



Le Havre Seine Métropole

Portrait de la communauté urbaine - Édition 2019





SOMMAIRE

Introduction	.....4
Le territoire	.....6
La population	.....8
La santé	.....10
Le commerce	.....11
» Focus : le cadre de vie, un enjeu majeur pour l'attractivité du territoire	
L'habitat	.....14
» Focus : inscrire le parcours résidentiel dans le territoire, un enjeu clé du cadre de vie des habitants	
Les mobilités	.....18
» Focus : un enjeu de développement des mobilités durables	
L'emploi	.....22
» Focus : une transition énergétique pour une filière structurante du territoire	
» Focus : un développement prospectif et stratégique du foncier économique	
L'agriculture	.....26
» Focus : l'espace agricole, surfaces productives garant de nos ressources	
Le tourisme	.....30
» Focus : des perspectives de développement touristique	



INTRODUCTION

POSER LE REGARD, ANTICIPER

Le territoire de la pointe de Caux se caractérise principalement par trois dimensions :

- maritime avec son port, ses activités et la notion d'ouverture internationale qui y est indissociablement attachée ;
- fluviale avec la Seine comme accroche du territoire, et lien entre la ville-monde qu'est Paris et la mer ;
- terrestre, véritable socle pour ses ressources agricoles et naturelles, qui jouent un rôle déterminant pour l'économie et la viabilité de ce territoire.



Le territoire de la communauté urbaine qui se construit est avant tout un bassin de vie illustrant les interdépendances et les liens qui existent non seulement entre les communes, mais aussi entre les habitants. Ce bassin de vie subsiste par la polarité de l'emploi centré sur Le Havre et la ZIP, par les services, commerces et infrastructures. Ce territoire en création fonde de nouveaux équilibres et constitue, par évidence, un nouvel espace de référence pour ses habitants et pour les territoires voisins.

Ce document propose, non seulement de dresser un portrait statistique, mais surtout de poser un regard prospectif pour mieux cerner les enjeux et défis à relever dans un contexte de transitions.

DEUX HORIZONS DE PROJETS

L'estuaire : un destin commun.

Le rapprochement des territoires situés de part et d'autre de l'Estuaire est devenu une réalité avec l'avènement du Pôle métropolitain de l'estuaire de la Seine. Le périmètre de la nouvelle communauté urbaine est celui de la locomotive économique mais se révèle trop limité pour décrire les interactions que ce territoire vit au quotidien dans l'Estuaire. Le projet de la communauté urbaine engage un territoire plus vaste que son seul périmètre et s'articule avec les ambitions de chacun des territoires de l'Estuaire.

La Vallée de la Seine : construire une métropole en réseau.

Pour la communauté urbaine, s'inscrire dans l'échelle de la Vallée de Seine, c'est être en capacité d'interagir et de tisser des liens avec les autres territoires, et notamment leurs universités, leur offre culturelle ou encore l'accès aux bassins d'emploi.

Le seul projet métropolitain viable à l'échelle de la Vallée de Seine repose sur la considération qui doit être portée à :

- la conservation des terres agricoles et des ressources naturelles ;
- un écosystème urbain pourvoyeur de services et de bien-être des populations ;
- l'environnement favorable que nous pourrions apporter à l'économie du XXI^e siècle : celle de l'économie circulaire, des usages.

UN NOUVEAU TERRITOIRE POUR CHANGER DE REGARD

Les persistances demeurent et les sujets de l'emploi, de l'attractivité résidentielle, ou du commerce seront toujours présents. La création d'un nouveau territoire ne change pas fondamentalement la nature des problématiques à traiter. Ce qui doit changer, c'est la cohérence des réponses apportées à l'échelle du territoire qui, non seulement font sens au quotidien des habitants, mais permettent également de changer positivement les regards extérieurs.

Deux horizons de projets : l'Estuaire et la Vallée de la Seine

Le territoire de la Pointe de Caux se lit à travers un prisme à trois dimensions : maritime, fluviale et terrestre.



UN NOUVEAU TERRITOIRE POUR RELEVER DE NOUVEAUX DÉFIS

Des sujets communs ont déjà émergé, c'est le cas de l'agriculture, du tourisme et du patrimoine où des démarches portées collectivement sont déjà à l'œuvre. Elles témoignent de l'interdépendance et de la complémentarité des territoires.

Retenons l'exemple de l'agriculture, activité à laquelle les territoires tendent à offrir une plus grande lisibilité foncière, a fortiori lorsque cette activité porte des innovations favorables à la durabilité du territoire. Nous pourrions aussi évoquer le tourisme, segment clé de notre économie et du changement de regard posé, ou encore la notion de « cœur métropolitain » déployée au centre du Havre et qui repose sur l'idée qu'un investissement fort et ciblé sur un périmètre circonscrit permet d'accroître les effets bénéfiques pour l'ensemble du territoire.

D'autres grands projets voient le jour et seront à consolider au sein de la nouvelle intercommunalité, tout comme dans le paysage régional et national. Il s'agit notamment de projets qui vont concourir à l'attractivité du territoire et à sa métropolisation : sa capacité à nouer et à nourrir des liens avec les métropoles normandes, à construire sa relation avec l'Île-de-France ou encore à faire valoir son écosystème universitaire et productif.

ABORDER LES TRANSITIONS

Comment traiter ces sujets et de nouveaux ? Quelles orientations définir ? L'impératif de « soutenabilité » traverse les propos et colore toutes les pratiques.

Bâtir un territoire robuste, en défendant un modèle de développement susceptible de s'adapter et de résister aux crises diverses, semble être un principe que tout projet territorial devra appréhender. En cela, la question des ressources demeure primordiale. L'alimentation en eau potable, la qualité des sols agricoles, la production d'énergie... sont, parmi toutes les préoccupations, des questions qui deviennent incontournables pour fonder un territoire attractif.

L'impératif de « soutenabilité » traverse les propos et colore toutes les pratiques

Ces sujets majeurs et sensibles sont assimilables dès lors que les projets les abordent comme un prétexte à l'innovation, à la gestion des transitions.

EN RÉSUMÉ

Les éléments statistiques apportent un éclairage sur la situation du territoire de la nouvelle communauté urbaine. Ils ne se suffisent pas à eux-mêmes pour décrire la trajectoire des communes et celle de l'intercommunalité. En revanche, ils permettent d'illustrer les défis à relever, les futurs possibles de ce territoire. Pour les appréhender, l'AURH fait le choix de parcourir ces données, de les mobiliser au bénéfice de problématiques et des sujets qui apparaissent prégnants.

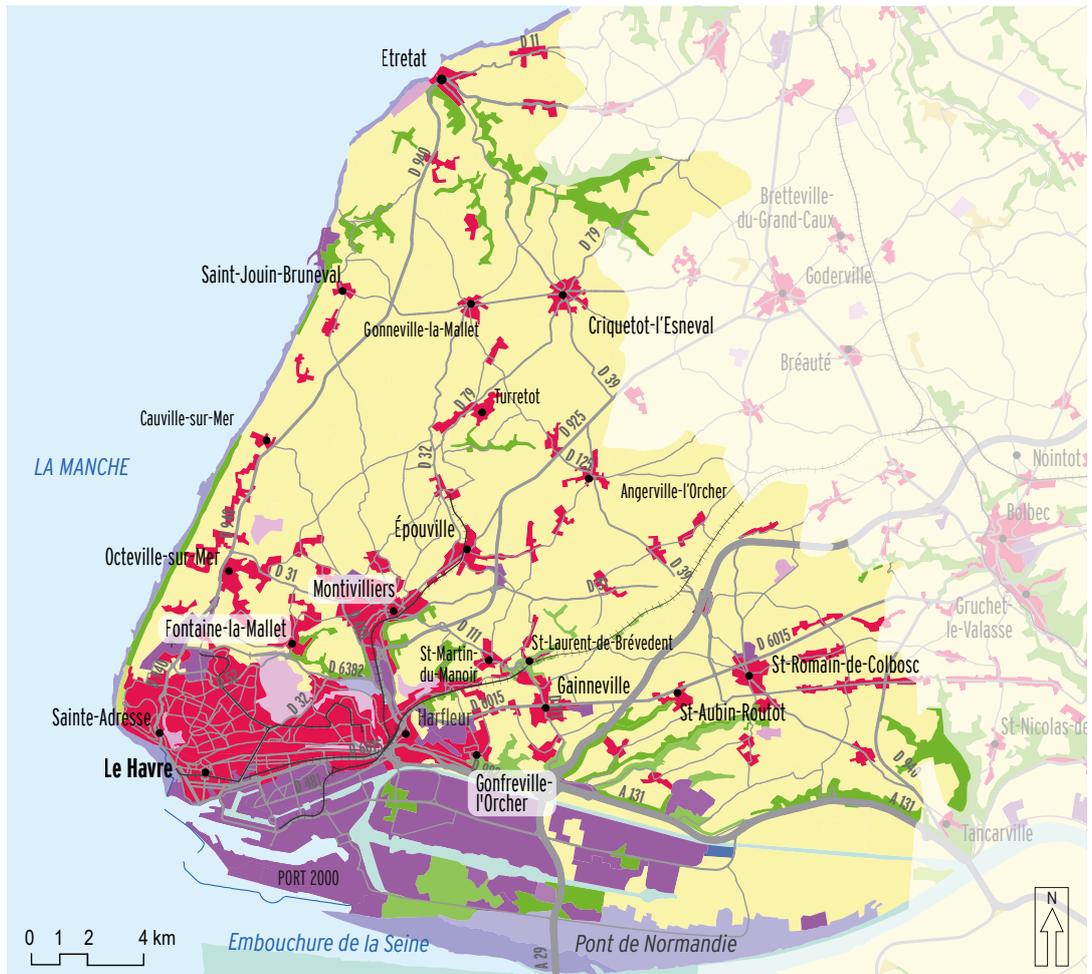
Cette nouvelle échelle de travail devient une clé de lecture pour apprécier les enjeux auxquels le territoire fait face. Elle permet ainsi d'engager une nouvelle vision de l'aménagement du territoire.



