	Paris	2 299 830	2 152 423	2 211 297	2 229 621	24,0	21,3	20,4	-0,44	0,15	-0,08	0,17
	Hauts-de-Seine	1 438 930	1 391 658	1 549 619	1 591 403	15,0	13,8	14,3	-0,22	0,58	0,27	0,53
	Seine-Saint-Denis	1 322 127	1 381 197	1 506 466	1 552 482	13,8	13,7	13,9	0,29	0,51	0,42	0,60
	Yvelines	1 082 255	1 307 150	1 406 053	1 418 484	11,3	12,9	13,0	1,27	0,36	0,71	0,18
	Val d'Oise	840 885	1 049 598	1 165 397	1 194 681	8,8	10,4	10,8	1,49	0,56	0,93	0,50
Partie normande		2 608 567	2 835 559	3 001 028	3 039 752	27,2	28,0	27,7	0,56	0,30	0,40	0,26
Partie francilienne		6 984 027	7 282 026	7 838 832	7 986 671	72,8	72,0	72,3	0,28	0,40	0,35	0,37
Vallée de la Seine		9 592 594	10 117 585	10 839 860	11 026 423	100,0	100,0	100,0	0,36	0,37	0,37	0,34
Part Vallée de la Seine en France métropolitaine (en %)		18,2	17,9	17,4	17,3							
France métropolitaine		52 591 584	56 615 155	62 134 866	63 697 865				0,49	0,51	0,51	0,50

Source: INSEE, RP 1975 à 2013

*Taux de croissance annuel moyen (en %)

4- Les analyses territoriales : dynamiques de peuplement



Attractivité résidentielle sous la moyenne – sauf pour les retraités ?

Flux migratoire* totaux (en nombre de ménages)

	Arrivées 2003-2008	Départs 2003-2008	Solde migratoire 2003-2008
Calvados	29 203	27 240	1 963
Eure	27 639	27 761	-123
Manche	17 377	17 689	-312
Seine-Maritime	35 724	42 064	-6 340
Paris	194 731	225 085	-30 354
Hauts-de-Seine	70 953	94 599	-23 646
Seine-Saint-Denis	75 895	102 042	-26 146
Yvelines	127 756	128 738	-982
Val d'Oise	53 459	73 381	-19 923

Flux migratoires* entre les départements de la Vallée de la Seine (en nombre de ménages)

	Arrivées 2003-2008	Départs 2003-2008	Solde migratoire 2003-2008
Calvados	14 287	11 120	3 167
Eure	17 945	14 634	3 311
Manche	8 093	7 282	811
Seine-Maritime	17 478	17 149	329
Paris	64 578	92 279	-27 701
Hauts-de-Seine	70 659	59 863	10 796
Seine-Saint-Denis	42 101	37 726	4 374
Yvelines	38 340	37 607	733
Val d'Oise	34 350	30 169	4 181

Flux migratoires* vis-à-vis des autres départements français (hors Vallée de la Seine)

	Arrivées 2003-2008	Départs 2003-2008	Solde migratoire 2003-2008
Calvados	14 916	16 120	-1 204
Eure	9 694	13 128	-3 433
Manche	9 284	10 407	-1 123
Seine-Maritime	18 247	24 916	-6 669
Paris	130 153	132 806	-2 653
Hauts-de-Seine	57 097	68 875	-11 778
Seine-Saint-Denis	33 795	64 315	-30 521
Yvelines	32 613	56 992	-24 379
Val d'Oise	19 109	43 213	-24 104

