PIÈCE N°1

VERSION APPROUVÉE DU 12/02/2026

Rapport de présentation

VOLUME 2

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

PLUi

Plan Local d'Urbanisme intercommunal

Accueillir l'avenir, préserver l'espace

LE HAVRE SEINE MÉTROPOLE

1. CONTEXTE TERRITORIAL ET DOCUMENTS DE CADRAGE 6

1. La communauté urbaine Le Havre Seine Métropole 7
2. Les politiques sectorielles sur le territoire communautaire 10
3. Enjeux 10

2. MOBILITES 11

1. Les infrastructures routières, portuaires et ferroviaires 12
1. 1. Un réseau routier et autoroutier dense 12
1.2. Un réseau ferroviaire structuré par la ligne Le Havre – Paris 15
1.3. Le port, porte d'entrée logistique de la Vallée de la Seine 15
1.4 L'aéroport Le Havre-Octeville 16
2. La mobilité des habitants et des actifs 16
2.1 Des déplacements internes au territoire intenses et concentrés dans l'urbain dense 16
2.2 Les migrations domicile-travail 17
3. La place de la voiture dans les déplacements 19
3.1 La prédominance de la voiture particulière dans les choix de déplacement 19
3.2 La motorisation des ménages 21
4. Le stationnement 22
5. Une offre de transports en commun desservant une majorité du territoire 26
5.1 Le réseau LiA, un réseau de transports en commun étendu et performant 26
5.2 L'offre ferroviaire 31
6. Un réseau cyclable en plein essor 35
7. Les nouvelles formes de mobilité 38
8. Logistique urbaine 41
9. Enjeux 43

3. DEMOGRAPHIE 44

1. Tendances démographiques 45
1.1 Evolution de la population depuis 1968 45
1.2 Solde migratoire et solde naturel 47
2. Population par classe d'âge 50
3. Composition des ménages : évolution depuis 2008 54
4. Niveau de vie et pauvreté des ménages 62
4.1 Niveaux de vie en 2019 et évolution récente 62
4.2 Composition des revenus et pauvreté 65
5. Enjeux 67

4. HABITAT 68
1. Des évolutions contrastées du parc de logements 69
2. État des lieux de la vacance dans le parc privé 75
3. Le logement social dans la communauté urbaine 81
3.1. Les caractéristiques du parc social 81
3.2. La demande sociale 83
4. Les résidences secondaires 85
5. Dynamiques du marché immobilier 88
6. Hébergements et accueils spécifiques 94
6.1. Le SIAO, guichet unique pour l'hébergement temporaire et d'urgences 94
6.2. Les publics spécifiques 95
7. Enjeux 97

5. ÉQUIPEMENTS ET SERVICES 98
1. Analyse de l'armature urbaine du territoire 99
1.1 Armature urbaine et centralité 99
1.2 Équipements et services techniques 101
2. Offre d'équipements par secteur 103
2.1 Équipements et services administratifs 103
2.2 Équipements et services de santé 104
2.3 Petite enfance, équipements scolaires et de formation 110
2.4 Équipements de proximité 113
2.5 Équipements culturels et sportifs 114
3. Aménagement numérique du territoire 119
4. Enjeux 120

6. ÉCONOMIE ET EMPLOIS 121
1. Caractéristiques de l'emploi 122
1.1 Une polarité économique de premier plan aux caractéristiques singulières 122
1.2 Un territoire qui doit aujourd'hui se réinventer 126
2. Industrie, logistique et activités portuaires 132
3. Dynamique de projet 139
4. Foncier économique 144
5. Enjeux 150

7. TOURISME 151
1. Etat des lieux 151
2. Opération Grand Site Falaises d'Etretat-Côte d'Albâtre 153

3. Label Pays d'Art et d'Histoire 154
4. Fréquentation touristique 154
5. Hébergements touristiques 156
6. Camping-cars 157
7. Enjeux 159

8. MORPHOLOGIES URBAINES 160
1. Centre reconstruit 161
2. Tissu historique de centralité 162
3. Tissu historique de hameau 163
4. Tissu pavillonnaire 164
5. Tissu d'immeubles collectifs 165
6. Château, manoirs et grands monuments 166
7. Tissu de villégiature 167
8. Clos-masures 168
9. Équipements publics et collectifs 169
10. Les Zones d'Activités Économiques 170
11. L'activité diffuse 171

9. ANALYSE FONCIERE 172
1. Analyse de la consommation foncière sur les 10 ans précédant l'arrêt du PLUi 173
   1.1. Méthodologie utilisée 173
   1.2. Bilan de la consommation d'espaces NAF 2014 - 2024 177
2. Analyse de la consommation d'espaces 2011-2020 au titre de la loi Climat et Résilience 181
   2.1. Le cadre national 181
   2.2. Le cadre régional s'imposant au SCoT 182
3. Analyse de la consommation d'espaces 2021-2024 au titre du SCoT 183

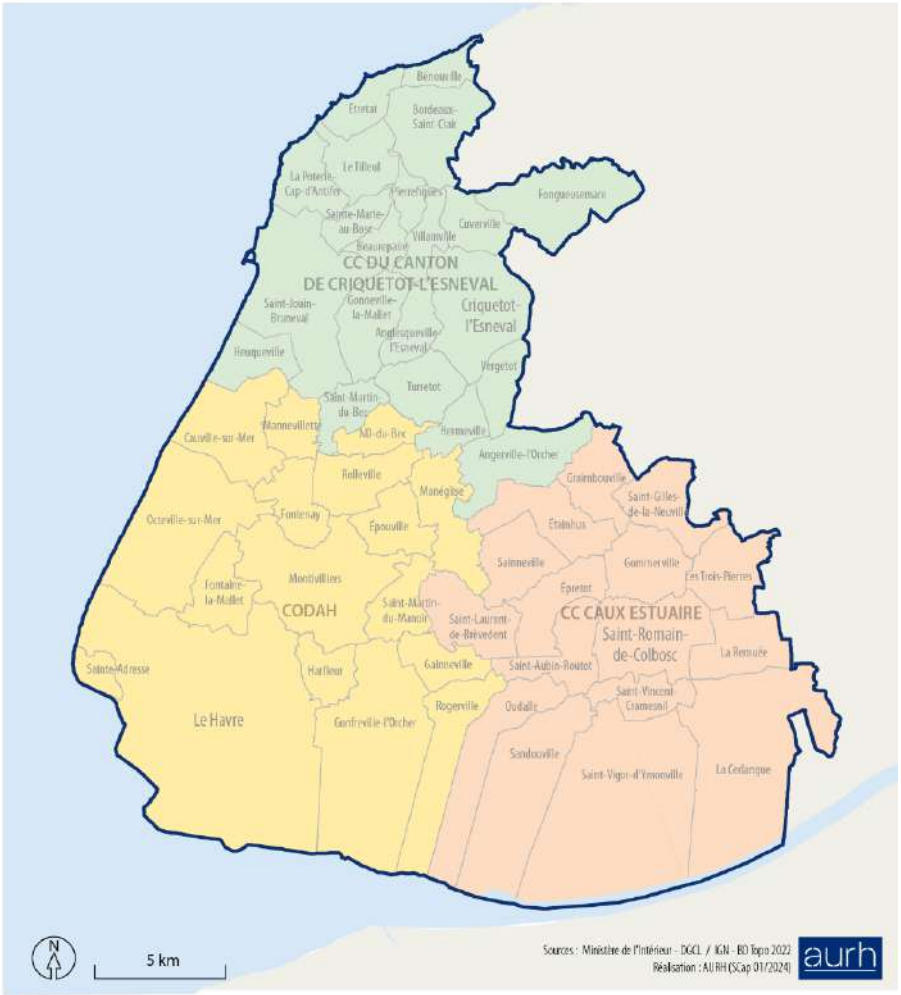
1 ● CONTEXTE TERRITORIAL ET DOCUMENTS DE CADRAGE

1. La communauté urbaine Le Havre Seine Métropole

Le territoire

Constituée le 1er janvier 2019, la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole est le fruit d'une alliance entre les trois anciens établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) de la Communauté d'Agglomération Havraise (CODAH), de la Communauté de communes Caux Estuaire et de la Communauté de communes du canton de Criquetot-l'Esneval. Ses 54 communes couvrent un territoire cultivant une identité forte, à la fois maritime, fluviale et terrestre et participent à un bassin de vie de près de 275 000 habitants.

La création de la Communauté Urbaine Le Havre Seine Métropole
1er janvier 2019



Limites administratives au 1er janvier 2019

- CU Le Havre Seine Métropole
- Commune appartenant à la CU Le Havre Seine Métropole

Périmètres des intercommunalités avant le 1er janvier 2019

- Communauté de l'agglomération du Havre (CODAH)
- Communauté de communes Caux Estuaire
- Communauté de communes du Canton de Criquetot-l'Esneval

Situé à l'embouchure de la Seine, Le Havre Seine Métropole forme la pointe sud-ouest du pays de Caux, pour un territoire de 495,80 km². Sa localisation constitue ainsi la porte d'entrée portuaire et logistique de la vallée de la Seine, qui se prolonge jusqu'à Paris en passant par Rouen. La fusion des deux ports maritimes régionaux du Havre et de Rouen et des ports de Paris pour former l'établissement public d'Etat d'HAROPA Port fait aujourd'hui du territoire communautaire un des leaders mondiaux dans les secteurs maritime et portuaire, en le plaçant au 2nd rang national du trafic portuaire après Marseille, et au 1er rang national pour le trafic de conteneurs. Sa zone industrialo-portuaire (ZIP) constitue un gisement d'emplois et de compétences spécialisées avec près de 1 200 établissements et 32 000 emplois (un quart de la population active de la Communauté urbaine). Son réseau routier adossé à l'activité logistique lui procure une bonne desserte des deux pôles urbains principaux de Normandie : Rouen et Caen.
La Communauté urbaine est également un territoire agricole. La moitié des surfaces sont dédiées à l'agriculture. Les qualités agronomiques du terrain limoneux de la pointe de Caux permettent l'exploitation d'une diversité de cultures, comme le blé, le lin ou le colza. Les exploitations sont principalement orientées vers la polyculture et l'élevage tandis que la culture maraîchère est en développement.
Enfin, au niveau touristique, des sites patrimoniaux naturels, paysagers et bâtis renforcent l'attractivité du territoire. On peut noter quelques points touristiques majeurs du territoire avec Étretat ou encore Le Havre inscrite sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 2005. On retrouve également deux véloroutes structurantes : l'Eurovélo 4 (Roscoff-Kiev) et la Seine à Vélo (Paris-Le Havre-Deauville).

Le territoire se structure autour de la ville centre, Le Havre et son cœur métropolitain qui concentre une grande part des services, équipements et activités économiques. Harfleur, Gonfreville-l'Orcher, Montivilliers et Sainte-Adresse complètent ce pôle urbain majeur. D'autres polarités maillent le territoire : Criquetot-l'Esneval, Etretat, Octeville-sur-Mer et Saint-Romain-de-Colbosc. Enfin, d'autres communes, par leur offre en commerces et services, jouent un rôle de proximité pour les communes rurales du territoire.

Des compétences pleinement exercées
L'article L5215-20 du Code Général des Collectivités Territoriales définit les compétences obligatoires qui incombent aux communautés urbaines. À ce titre, plusieurs documents de planification sont en cours d'élaboration. Ils s'inscrivent pleinement dans ses compétences obligatoires :

- Plan de Mobilité (PDM) ;
- Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) ;
- Programme Local de l'Habitat (PLH) ;
- Plan Climat-Air-Énergie Territorial (PCAET).

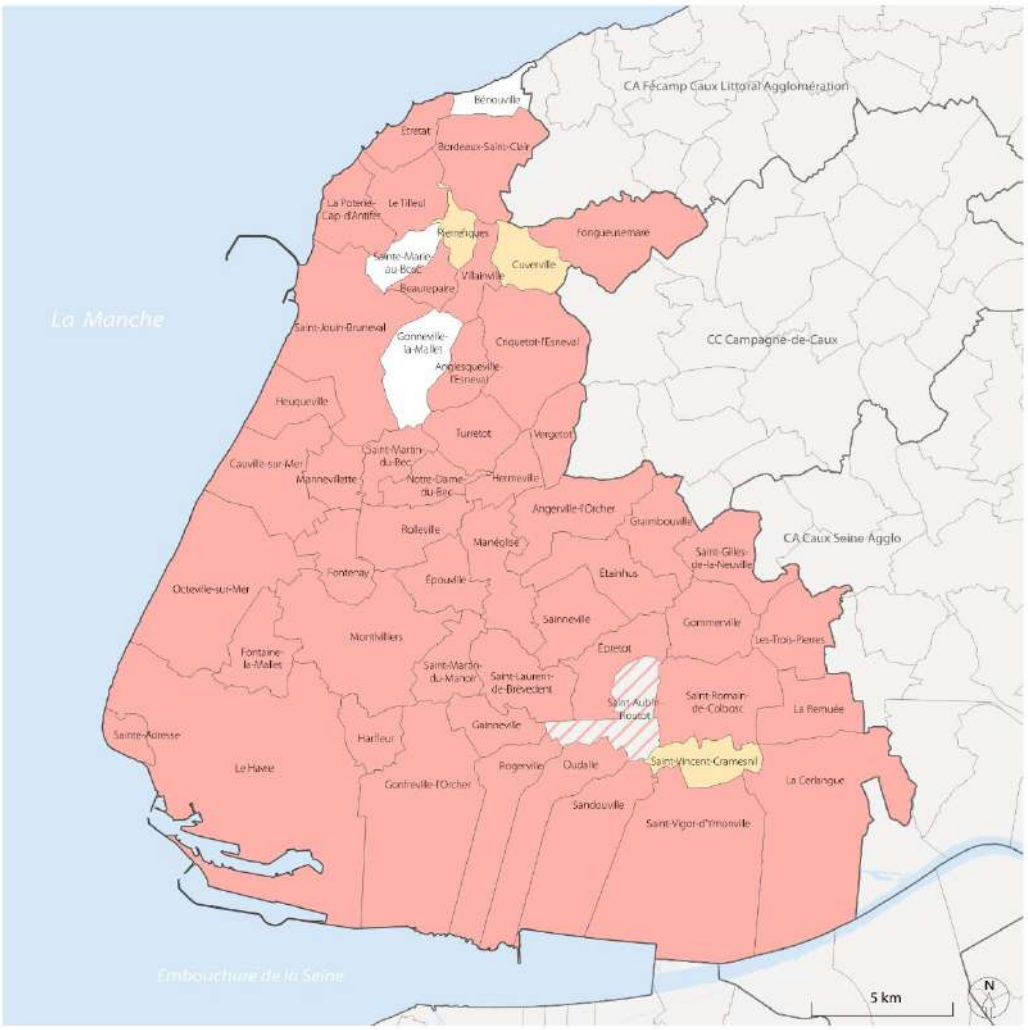
Hormis ces documents de planification, la Communauté urbaine a entamé une réflexion sur la stratégie économique du territoire. Le Havre Seine Métropole a également choisi plusieurs compétences optionnelles : la santé, le sport, la prévention des risques majeurs, l'aide aux associations, l'aménagement numérique, l'agriculture. Une stratégie agricole et alimentaire est notamment déployée depuis 2016…

Couverture en documents d'urbanisme
Parmi les 54 communes composant le territoire de la Communauté urbaine :

- 47 communes couvertes par un Plan Local d'Urbanisme ;
- 4 communes soumises à l'application du Règlement National d'Urbanisme (RNU) dont une commune concernée par une élaboration de PLU en cours ;
- 3 communes couvertes par une Carte Communale (CC).