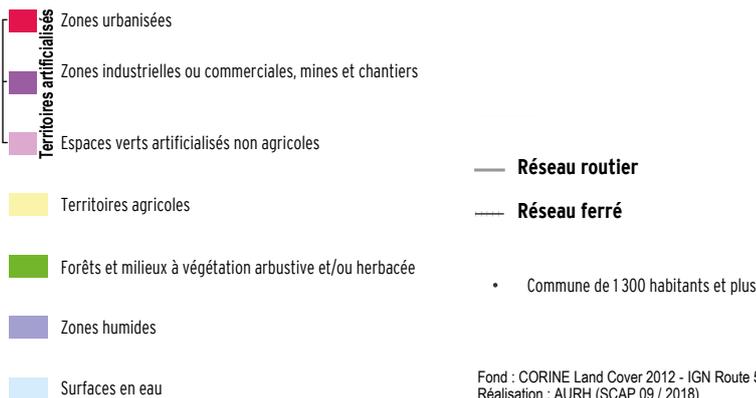


LE TERRITOIRE

OCCUPATION DU SOL



Occupation du sol



Fond : CORINE Land Cover 2012 - IGN Route 500
Réalisation : AURH (SCAP 09 / 2018)

POPULATION DES COMMUNES

	Population 2015	Évolution 2010 - 2015
Angerville-l'Orcher	1 436	- 34
Anglesqueville-l'Esneval	558	9
Beaurepaire	494	18
Bénouville	174	23
Bordeaux-Saint-Clair	669	46
Cauville-sur-Mer	1 488	53
Criquetot-l'Esneval	2 523	186
Cuverville	355	7
Épouville	2 738	- 50
Épretot	717	- 26
Étainhus	1 085	20
Étretat	1 388	- 111
Fongueusemare	190	8
Fontaine-la-Mallet	2 649	- 43
Fontenay	1 046	14
Gainneville	2 602	- 86
Gommerville	717	- 2
Gonfreville-l'Orcher	9 234	150
Gonneville-la-Mallet	1 331	13
Graimbouville	619	29
Harfleur	8 325	167
Hermeville	367	- 6
Heuqueville	706	33
La Cerlangue	1 298	8
La Poterie-Cap-d'Antifer	447	25
La Remuée	1 298	- 28
Le Havre	172 366	- 3 131

	Population 2015	Évolution 2010 - 2015
Le Tilleul	698	7
Les Trois-Pierres	724	- 2
Manéglise	1 277	136
Mannevillette	815	- 13
Montvilliers	16 016	- 595
Notre-Dame-du-Bec	452	25
Octeville-sur-Mer	5 781	- 7
Oudalle	445	63
Pierrefiques	138	5
Rogerville	1 246	- 13
Rolleville	1 175	39
Sainneville	846	36
Saint-Aubin-Routot	1 892	322
Sainte-Adresse	7 389	- 159
Sainte-Marie-au-Bosc	365	28
Saint-Gilles-de-la-Neuville	669	17
Saint-Jouin-Bruneval	1 878	42
Saint-Laurent-de-Brèvedent	1 427	30
Saint-Martin-du-Bec	591	23
Saint-Martin-du-Manoir	1 534	- 15
Saint-Romain-de-Colbosc	4 054	263
Saint-Vigor-d'Ymonville	1 102	78
Saint-Vincent-Cramesnil	630	25
Sandouville	792	31
Turretot	1 488	- 10
Vergetot	440	17
Villainville	319	20

Source INSEE
Recensements 2010, 2015



LA POPULATION

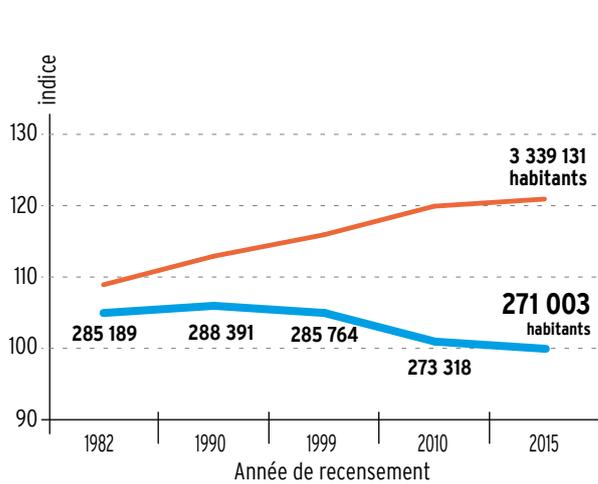
¹Source INSEE -
Statistiques état civil

271 003 habitants
en 2015

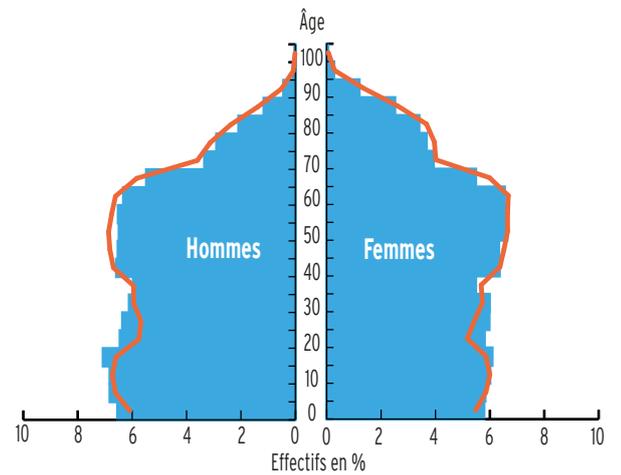
3 159 naissances
domiciliées en 2017 ¹

2 638 décès
domiciliés en 2017 ¹

ÉVOLUTION DE LA POPULATION



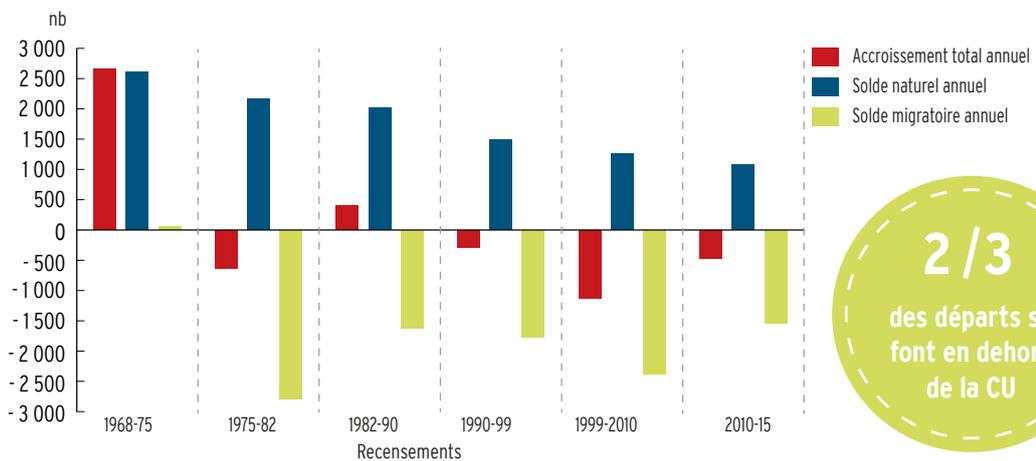
HABITANTS PAR GROUPE D'ÂGE 2015



■ CU Le Havre Seine Métropole / ■ Normandie

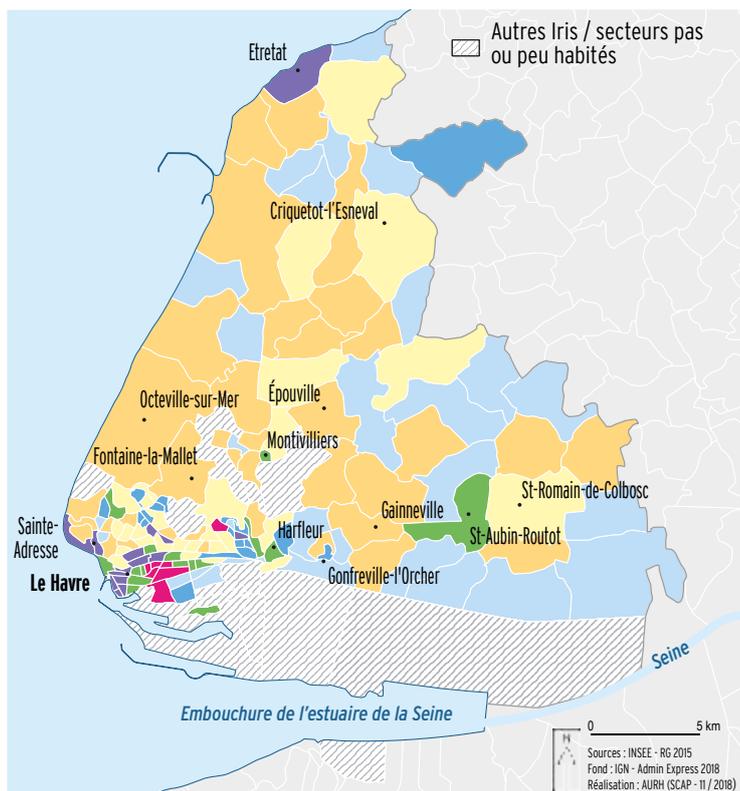
LES COMPOSANTES DE L'ÉVOLUTION INTERCENSAIRE ²

²© INSEE - Recensements
de la population
© AURH - 2018



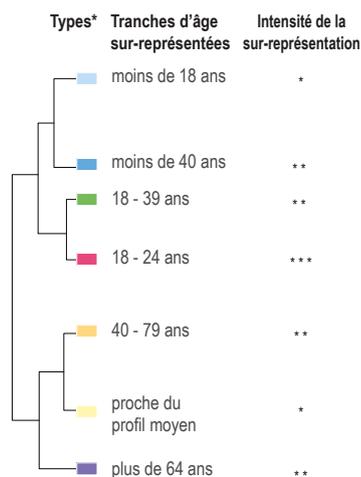
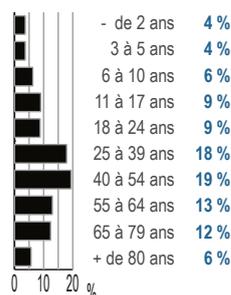
2/3
des départs se
font en dehors
de la CU

TPOLOGIE DES COMMUNES ET QUARTIERS DU HAVRE SELON LES TRANCHES D'ÂGE



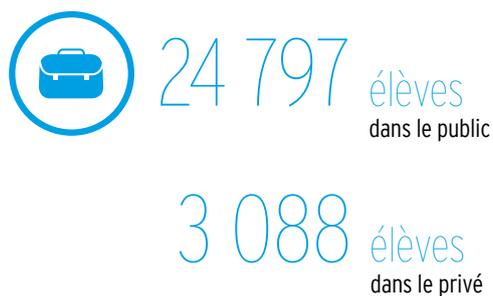
* Typologie d'après une classification ascendante hiérarchique effectuée sur les 10 tranches d'âge

Profil moyen de la
CU Le Havre Seine Métropole



EFFECTIFS SCOLAIRES 2017-2018 ¹

DANS LE 1^{ER} DEGRÉ



DANS L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR



¹Source : Académie de Rouen - Constats de rentrée scolaire



LA SANTÉ

¹ Source : INSEE - BPE 2017



244 médecins généralistes

en médecine de ville¹
soit **90** pour **100 000 habitants**
France : **94** pour **100 000 habitants**