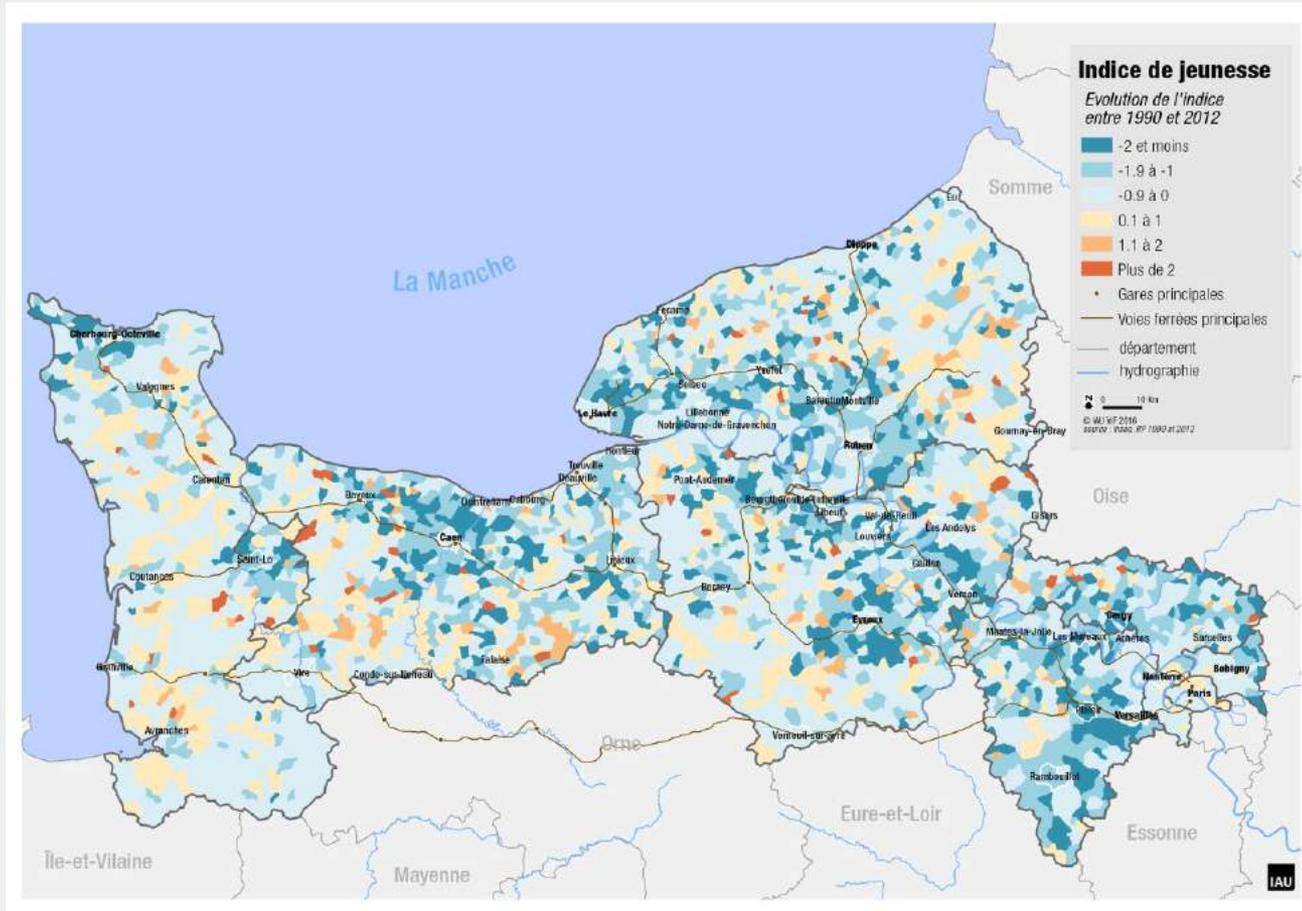
Source: INSEE, RP 2008

*Flux migratoires: Hors flux avec les Dom-Tom et l'étranger

4- Les analyses territoriales : dynamiques de peuplement



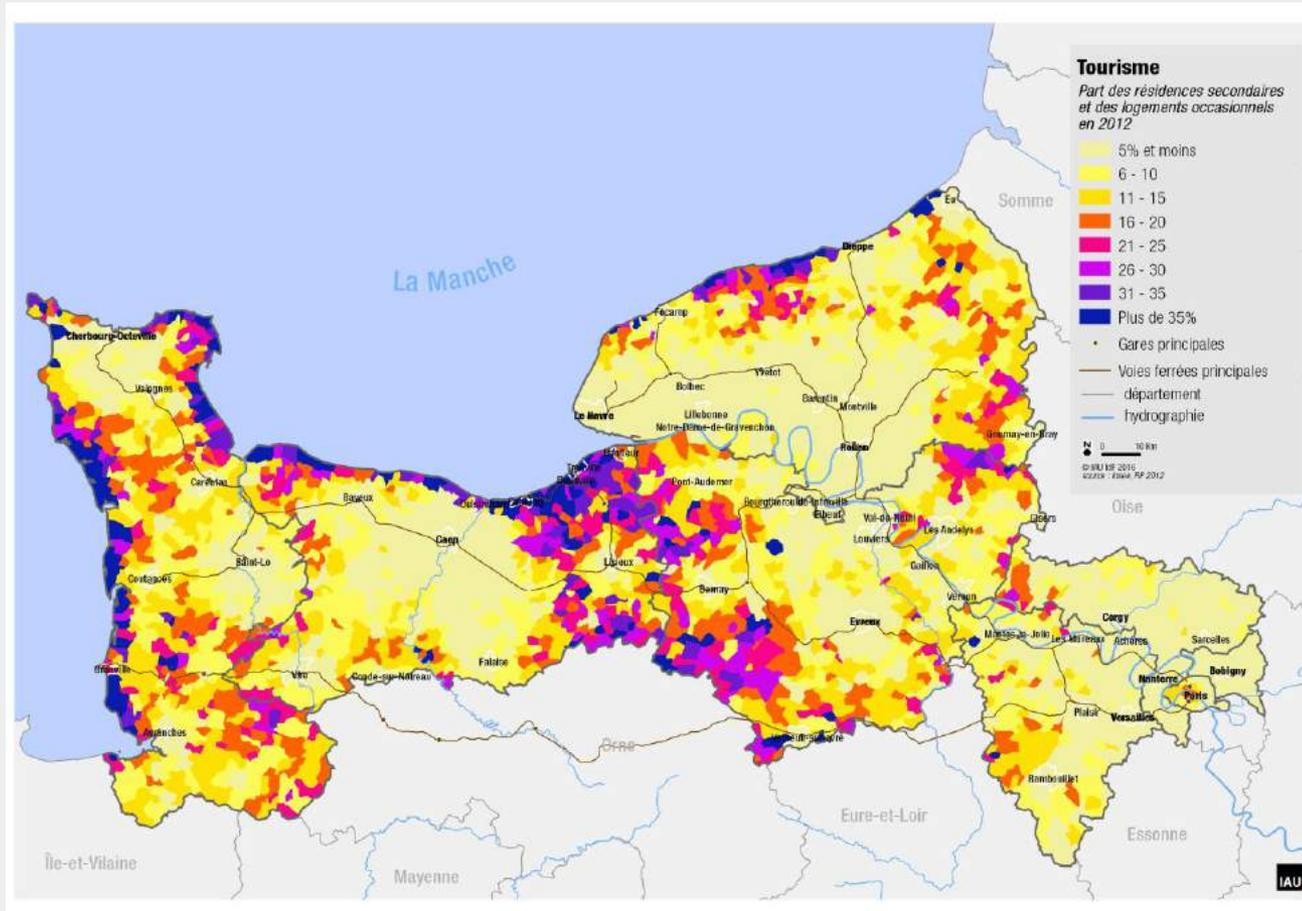
Attractivité résidentielle sous la moyenne – sauf pour les retraités ?



4- Les analyses territoriales : dynamiques de peuplement



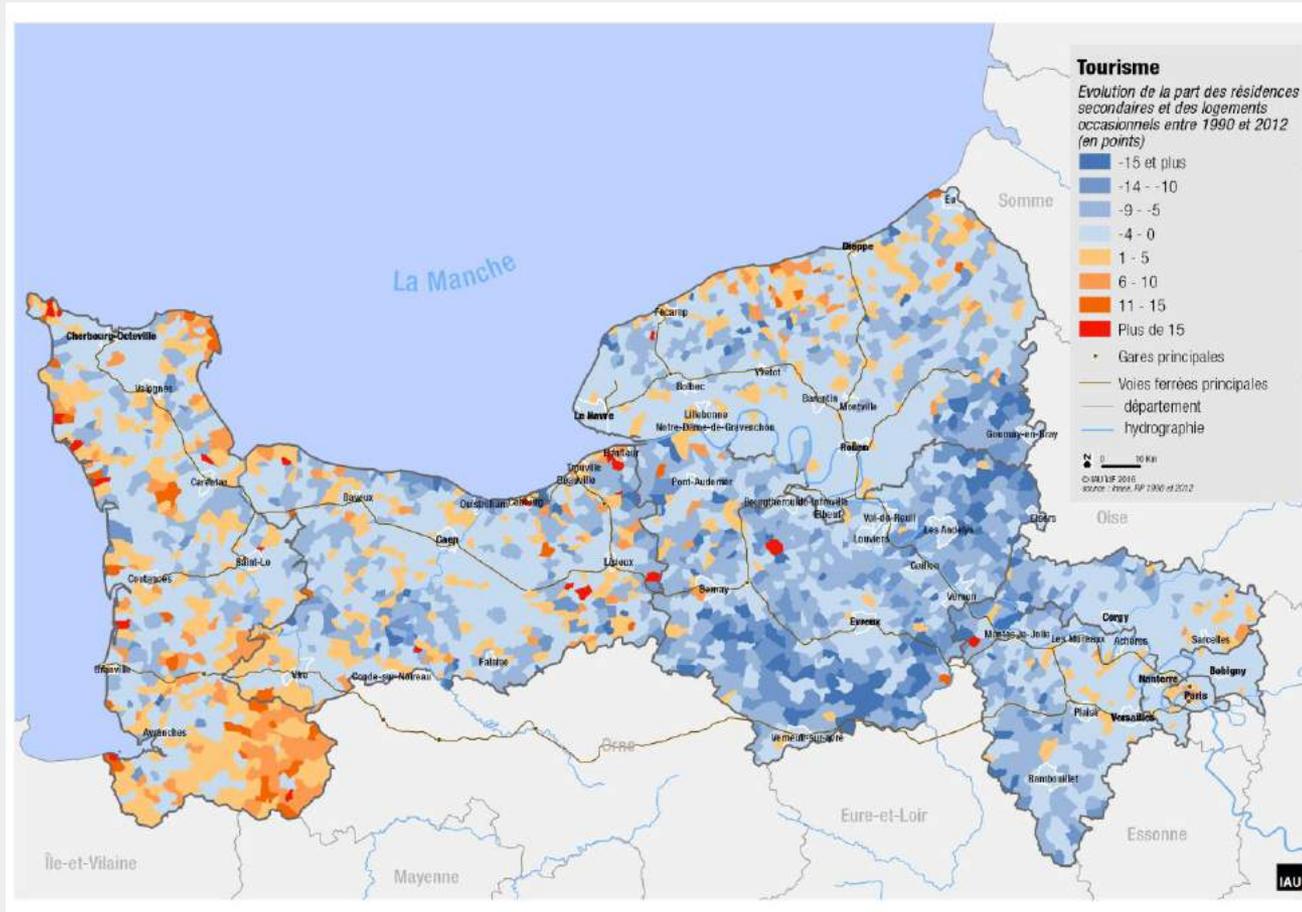
Un territoire de loisirs et de tourisme ?



4- Les analyses territoriales : dynamiques de peuplement



Un territoire de loisirs et de tourisme ?