En parallèle à la procédure de révision du SCoT, le PLUi du Havre Seine Métropole est en cours d'élaboration et se substituera aux documents d'urbanisme communaux.

État des documents d'urbanisme communaux au 1er janvier 2025
PLUi Le Havre Seine Métropole



2. Les politiques sectorielles sur le territoire communautaire

La hiérarchie des normes
La Communauté urbaine a prescrit l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme intercommunal le 8 juillet 2021. Les articles L131-4 et L131-5 du code de l'urbanisme précisent les liens de compatibilité entre le PLUi et les documents supracommunaux.

L'opposabilité des documents supérieurs au PLUi se traduit par des relations de conformité, de compatibilité et de prise en compte. L'ordonnance parue au Journal Officiel du 18 juin 2020 relative à la rationalisation de la hiérarchie des normes applicable aux documents d'urbanisme remplace les liens de prise en compte par les liens de compatibilité. Cette ordonnance permet de ne conserver qu'un seul type de lien juridique et donc de clarifier la portée de ce qui doit être intégré dans un document d'urbanisme. Ainsi, un projet est compatible avec un document de portée supérieure lorsqu'il n'est pas contraire aux orientations ou aux principes fondamentaux de ce document et qu'il contribue, même partiellement, à leur réalisation.

Le rôle du SCoT comme document intégrateur de toutes les politiques sectorielles ayant un rôle en urbanisme est réaffirmé. Désormais, si un territoire est couvert par un SCoT, ce dernier doit être compatible avec les différents documents supérieurs.

Le PLUi examine sa compatibilité avec le SCoT et non plus avec tous les autres documents.

Selon l'article L.131-4 du Code de l'Urbanisme, le SCoT doit être compatible avec :

- Le Schéma de Cohérence Territoriale
- Le Plan de Mobilité
- Le Programme Local de l'Habitat

Selon l'article L131-5 du Code de l'urbanisme, le PLUi doit également être compatible avec :

- Le Plan Climat Air Énergie Territorial

Cf. rapport de présentation – volume 4 « justifications des choix », concernant l'articulation du PLUi avec les documents mentionnés.

3. Enjeux

- Une **recomposition territoriale**, la naissance de la Communauté Urbaine et d'un seul SCoT couvrant la totalité de son périmètre ;
- Un **contexte législatif en pleine évolution** à décliner localement (Loi ELAN, Loi Climat et Résilience,) ;
- Une structure intercommunale stabilisée en mesure de **tirer profit des réflexions déjà menées** sur l'aménagement de son territoire (PLH, stratégies), d'un système de gouvernance éprouvé et d'une **dynamique transversale de démarches de planification** (SCoT, PLUi, PDM, PCAET, RLPi,…).

2. MOBILITES

1. Les infrastructures routières, portuaires et ferroviaires

1. 1. Un réseau routier et autoroutier dense

Un réseau autoroutier historiquement structuré autour de l'A.29 et l'A.131
Le réseau routier et autoroutier s'est historiquement développé sur l'axe de la Seine en direction de Rouen et de Paris avec l'autoroute A.13. Dans les années 1960, les besoins croissants de desserte du port par la route ont conduit à la création de l'autoroute A.131 entre le Havre et Bourneville où elle se connecte à l'A.13. C'est l'ouverture du Pont de Tancarville, inauguré en 1959, qui a permis à la rive droite de la Seine et au Havre d'être reliés au réseau autoroutier français.

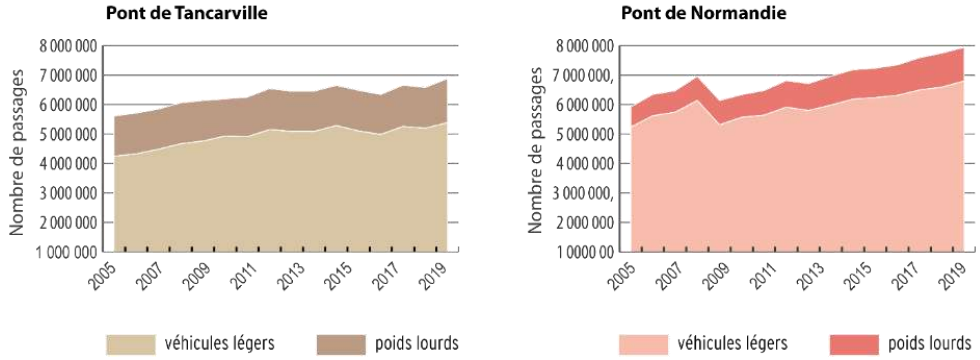
La création de l'autoroute A.29 (autoroute des estuaires) vers Amiens et le Benelux, et l'ouverture du Pont de Normandie, en 1995, ont complété le maillage du territoire et favorisé l'ouverture sur les territoires voisins, ainsi qu'au réseau européen.

Ce réseau est très sollicité par le transport routier essentiellement en provenance du port du Havre. En effet, 85% du trafic de containers reste traité par le mode routier. Le trafic poids lourd se concentre essentiellement dans le secteur de la ZIP et connaît une forte intensité dans les Quartiers sud du Havre, marqués par la présence de nombreuses entreprises logistiques.

Les ponts normands
Le pont de Tancarville n'a jamais été aussi fréquenté qu'en 2019 avec un nombre de passages sur le pont de 18 860 véhicules/jour en moyenne. Au total 6,8 millions de passages ont été enregistrés en 2019, soit 4,6 % de plus qu'en 2018. L'augmentation des passages sur le pont relève à la fois de la hausse du trafic des véhicules légers (+3,7 % entre 2018 et 2019) et plus fortement encore de celle de la circulation des poids lourds (+7,9 % entre 2018 et 2019). Sur ce pont, le flux des poids lourds qui participe à 22 % du trafic en 2019, atteint près de 1,5 million de passages pour la première fois. Il traduit pour partie la dynamique connue dans l'espace portuaire. La circulation automobile a, quant à elle, été portée par les évènements connus au Havre : la coupe du monde féminine de foot et la transat Jacques Vabre au départ de la ville.

Depuis sa mise en service en 1995, le Pont de Normandie satisfait toujours plus d'utilisateurs. La croissance quasi continue du trafic du pont de Normandie se poursuit entre 2018 et 2019. Ce dernier a permis près de 8 millions de franchissements de la Seine en 2019. Sa fréquentation automobile a également été portée par les évènements proposés au Havre ; l'augmentation du trafic illustre également le renforcement des échanges quotidiens, navettes domicile-travail, entre les deux rives du fleuve. *A contrario*, toujours en hausse jusqu'alors, la circulation poids lourd se maintient entre 2018 et 2019, avec plus d'1,1 million de franchissement sur le pont de Normandie en 2019.

LA FREQUENTATION DES PONTS NORMANDS DE TANCARVILLE ET DE NORMANDIE



Un réseau de voiries départementales structurantes

Le territoire communautaire est drainé par un réseau routier en direction de l'agglomération du Havre. Ces axes sont particulièrement sollicités aux heures de pointe mais les points de congestion sont cependant ponctuels bien que le trafic reste intense. Les évolutions de trafic entre 2019 (ou 2018) et 2022 révèlent des situations contrastées.

Le secteur de la Brèque à Harfleur (RD 6015) est un véritable "hub routier redistributif" des flux de véhicules en entrée d'agglomération et concentre pour cela les flux les plus volumineux mais en baisse à hauteur du nœud d'Harfleur : 58 520 véhicules / jour en 2022 et 64 952 en 2018. En amont, la RD 6015 connaît un trafic en légère hausse avec 36 610 véhicules / jour au nord du nœud d'Harfleur et 13 610 / jour près de St-Aubin-Routot (+6,3% entre 2019 et 2022).

Le trafic routier sur l'axe RD 925 – RD 489 reste soutenu mais en légère baisse entre 2019 et 2022 : 28 600 véhicules / jour au sud de Montivilliers (- 11,9%) et 18 250 véhicules/jour au nord de Manéglise (- 4%). Sur la RD 925 au nord d'Epouville, le trafic reste néanmoins très supérieur aux capacités de la route aménagée en 2 x 1 voie et allonge les temps de parcours aux heures de pointe.

En 2012, l'ouverture de la rocade nord (RD 6382) a eu des conséquences importantes sur l'agglomération havraise en déplaçant une partie du trafic du sud au nord-ouest de la ville. En 2022, elle draine près de 40 000 véhicules / jour au nord du parc de rouelles et 12 320 véhicules / jour à l'ouest du barreau nord-sud (+ 15,4% par rapport à 2019). Au sud d'Octeville-sur-Mer, la RD 147 a absorbé une partie du trafic de la RD 940 à partir du rond-point du Calvaire. Connectée à la rocade nord, la RD 47 supporte un volume de 8500 véhicules / jour en 2022 (+ 87,6% de hausse par rapport à 2019). Sur la RD 940, les volumes augmentent de 6% au nord de Sainte-Adresse (20 184 véhicules/jour en 2022).

Au niveau du bd Winston Churchill au Havre, le trafic est de 34 059 véhicules / jour en 2022 soit une baisse de 8,5% par rapport à 2019. Le Bd Jules Durand connaît une baisse similaire de trafic : 17 981 véhicules/jour en 2022 soit - 7,4% par rapport à 2019.

Le trafic routier sur l'A29 est quant à lui en augmentation 33 100 véhicules/jour au nord du Pont de Normandie (+ 7,6% entre 2019 et 2022).

A l'exception de la zone nord-ouest du Havre et de l'autoroute A 29, on observe donc une baisse généralisée du trafic routier sans constater pour autant une hausse des parts modales des transports en commun et des modes actifs). Les explications sont peut-être à trouver dans la baisse continue du nombre d'emplois et de la population sur le territoire de la communauté urbaine, notamment dans l'agglomération havraise.

Le trafic routier sur le territoire de la CU Le Havre Seine Métropole

Trafic Moyen journalier (TMJA) en 2022

- 10 000 Autouroutes
- 8000 Autres routes principales TMJA > 4999
- 2500 Autres routes TMJA < 5000

Éléments de repérage

- Centre de la commune
- Commune
- CU Le Havre Seine Métropole
- Réseau routier principal
- Réseau ferroviaire (voyageurs)

Emplacement de comptage du trafic

- Emplacement du comptage du trafic

Sources : Département de Seine-Maritime / DIRNO / SAPN / VDH - 2022
Fond : IGN BD Topo - 2023 / Corine Cand Cover 2018
Réalisation : AURH - (SCap 02/2025)

aurh

L'analyse des données issues de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) met en évidence que sur la période 2017-2019, l'évolution du nombre d'accidents est en légère hausse avec en moyenne 241 accidents par an, dont 67% survenus au Havre. Cette analyse permet d'identifier les axes les plus accidentogènes sur le territoire au niveau de la rocade nord du Havre, de la RD.489 et de la RD.940.

1.2. Un réseau ferroviaire structuré par la ligne Le Havre – Paris

Le réseau ferroviaire s'insère dans un réseau régional et national qui met principalement en relation Le Havre avec Rouen et Paris. L'arrivée d'un matériel roulant neuf en 2021 et les importants travaux de modernisation échelonnés jusqu'à 2025, assurent une meilleure solidité du système ferroviaire normand et la fiabilité progressive de ses relations avec Rouen et Paris. La desserte du Havre est complétée par la liaison avec Fécamp (modernisée en 2014) et par le Lézarde Express Régional (LER) en direction de Montivilliers, et ponctuellement Rolleville. Ce réseau est uniquement en voie unique non électrifiée.
A l'horizon 2040, le projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN) va consolider la robustesse du réseau en améliorant les temps de parcours et l'offre de services (notamment la fréquence et les amplitudes horaires).

1.3. Le port, porte d'entrée logistique de la Vallée de la Seine

Le territoire se distingue par sa fonction portuaire et logistique majeure pour la Normandie et la Vallée de la Seine. Il bénéficie d'une desserte autoroutière performante lui permettant d'accéder aux grands pôles urbains normands et aux régions limitrophes en faisant transiter 85% de conteneurs arrivant ou partant du port du Havre. A l'inverse, avec seulement 10% du transit de conteneurs, le réseau ferroviaire souffre d'un vieillissement général de la ligne historique qui pénalise à la fois le territoire dans ses relations avec Rouen et Paris et à la fois l'hinterland portuaire pour le trafic de marchandises. Le transport fluvial connait quant à lui un réinvestissement nouveau depuis le lancement des travaux de la « Chatière », digue de 2km séparant le port

historique du Havre du Port 2000 et permettant aux barges fluviales de cheminer de manière sécurisée dans un chenal dédié de 100 mètres de large.