190 médecins spécialistes

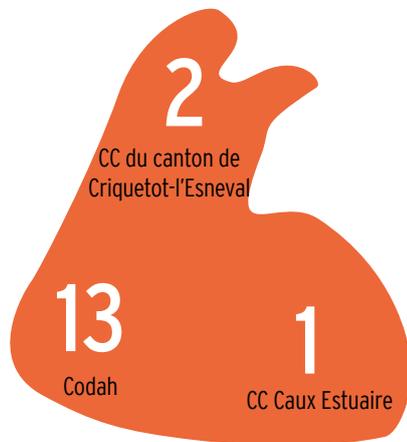
en médecine de ville¹
soit **70** pour **100 000 habitants**
France : **67** pour **100 000 habitants**

² Source : FINES 2018



16 EHPAD

Établissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes²



AU HAVRE



Le samu de coordination
médical maritime

sur **la Manche** et **la Mer du Nord** (frontière belge jusqu'à la baie du Mont-Saint-Michel)



1 centre hospitalier public

Hôpital support du groupement hospitalier du territoire de l'Estuaire : **45 spécialités** - **300 médecins** - **4 500 professionnels**

³ Source ATMO Normandie 2017

QUALITÉ DE L'AIR : RÉPARTITION DE L'INDICE ATMO EN 2017³

EN JOUR DANS LA COMMUNAUTÉ URBAINE LE HAVRE SEINE MÉTROPOLÉ





LE COMMERCE



41 marchés

28 en semaine / 13 le week-end ¹



628 commerces de proximité

Alimentation générale, Boucheries Charcuteries
Traiteurs, Boulangeries Pâtisseries, Fruits et légumes,
Poissonneries, Supérettes, Librairie Papeterie Presse,
Tabac, Pharmacie ²

¹ Source : Site internet de la ville du Havre
² Chiffres 2018



1 152 cafés/hôtels/restaurants



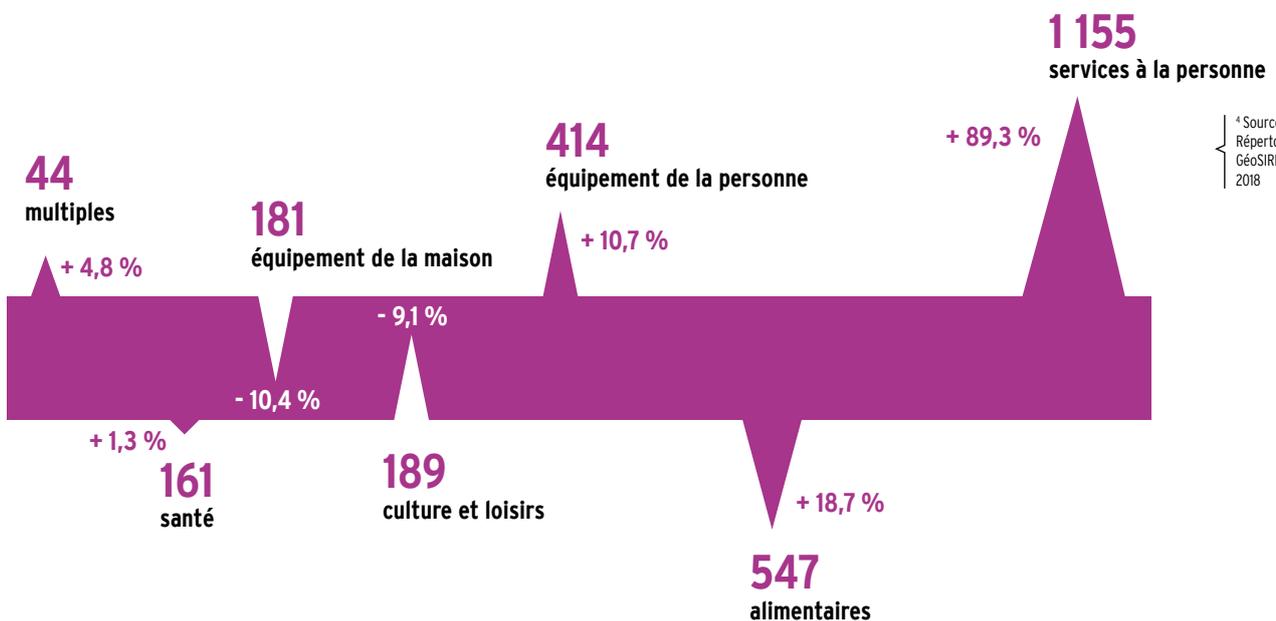
25 300 m² supplémentaires

9 surfaces commerciales de + de 1 000 m² autorisées depuis 2016 ³ (pour un total de 25 300 m²)

³ Source : CDAC 76

TYPES DE COMMERCE ⁴

ET ÉVOLUTION ENTRE 2009 ET 2018



⁴ Source : INSEE Répertoire SIRENE, GéoSIRENE octobre 2018

UNE ÉVOLUTION CONTRASTÉE DE LA POPULATION DES SÉNIORS

En l'an 2000, le territoire de la communauté urbaine recensait 42 600 personnes âgées de 65 ans ou plus, soit à peine 15 % de l'ensemble de la population. Entre 2000 et 2008, les plus de 65 ans ont progressé de plus de 15 %, soit 6 500 personnes de plus, tandis que l'ensemble de la population diminuait durant la même période de 5 %.

C'est dans les territoires périurbains que cette population a progressé le plus, + de 20 %, tandis que dans les territoires les plus urbains, l'évolution, bien que positive, est plus modérée (< 8 %).

Le territoire de la communauté urbaine a donc vieilli depuis plus d'une décennie, tant en milieu urbain que dans les territoires périurbains, et suit donc le mouvement que l'on observe dans l'ensemble des régions françaises.

À l'horizon 2030, les projections réalisées par la direction régionale de l'Insee, sur la base d'un prolongement des tendances précédemment observées, mettent en évidence une poursuite du vieillissement de la population, dont un quart serait âgé de 65 ans ou plus contre 18 % actuellement et le nombre des plus de 80 ans pourrait doubler.

La tendance au vieillissement de la population est une des problématiques qui va se poser au territoire

Si, en milieu urbain, les disparités en termes de structure par âge sont déjà très apparentes, avec certains quartiers particulièrement touchés par le phénomène du vieillissement, les communes périurbaines devraient, dans les 20 à 30 ans, venir connaître les mêmes tendances avec des conséquences sur de nouveaux besoins, d'autant plus difficiles à satisfaire que ces populations sont éloignées géographiquement des services.

Les conséquences de cette progression des populations âgées pourraient être à la fois liées à l'habitat, à la mobilité, aux équipements et services, notamment pour les plus âgés et les moins mobiles.

LES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES, UN ENJEU D'ATTRACTIVITÉ DES TERRITOIRES

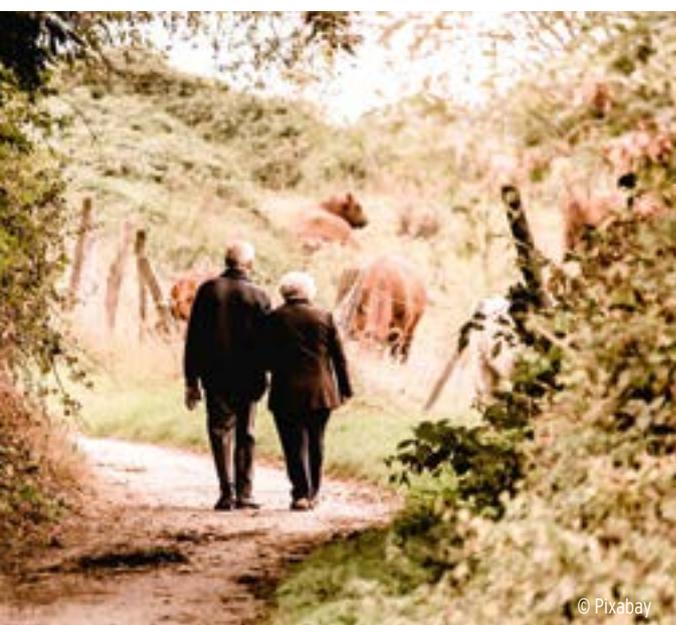
On peut considérer que le cadre de vie, outre son aspect paysager et

environnemental, est un ensemble d'éléments concourant à la qualité de vie et à l'attractivité : l'habitat, l'accès au marché de l'emploi, mais également l'accessibilité aux équipements et services essentiels à la population, tels que les services marchands, le commerce, l'éducation, mais également la santé.

Dans le territoire de la communauté urbaine, les habitants ont, dans leur majorité, accès à un ensemble de services d'usage quotidien : services de proximité¹, correspondant à leurs besoins les plus courants, dans leur commune ou dans une commune proche, dans leur quartier en milieu urbain ; services de niveau intermédiaire avec une gamme élargie (collège, commerces spécialisés, etc.) implantés dans les pôles de Criquetot-l'Esneval et Saint-Romain-de-Colbosc et dans les quartiers des communes urbaines.

Enfin, les équipements de niveau supérieur sont accessibles à l'échelle du Havre.

Si l'ensemble du territoire dispose d'un bon niveau d'équipements de proximité, des disparités dans l'accès aux équipements et services apparaissent néanmoins. On peut notamment citer le cas de l'accès à la santé, à la fois dans les communes situées au nord-ouest et dans le cœur urbain de la communauté urbaine, où l'on observe une tendance à la périphérisation d'une partie de la santé : au Havre par exemple, où l'implantation d'établissements hospitaliers en périphérie de la ville a drainé une partie de l'offre de médecins, spécialistes notamment, auparavant installés en centre-ville.



© Pixabay

Dans les secteurs périurbains de la communauté urbaine, les communes, en fonction de leur densité de population, peuvent disposer d'une offre de premier recours (médecin généraliste en particulier), mais c'est en général dans les pôles principaux qu'est implantée une grande partie de l'offre : 11 omnipraticiens en 2017 dans le territoire de l'actuelle communauté de communes de Criquetot-l'Esneval, dont 7 dans la commune principale ; 12 omnipraticiens dans celle de Caux Estuaire, dont 11 dans la commune principale.

À noter, cependant, une moindre densité médicale dans les territoires périurbains (66 omnipraticiens libéraux pour 100 000 habitants contre 94 dans l'agglomération havraise) et une accessibilité potentielle nettement plus faible.

L'implantation de maisons médicales regroupant un ensemble de praticiens, comme c'est le cas à Criquetot-l'Esneval et à Saint-Romain-de-Colbosc, peut être une des solutions permettant

de remédier à la dédensification médicale de certains territoires.

La présence de ce type d'équipements participera également à dynamiser la centralité des pôles secondaires.

L'accès à la santé constitue un des facteurs d'attractivité des communes et représente un des piliers de la proximité, y compris en milieu urbain dense.

Les communes urbaines du cœur d'agglomération disposent d'une offre d'omnipraticiens plus élevée, toutefois on peut noter d'importantes disparités entre les différents quartiers, illustrant ainsi une situation proche entre les territoires qu'ils soient urbains ou ruraux.