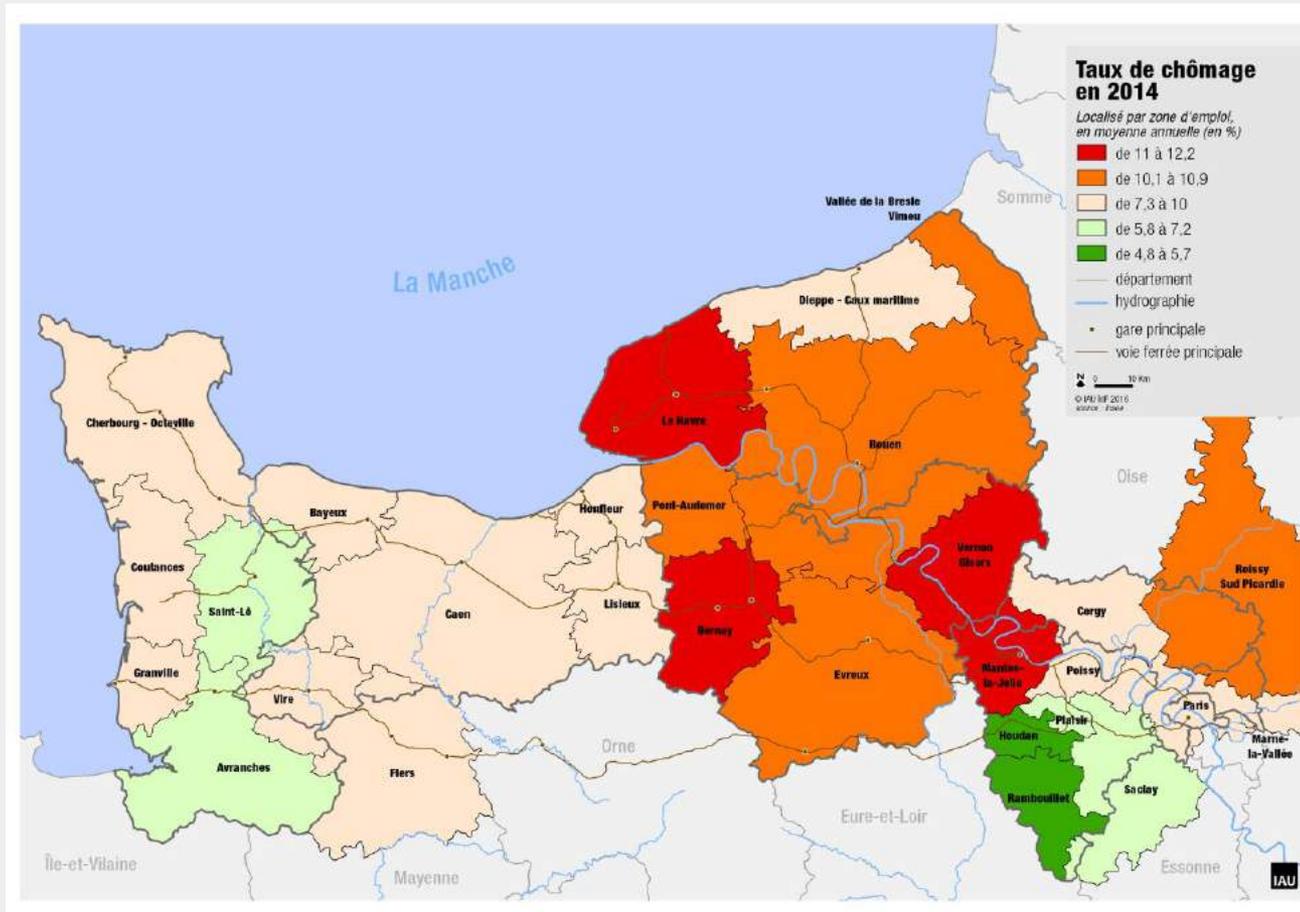


Volet 2 : Etude des potentiels de développement économique autour des gares

4- Les analyses territoriales : développement économique/tertiaire

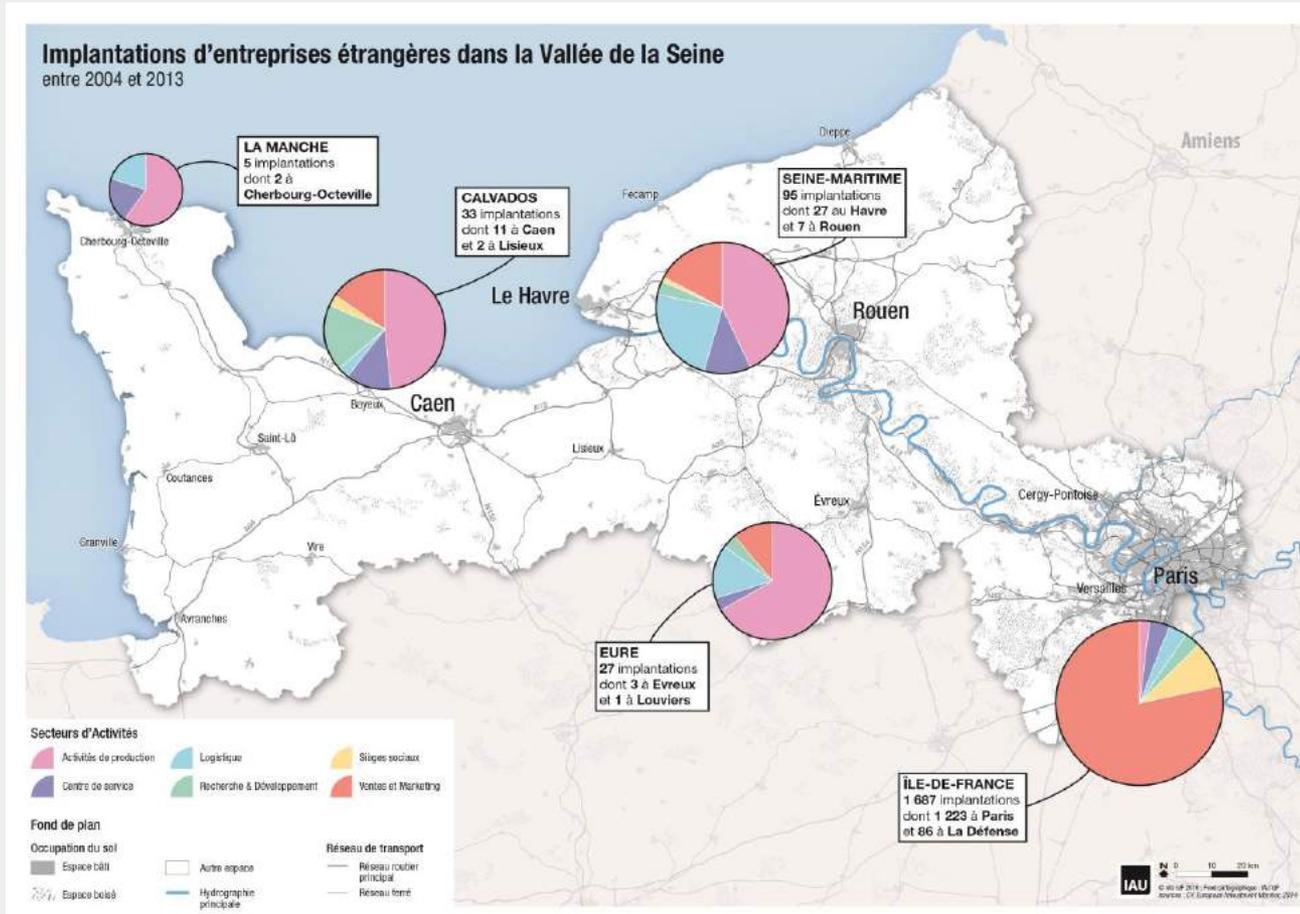


Une dynamique économique à renforcer, une économie à diversifier



4- Les analyses territoriales : développement économique/tertiaire