Le port assure également des liaisons commerciales transmanche. Depuis 2022, la compagnie Brittany Ferries a réouvert une ligne hebdomadaire entre Le Havre et Rosslare en Irlande, renforçant ainsi l'attractivité touristique du territoire.

1.4 L'aéroport Le Havre-Octeville

L'aéroport du Havre ne propose plus aujourd'hui de lignes régulières en France et à l'étranger. Seule une vingtaine de vols charters-vacances commercialisés en agences de voyage sont proposés à l'année. Les aéroports parisiens (dont Beauvais) restent pour les habitants de la Communauté urbaine les équipements de référence. Des liaisons privées par car assurent notamment un lien quotidien entre Le Havre et l'aéroport Roissy Charles de Gaulle. L'aéroport n'en demeure pas moins un équipement structurant à l'échelle régionale. Fortement engagée dans la coopération aéroportuaire normande, la Communauté urbaine est partie prenante d'un rapprochement régional dont l'objectif est l'amélioration des performances des délégations de service public de chacun des aéroports. Outre les vols charters, différentes activités sont développées sur le site aéroportuaire : activités de service public (base hélicoptère, vols sanitaires, vols militaires…), aviation d'affaires, activités de loisirs…

L'aérodrome de Le Havre - Saint-Romain-de-Colbosc est quant à lui exclusivement orienté avec les activités de loisirs.

2. La mobilité des habitants et des actifs

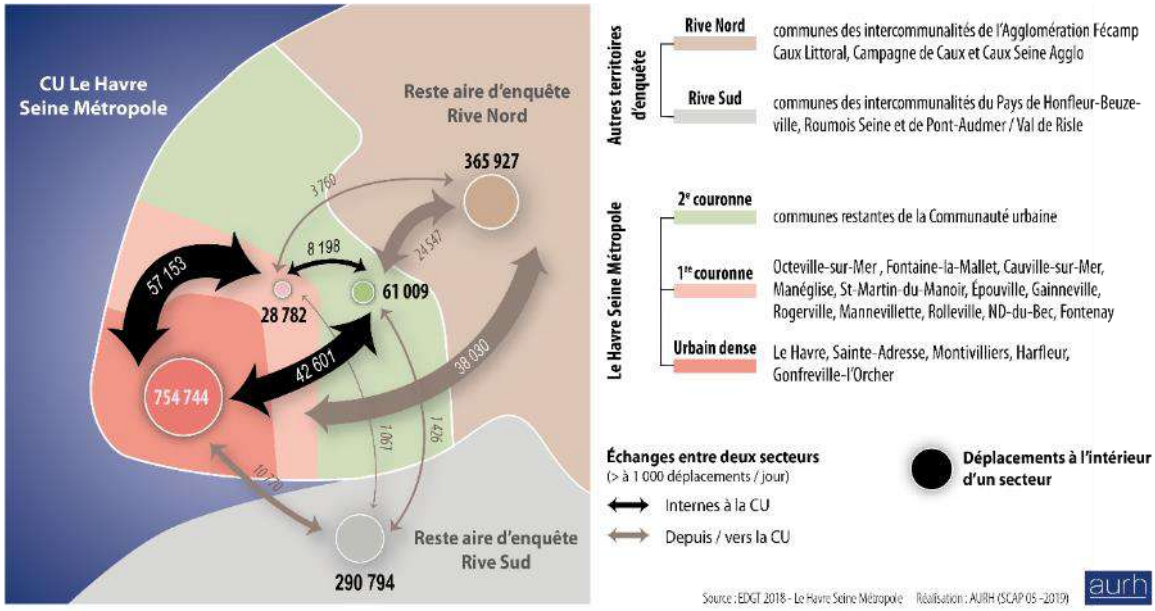
2.1 Des déplacements internes au territoire intenses et concentrés dans l'urbain dense

Les habitants du Havre Seine Métropole sont à l'origine de plus de 950 000 déplacements par jour de semaine ouvré. Pour 80 % d'entre eux, ces déplacements s'opèrent au sein même de la zone urbaine dense, au sein de laquelle se trouvent Le Havre, Sainte-Adresse, Montivilliers, Harfleur et Gonfreville-l'Orcher.

Parmi les 20% de déplacements restants, près de 60 000 déplacements sont enregistrés quotidiennement de l'urbain dense vers la 1ère couronne, et plus de 40 000 vers la 2nde couronne.

Concernant les déplacements s'effectuant depuis ou vers les EPCI voisins de l'aire d'enquête ménages, la majorité concerne la rive nord du territoire d'enquête avec un peu plus de 38 000 déplacements depuis ou vers la zone urbaine dense, 3 700 depuis ou vers la 1ère couronne et 24 500 depuis ou vers la 2nde couronne.

Les flux de déplacements des habitants du Havre Seine Métropole tous modes et tous motifs confondus



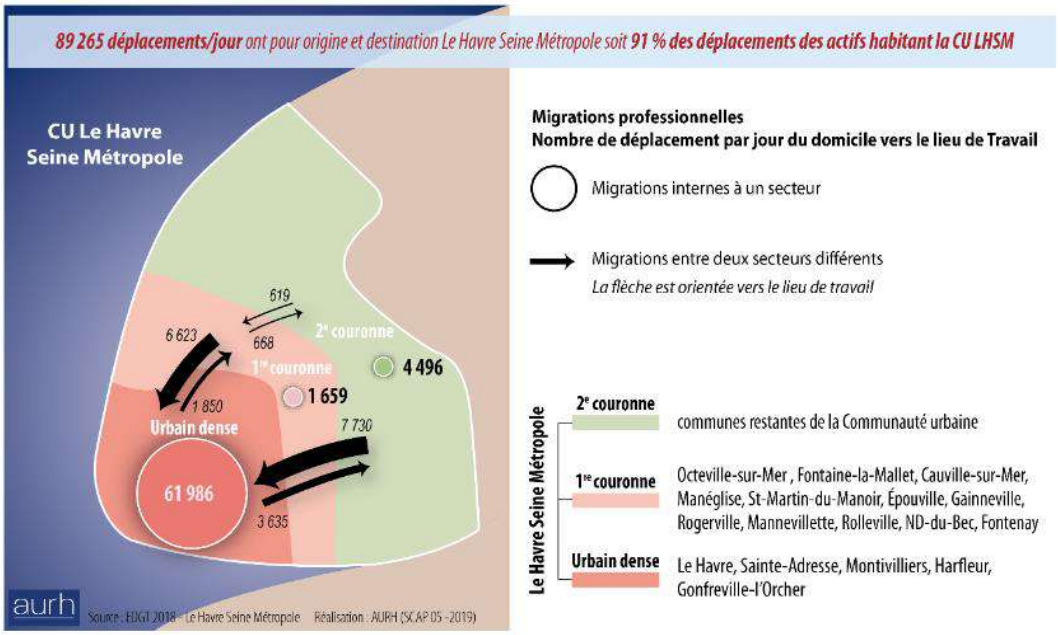
En moyenne, la mobilité d'un habitant correspond à 3,9 déplacements réalisés par jour en 2019 (pour 4,1 en 2007). Entre 2007 et 2018, la population la moins mobile a progressé (personnes âgées, actifs inoccupés) expliquant une baisse générale du nombre de déplacements et la diminution de la mobilité moyenne des habitants de la Communauté urbaine.

Distances et temps de déplacement
56% des déplacements sont inférieurs à 3 km. Le budget temps accordé aux déplacements varie peu selon le lieu de résidence de la population contrairement à la distance parcourue journellement : la durée moyenne d'un déplacement est de 15 minutes tandis que le temps moyen consacré chaque jour aux déplacements est 58 minutes (de 49 à 67 minutes selon le secteur de résidence) et la distance moyenne parcourue par jour est de 25 km (de 14 à 44 km selon le secteur de résidence).

2.2 Les migrations domicile-travail

Le Havre, au cœur des migrations professionnelles du territoire
Sur 98 400 actifs résidant dans la communauté urbaine du Havre Seine Métropole, ce sont plus de 89 000 actifs qui y travaillent également (soit 91% des migrations professionnelles s'effectuant au sein de la CU).
Sur le territoire communautaire, les échanges domicile-travail sont concentrés à 70 % dans l'"urbain dense" (avec 61 986 déplacements/jour), dont près de 43 000 migrations professionnelles au sein même de la ville du Havre.
Ce sont ensuite les migrations des 1ère et 2e couronnes vers l'"urbain dense" qui rythment les déplacements aux heures de pointe : 28 000 déplacements vers Le Havre depuis les autres communes de la CU, contre 10 000 déplacements vers les autres communes de la CU depuis Le Havre.

Les migrations professionnelles internes à la CU LHSM en 2018



Concernant les actifs habitant la Communauté urbaine et travaillant à l'extérieur, c'est à Caux Seine Agglo, autre pôle industriel majeur situé à l'embouchure de la Seine, que 2 970 actifs se rendent prioritairement pour travailler. L'agglomération de Fécamp attire ensuite près de 700 actifs et la communauté de communes Campagne de Caux en attire quant à elle près de 300.

Le Communauté urbaine attire également des actifs n'habitant pas sur son territoire. Ces derniers sont près de 24 000 chaque jour et pour 2 actifs sur 3, ils viennent des intercommunalités limitrophes du Havre Seine Métropole, Caux Seine Agglo en tête (1/4 des actifs).

LIEU DE RESIDENCE DES ACTIFS VENANT TRAVAILLER DANS LA CU LE HAVRE SEINE METROPOLE DEPUIS L'EXTERIEUR

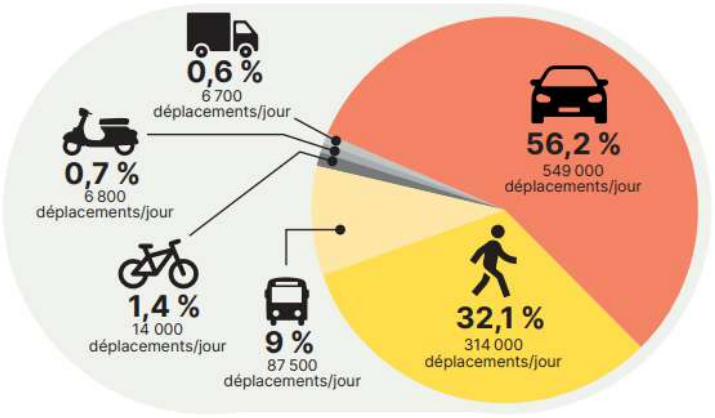
EPCI Lieu de résidence	Nombre de déplacements/jour vers la CU LHSM*	%/ensemble depl.
CA Caux Seine Agglo	**8164**	**34,5**
CC Campagne-de-Caux	**3203**	**13,6**
CA Fécamp Caux Littoral Agglomération	**2433**	**10,3**
CC du Pays de Honfleur-Beuzeville	**1839**	**7,8**
Métropole Rouen Normandie	1345	5,7
CC de Pont-Audemer / Val de Risle	946	4,0
CC Yvetot Normandie	773	3,3
CC Roumois Seine	570	2,4
Ensemble des actifs travaillant dans la CU LHSM et habitant un EPCI différent	**23 632**	**100**

* EPCI, origine de 500 déplacements au moins

3. La place de la voiture dans les déplacements

3.1 La prédominance de la voiture particulière dans les choix de déplacement

Répartition modale des déplacements des habitants de la CU

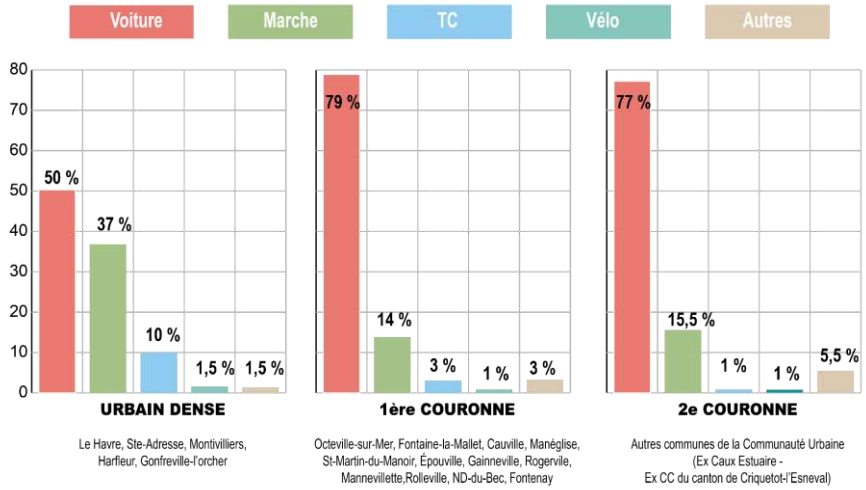


Source : Enquête ménages 2018

À l'échelle de la CU, la voiture reste le mode de déplacement privilégié qui représente 56,2% des déplacements. La marche est le 2e mode de déplacement avec une part de 32% des déplacements. Les transports en commun clôturent ce podium en représentant 9% des déplacements au sein de la communauté urbaine.

Sans les opposer, il apparaît difficile de pas appréhender la question de la répartition modale des déplacements sans distinguer les comportements propres aux habitants de l'urbain dense, de ceux résidant en 1ère ou 2e couronnes de la Communauté urbaine.

REPARTITION MODALE DES DEPLACEMENTS SELON LE LIEU DE RESIDENCES DES HABITANTS DE LA CU



Source : Enquête ménages 2018

Ainsi, en zone urbaine dense, si l'offre diversifiée des modes de transports permet une meilleure répartition de la mobilité selon les différents modes et que la pratique de la marche est un élément essentiel de la mobilité des habitants pour près de 4 déplacements sur 10 ; la moitié des déplacements sont toujours effectués en voiture et le recours aux transports en commun demeure limité à 10 % de l'ensemble des déplacements.

Les comportements ne diffèrent guère pour les habitants de la 1ère et 2e couronne. En effet, la mobilité "voiture" reste très largement privilégiée, pour presque 8 déplacements sur 10 et la marche y est bien plus secondaire et le manque d'offre régulière rend le recours aux transports en commun marginal.