L'offre de la gamme supérieure, composée, hors médecine hospitalière, des médecins spécialistes, implantés en général au Havre, apparaît en revanche déficitaire au regard de l'ensemble des agglomérations de plus de 200 000 habitants : le ratio

de médecins spécialistes n'est que de 80/100 000 habitants contre 101 pour l'ensemble de ces EPCI. Elle est cependant d'un niveau comparable à celui des agglomérations de taille équivalente.

Les enjeux pour la communauté urbaine seront de maintenir une qualité de vie des populations, notamment par un niveau d'équipements et de services suffisants et d'assurer la mobilité des habitants vers les équipements.

¹ Le niveau d'équipements des territoires

La base permanente des équipements (BPE), mise à disposition par l'Insee, fournit le niveau d'équipement et de services rendus à la population sur le territoire. Son champ actuel recouvre les domaines des services, marchands ou non, des commerces, de la santé et de l'action sociale, de l'enseignement, du sport-loisir et du tourisme.

Cette base distingue trois gammes de services différentes :

- la gamme de proximité réunit les services les plus courants, tels que l'enseignement du 1^{er} degré, la boulangerie ou le médecin généraliste ;
- la gamme intermédiaire regroupe des services qui correspondent à des déplacements moins fréquents des consommateurs ou qui nécessitent une aire d'approvisionnement plus large, comme le collège, le supermarché ou le laboratoire d'analyses médicales ;
- la gamme supérieure est plutôt localisée dans les pôles urbains : lycée, hypermarché ou hôpital.



© AURH

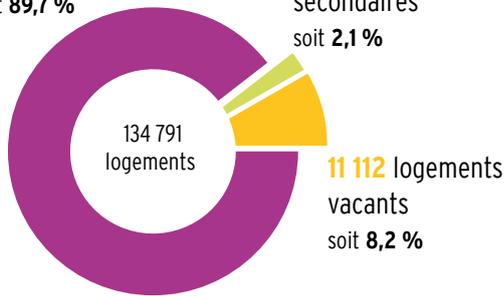


¹ Source : INSEE RP

STRUCTURE DU PARC DE LOGEMENTS ¹

120 855 résidences principales
soit **89,7 %**

2 824 résidences secondaires
soit **2,1 %**



+ 25 % de résidences secondaires

3
communes

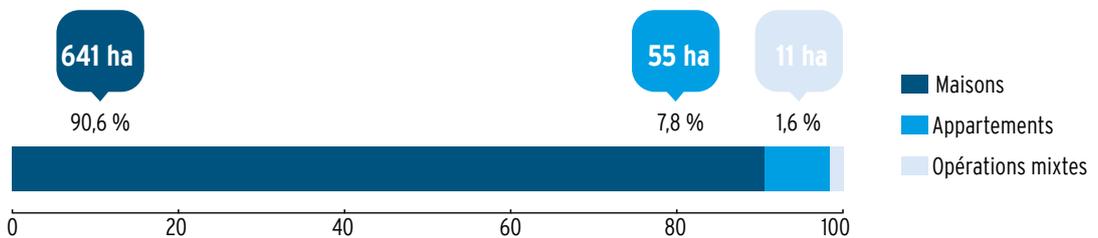
Étretat (40 %)
Bénouville (30 %)
Pierrefiques (24 %)

+ 8 % de logements vacants

4
communes

Le Havre (9,9 %)
Sainte-Marie au Bosc (8,5 %)
Étretat (8,3 %)
Beaurepaire (8 %)

MOBILISATION FONCIÈRE PAR TYPE DE LOGEMENT DEPUIS 2000 ¹

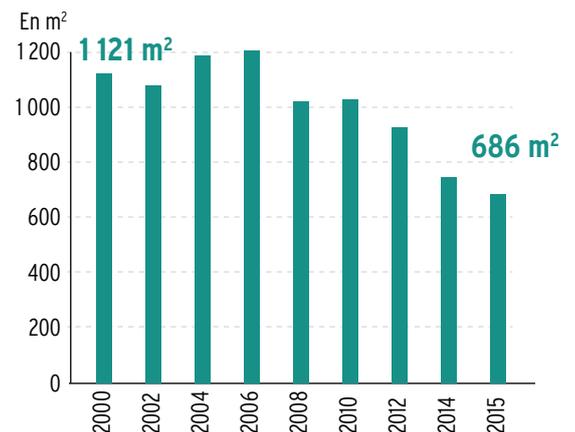


² Source : EPFN/
Région Normandie
- Cartographie de la
consommation foncière,
2015

CONSOMMATION FONCIÈRE LIÉE AU LOGEMENT ²



TAILLE MOYENNE DES TERRAINS POUR LA CONSTRUCTION INDIVIDUELLE ²



MONTANT DES TRANSACTIONS IMMOBILIÈRES EN 2017 ¹

PRIX MÉDIAN D'UNE MAISON

 175 000 €

PRIX MÉDIAN D'UN APPARTEMENT

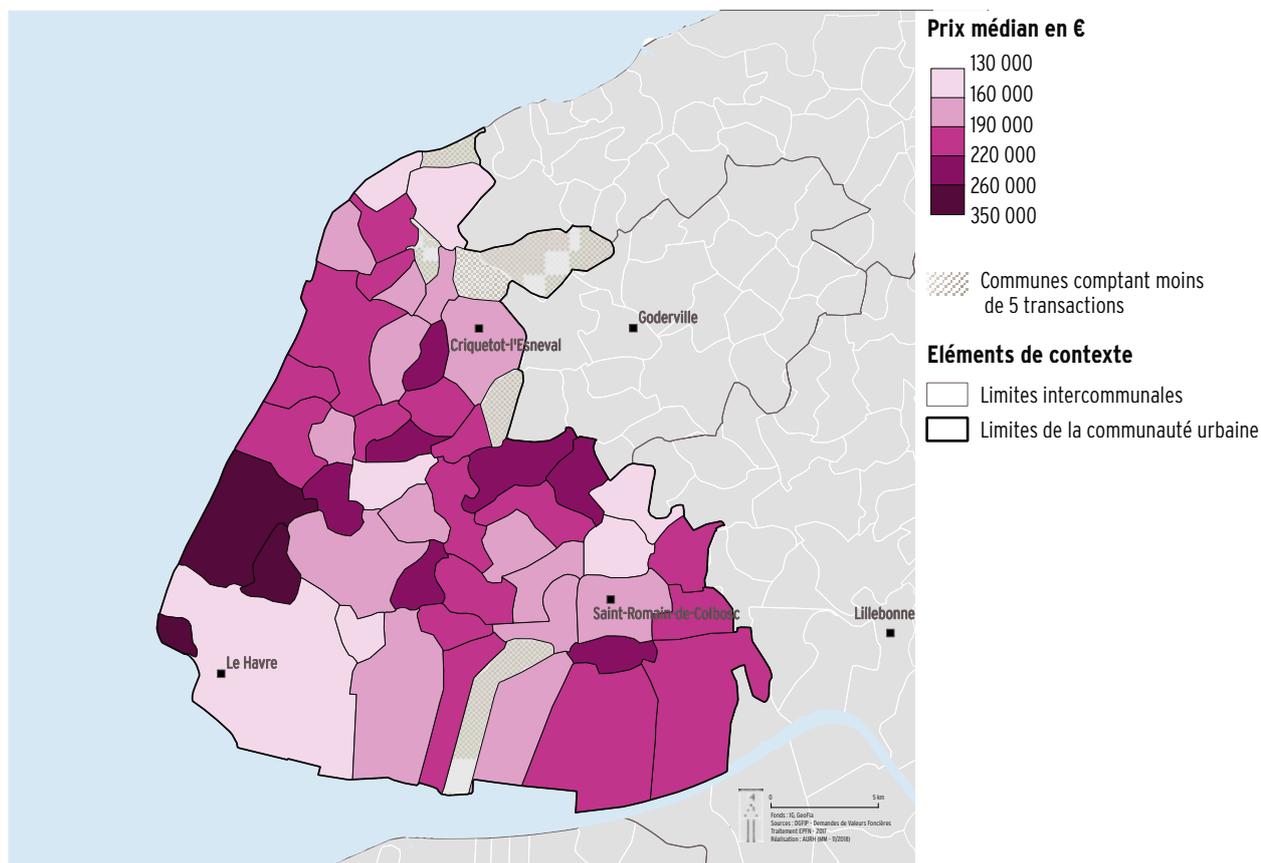
 1 688 €/m²

¹ Source : DGFIP -
Demandes de valeurs
foncières - Traitement
EPFN - 2017

PRIX MÉDIAN DES MAISONS PAR TAILLE/SURFACE



PRIX MÉDIAN DES MAISONS EN 2017 PAR COMMUNE



UN PARC CONSTITUÉ DE RÉSIDENCES PRINCIPALES

La structure du parc de logements de la communauté urbaine se caractérise par la prédominance des résidences principales (90 %) sur le territoire, à l'exception de quelques communes balnéaires très touristiques, pour lesquelles plus d'un quart des logements sont des résidences secondaires. C'est le cas de la commune d'Étretat (40 %), de Bénouville (30 %) et de Pierrefiques (24 %).

Parmi les occupants de résidences principales du territoire, 49 % sont

« Le parc social est bien développé mais concentré dans quelques communes : Gonfreville l'Orcher, Harfleur et Le Havre. »

propriétaires (contre 56 % pour la Normandie), 28 % sont locataires HLM (18 % pour la Normandie et 15 % en France métropolitaine) et 22 % sont locataires du parc privé. Contrairement à d'autres territoires, le parc social est bien développé mais concentré dans quelques communes : Gonfreville-l'Orcher, Harfleur et Le Havre. Dans ces communes, plus d'un tiers des occupants de résidences principales occupent un logement HLM.

Le parc de logements du territoire est plutôt constitué de grands logements puisque plus de la moitié d'entre eux sont des logements de 4 pièces et plus. En conséquence, les petits logements (1 et 2 pièces) sont relativement peu présents (18 % du parc de résidences principales). Or, le vieillissement de la population et l'évolution de la société demanderont davantage de petits logements, notamment en dehors de la ville centre, où ils sont déjà nombreux.

LA VACANCE, UNE PROBLÉMATIQUE IMPORTANTE

La faible dynamique démographique du territoire impacte directement l'occupation du parc de logements. La vacance du parc de logements est passée de 6 % en 2010, à 8 % en 2015, largement orientée par la situation du Havre (10 % en 2015). C'est une problématique importante du territoire, connue et prise en compte dans la politique locale, avec une réorientation des aides à la rénovation et la réhabilitation des logements du centre-ville du Havre et des logements des centres-bourgs. La question de la vacance est aussi très prégnante à Étretat (8 %) et dans deux communes situées à proximité : Sainte-Marie-au-Bosc et Beaufort. La vacance n'épargne pas non plus les communes rurales de l'agglomération qui, pour certaines d'entre-elles, connaissent une hausse

importante : à titre d'exemple, Saint-Laurent-de-Brèvedent a multiplié par trois le nombre de logements vacants entre 2010 et 2015 et Fontaine-la-Mallet par deux. Ces communes peuvent être impactées par l'obsolescence de logements anciens de centre-bourg, ou encore, par des cessions nombreuses de résidences secondaires inoccupées.