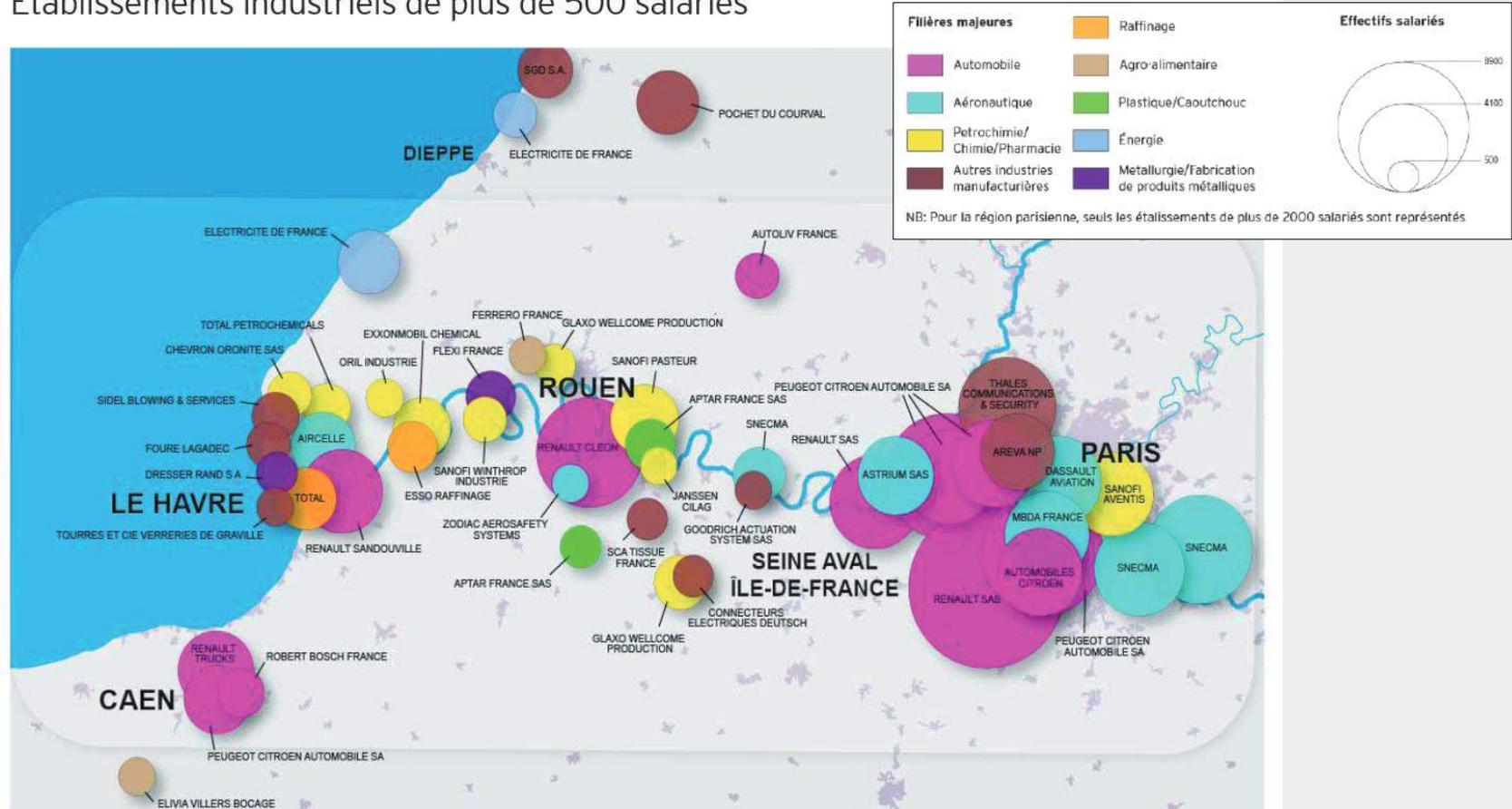
Une dynamique économique à renforcer, une économie à diversifier



4- Les analyses territoriales : développement économique/tertiaire

Bilocalisation production (Normandie) et sièges (IdF) importante

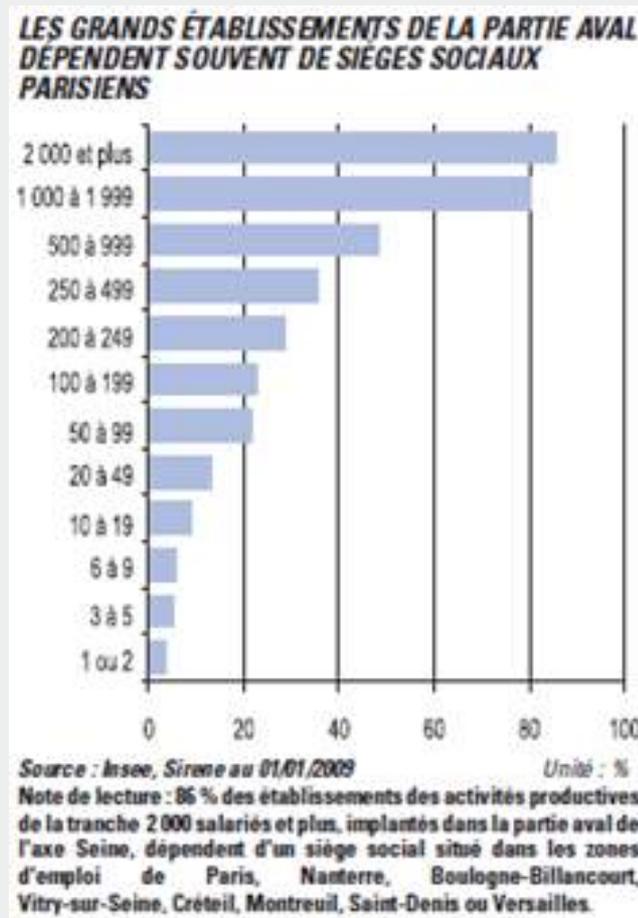
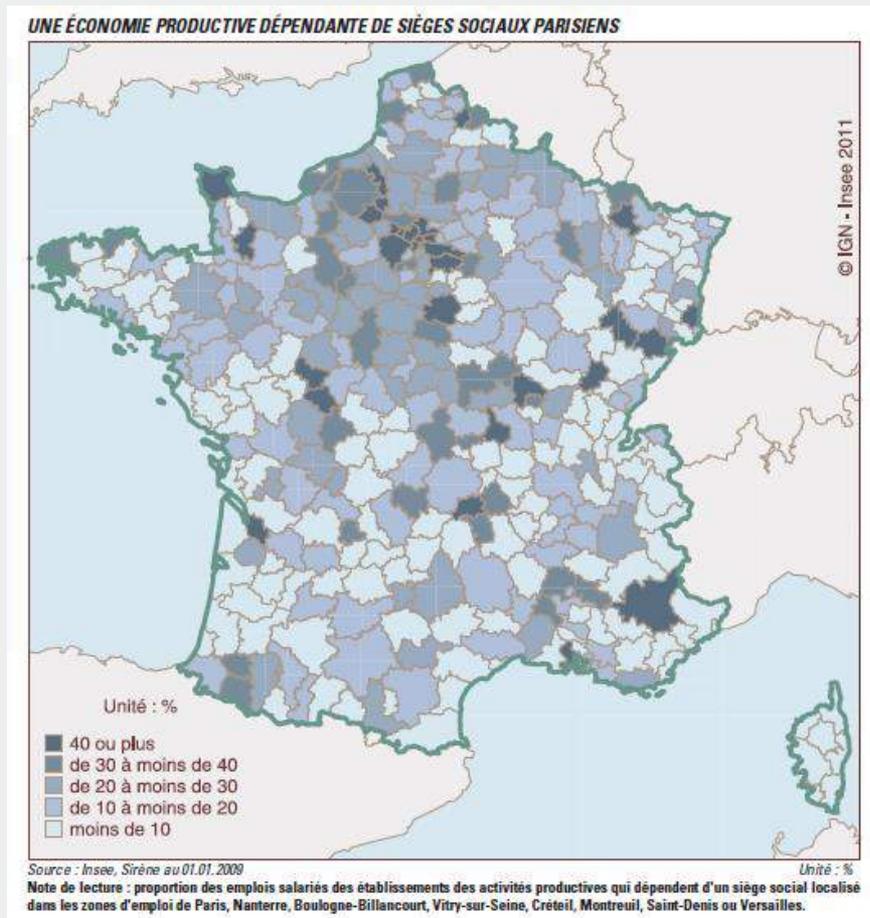
Établissements industriels de plus de 500 salariés