Quand il s'agit de la mobilité domicile-travail, le choix pour la voiture est encore plus prégnant. En effet, pour les migrations professionnelles internes à la CU, les modes motorisés (voiture, camion et fourgonnette) sont privilégiés dans 73,1% des cas, contre 11,8% pour les transports en commun.

Cependant, la proportion des déplacements en voiture baisse de façon non négligeable quand il reste interne au secteur identifié : 66,4 % au sein de la zone urbaine dense, 64,2% au sein de la 1ère couronne et dans une moindre mesure, 71,1% de la 2nde. Cela s'explique dans l'urbain dense par un recours possible plus important aux transports en commun et/ou au vélo, et à la marche dans la 1ère et 2nde couronne.

Cependant, quand il s'agit des migrations réalisées entre les différents secteurs identifiés du territoire communautaire, l'usage de la voiture est quasiment systémique (entre 92,8% et 97,7%). Cela révèle une forte dépendance au réseau routier et à la qualité de sa desserte entre l'urbain dense et le reste du territoire communautaire, mais également un potentiel de développement des offres et usages alternatifs à la voiture individuelle qui privilégient le covoiturage et une offre en transports en commun adaptée aux besoins de ces actifs.

Concernant les déplacements vers ou depuis l'extérieur de la Communauté urbaine, le choix de la voiture est également prédominant bien qu'il soit possible d'observer un pourcentage de cas moindre pour les déplacements vers l'extérieur du territoire, l'offre de transport ferroviaire et de cars étant développée vers les bassins d'emplois extérieurs à la Communauté urbaine.

PRINCIPAUX MODES DE TRANSPORT POUR SE RENDRE AU TRAVAIL DEPUIS ET/OU VERS LA CU LE HAVRE SEINE METROPOLE

Types de déplacements Domicile - Travail	% de déplacements selon le mode de transport principal utilisé			
	Voiture, fourgonnette, camion	TC	Marche à pied	Pas de transport
Déplacements internes à la CU LHSM	73,1	11,8	7,9	3,5
• au sein urbain dense	66,4	15,6	10,1	3,5
• au sein 1ère couronne	64,2	1,8	11,4	19,8
• au sein 2e couronne	71,1	1,5	11,7	13,1
• entre urbain dense et 1ère couronne	92,8	4,1	0,2	0
• entre urbain dense et 2e couronne	94,4	4,1	0,1	0
• entre 1ère et 2e couronnes	97,7	0,1	0,4	0
Déplacements de la CU LHSM vers l'extérieur	84,5	11,8	1,7	0
Déplacements depuis l'extérieur vers la CU LHSM	90,2	8,0	0,6	0

3.2 La motorisation des ménages

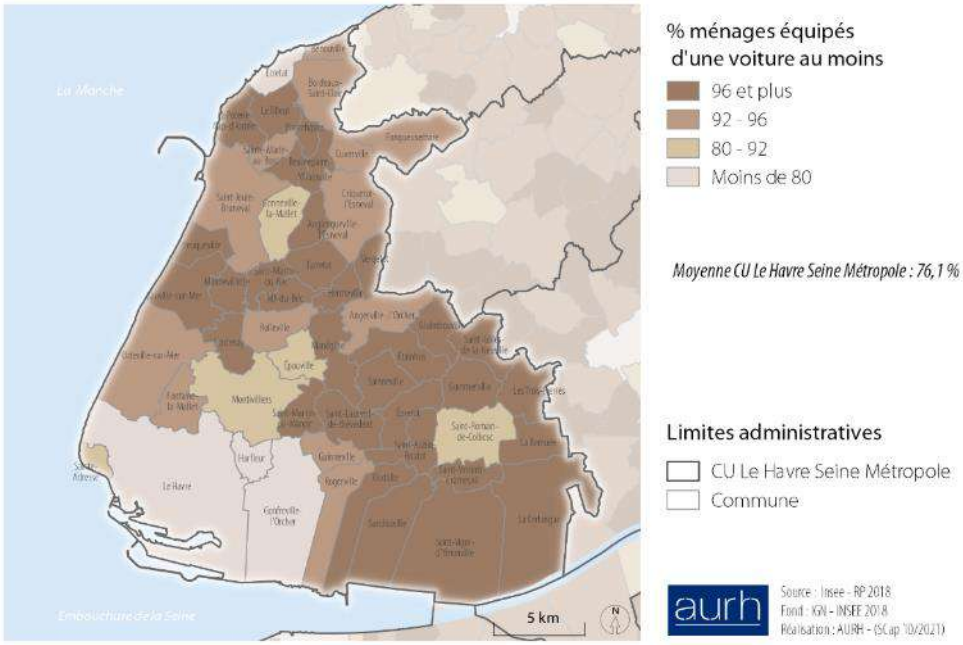
Même si la possession n'en détermine pas l'usage, elle révèle tout de même la dépendance à la voiture ainsi que le manque d'alternatives concurrentielles à ce mode de déplacement.

Les ménages habitant Le Havre ou Étretat apparaissent moins dépendants de la voiture pour se déplacer (respectivement 30,7% et 26,1% d'entre eux ne possèdent pas de voiture). Cela peut s'expliquer par la qualité et la diversité des modes alternatifs à la voiture pour la première et le vieillissement de la population, la part de résidences secondaires et la proximité des commerces pour la seconde. A l'inverse, dans la majorité des communes les plus éloignées de l'offre en transports en commun de la Communauté urbaine, les ménages équipés d'au moins une voiture représente quasiment la totalité de la population.

Le taux d'équipement automobile entre les communes de la zone urbaine dense varie légèrement et représente jusqu'à 96% : Le Havre, Harfleur et Gonfreville-l'Orcher ont un taux relativement bas (moins de 80%), pendant que Sainte-Adresse et Montivilliers disposent d'un taux élevé (entre 80 et 92%) et qu'Octeville-sur-Mer et Fontaine-la-Mallet se distinguent par un taux d'équipement très élevé (entre 92 et 96%). Ces différences peuvent s'expliquer par la qualité de l'offre en transports en commun qui est un peu moins performante dans le nord-ouest de la zone urbaine dense, par la qualité du réseau routier concurrentiel à tout autre mode de déplacement et par le niveau de vie des ménages qui détermine leur capacité financière à disposer d'un véhicule.

Les communes de Gonneville-la-Mallet, Epouville et Saint-Romain-de-Colbosc se distinguent par leur taux d'équipement relativement bas par rapport aux autres communes du Havre Seine Métropole (entre 80 et 92%), tandis qu'à l'inverse, 32 communes du territoire affichent un taux égal ou supérieur à 96%.

Motorisation des ménages en 2018



Ce taux d'équipement est intéressant pour comprendre les dynamiques territoriales en matière de prédominance de la voiture dans les choix de mobilité. Aussi, l'évolution de ce taux constitue un indicateur des changements comportementaux en matière de mobilité.
Sur l'ensemble du territoire de la Communauté urbaine, la proportion de ménages possédant au moins un véhicule particulier a évolué à la marge entre 2013 et 2018 passant de 76,4 à 76,1%.

Pour les ménages propriétaires d'au moins deux véhicules, ce taux a même progressé de +0,3 point en 2018 par rapport à 2013 en passant de 28,7% à 29%. Dans la zone urbaine dense, ce taux reste stable (22%). En 1ère et 2nde couronnes, les taux de motorisation étaient très élevés en 2013, pour soit se maintenir en 2018 pour la 1ère couronne, soit se renforcer encore un peu plus pour la seconde (+1,1 points). En 2018, plus de la moitié des ménages possèdent deux voitures au moins : 61,6 % des ménages en 1ère couronne et 57,4 % des ménages en 2nde couronne.

4. Le stationnement

Une offre abondante en stationnement automobile
Sur le territoire du Havre Seine Métropole, le stationnement est essentiellement automobile, les aménagements dédiés aux modes alternatifs à la voiture se font peu présents, ce qui s'explique par le taux de motorisation et la prédominance du choix de la voiture dans les déplacements des ménages.

Le stationnement automobile se trouve pour cela au plus proche des lieux d'intensité du territoire : grands équipements publics, polarités commerciales et autres lieux de loisir, de sport et de culture. Les conditions de stationnement en milieu urbain sont généralement bonnes voire très généreuses dans l'espace public avec au total 44 512 places de stationnement recensées.

Près de ¾ de cette offre se trouve dans les communes du Havre, Montivilliers, Harfleur et Gonfreville-l'Orcher ; communes génératrices de flux sur le territoire.

Seules 7 communes règlementent le stationnement au travers de zones bleues : Criquetot-l'Esneval, Harfleur, Le Havre, Montivilliers, Octeville-sur-Mer, Sainte-Adresse et Saint-Romain-de-Colbosc.

Le stationnement payant est établi dans les communes du Havre et d'Étretat.

Au Havre, les parcs de stationnement sont exploités en délégation de service public par la société Effia depuis le 1er janvier 2019. Les taux d'occupation moyen et les abonnements "permanent" et "journée" sont mesurés sur le mois de février 2022.
Plus de 5 540 places de stationnement en ouvrage ou parking de surface enclos sont répartis sur le centre-ville reconstruit, centre ancien et le territoire des Docks.

Les quatre espaces de stationnement en ouvrage du centre-ville (Hôtel de Ville, Halles, O. Niemeyer, Funiculaire Coty) sont les plus sollicités mais seul le parking des Halles sous le Volcan dépasse les 50% d'occupation moyenne. Les ouvrages proches de la gare (Gares, Quai Colbert) affichent des taux de remplissage assez bas malgré la proximité du pôle intermodal principal de l'agglomération. Sur le site des Docks, les espaces de stationnement en ouvrage (616 places au total) sont peu utilisés par rapport aux espaces de stationnement en surface, plus pratiques à l'usage pour les clients du centre commercial. De fait, le cumul total des abonnements représente moins de 50% de la capacité des ouvrages.

La rotation est particulièrement importante dans les parcs du centre-ville. La part du stationnement inférieur à 30 minutes atteint presque la moitié des entrées/sorties du stationnement de l'Hôtel de Ville (49 %) et de la rue du Maréchal Joffre (64%), proche du Rond-Point. Les pratiques de consommation-déambulation étant différentes, les rotations sont moins nombreuses sur les espaces de stationnement des Docks.

A Etretat, le stationnement est payant sur la majorité de la commune (82%). Il est situé essentiellement dans le centre-ville et aux abords des activités touristiques et de loisir. Il est en sous capacité lors des pics de fréquentation où la commune peut accueillir jusqu'à un million de visiteurs. Inscrit dans la démarche de l'Opération Grand Site Etretat – Côte d'Albâtre (OGS), sa tarification agit comme une mesure de régulation du flux touristique de la commune. En période estivale, le parc de la Guezane situé sur la commune du Tilleul ouvre sur un terrain agricole et offre des places de stationnement gratuites à une vingtaine de minutes de marche du centre-ville d'Etretat.
Les fortes contraintes géographiques du site et le réseau des départementales traversant le centre-ville compliquent la situation. Jusqu'à 2 000 véhicules stationnent de manière informelle sur les voies départementales et le phénomène peut s'étendre jusqu'aux communes de Bénouville et du Tilleul.

Le stationnement vélo
L'offre de stationnement des vélos du territoire compte 6 654 places au total. Elle est essentiellement concentrée au Havre, avec 5 578 places situées en majorité en ville basse à proximité de ses équipements, services et commerces. Dans le reste du territoire, le stationnement vélo accompagne sporadiquement les équipements publics.

L'offre de stationnement vélo apparait comme insuffisante au regard du réseau cyclable existant et du potentiel de développement de l'usage du vélo en ville et sur le territoire.

C'est pourquoi, l'objectif est de doubler le nombre d'arceaux d'ici 2030 et d'équiper l'ensemble des pôles générateurs de déplacement de la Communauté urbaine : équipements, commerces, services.

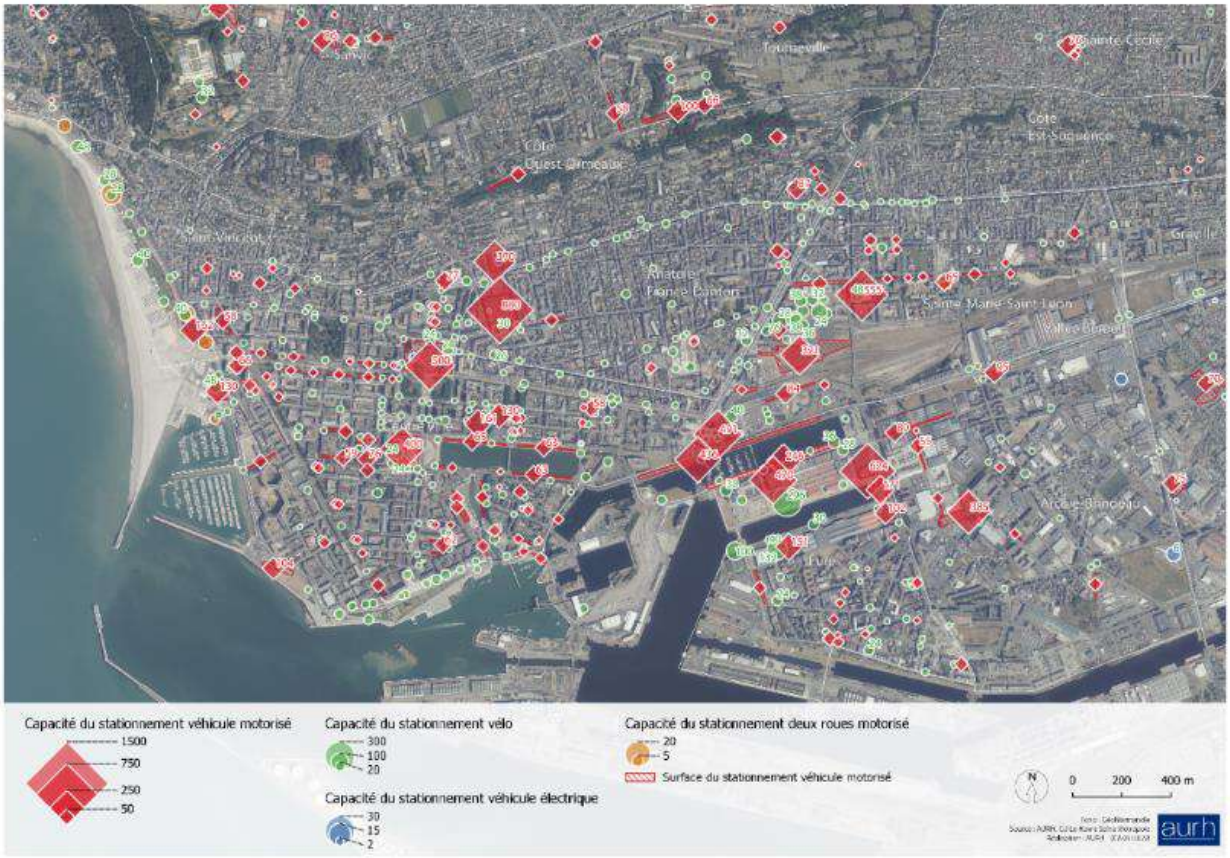
Les établissements d'enseignement supérieurs sont assez bien dotés de stationnement vélo : le site Lebon dispose depuis son réaménagement de 2021-2022 d'un parc de stationnement vélo sécurisé ainsi que de nombreux arceaux qui permettent aux étudiants de compter sur une offre à hauteur de 450 places dédiées au vélo sur le site même et 578 places en comptabilisant les arceaux situés dans l'environnement immédiat du site universitaire. Le site Frissard comptabilise quant à lui plus de 720 places de stationnement vélo.