DIMINUTION DE LA MOBILISATION FONCIÈRE

Depuis 2000 et jusqu'en 2015, le foncier mobilisé pour des opérations de logements atteint 707 ha. Les surfaces mobilisées concernent majoritairement (90 %) des opérations de logements individuels. Si en moyenne, depuis 2000, une quarantaine d'hectares sont utilisés par an, on constate une nette inflexion des surfaces mobilisées depuis 2014, avec moins de 30 ha/an. La consommation foncière dédiée à des opérations de logement a d'ailleurs été divisée par deux entre 2000 et 2015, passant de 52 ha à 27 ha. Ce phénomène est consécutif des politiques publiques visant à réduire les consommations de terres agricoles tout autant qu'à l'augmentation des prix du foncier. De fait, la taille moyenne des terrains mobilisés pour construire une maison individuelle a été divisée par deux depuis les années 2000, passant de 1 000 m² à 650 m² en moyenne en 2015.

La taille moyenne des terrains mobilisés pour les maisons individuelles a été divisée par deux depuis les années 2000



© Vincent Rustuel - AURH

REPRISE ET DYNAMISME DU MARCHÉ IMMOBILIER DANS L'ANCIEN

En 2017, le volume annuel de transactions de maisons et d'appartements dans la communauté urbaine s'élève à 3 460. Avec une évolution de 22 % entre 2016 et 2017, le marché de l'immobilier signe une reprise marquée en 2017, après une stagnation autour de 2 800 transactions les années précédentes.

+ 22 %
de transactions
entre 2016 et 2017

En lien avec la structure du parc de logements, les transactions d'appartements se concentrent en secteur urbain, au Havre (92 % des transactions) et dans une moindre mesure à Sainte-Adresse (une soixantaine de mutations), Montivilliers (une

trentaine) et Harfleur (moins d'une vingtaine). Globalement, les transactions d'appartements reviennent à un niveau élevé en 2017 avec 1 600 transactions, contre seulement 1 150 en 2015 et 1 230 en 2016. Si le volume de transactions a augmenté, les prix n'ont, quant à eux, cessé de chuter. Après avoir atteint un pic en 2008, avec un prix médian situé à 2 000 €/m², les prix baissent pour atteindre 1 690 €/m² en 2017, soit une baisse des prix de 15 % sur une dizaine d'années.

Si le marché de la maison individuelle domine dans le périurbain, près de la moitié des transactions ont lieu au Havre, à Montivilliers (8 %), Octeville-sur-Mer (4 %), Sainte-Adresse (3,5 %) et Harfleur (3,4 %). En 2017, 1 859 transactions de maisons ont eu lieu, un volume record sur le territoire plutôt situé traditionnellement autour de 1 400 à 1 600 transactions.

Après avoir connu un creux en 2014 à 163 000 €, le prix médian des maisons remonte pour atteindre 175 000 € en 2017. Les prix varient fortement selon les secteurs et plus encore selon les communes. Ainsi, dans le secteur du Havre, le prix médian se situe autour



de 170 000 €, tandis qu'il est à 188 000 € dans le secteur de Criquetot-l'Esneval et 190 000 € dans le secteur de Saint-Romain-de-Colbosc.

EN RÉSUMÉ

Le sujet de l'habitat dans la communauté urbaine rejoint celui plus large du cadre de vie des habitants et de l'attractivité du territoire. La qualité et la modernité des logements, ainsi que l'éventail de l'offre par rapport aux besoins des habitants, sont des éléments clés pour que la population inscrive son parcours résidentiel dans le territoire.

Les politiques publiques liées à l'habitat dans la communauté urbaine devront prendre en compte les spécificités démographiques locales (le vieillissement, le développement de petits ménages en zones périurbaine et rurale). Le contexte immobilier détendu, conjuguant faible dynamique démographique et accroissement de la vacance dans les centres-villes et centres-bourgs, nous invite en premier lieu à réfléchir au renouvellement de l'offre, plus qu'au déploiement d'une offre nouvelle. Enfin, la question de la limitation de l'étalement urbain et de la consommation du foncier agricole reste prégnantes et doit être envisagée dans une politique globale.



© AURH



LES MOBILITÉS

¹ Source OPEN
DATA SNCF
2015

GARES ET HALTES FERROVIAIRES ¹



LE HAVRE

4 740 voyageurs/jour



TRANSPORTS INTERURBAINS 2018

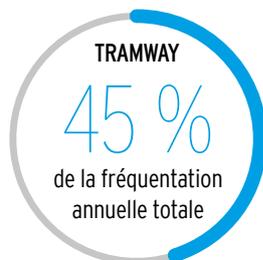


LE HAVRE

3 lignes



TRANSPORTS URBAINS (LIA) 2017



+ 6,3 % de fréquentation
entre 2016 et 2017 sur le réseau LIA

24 millions de voyages



21 lignes de bus

3 bus électriques livrés fin 2018



400 vélos

en location au Havre (service LiA)

117 km d'itinéraires cyclables

aménagés (piste/bande cyclable) dans l'agglomération havraise **77 km supplémentaires à l'horizon 2020**



50 bornes électriques

dont **19 au Havre** ¹



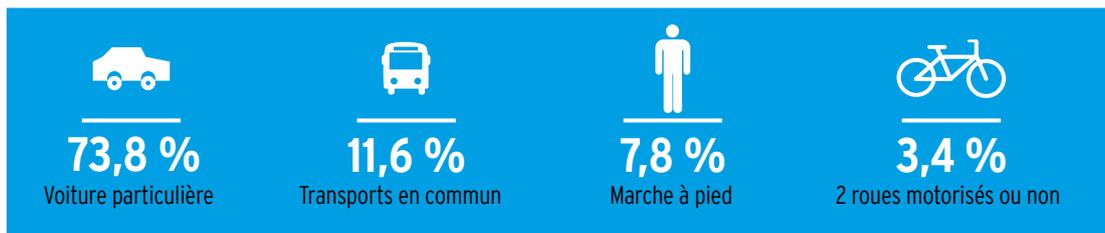
29 % des ménages

possèdent au moins **2 voitures** ²

¹ nov. 2018 - Source Charge Map
² Données INSEE

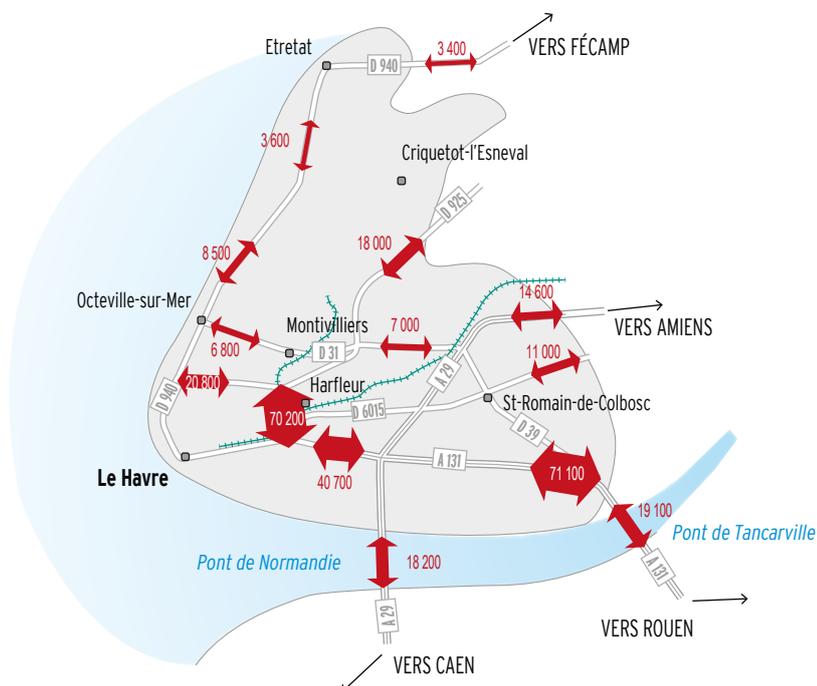
DÉPLACEMENTS DOMICILE/TRAVAIL ³

³ Source INSEE 2015



INTENSITÉ DU TRAFIC ROUTIER SUR LES PRINCIPAUX AXES

TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUEL 2015-2016



LA MOBILITÉ STRUCTURE LA VIE QUOTIDIENNE

Aller au travail, rejoindre son lycée, déposer ses enfants à l'école, se rendre à un spectacle, faire ses courses... En cœur d'agglomération comme en zone rurale, la voiture individuelle occupe une place prépondérante, avec des taux d'occupation souvent très faibles (1,2 personne par véhicule au niveau national).

Le réseau structurant dessert 78 % de la population de la communauté urbaine

Sans stigmatiser ce mode de transport, souvent indispensable à la vie des habitants, le développement de pratiques alternatives à la voiture « soliste » constitue un enjeu majeur face au défi climatique. L'évolution des

comportements et de l'offre en mobilité durable seront particulièrement attendues sur les territoires de faibles densités de population où l'usage de la voiture est quasi exclusif.

UNE OFFRE MULTIMODALE DANS LA COMMUNAUTÉ URBAINE

Le niveau d'offre en transports publics est corrélé aux densités de la population résidente. Dans la communauté urbaine, le maillage des transports publics (réseau LiA) est dense et structuré. Le réseau structurant (LER, tramway et lignes de bus 1 à 8) dessert 78 % de la population de la communauté urbaine. Performant, il est en mesure de concurrencer la voiture qui est majoritairement utilisée en agglomération pour des trajets inférieurs à 3 km.

La gare du Havre, au cœur d'un pôle d'emplois et de services majeurs, dispose des ingrédients d'un pôle multimodal régional mêlant transports urbains et interurbains (réseau de cars régionaux, trains) avec une offre vélo complète (location, stationnement, pistes cyclables de rabattement) et une desserte piétonne confortable.

UN USAGE QUASI EXCLUSIF DE LA VOITURE INDIVIDUELLE EN PÉRIPHÉRIE

Sans parler d'étalement urbain généralisé sur le territoire, on observe néanmoins un phénomène de dispersion urbaine en milieu rural engendrant un allongement des distances entre le domicile et les zones d'emplois. L'augmentation continue du trafic routier journalier aux entrées de la communauté urbaine (D 940, D 6382, D 489, RD 6015) reste un bon indicateur. Les migrations quotidiennes entre le



plateau de Caux et Le Havre aux heures de pointe du matin et du soir ne provoquent pas de point de congestion majeur (à l'exception de l'entrée de ville du Havre) mais impactent fortement l'environnement (pollution, bruit, encombrement) et la vie des ménages (temps de parcours, budget).