4- Les analyses territoriales : développement économique/tertiaire

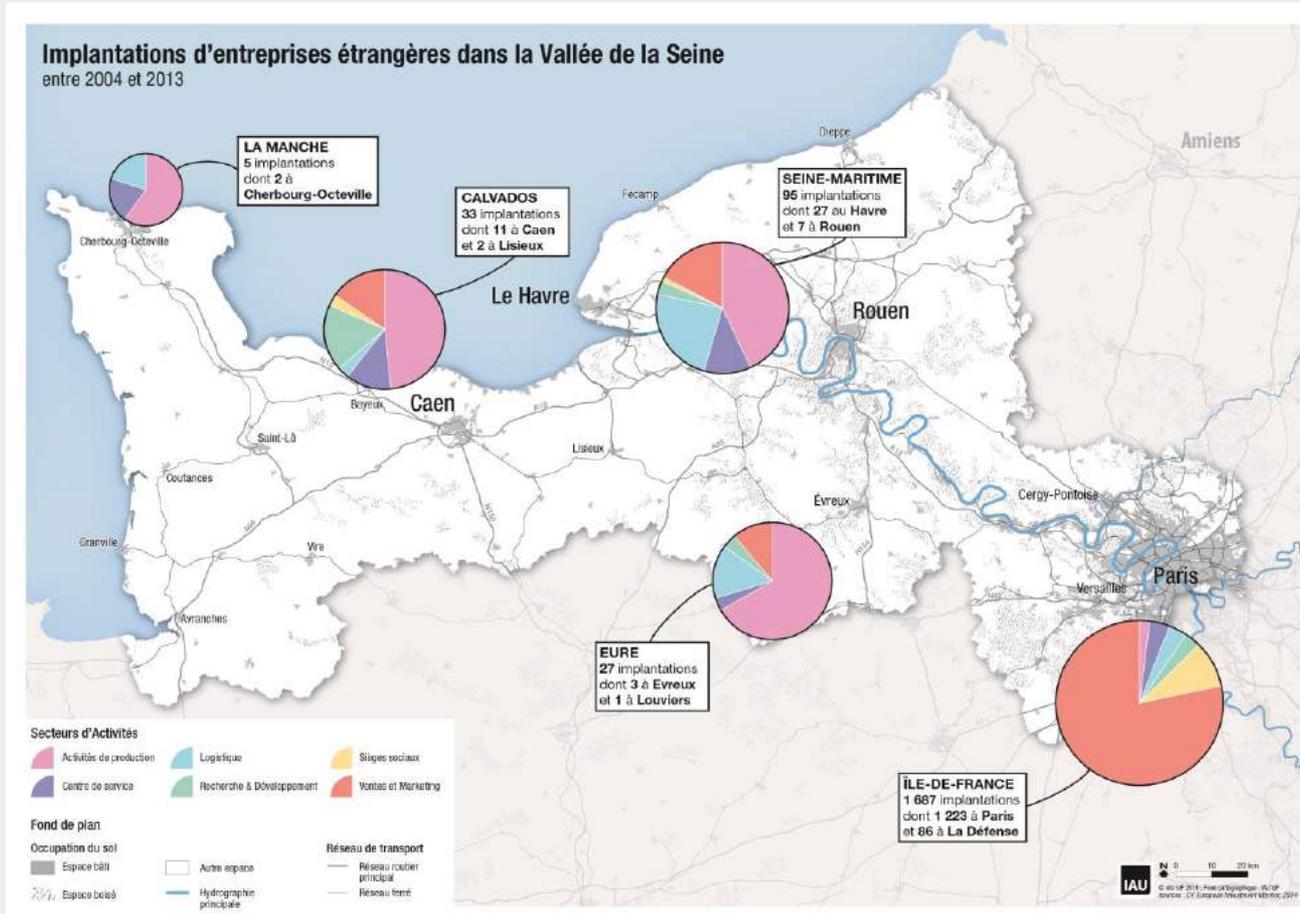


Bilocalisation production (Normandie) et sièges (IdF) importante



4- Les analyses territoriales : développement économique/tertiaire

Bilocalisation production (Normandie) et sièges (IdF) importante





Bilocalisation production (Normandie) et sièges (IdF) importante

- Plus que 7'500 établissements en Normandie dépendent de sièges franciliens, dont environ 25% de Paris QCA et 8% de La Défense.
- Les emplois normands dépendants des sièges franciliens appartiennent à de grands établissements : les 50 premiers établissements concentrent 35 % des emplois dépendants à l'Île-de-France.
- Les secteurs d'activités des établissements dépendants de sièges franciliens sont essentiellement ceux de la fabrication industrielle lourde et légère, de l'énergie et de la chimie.
- Il semble y avoir peu de déplacements entre les sièges / bureaux des entreprises et les sites de production, et que ces déplacements se font en voiture et non pas en transports en commun.
- Le fer, et donc notamment aussi la LNPN, sont perçus comme un atout non pas pour le transport de voyageurs, mais pour le fret (*LNPN = sillons complémentaires libérés dans le réseau existant*).

4- Les analyses territoriales : développement économique/tertiaire

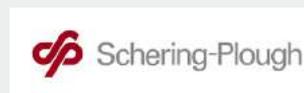


... p.ex. département du Calvados

Origine du siège	% des établissements du Calvados	% des effectifs du Calvados
en Île-de-France	2,2 %	11,9 %
dans les depts franciliens de la VdS	1,8 %	8,9 %
dans Paris QCA	0,6 %	2,2 %
à La Défense	0,2 %	1,2 %

Source : BVD traitement IAU ÎdF

Top 5 des établissements du Calvados dont le siège est en Île-de-France



- Environ 2 000 établissements dépendent de sièges franciliens, dont 500 de Paris QCA et 150 de La Défense
- 20 établissements concentrent 40 % de ces emplois et 100 établissements concentrent 75 % de ces emplois
- Les emplois dépendants de sièges franciliens relèvent largement des activités de fabrication industrielle et de services urbains (gestion des eaux, électricité, déchets...)



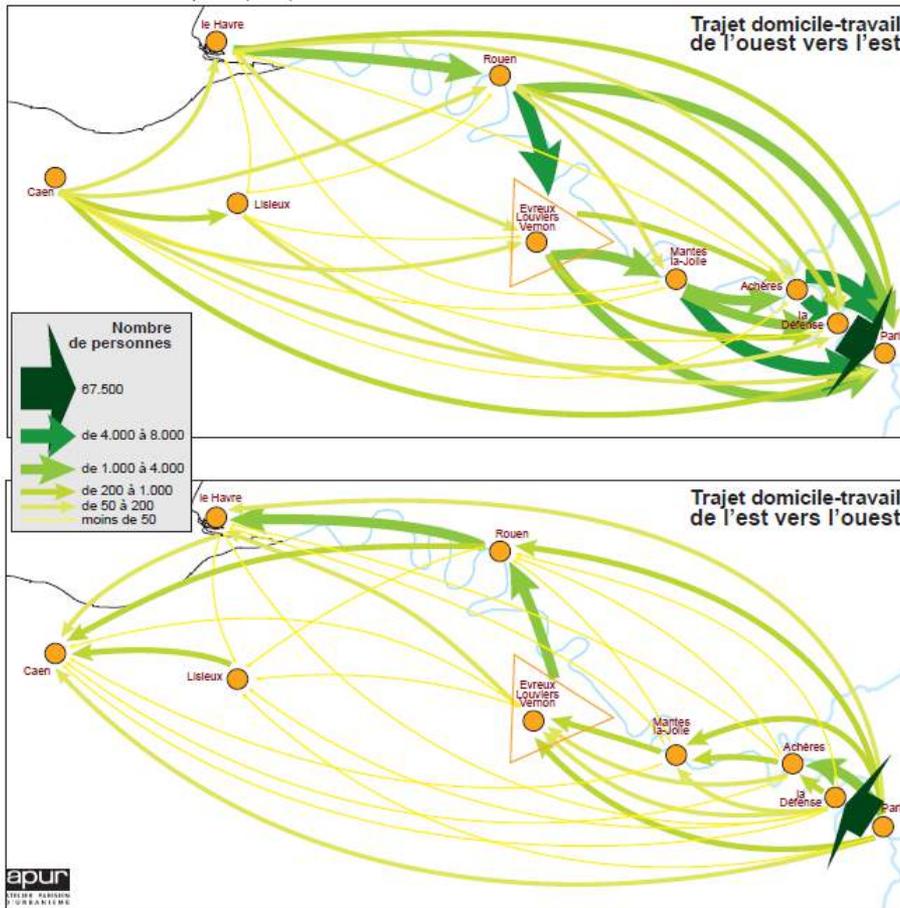
Les marchés tertiaires en Normandie « autochtones »

- Les marchés tertiaires en Normandie sont en très grande partie orientés vers les besoins locaux (besoins de la population ainsi que des entreprises industrielles et logistiques). Ils sont donc plutôt étanches et isolés : chaque agglomération son marché. *P.ex. Caen : une économie sans spécialité marquée; le tertiaire privé lié au commerce, aux transports et aux services aux particuliers ainsi qu'aux entreprises. Cherbourg : tertiaire orienté vers la construction navale, le nucléaire, l'agroalimentaire, le pôle mer. Le Havre: tertiaire orienté logistiques (maritimes et portuaires).*
- La demande donc liée à la conjoncture locale / régionale ainsi qu'à l'évolution démographique.
- Le parc immobilier du tertiaire globalement bon marché (prix stables et pareils dans toutes les villes normandes) ; une demande importante pour les produits neufs dans toutes les villes.