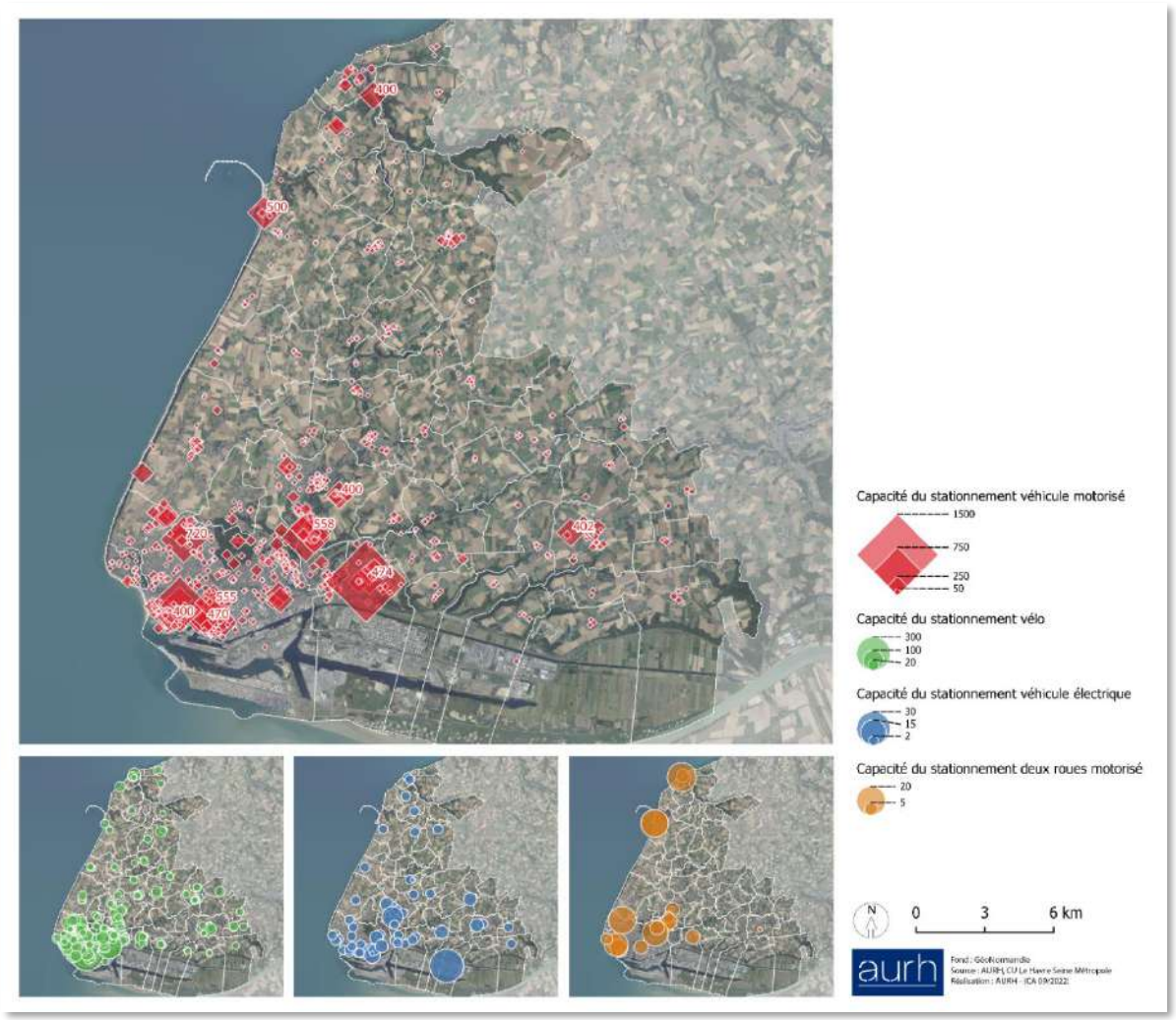
Dans le même temps, le service de location vélo exploité par LiA connaît un succès croissant sur Le Havre avec plus de 1 800 unités louées en 2022, dont 1 300 vélos à assistance électrique. Ce service se développe sur d'autres communes du territoire depuis 2022

Le stationnement des deux roues motorisées
Plus de 200 places de stationnement dédiées aux deux-roues motorisés ont été recensées sur le territoire du Havre Seine Métropole. Près de 80% du parc total est situé aux abords des sites touristiques balnéaires, le long de la plage du Havre, de Saint-Jouin-Bruneval et à Etretat. Le restant des parcs sont aménagés au sein de parcs de stationnement automobile, en complément de l'offre existante. Ils sont situés à proximité des polarités commerciales et de santé.

Le stationnement des véhicules électriques
Le stationnement dédié à la recharge des véhicules électriques et hybrides est en cours de développement sur le territoire. Au total, 93 bornes de recharge sont installées pour 170 places de stationnement ouvert au public et à la recharge de véhicule électrique ou hybride électrique. Au Havre, ces bornes sont partagées entre l'espace public et les parcs sécurisés des nouveaux supermarchés. Dans le reste du territoire, les bornes se

développent surtout à proximité des axes routiers principaux. Cette offre de stationnement dédiée à la recharge des véhicules électriques et hybrides devrait se développer dans le cadre du travail en cours d'étude porté par le SDE 76.




400
500
400
558
720
402
474
355
400
470
Capacité du stationnement véhicule motorisé
1500
750
250
50
Capacité du stationnement vélo
300
100
20
Capacité du stationnement véhicule électrique
30
15
2
Capacité du stationnement deux roues motorisé
20
5
N
0
3
6 km
aurh

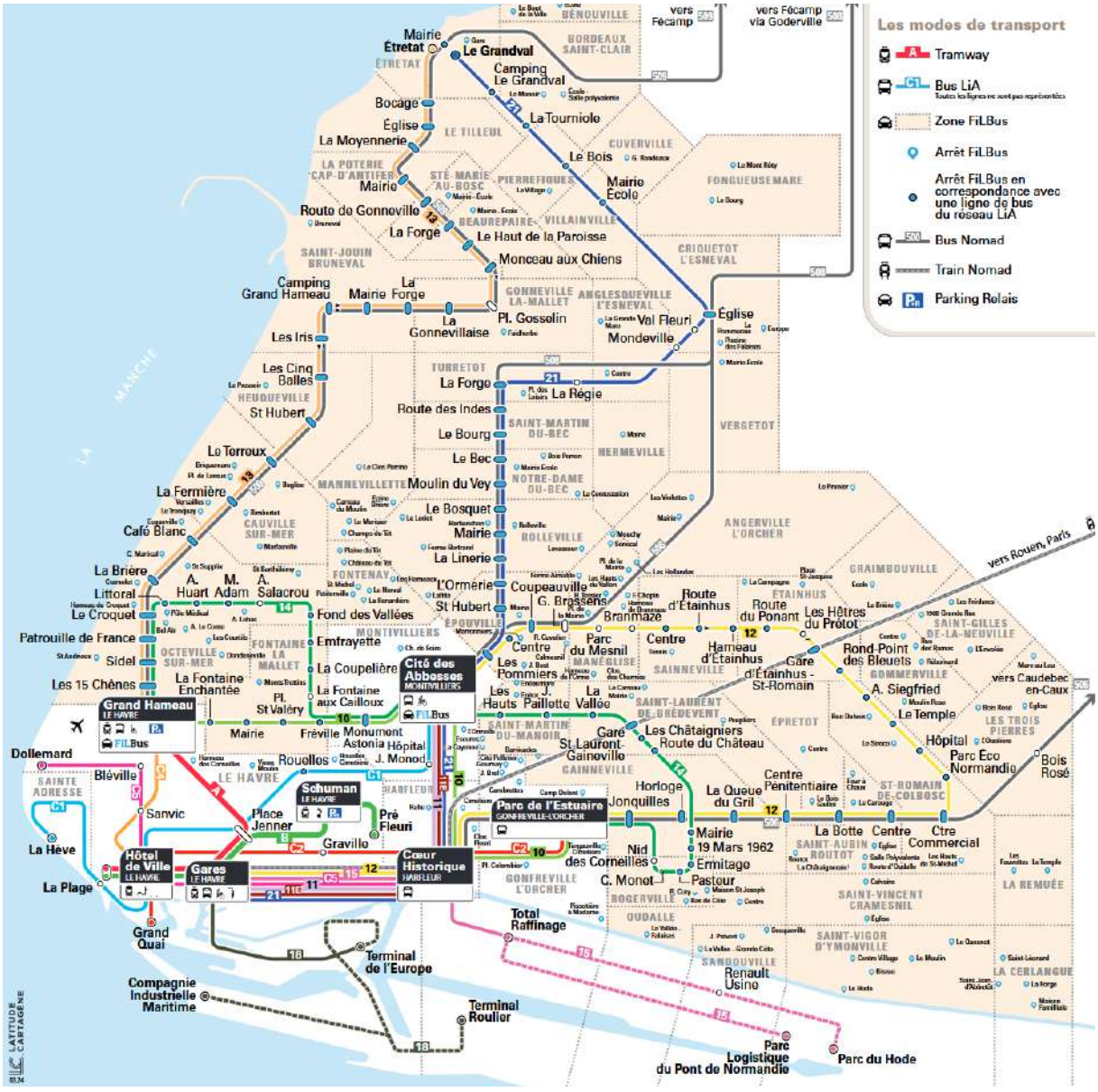
5. Une offre de transports en commun desservant une majorité du territoire

5.1 Le réseau LiA, un réseau de transports en commun étendu et performant

L'offre de transport

Compétente en matière d'organisation des transports collectifs urbains, la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole a confié à Transdev Le Havre l'exploitation du réseau urbain LiA.

Les lignes de transports collectifs réguliers, constituées de 2 lignes de tramway, 21 lignes de bus et un funiculaire, proposent un maillage complet des zones les plus urbanisées et les plus denses du territoire communautaire.



Le tramway qui dessert les quartiers les plus denses du Havre et la ligne Chrono Bus C2 reliant les centres-villes du Havre et d'Harfleur sont les lignes à haut niveau de services du territoire en raison de leur desserte des axes structurants, de leurs fréquences de passage et de leurs amplitudes horaires de fonctionnement.

Dans une moindre mesure, la ligne de bus n°3 est également remarquable pour son offre complémentaire aux trois lignes citées précédemment : des hauteurs de la ville du Havre avec le quartier Grand Hameau au sud avec les Quartiers Sud, elle assure en moyenne 1 voyage sur 10 du réseau.

OFFRE DE SERVICES DES TROIS LIGNES LES PLUS FREQUENTEES : TRAMWAY, LIGNES DE BUS C2 ET 3

Depuis septembre 2021	Sens de la ligne (nord vers sud / ouest vers est)		Sens de la ligne (du nord vers sud et ouest vers est)		Fréquence de passage aux heures pointes
Lignes	Premier passage	Dernier passage	Premier passage	Dernier passage	
C2	04h52	00h05	04h58	23h24	7 minutes
03	4h37	23h44	04h34	23h53	9 minutes
Tramway A	04h55	00h09	04h04	23h19	6 minutes
Tramway B	05h20	23h55	04h54	23h35	6 minutes

Transdev Le Havre veille également à l'amélioration de l'offre en continu, en termes de services comme d'accessibilité pour le plus grand nombre. Depuis la rentrée de 2020, ce sont 4 nouvelles lignes de bus qui ont été mises en place afin d'améliorer le niveau de service :

- Ligne 11 : Le Havre gares - Montivilliers
- Ligne 12 : Le Havre gares- Montivilliers via Saint-Romain-de-Colbosc et Etainhus
- Ligne 13 : Le Havre Grand Hameau– Etretat
- Ligne 21 : Le Havre gares – Etretat via Montivilliers

En complément, des services spécifiques ont été déployés pour assurer le transport de tous et à toute heure :
– FlexiLiA pour desservir les entreprises de la Zone Industrielle et Portuaire ;
– LiA de Nuit pour assurer une offre de transport la nuit aux noctambules comme aux travailleurs de nuit ;
– MobiFil pour faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite sur l'ensemble du territoire de la Communauté urbaine ;
– FiLBus pour se déplacer dans les différentes zones de la Communauté urbaine ;
– LiAvélos, location de vélos pour les deux-roues.