Au-delà du Havre et de sa première couronne, les transports publics peinent à capter des usagers non scolaires (actifs et touristes). En effet, les territoires ruraux sont uniquement desservis par des lignes de cars régionaux complétées notamment par les haltes ferroviaires d'Étainhus/Saint-Romain et de Saint-Laurent-de-Brévedent/Gainneville. Ces deux points d'arrêts ferroviaires proposent des temps de parcours attractifs (respectivement 9 et 15 min) et une desserte calée sur les heures de pointe en direction ou en provenance du Havre.

Le rabattement tous modes vers ces haltes ferroviaires constitue un enjeu fort pour favoriser le report modal vers le ferroviaire en zone peu dense.

Les lignes régionales de cars proposent quant à elles une offre contrastée avec 20 A/R entre Le Havre et Saint-Romain-de-Colbosc, et seulement 7 A/R entre Criquetot-l'Esneval et Le Havre. Fonctionnant en cabotage (nombreux arrêts et détours pour desservir les petites communes), cette offre ne peut rivaliser avec la voiture, notamment sur le territoire de Criquetot-l'Esneval, tant pour les



déplacements du quotidien que pour les parcours touristiques. Le site d'Étretat connaît ainsi régulièrement une saturation routière préjudiciable à la qualité du site.

Des solutions innovantes sont également à imaginer pour la zone industrialo-portuaire, étendue sur plus de 10 km et éloignée des zones résidentielles.

UN RÉSEAU AUTOROUTIER COMPLET, UNE DESSERTE FERROVIAIRE VERS ROUEN ET PARIS À AMÉLIORER

En matière de relations extérieures à l'échelle de la Normandie et de la Vallée de la Seine, le territoire bénéficie d'un maillage dense d'autoroutes (A131, A29) qui favorise son ouverture sur les territoires voisins ainsi qu'une intégration au réseau européen. Avec l'ouverture du Pont de Normandie en 1995, le territoire a étendu son aire d'attractivité vers la rive sud de la Seine.

Bien que bénéficiant d'un programme de remise en état depuis 2008, la ligne Paris - Le Havre connaît des problèmes de saturation du trafic préjudiciables à sa fiabilité et à l'attractivité du territoire. Portées par le projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie, les perspectives d'amélioration substantielle du service ferroviaire demeurent lointaines et devront être soutenues dans le temps long.

EN RÉSUMÉ

Trouver des solutions de mobilités durables pour les habitants, les touristes, les actifs, les retraités, les scolaires constitue un véritable défi pour le territoire dans un contexte tendu de changement climatique.

De bonnes connexions au réseau ferroviaire national sont également essentielles pour son attractivité.

Enfin, la capacité de parcourir le territoire sans voiture est un enjeu fort pour conforter son attrait touristique renouvelé, notamment sur la bande littorale.

En termes de transports publics ferroviaire et routier, l'enjeu repose sur la construction progressive d'un maillage

performant et bien articulé entre les autorités organisatrices des mobilités locales et régionales (lignes express, lignes de cabotage, lignes touristiques). Ce maillage sera organisé à partir des nœuds ferroviaires et les polarités urbaines.

Dans les zones rurales faiblement desservies par les transports en commun (22 % de la population), la question de la desserte sera à reposer avec des solutions alternatives explorant notamment les potentialités de la voiture partagée. Indispensable aux expérimentations, la couverture numérique 4G devra être efficiente sur l'ensemble du territoire.

Par ailleurs, une prise de conscience et une évolution lente des comportements, notamment sur les lieux touristiques et de villégiature, est à accompagner : vélos loisirs et itinérants, accès aux sites touristiques par le train et/ou le car.

Le développement de solutions durables en matière de mobilités interpelle enfin l'organisation du territoire dans sa capacité à recréer de la proximité et une mixité des fonctions, facteurs d'un usage frugal de la voiture individuelle.



© Vincent Rustuel - AURH

La capacité de parcourir le territoire sans voiture est un enjeu fort pour conforter son attrait touristique.

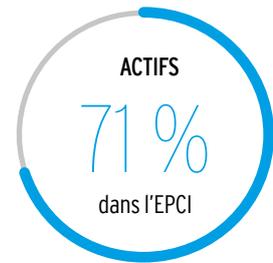


L'EMPLOI



115 069 emplois en 2015

Normandie : 1 277 902



¹ nombre d'emplois dans la zone pour 100 actifs ayant un emploi résidant dans la zone

INDICATEUR DE CONCENTRATION D'EMPLOI ¹

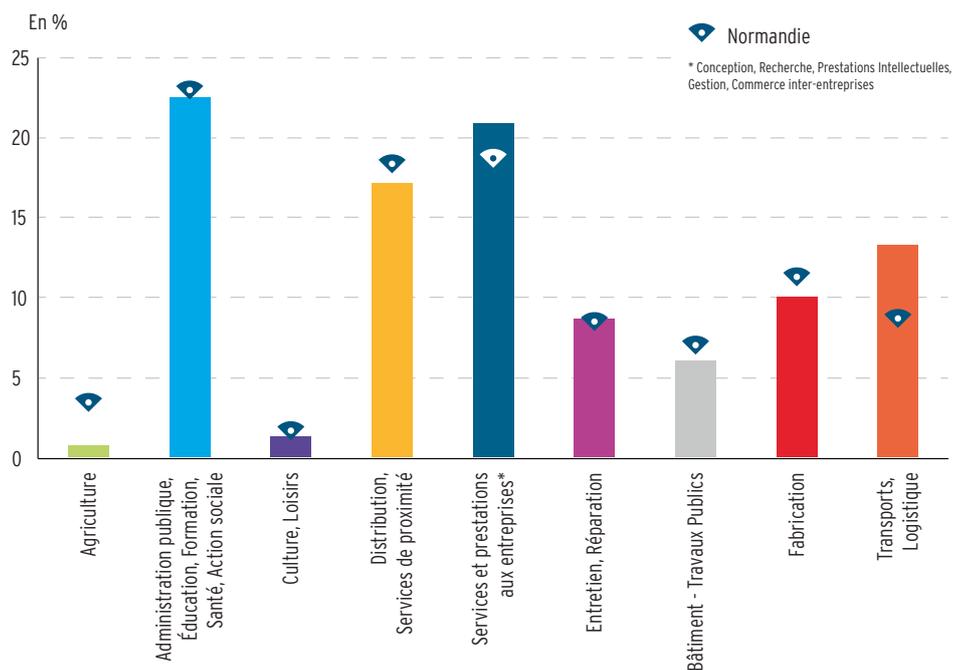
Cet indicateur montre l'attractivité du territoire



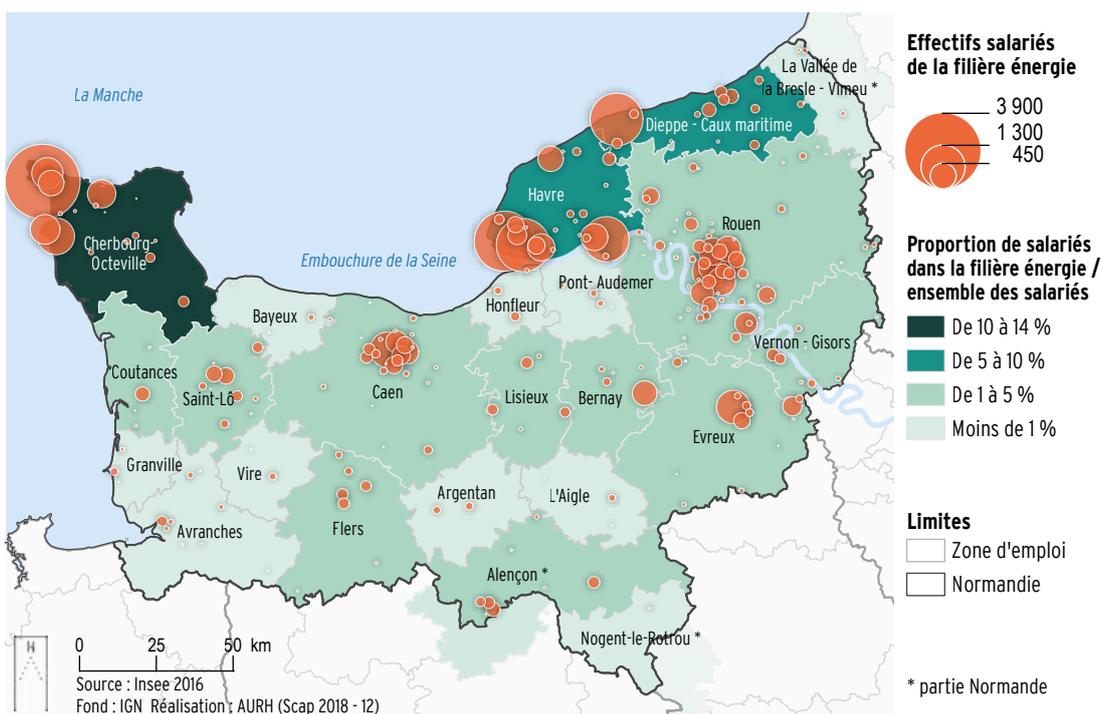
TOP 10 DES ENTREPRISES PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ



RÉPARTITION DE L'EMPLOI PAR FONCTION



POIDS DE LA FILIÈRE ÉNERGIE DANS LES ZONES D'EMPLOI EN 2016



■ FOCUS : UNE TRANSITION ÉNERGÉTIQUE POUR UNE FILIÈRE STRUCTURANTE DU TERRITOIRE

L'ÉNERGIE, UN SECTEUR DE POIDS

L'approvisionnement et la gestion énergétique sont au centre de multiples enjeux (sanitaires, environnementaux, économiques, sociaux...). Nous sommes actuellement dans une situation où la consommation et les besoins en énergie augmentent, tout comme son coût. Dans un contexte de transition environnementale, il s'agit d'un sujet majeur en termes d'attractivité et de compétitivité territoriale.

3 des 6 projets nationaux de parcs éoliens en mer

(représentant une production de 1 444 MW) se localiseront dans un rayon de 100 milles autour de la CU

Le groupe Siemens Gamesa a signé mi-octobre 2018 un accord avec Haropa - Port du Havre pour l'installation de deux usines qui doivent servir trois champs d'éoliennes en mer au large des côtes françaises.

À l'échelle de la communauté urbaine, l'énergie est un secteur de poids, avec la présence d'infrastructures

importantes, comme le terminal pétrolier du port du Havre-Antifer, et de grandes entreprises, comme la Raffinerie de Normandie Total à Gonfreville-l'Orcher, qui emploie plus de 1 500 personnes et fait vivre tout un écosystème énergétique (bureau d'études, sous-traitance...).

Producteur important, le territoire de la communauté urbaine est également un gros consommateur d'énergie (1^{er} consommateur régional). Son riche tissu industriel et ses nombreuses entreprises, sans oublier sa population, en font un territoire énergivore.