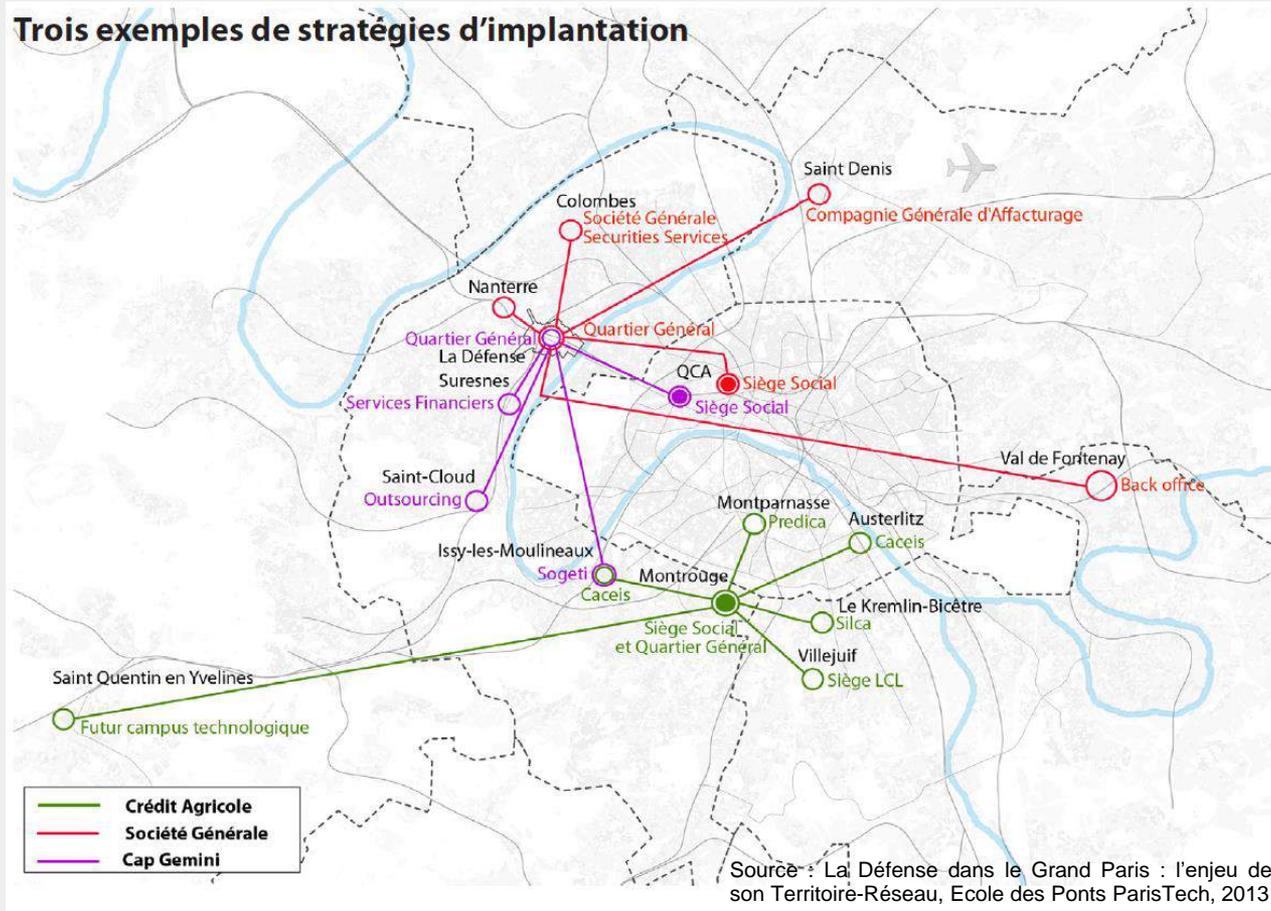
4- Les analyses territoriales : développement économique/tertiaire



Les marchés tertiaires en Normandie « autochtones »



Peu de back-offices franciliens en Normandie



4- Les analyses territoriales : développement économique/tertiaire



Peu de back-offices franciliens en Normandie

Ville	Loyers (en € HT HC/m ² /an)	
	Neufs/restructurés	Seconde main
Paris QCA	600/780	350/500
Métropole du Grand Paris	310/580	200/400
Reste Ile-de-France	150/235	80/170
Lyon	110/250	90/230
Lille	130/220	80/175
Aix-Marseille	150/265	120/200
Toulouse	135/220	90/200
Bordeaux	125/185	95/155
Nantes	130/200	90/170
Rennes	135/175	80/180
Montpellier	150/165	90/135
Strasbourg	130/195	75/150
Beauvais/Compiègne	130/155	90/140
Orléans	125/150	90/140
Rouen	125/150	75/115
Caen	120/150	70/120
Le Havre	120/150	80/120