Une desserte en transport en commun efficace

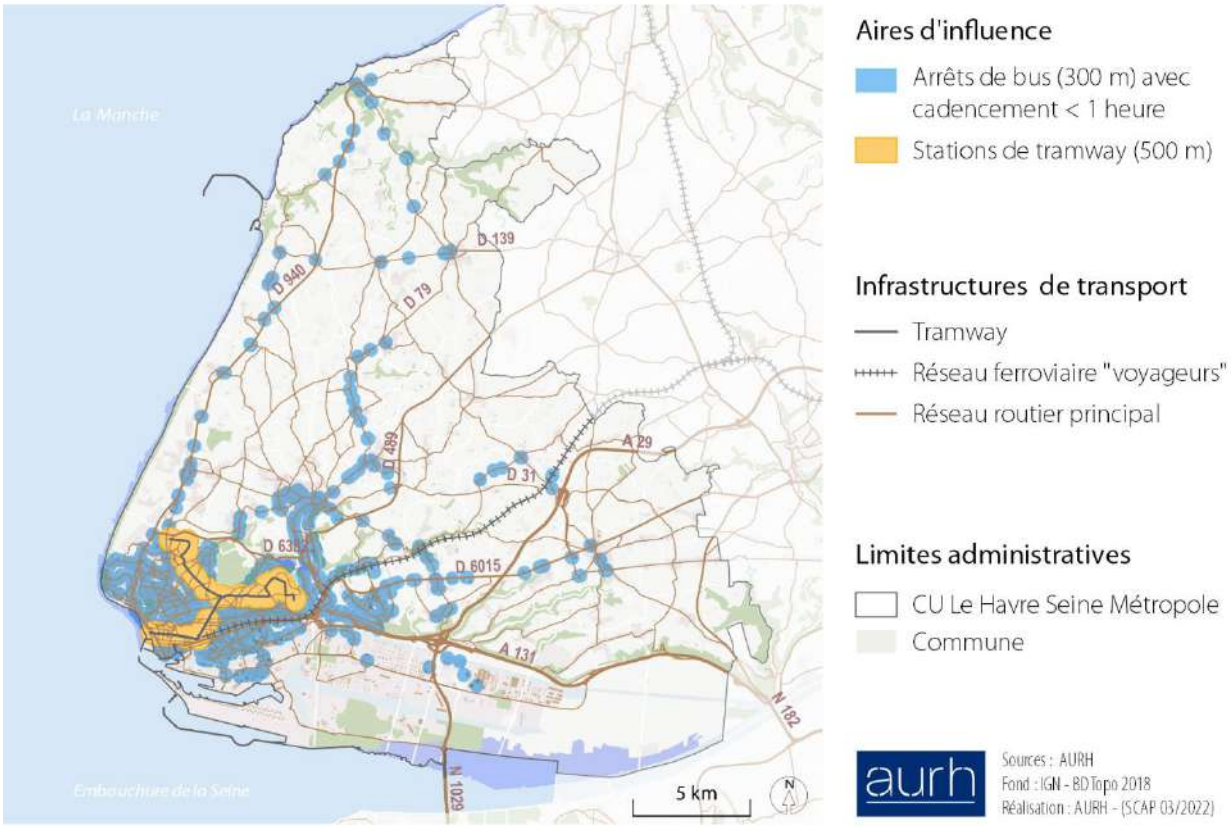
28% de la population de la CU réside dans l'aire d'influence du tramway (près de 72 000 habitants).
Sans trajectoire commune entre bus et tramway, l'organisation du réseau de transports en commun des bus est conçue pour faciliter les connexions entre ces deux modes. Pour cela, près des trois quarts de la population de la Communauté urbaine disposent d'un arrêt de bus à moins de 300 mètres de chez lui.

Sur l'ensemble de l'offre en transports en commun urbains réguliers - tramway et bus, près de 48 000 personnes ne disposent pas à proximité d'un arrêt de transport en commun régulier (avec un cadencement de maximum une heure). Pour pallier ce manque, la population concernée peut avoir recours aux services de transport à la demande mis à leur disposition.

LA POPULATION DE LA COMMUNAUTE URBAINE HABITANT DANS L'AIRE D'INFLUENCE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Aires d'influence selon le type de transports collectifs	Transports collectifs	Évaluation de la population habitant dans l'aire d'influence	% population de la CU habitant dans l'aire d'influence
500 m autour des stations de tramway	Tramway	71 958	28,0
300 m autour des arrêts de bus	Arrêts des bus dont la fréquence de passage est de moins d'1 heure	187 948	73,1
500 m autour des stations de tramway et 300 m autour des arrêts de bus	Tramway - bus dont la fréquence de passage est de moins d'1 heure	202 982	78,9
1,5 km autour des gares - 500 m autour des stations de tramway - 300 m autour des arrêts de bus	Gares - Tramway - bus dont la fréquence de passage est de moins d'1 heure	209 500	81,4
La population évaluée à partir d'un carroyage de 200x200 m		257 285	100

Aires d'influence des transports collectifs urbains

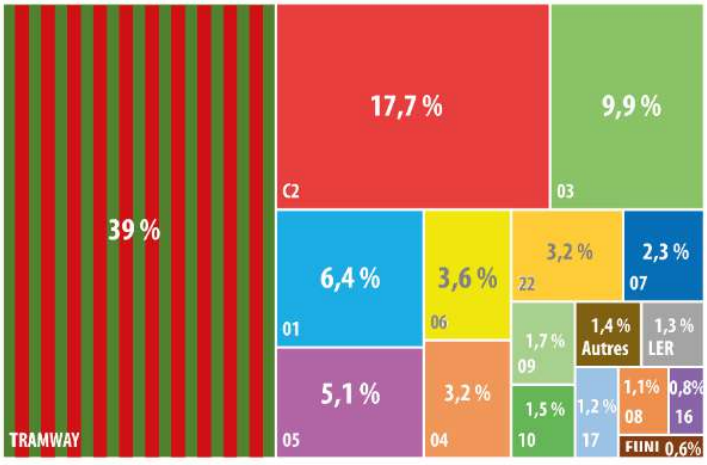


La fréquentation des transports en commun

En 2019, le réseau de lignes régulières bus et tramway a assuré un total de 25,7 millions de voyages. En 2021, la fréquentation moyenne journalière du réseau de transport urbain est de près 79 000 voyages (moyenne d'un jeudi de septembre).

La fréquentation des lignes dépend de leur niveau de desserte. Ainsi, les deux lignes du tramway, la ligne C2 et dans une moindre mesure, la ligne n°3, représentent à elles quatre les 60% de la fréquentation du réseau de transport en commun de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole.

REPARTITION DES VOYAGES PAR LIGNES REGULIERES DU RESEAU DE TRANSPORT URBAIN



Les voyages non localisés ne sont pas intégrés dans le calcul
Autres : Lignes 11, 12, 13, 14, 15, 18, 19, 21

Au sein des lignes les plus fréquentées, il est possible d'identifier des arrêts concentrant la majorité des flux.

Se situant à l'intersection des lignes les plus structurantes du réseau, les arrêts les plus fréquentés sont tous situés sur les lignes du tramway. Ainsi, les stations des Gares du Havre, de l'Hôtel de Ville du Havre et de la place Jenner (A et B cumulés) constituent l'essentiel de la fréquentation du réseau tandis que les autres arrêts les plus fréquentés correspondent aux pôles générateurs de déplacements : Université, La Plage, etc., et/ou à des sites densément peuplés : Rond-Point, Mont Gaillard, etc..

LES 10 ARRETS DE TRANSPORTS COLLECTIFS LES PLUS FREQUENTES

Arrêts préférentiels pour prendre le TC	Nombre moyen de voyages depuis l'arrêt un jeudi de septembre 2021	% de voyages / ensemble
Le Havre - Pôle des gares	7 128	9,3
Le Havre - Hôtel de ville	6 384	8,3
Le Havre – Rond Point	4 592	6,0
Le Havre - Université	2 752	3,6
Le Havre – Mont Gaillard	1 964	2,6
Le Havre – Place Jenner (tramway A)	1 654	2,2
Le Havre – Schuman	1 622	2,1
Le Havre – La Plage	1 615	2,1
Le Havre – Palais de Justice	1 410	1,8
Le Havre – Place Jenner (tramway B)	1 381	1,8

En complément, les services de transport spécifiques développés par Transdev Le Havre ont permis d'assurer en 2019 d'autres voyages :

- 13 695 voyages réalisés avec Fil'Bus dans les territoires peu ou non desservis par une ligne de transport en commun régulière
- 43 402 voyages effectués avec Mobi'Fil pour les personnes souffrant d'un handicap
- 13 420 voyages avec LiAdeNuit, en dehors des périodes de fonctionnement des lignes régulières.

Un projet d'extension du tramway à l'horizon 2027 qui devrait renforcer la desserte du territoire

L'extension du tramway est un projet de mobilité communautaire qui vise à étendre la desserte de ce transport à haut niveau de service en dehors des limites du Havre vers les autres zones densément urbanisées et pôles de services et d'emplois de Harfleur et de Montivilliers. Ce projet dont la réalisation est projetée pour 2027 constitue un levier pour inciter au report modal de la voiture individuelle vers le transport en commun mais aussi pour rénover les espaces publics et accompagner les projets de requalification de l'habitat.

Il consiste en la création de deux nouvelles lignes ajoutant 14 km de rail au réseau existant à partir du pôle des Gares du Havre vers la gare de Montivilliers en passant par celle de Harfleur ainsi que vers les Quartiers sud du Havre.

Le tracé retenu suite à la concertation réalisée permet d'envisager un temps de déplacement entre la gare de Montivilliers et celles du Havre en moins de 25 minutes et une amélioration de l'amplitude horaire de l'offre de transport pour ainsi permettre la réalisation de 25 000 voyages quotidiens.

Dans le cadre de ce projet d'extension du tramway, quatre nouveaux parcs-relais sont envisagés d'ici 2027 pour inciter au report modal de la voiture. Ils seraient situés à proximité des arrêts projetés structurants de ce nouveau réseau de lignes : au terminus de la ligne à Montivilliers, les Arts de Montivilliers (à proximité du cinéma), Beaulieu à Harfleur et le cœur historique de Harfleur.

TRACES RETENUS A LA SUITE DE LA CONCERTATION

5.2 L'offre ferroviaire

À l'échelle de l'Estuaire de la Seine, le réseau ferré du territoire communautaire s'insère dans un système établi dans lequel Rouen et Caen accueillent la majorité des flux de voyageurs. Entre 2010 et 2019, la fréquentation de la Gare du Havre est restée stable, au même titre que les autres gares littorales au nord de la Seine, tandis que ses voisins métropolitains ont connu une hausse confirmée de leur attractivité.

Fréquentation des gares de l'Estuaire de la Seine en 2019 et évolution entre 2010 et 2019

Nombre de voyageurs en gare en 2019
- 10 000 000
- 5 000 000
- 1 000 000
- 100 000

Évolution sur la période 2010-2019
- Hausse très significative
- Hausse significative
- Équilibre - tendance à la hausse
- Équilibre - tendance à la baisse

Limites administratives
- Intercommunalité

**Évolution mesurée à partir d'une base 100 définie en 2010 pour limiter l'effet de taille entre les gares*
NB : Les gares de moins de 100 000 voyageurs en 2019 ne sont pas nommées sur la carte

Sources : SNCF Réseau 2019
Fond : IGN - BD Topo 2020
Réalisation : AURH - (Scap 10/2021)

A l'échelle de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, un réseau de 10 gares et haltes fonctionnelles gravite autour de la polarité de la gare du Havre et permet une offre de transport ferroviaire et routière complémentaire pour voyager sur le territoire.

En direction de la capitale, vers l'Est, la ligne Le Havre – Rouen – Paris propose une liaison ferroviaire connectant les deux métropoles normandes entre elles et offre un train direct pour rejoindre Paris depuis Le Havre.
Orienté Nord-Sud, la ligne Le Havre – Bréauté – Fécamp, accompagne les nombreux échanges entre les deux intercommunalités Le Havre Seine Métropole et Fécamp Caux Littoral Agglo.

Le long de la Lézarde, la trajectoire du train de la Lézard'Express Régionale reste interne au territoire de la Communauté urbaine. Ce train a valeur de transport urbain par la qualité de services et la tarification qu'il offre : titres SNCF comme titres LiA y sont acceptés pour voyager.

La fréquentation des gares d'Étainhus/St-Romain, St-Laurent/Gainneville et Montivilliers se distinguent ensuite avec au moins une centaine de passagers y transitant quotidiennement. En gare de Montivilliers, l'offre complémentaire en bus urbains y est très variée (avec 5 lignes au total). Plus récemment mises en place, deux lignes de bus permettent de se connecter depuis la gare d'Étainhus/St-Romain à la liaison ferroviaire en direction du Havre et de Rouen.