L'énergie est entrée dans une période de renouvellement et de transition qui intègre pleinement l'écologie et l'environnement dans ses évolutions. Pour être attractif, il est aujourd'hui demandé aux territoires de produire une énergie plus verte, tout en assurant les besoins énergétiques des entreprises et des habitants. L'enjeu est fort pour la communauté urbaine, car il est nécessaire d'accompagner cette activité en pleine mutation, pour consolider ce secteur important et pourvoyeur d'emploi pour le territoire.



Depuis la loi NOTRe, toutes les collectivités peuvent s'impliquer dans le développement des énergies renouvelables et de récupération (ENR&R). Ce souhait de prendre sur son périmètre cette compétence ENR&R, permet aux collectivités d'en contrôler le développement, avec la mise en place, par exemple, d'une stratégie territoriale pour compléter les programmes de maîtrise de l'énergie, et d'en accompagner le développement.

20 %
du pétrole brut
importé en France
transite par le port d'Antifer

Les filières énergétiques « propres », telles que l'hydrogène et l'éolien offshore, vont être fortement encouragées dans les mois à venir, à travers des programmes de développement régionaux, nationaux et européens. Il est important pour le territoire de se saisir de projets pilotes stratégiques et de solutions énergétiques innovantes dans ces filières porteuses.

Le territoire devra aussi confirmer son rôle d'acteur majeur de l'économie circulaire. Ce modèle économique vise l'objectif de produire des biens et des services de manière durable, en limitant la consommation et le gaspillage de ressources (matières premières, eau, énergie), ainsi que la production de déchets.



© Pixabay - Libre de droit

■ FOCUS : UN DÉVELOPPEMENT PROSPECTIF ET STRATÉGIQUE DU FONCIER ÉCONOMIQUE

ANTICIPER L'OFFRE FONCIÈRE

Territoire industriel, portuaire, touristique et agricole, la communauté urbaine est organisée de façon à capter des flux et à développer de la richesse sur son territoire. Fort de paysages emblématiques et de sites naturels exceptionnels, ce territoire présente une richesse écologique importante et reconnue.

Les acteurs économiques s'interrogent aujourd'hui sur la capacité du territoire à proposer une nouvelle offre foncière (y compris par renouvellement urbain ou densification) pour les zones d'activités économiques à vocation industrielle, logistique et portuaire. Cette question se pose autant sur le plan de surfaces disponibles que des temporalités nécessaires pour conduire les procédures et commercialiser le foncier (avec les exigences en matière de qualité environnementale).

Pour accueillir et attirer des entreprises sur le territoire, il est primordial aujourd'hui d'anticiper et de programmer l'offre foncière nécessaire. La prévision de ces besoins permet au territoire de réduire les délais d'instruction des projets. La programmation, comme

l'anticipation, des besoins fonciers doit prendre en compte également les nouveaux paradigmes économiques (l'impératif environnemental, l'économie circulaire notamment) qui impacteront la nature du foncier à mobiliser (et la façon dont il doit l'être), en plus des incidences environnementales des projets.

L'ambition finale est d'optimiser les surfaces disponibles, de recycler les sites et d'organiser l'offre nouvelle de nouveaux projets. Le territoire se mettra ainsi en ordre de bataille pour attirer de nouveaux projets économiques et être attractif.

La question des compensations environnementales constitue un levier majeur pour mener à bien un développement économique respectueux de l'environnement. La communauté urbaine, avec le Pôle métropolitain de l'estuaire de la Seine, peut devenir un territoire précurseur dans ce domaine. Dans une démarche partenariale, ce territoire souhaite intégrer dès le commencement, les enjeux environnementaux pour permettre la réalisation de projets économiques tout en préservant l'environnement au sens large (cadre de vie, limitation des risques, ressources alimentaires...).

Cette expérimentation, qui s'étend sur l'estuaire de la Seine, permet d'identifier les sensibilités environnementales des espaces ciblés pour accueillir ces projets économiques et ainsi mieux les adapter pour éviter ou réduire les impacts négatifs potentiels sur l'environnement.

Il est indispensable de prendre en compte les enjeux environnementaux en amont des projets économiques.

Ce principe s'inscrit maintenant dans le cadre d'une démarche règlementaire appelée « Éviter-Réduire-Compenser » dont l'objectif est d'éviter les atteintes à l'environnement, de réduire celles qui n'ont pas pu être suffisamment évitées et de compenser les effets négatifs notables qui n'ont pu être ni évités ni réduits.

6 200 ha
de surface totale
dédiés à l'activité économique
(5 000 ha dans la ZIP et
1 200 ha hors ZIP)

Les compensations environnementales et la nouvelle réglementation pour les bâtiments soumis à la rubrique « 1510 » de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) pourraient faire émerger très prochainement des entrepôts logistiques d'une hauteur portée à 23 mètres.



© Haropa - Port du Havre



L'AGRICULTURE

¹ Sources : Données RAZ000 & RAZ2010 (AGRESTE) - Traitement Chambre Régionale d'Agriculture de Normandie



787 actifs agricoles

Malgré une **diminution de 9 %** des actifs agricoles entre 2000 et 2010, cette baisse est plus faible que celle notée à l'échelle du département (- 18 %) ¹.



508 exploitations agricoles

Le nombre d'exploitations a **diminué de près de 15 %** entre 2000 et 2010. 20 % d'entre elles exploitent plus de 100 ha de surface agricole ¹.

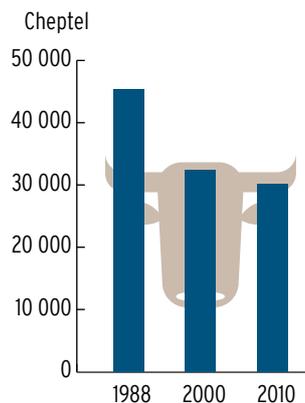
PRODUCTIONS NORMANDES

63 % de la production française de lin textile en 2016

1^{re} région productrice

de fromage au lait de vache, de lin textile, de beurre, de crème, de pommes à cidre et de produits cidricoles, de poireaux

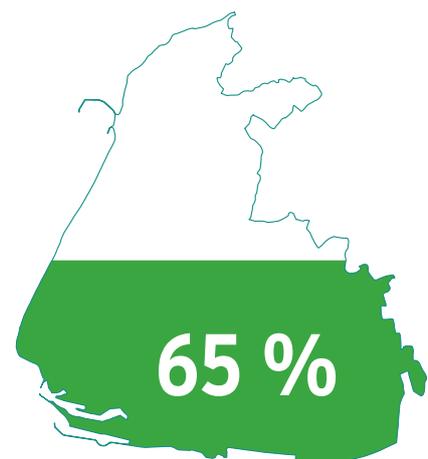
ÉVOLUTION DU CHEPTTEL



Parallèlement à la diminution du cheptel, **la moitié des surfaces en herbe a disparu** entre 1988 et 2010 ³

³ Source : Agreste Recensement agricole 2010
⁴ Sources : Données RAZ2010 (AGRESTE), Corine Land Cover

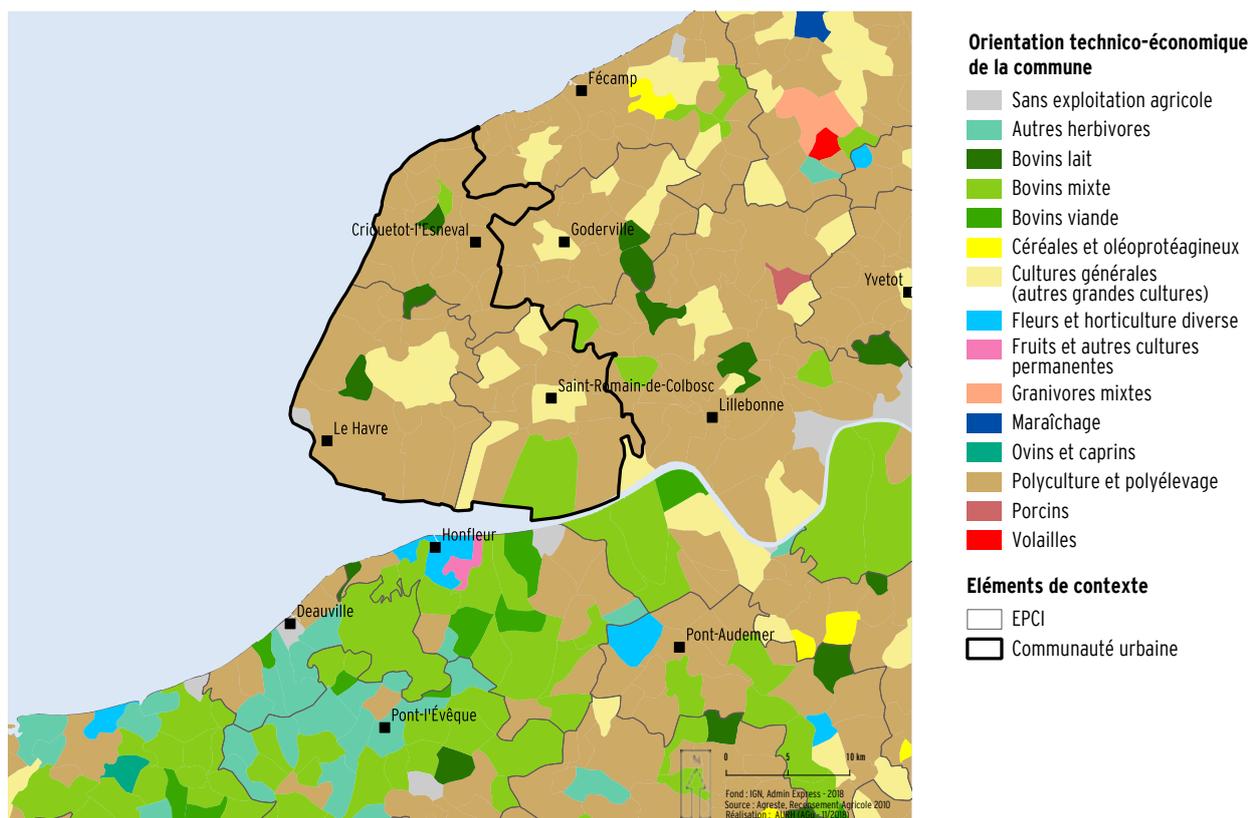
SURFACE AGRICOLE



65 % du territoire est agricole

La surface agricole utile a **diminué de 3 %** entre 2000 et 2010. En moyenne, 107 hectares de surface agricole utile ont été consommés chaque année entre 1988 et 2010 ⁴.

ORIENTATIONS ÉCONOMIQUES



TENDANCES

LA DIFFICILE ÉMERGENCE DES EXPLOITATIONS BIO



10 exploitations
labellisées en agriculture biologique ¹

DES EXPLOITATIONS QUI SE SPÉCIALISENT DANS
LA GRANDE CULTURE



+ 10 % d'exploitations
spécialisées en grande culture entre 2000 et 2010 ²

¹ Données INAO, Agence Bio, CRAN - Traitement Chambre Régionale d'Agriculture de Normandie 2016
² Sources : Données RA2000 & RA2010 (AGRESTE) - Traitement Chambre Régionale d'Agriculture de Normandie

L'ESPACE AGRICOLE, VASTE TERRITOIRE FERTILE

L'agriculture de la pointe de Caux, reconnue pour certaines productions emblématiques comme le lin, bénéficie de terres riches et fertiles pouvant être considérées comme des espaces productifs de premier ordre.