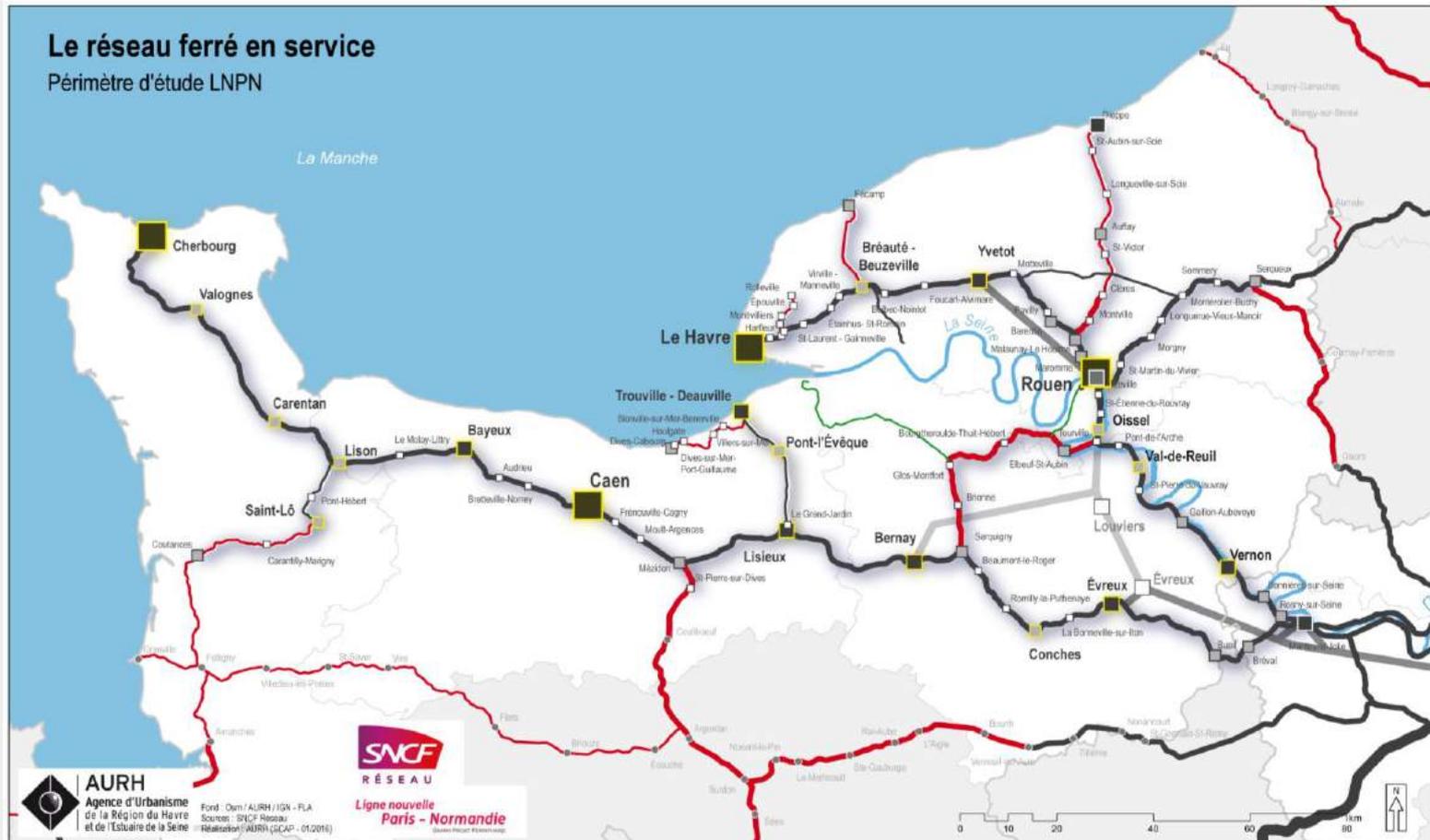
Source : CBRE et Arthur Loyd

Volet 3 : Etude des systèmes multimodaux de mobilité articulés à la LNPN

4- Les analyses territoriales : systèmes multimodaux de mobilité



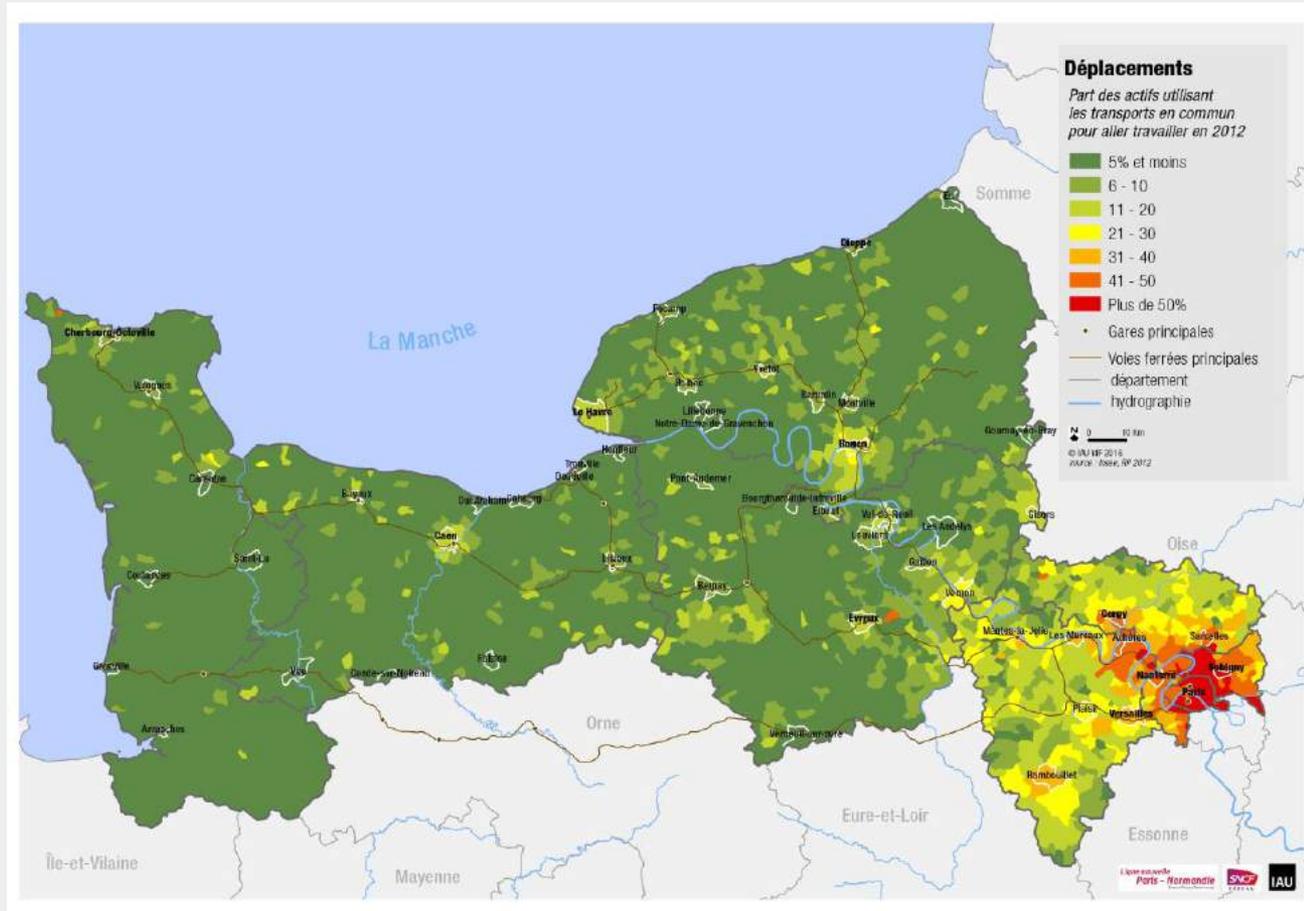
Les réseaux TC existants irriguent et structurent le territoire assez bien



4- Les analyses territoriales : systèmes multimodaux de mobilité



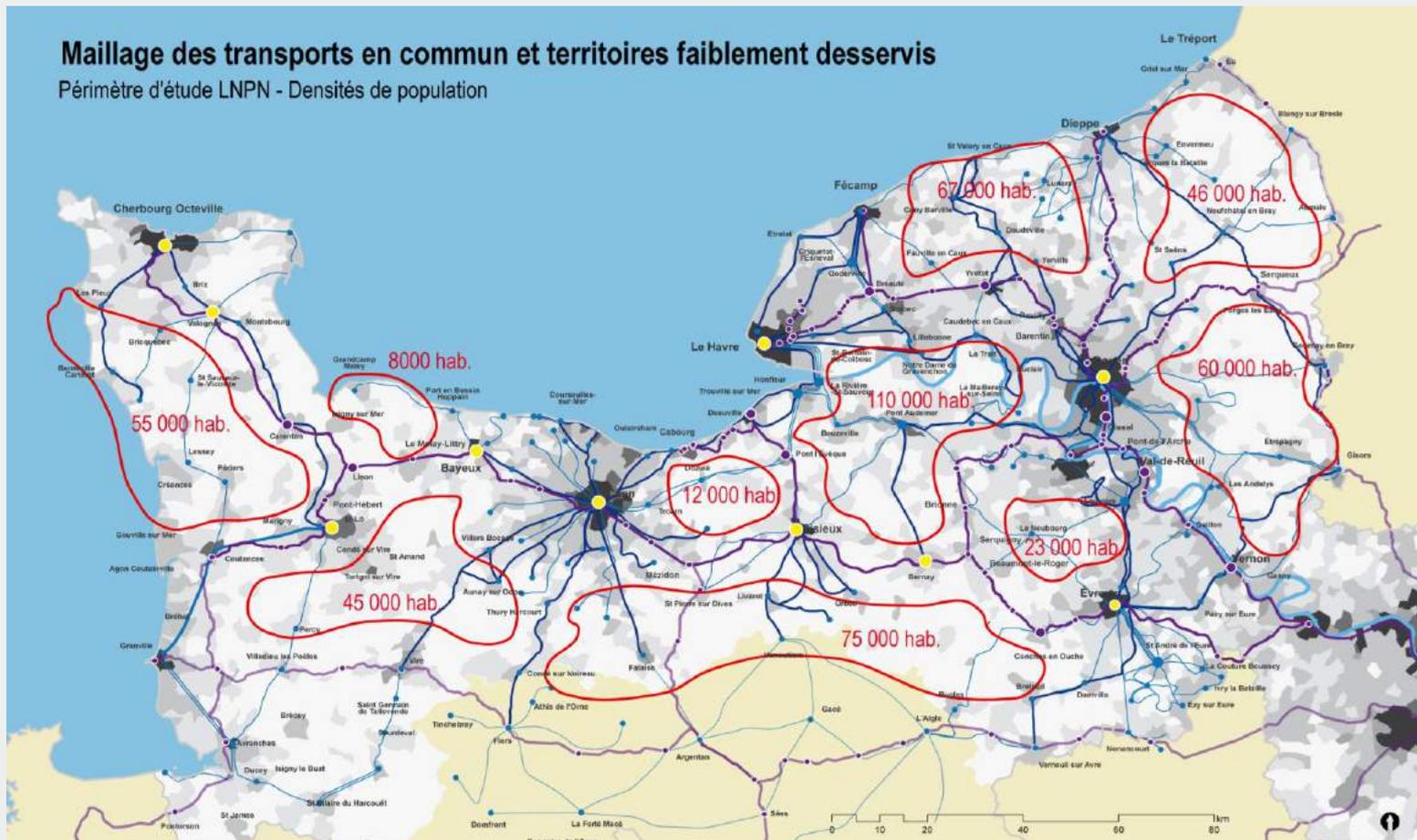
L'offre TC joue un rôle limité dans les déplacements au quotidien