LA FREQUENTATION DES GARES ET HALTES FERROVIAIRES SUR LE TERRITOIRE DU HAVRE SEINE METROPOLE

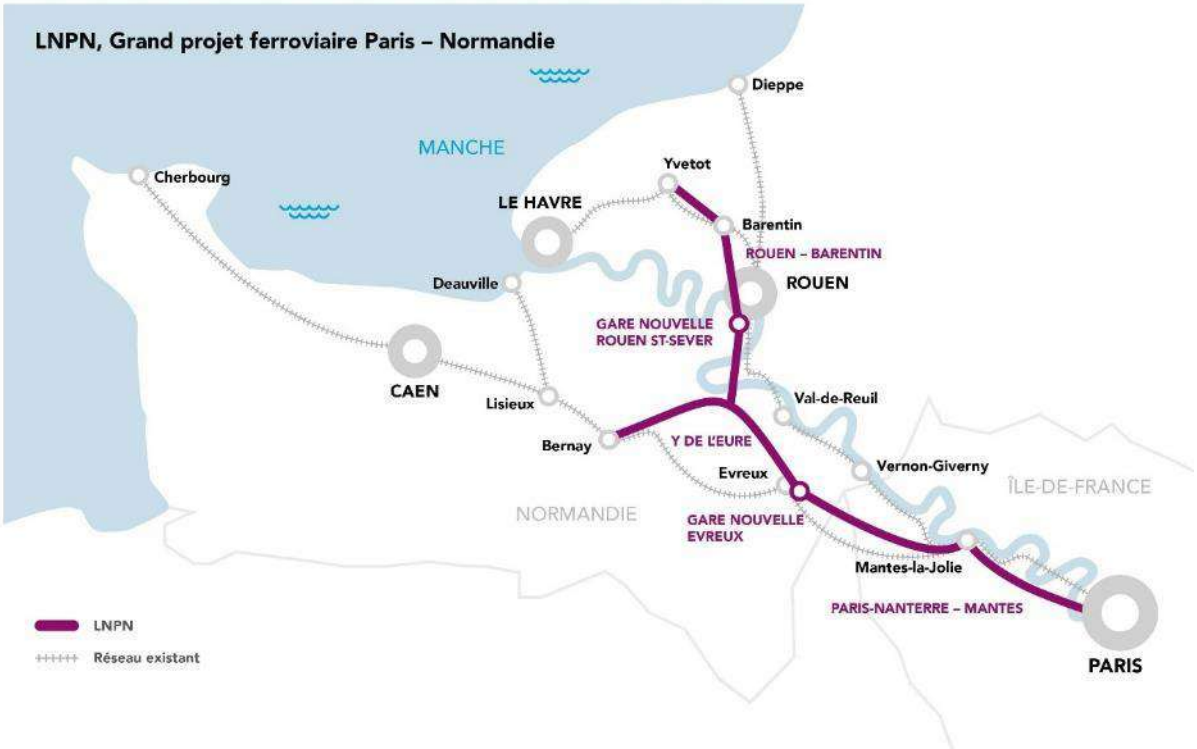
Gares	Voyageurs 2019	V./jour (250 JOB/an)
Le Havre	1 846 000	7400
Ligne Paris - Le Havre		
Gare d'Harfleur	5 000	20
St-Laurent / Gainneville	42 000	200
Étainhus / St-Romain	63 000	300
Lézard'Expess Régionale		
Le Havre Graville	1 000	4
Halte Harfleur	4 000	20
J. Monod	8 000	30
Montivilliers	22 000	100
Épouville	2 000	10
Rolleville	1 000	10

Source : SNCF 2019

Le pôle d'échanges des Gares du Havre constitue le hub intermodal de référence à l'échelle de la communauté urbaine en accueillant près de 2 millions de voyageurs chaque année. Il se localise aux portes du centre-ville reconstruit dans un quartier à vocation tertiaire (4 000 emplois dans un rayon de 500m) et universitaire (environ 8 000 étudiants). En pleine mutation, il dispose encore d'importantes réserves foncières pour préparer l'avenir. Lieu d'échange des liaisons régionales et nationales. Il constitue également un nœud structurant du maillage des transports urbains et péri-urbains. Le pôle concentre un certain nombre de services destinés à l'usager « mobile » : arrêt minute, location de vélo et parking sécurisé, location de voiture, guichet de vente et service classique d'une gare de niveau national.

La Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN), un projet de liaison plus performante à l'horizon 2040
Depuis de nombreuses années, le réseau ferroviaire qui relie Paris au Havre souffre d'un vieillissement des infrastructures, d'une insuffisance des capacités vis-à-vis de la demande ainsi que des vitesses de circulation qui pénalisent la qualité et le confort des services proposés par la SNCF pour le transport des marchandises comme de voyageurs. La Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) est un projet qui à ce titre entend améliorer l'offre ferroviaire entre la capitale et les grandes villes de Normandie, en permettant de reconfigurer le réseau ferroviaire actuel.

Ce projet propose d'une part de réserver la ligne ferroviaire actuelle à l'acheminement du fret au profit de nouvelles opportunités économiques avec le réseau logistique et portuaire transeuropéen et d'autre part, de tracer un nouvel itinéraire pour le transport de voyageurs en faveur de nouvelles connexions ferroviaires entre Paris et les villes normandes. Ainsi, le projet de la LNPN propose un nouvel axe de transport de voyageurs qui relierait Paris, Mantes, Rouen et Le Havre, avec une section qui puisse rallier Caen et Cherbourg. Les bénéfices estimés pour ce projet seraient d'améliorer la régularité de l'offre de transport et réduire les temps de trajet pour ainsi contribuer au développement des mobilités plus durables à l'échelle de la Vallée de la Seine.



Source : SNCF réseau

Les lignes régionales interurbaines : un complément d'offre pour l'ensemble du territoire
Le réseau Lia est complété par une offre régionale de cars plus ancienne et qui est en cours de restructuration pour une meilleure lisibilité vis-à-vis des utilisateurs (grilles horaires, arrêts, amplitudes horaires, intermodalité). Toutes les lignes convergent vers la gare routière du Havre, adossée à la gare ferroviaire. Elles irriguent le territoire de l'Estuaire de la Seine de Fécamp à Lisieux et de Caudebec-en-Caux à Deauville et Caen.

Le temps de trajet comme le nombre d'aller-retour assuré par les lignes est assez variable. Certaines lignes se démarquent par un temps de trajet plutôt court et donc compétitif à l'instar des liaisons Le Havre – Honfleur via les lignes Nomad 20, 50 et 39, qui cumulent 10 allers-retours par semaine pour un temps de parcours inférieur à 30 minutes.

À l'inverse certaines lignes offrent une performance limitée, comme la liaison Le Havre – Caen assure seulement 2 à 3 allers-retours par jour de semaine pour un temps de parcours d'environ 1h30 (le trajet s'effectuant en 45 minutes en covoiturage).

6. Un réseau cyclable en plein essor

Le vélo : des infrastructures et des services concentrés au Havre
Les infrastructures et services cyclables sont au cœur des enjeux de développement et d'incitation à la pratique du vélo dans les déplacements. En 2022, l'offre totale d'infrastructures cyclables s'élève à **197 km**[1] sur le territoire communautaire dont les **2/3 sont localisés dans la commune du Havre.**
Les aménagements sur voies séparées (piste cyclable et voie verte) représentent 60% de ce maillage cyclable.

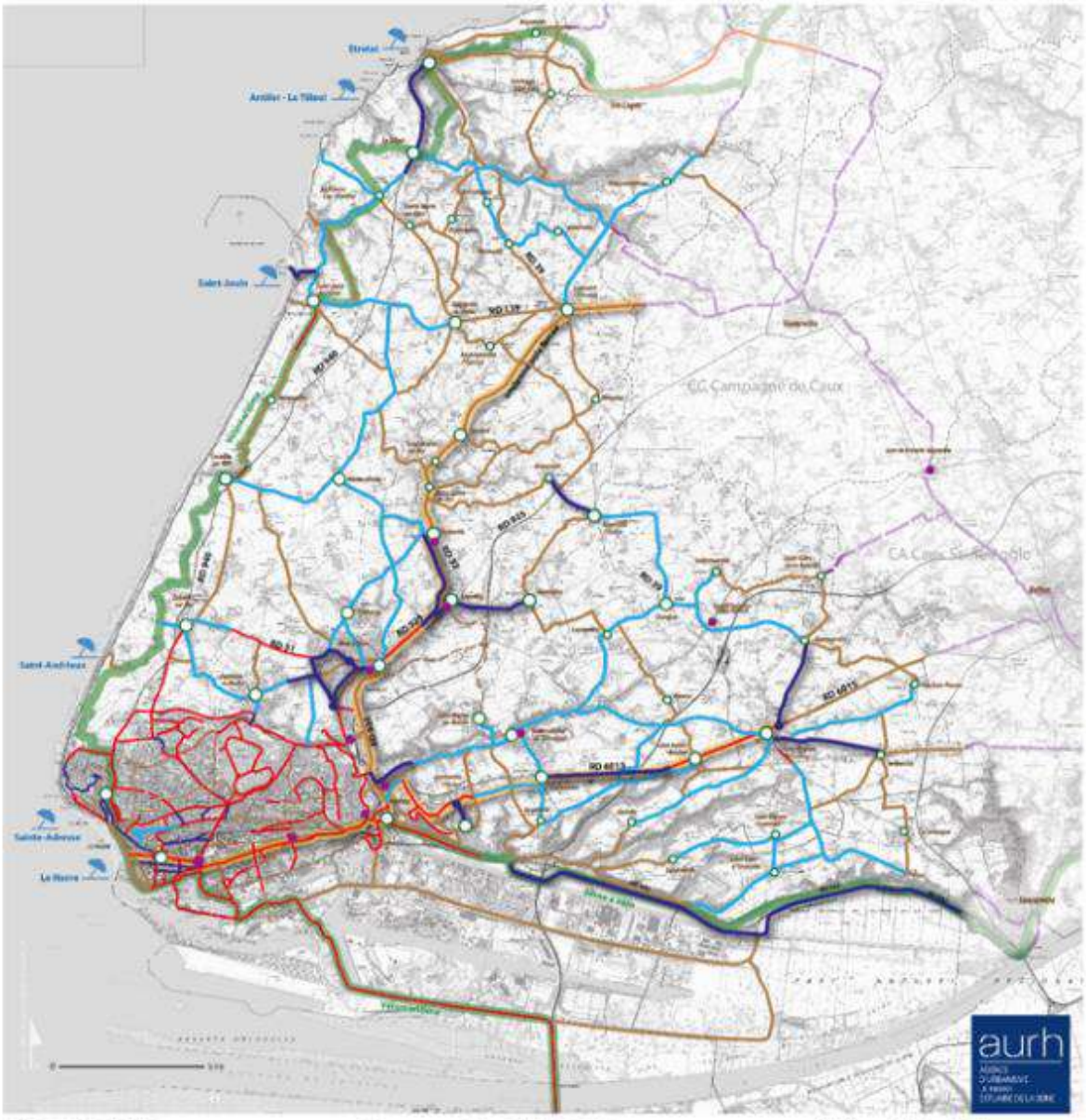
Exceptions faites des véloroutes et voies vertes prises en charge par le Département de la Seine Maritime, peu d'aménagements cyclables ont été entrepris en dehors de la Ville du Havre et de la 1ère couronne. En effet, entre 2012 et 2022, la part des itinéraires cyclables en dehors du Havre est passée de seulement 10% à 30%. Sans assurer des itinéraires continus, des pistes cyclables ont été réalisées sur et le long de sections de routes à Gonfreville-l'Orcher, Harfleur, Montivilliers et Rogerville.

L'élaboration du Plan vélo et l'arrivée du tramway en 2012 a ouvert une période de fort développement du maillage cyclable et des services. En 2019, la création de la communauté Urbaine Le Havre Seine Métropole avec la prise de compétence "voirie et espaces publics" constitue une nouvelle ère en faveur du développement du réseau cyclable sur le territoire des 54 communes du Havre Seine Métropole. Le Plan Vélo fixe un objectif d'ici 2030, de porter à 450 km la longueur des itinéraires vélo aménagés ou jalonnés sur le territoire. Le stationnement vélo porte également un objectif dans le Plan Vélo qui fixe un minimum de 10 arceaux de stationnement dans chacune des communes du territoire.

Le réseau cyclable de la communauté urbaine est également constitué d'un corridor touristique majeur : la Vélomaritime (EV4) faisant partie de l'EuroVélo 4 Roscoff (Bretagne) – Kiev. Longue de plus de 1 500 km sur la partie française, cette EV4 longe tout le littoral de la communauté urbaine.

[1] Sources : CU Le Havre Seine Métropole ; IGN BD Topo ; Enquête AURH

Schéma Vélo – Programmation 2022-2030



Réseau Cyclable
Un réseau en site propre ou sur voirie partagée

- Tronçons existants
- Véloroutes (Seine à Vélo et Vélomaritime (EV4)

Programmation 2022 - 2026

- Tronçon à aménager : voie verte, piste, bande, chaussidou.
- Tronçon sur voie partagée et uniquement jalonnée avec aménagements ponctuels (croisements)

Programmation 2027 - 2030

- Tronçon à aménager ou en voie partagée
- Réseau express vélo

Maillage du territoire

- Centre bourg
- Gares ou haltes ferroviaires
- Plages
- Limites EPCI
- Itinéraire potentiel hors CU

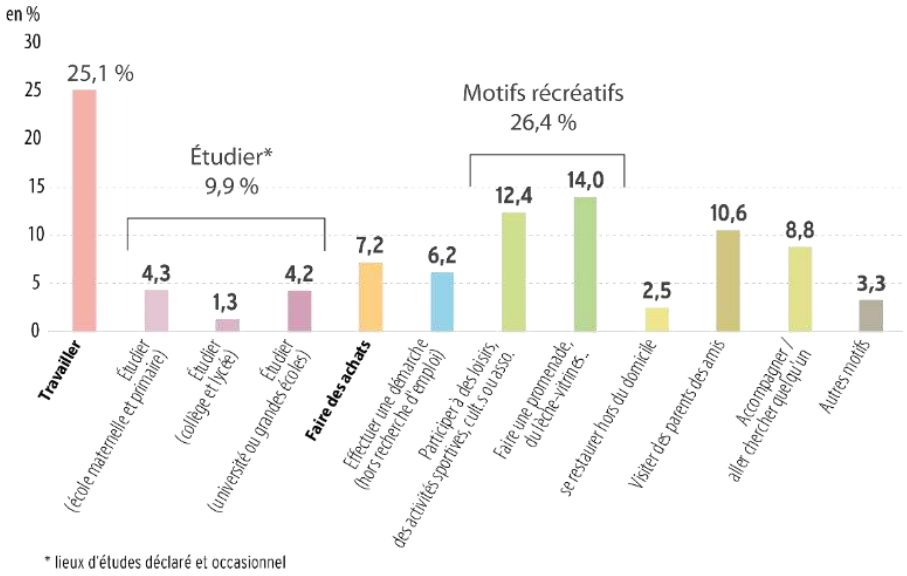
La place du vélo dans les déplacements du quotidien

Les résultats de l'Enquête Déplacements Grand Territoire (EDGT) permet de caractériser les déplacements vélos et de dresser un profil de leurs usagers et ainsi mieux comprendre les dynamiques à l'œuvre sur le territoire et les perspectives de développement de l'usage du vélo.

A l'échelle de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, 1,4% des déplacements sont effectués à vélo, tandis que la moyenne nationale est de l'ordre de 2 à 3% et qu'au sein de grandes villes comme Bordeaux ou Strasbourg, ce taux moyen représente respectivement 8% et 11%.