Une consommation foncière repartie à la hausse depuis 2011

Cette agriculture et l'espace rural vont occuper une place prépondérante dans le paysage de la communauté urbaine. Sur le territoire, elle est caractérisée par des exploitations principalement orientées en polyculture-élevage et par une ceinture maraîchère dynamique autour de l'agglomération havraise.

¹ Données ARS Normandie, DDTM76 - Traitement AURH

L'activité agricole, récemment remise au premier plan par la loi Agriculture et Alimentation, doit pouvoir conforter sa place dans l'économie locale, continuer de rayonner au niveau régional et au-delà, tout en répondant aux enjeux qui lui sont étroitement liés : alimentation, eau, biodiversité, qualité paysagère, etc.

LE FONCIER AGRICOLE, UNE RICHESSE À PRÉSERVER

À l'échelle régionale, après une diminution de la consommation foncière autour de 2008, celle-ci est repartie à la hausse depuis 2011. Elle impacte principalement les surfaces agricoles et cette tendance s'observe tout particulièrement sur la pointe de Caux.

Cette consommation foncière est la résultante de nombreux projets dédiés à l'habitat, aux zones commerciales et d'activité, aux infrastructures routières mais également aux ouvrages de lutte contre les inondations. Ces projets sont venus répondre à la nouvelle composition des ménages, à des

demandes fortes de maisons individuelles et sont aussi liés à des opportunités d'implantations d'activités.

Cet étalement urbain a eu des impacts majeurs sur l'économie agricole : celle-ci a été fragilisée à la fois par l'amputation de ces surfaces, pouvant se répercuter sur la productivité des exploitations, mais également par la hausse des prix des terres agricoles entraînée par la pression foncière grandissante, affectant l'installation de jeunes agriculteurs et la reprise d'exploitations.

L'EAU, UNE RESSOURCE VULNÉRABLE À PROTÉGER

En plus de sa place dans le paysage économique du territoire et de son rôle nourricier, l'agriculture joue un rôle clé dans la préservation et la gestion de l'eau.

40 %
du territoire

est couvert par des zones de protection d'aire d'alimentation de captage ¹

L'eau potable alimentant les habitants de la communauté urbaine a la particularité de provenir à la fois de captages situés sur le territoire mais également de sources exploitées au-delà de son périmètre. Pour garantir la qualité de cette eau, le maintien de pratiques agricoles frugales en produits phytosanitaires et de larges surfaces en prairie sont indispensables sur les aires d'alimentation des captages.



© AURH

+ 63 %

**d'augmentation
du prix des terres agricoles
entre 2006 et 2016 ¹**

En cela, la crise de l'élevage qui mène de plus en plus d'exploitations à diminuer leur cheptel, voire à abandonner leur orientation en polyculture-élevage, peut avoir une incidence sur la qualité de notre ressource. Ces transitions entraînent la conversion de prairies permanentes en surfaces de grandes cultures rendant les captages plus vulnérables aux intrants agricoles.

Le retournement des prairies associé à l'imperméabilisation des surfaces engendrée par l'étalement urbain génèrent également des problématiques de ruissellements et d'érosion des sols. L'accompagnement des exploitations, entre autres dans le perfectionnement des systèmes herbagers, dans la valorisation des haies ou

dans la mise en place de couverts permanents, est donc indispensable pour la bonne gestion de l'eau potable et pluviale. Le soutien de telles pratiques renforce également les autres services rendus par l'agriculture, tels que l'entretien de paysages, parfois caractéristique comme les clos-masures, ou la préservation de la biodiversité.

EN RÉSUMÉ

L'appréhension de l'agriculture dans les politiques de la communauté urbaine devra être aussi transversale que les enjeux qui lui sont rattachés (alimentation, gestion de l'eau, biodiversité, etc.). Cette transversalité est nécessaire pour accompagner ce secteur en pleine mutation (adaptation des pratiques aux réglementations phytosanitaires, demande croissante de produits bio et de produits locaux) et en faire une économie forte au service du territoire.

Le sujet de la gestion et de la protection de l'eau en est un parfait exemple.



¹ Données : Terres d'Europe-SCAFR - Traitement Chambre Régionale d'Agriculture de Normandie

Un accompagnement pour des pratiques agricoles, en adéquation avec la préservation de cette ressource peut éviter des surcoûts importants pour la collectivité en matière de traitement de l'eau mais également de construction et d'entretien d'ouvrages de lutte contre les inondations.

C'est pourquoi les espaces agricoles ne peuvent plus être perçus comme de simples lieux d'expansion (habitat, zones d'activités économiques et commerciales) mais être reconnus pour leurs rôles économique, alimentaire, climatique, écologique et social.

Une stratégie foncière transversale et ambitieuse est à construire. Celle-ci nécessite une connaissance fine de l'état des lieux des parcs de logements, des cellules de commerces, des zones d'activités et des friches et de mettre ces éléments au regard des projections démographiques mais également des nouveaux besoins des populations et des différents secteurs d'activité. Cette stratégie globale permettra, non seulement de stopper la consommation du foncier agricole, mais elle contribuera également à la réhabilitation d'espaces vacants et au dynamisme des centres-villes et des centres-bourgs.

Cette orientation sera l'occasion de démultiplier les interrelations positives entre le monde rural et le milieu urbain.





TOURISME

¹ Source : source : OTAH
² Source : OTAH
estimation au 26/11/2018

CROISIÈRES MARITIMES

129 escales de paquebots

386 607 passagers
au Havre en 2017 ¹



CROISIÈRES FLUVIALES

112 escales de paquebots

14 000 passagers
au Havre en 2018 ²



1 400 anneaux
dans le port de plaisance du Havre ³

3^e Le Havre
ville nautique
de France avec + de 3 000 licenciés ³

³ source : Ministère de la ville, de la jeunesse et des sports

⁴ source : Chiffres-clés 2017 du Tourisme de la Seine-Maritime

⁵ dans le Top 10 des sites gratuits les plus visités en Normandie - Source CRT Normandie, chiffres clés

2

sites de +
de 100 000
visiteurs



MuMa

138 487 visiteurs
en 2017 ⁴



Jardins Suspendus

161 123 visiteurs
en 2017 ⁵

⁶ Source : source : à partir des chiffres / Insee en partenariat avec la DGE et les partenaires territoriaux

HÉBERGEMENT ⁶



de chambres d'hôtel disponibles
sur le territoire entre 2015 et 2018
+ 32 % sur la ville du Havre

2 230 chambres d'hôtel
en 2018

⁷ Opération Grand Site des Falaises d'Étretat - Côte d'Albâtre : démarche en cours : Saint-Jouin-Bruneval / La Poterie-Cap d'Antifer / Le Tilleul / Étretat / Bénouville / Bordeaux-Saint-Clair. Le Havre destination couronnée en 2017

LES LABELS DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE



UN LEVIER D'ATTRACTIVITÉ

Le tourisme offre des perspectives indispensables pour diversifier l'économie locale. Le territoire bénéficie d'atouts remarquables de par sa grande variété de paysages, entre richesses du milieu rural, pôle urbain et portuaire havrais inscrit à l'UNESCO, littoral d'exception, dont Étretat est la figure de proue. Ces nombreux atouts attirent principalement une clientèle de proximité, avec des visiteurs provenant de la Normandie et des régions limitrophes, dont en premier lieu les Franciliens qui viennent pour des court-séjours.

Au 1^{er} janvier 2019, dans le cadre de l'alliance territoriale, la compétence tourisme reviendra à la nouvelle communauté urbaine. La constitution, en 2018, du dossier d'extension du label Ville d'art et d'histoire du Havre, en Pays d'art et d'histoire à l'échelle de la communauté urbaine, a permis de mettre en exergue une véritable cohérence territoriale.

Le schéma de développement touristique durable 2018-2022, mis en place sur le même périmètre géographique, s'appuie sur un choix stratégique fort : l'attractivité touristique du territoire repose d'abord sur la ville du Havre, son offre culturelle et patrimoniale.

Si Le Havre constitue un pôle d'attractivité majeur, d'autres pôles, matures ou à fort potentiel, offrent des opportunités à saisir pour diversifier l'offre touristique et accroître les retombées économiques.

LA VALORISATION DU LITTORAL, UNE IDENTITÉ MARITIME À AFFIRMER

Avec 34 km de façade maritime, le littoral occupe une partie importante de la communauté urbaine. Véritable monument naturel, les falaises sont un élément d'attractivité internationale mais constituent souvent un obstacle pour accéder à la mer.

Un travail autour de l'accès aux falaises et aux plages devra être mené, en cohésion avec les différents acteurs du territoire, en prenant en compte les différents niveaux d'inscription, de protection et de classement. L'amélioration des rares chemins qui y mènent, peu praticables ou peu mis en valeur, est un défi pour découvrir le bord de mer mais aussi le pratiquer. Le développement d'équipements et de services facilitant les pratiques nautiques (voile, canoë-kayak, aviron...) est une opportunité pour attirer de nouvelles clientèles (jeunes, familles...).



LE TOURISME VERT, LA DIFFUSION DES FLUX PAR UNE MOBILITÉ DOUCE EFFICACE

Près des deux tiers de l'espace de la communauté urbaine sont occupés par des surfaces agricoles ou espaces naturels protégés. Le territoire est également au carrefour de deux véloroutes structurantes : l'Eurovelo 4 et la Seine à vélo (ouverture 2020). Les mobilités douces s'inscrivent dans une démarche globale de développement durable qui valorise les ressources locales. La structuration de l'itinérance à vélo vers des sites naturels majeurs est primordial pour diversifier l'offre touristique urbaine.

Les itinéraires en service (véloroute du littoral, entre Le Havre et Étretat) et en projet (Le Havre - Pont de Normandie par la ZIP, desservant la réserve naturelle de l'estuaire) devront faire l'objet d'aménagements ambitieux (accessibilité, sécurité, jalonnement...) répondant à la fois aux besoins des clientèles itinérantes mais aussi à ceux des habitants.

Au-delà des équipements, la « mise en tourisme » de ces itinéraires (communication, outils de promotion, services...) doit être une priorité afin de faire de la communauté urbaine, une destination d'excellence pour l'itinérance à vélo.





@aurh_officiel
@aurh_veille



Agence d'urbanisme de la région du Havre
et de l'Estuaire de la Seine

4 quai Guillaume Le Testu
76063 LE HAVRE cedex

www.aurh.fr / Tél. : 02 35 42 17 88 / Fax : 02 35 21 51 57