4- Les analyses territoriales : systèmes multimodaux de mobilité

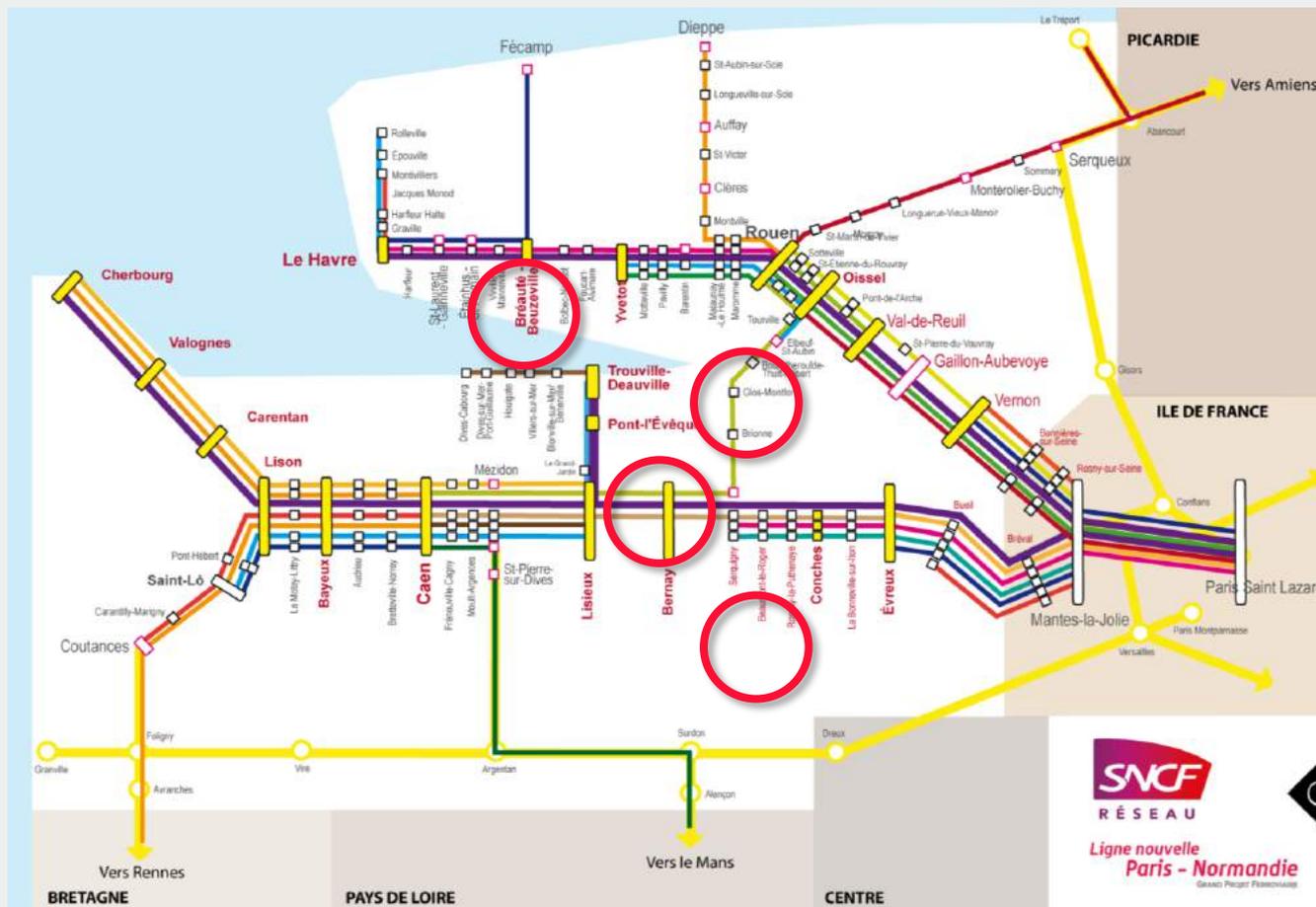


Des trous dans les réseaux et dans l'offre



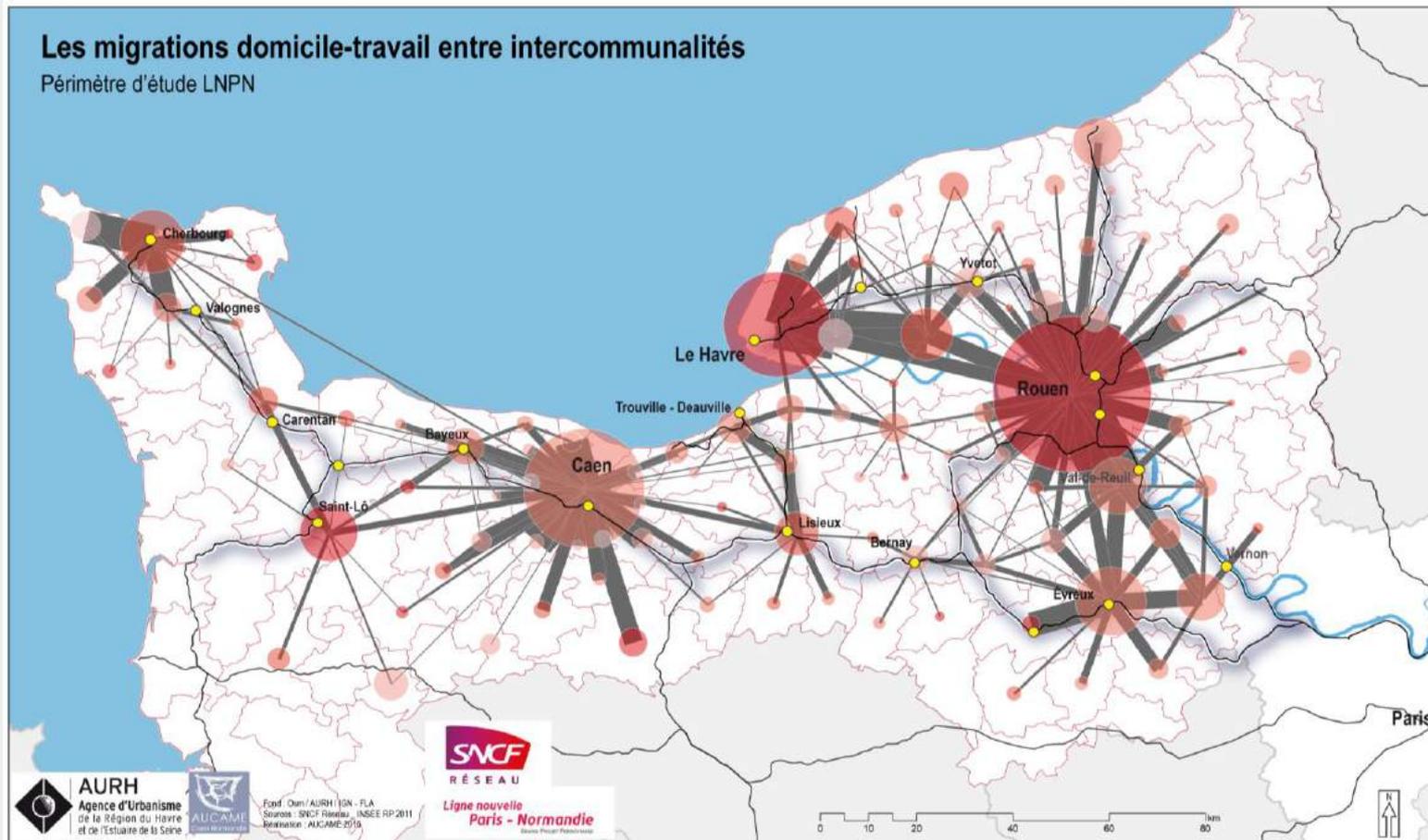
4- Les analyses territoriales : systèmes multimodaux de mobilité

Des trous dans les réseaux et dans l'offre





Le pendularisme intra-normand limité aux agglomérations





Le pendularisme intra-normand limité aux agglomérations