Près de 14 000 déplacements sont réalisés à vélo quotidiennement et une grande majorité d'entre eux ont lieu au sein de l'urbain et de l'hypercentre de la ville du Havre. En moyenne, 67% des déplacements restent internes à la ville du Havre, et près de la moitié se réalisent au sein du centre-ville. Par ailleurs, la part de déplacements vélo depuis ou vers les Quartiers sud est importante (19%) et met en évidence que le quartier est attractif pour des cyclistes qui ne l'habitent pas forcément : il s'agit à la fois des salariés venant y travailler et à la fois d'autres habitants venant profiter des services et commerces des Docks Vauban. Les pratiques de déplacements effectués en vélo révèlent que la Ville du Havre, et en particulier son centre-ville, attire et sait convaincre les usagers de se déplacer en vélo. Une représentation limitée des échanges entre la ville haute et la ville basse (12% des déplacements intersectoriels) montre tout de même le frein qui représente le relief, et en particulier la Costière dans le cas du Havre, aux déplacements à vélo. Il est légitime de s'interroger sur les manières de faciliter ces déplacements. La 1ère couronne de la Communauté urbaine reste en interaction restreinte avec la ville du Havre (20% des déplacements intersectorielles) tandis que les voies d'accès routier qui ceinturent la ville du Havre agissent comme des coupures interurbaines majeures.

Par ailleurs, le vélo est un mode de déplacement qui n'est pas uniquement choisi dans un but récréatif. Même s'il reste le premier motif de déplacement avec 26% de la part totale, le travail représente le 2ème motif de déplacement avec 25,1% de déplacement effectué en vélo et que les études en représentent le 3ème avec 9,9% de la part totale des déplacements vélo.



7. Les nouvelles formes de mobilité

Aires de covoiturage : un maillage à compléter

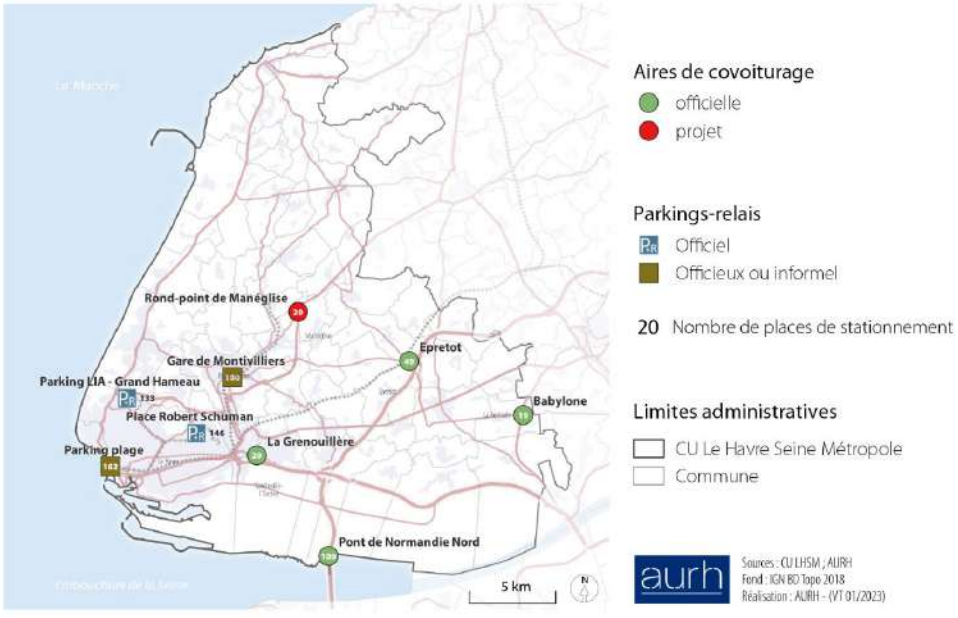
Le covoiturage s'est installé comme une nouvelle pratique de déplacement, surtout le covoiturage longue distance. Le covoiturage courte distance, appelé aussi covoiturage du quotidien, est une pratique en revanche plus discrète. En 2018, sur les 17 millions de personnes ayant pris quotidiennement un véhicule pour se rendre au travail, près des trois quarts étaient autosolistes. Le covoiturage du quotidien représente pour cela un potentiel de déplacement mutualisable important, et en particulier lorsque la pratique peut venir compléter une offre de transports en commun absente ou insuffisante.

En sa qualité d'autorité organisatrice des mobilités, la Communauté urbaine s'est engagée à réaliser un schéma directeur des aires de covoiturages. Elle va également expérimenter un service de covoiturage courte-distance grâce à l'opérateur Karos qui se veut complémentaire à l'offre de transports en commun proposée par LiA ou la Région Normandie. Début 2022, la Communauté urbaine compte 4 aires officielles de covoiturage sur son territoire et 1 en projet (Manéglise), pour un total de près de 200 places. Ces aires existantes localisées en périphérie d'agglomération n'offrent aucun service ou équipement particulier.

Du covoiturage informel existe également, mais il n'est pas quantifiable. Parmi les lieux identifiés sur les plateformes en ligne de covoiturage figurent le dépose-minute du pôle des gares du Havre, le parking du stade Océane et les parkings des centres commerciaux. Autre forme de covoiturage informelle observée, celle du covoiturage organisé entre les salariés résidents dans une zone géographique proche.

Au Havre, deux parc-relais sont situés à proximité des stations Grand Hameau et Schuman du tramway. Les pratiques des usagers révèlent également que les parcs de stationnement de la plage au Havre et de la gare de Montivilliers jouent un rôle de parc-relais officieux. Ces lieux peuvent être identifiés comme stratégiques pour mêler à la fois le covoiturage et le report modal.

Aires de covoiturage et parkings-relais de la CU Le Havre Seine Métropole

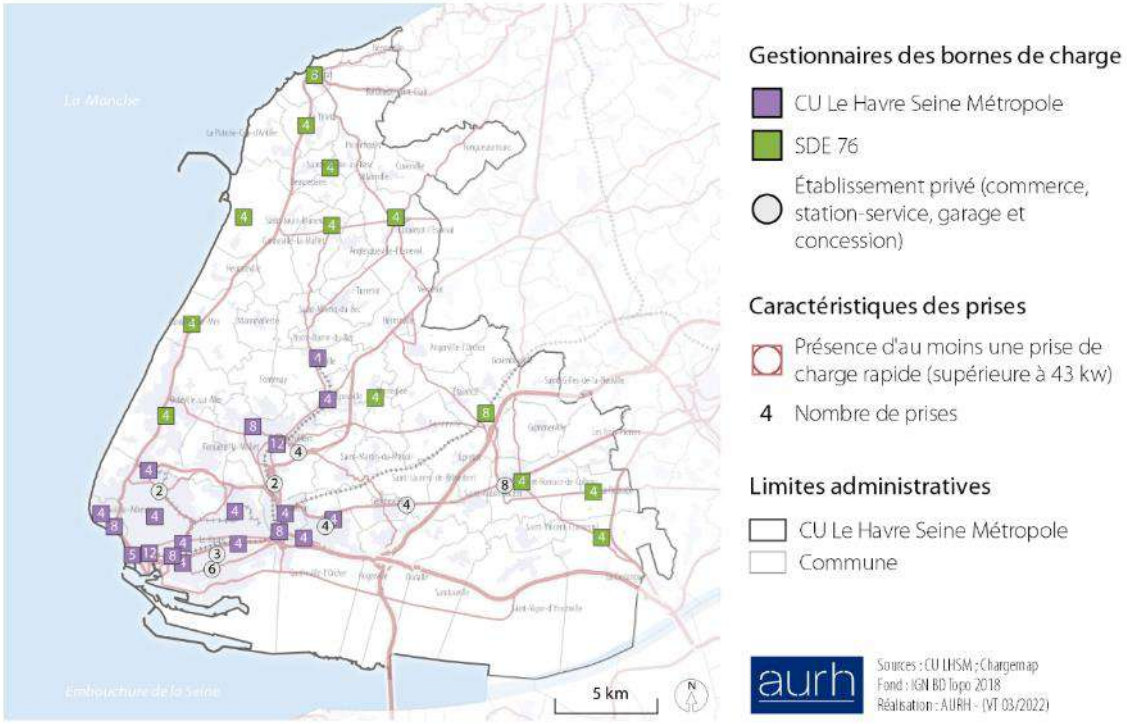


La mobilité décarbonée : un développement des bornes de recharge électrique

En 2021, au sein de la Communauté urbaine, 60 bornes de recharge électrique étaient réparties dans 21 communes, dont un tiers au Havre. Ces bornes sont en majorité gérées par deux opérateurs d'infrastructures publics (la Communauté urbaine et le Syndicat Départemental d'Energie SDE 76) ainsi que plus ponctuellement par quelques opérateurs privés. Elles sont principalement localisées dans la première couronne havraise et dans les bourgs traversés par les grands axes de circulation. Elles forment un maillage cohérent mais pénalisé par les temps de recharge et le manque d'homogénéité des puissances proposées. En effet, sur les 203 prises recensées, seule une quinzaine ont la capacité de recharger un véhicule à 80% de sa capacité en 15 minutes.

A noter que la recharge à domicile couvre 90% des besoins et que l'utilisateur souhaite en premier lieu une recharge rapide sur le réseau de bornes, notamment lorsqu'il est en itinérance. La recharge à domicile est un enjeu fort compte tenu de la part des ménages ne disposant pas d'un stationnement privé dans la Communauté urbaine (45,5%). L'équipement des entreprises en bornes de recharge pour les salariés est également primordial pour accompagner les changements de motorisation.

Bornes de charge pour véhicule électrique accessible au grand public de la CU Le Havre Seine Métropole



En 2022, la Communauté urbaine a lancé son schéma directeur IRVE (infrastructures de recharge pour véhicule électrique) dont l'objectif est de proposer au moins 200 bornes supplémentaires à l'horizon 2024. La répartition des bornes est réfléchie en partenariat avec les acteurs privés et destinée à répondre en particulier au besoin important d'installations en milieux denses et sur les sites touristiques.

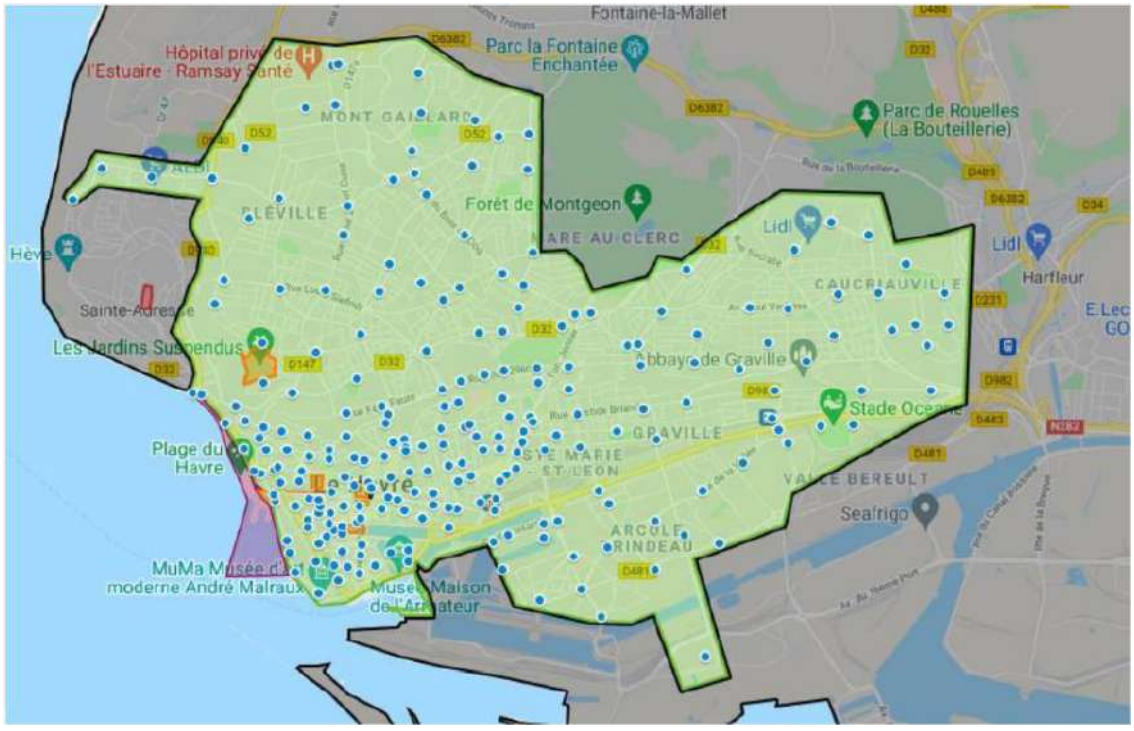
Trottinettes Lime : une pratique intense dans le centre-ville du Havre et qui se développe

Sur le territoire de la Communauté urbaine, et plus particulièrement au Havre, un service de trotinettes en libre-service est proposé depuis 2021. D'abord assuré par l'opérateur Lime jusqu'en 2024, il est désormais proposé par l'opérateur Voi et est complété par une offre de location de vélos électriques.

Face à son succès immédiat dans le centre-ville du Havre, le service s'est rapidement étendu à toute la ville avec 238 emplacements dédiés, et bientôt à d'autres communes (Octeville-sur-Mer par exemple).

À titre de comparaison avec d'autres territoires où le service Lime est présent (Marseille, Bordeaux ou Paris), le territoire havrais est celui qui enregistre le plus fort taux d'utilisation quotidien. Cela se traduit par plus de 6 trajets par trottinette et par jour, en particulier une plage horaire comprise entre 12h et 19h.

ZONE DE STATIONNEMENT DES TROTTINETTES LIME EN NOVEMBRE 2021



Source : Lime

Une enquête d'usage réalisée en 2022 a permis d'identifier les motifs de déplacement en trottinette. Les résultats mettent en évidence trois motifs principaux : 23% ont recours à la trottinette pour aller à un rendez-vous ou un événement social, 22% pour relier le réseau de transports en commun et 20% pour aller au travail.

En termes de temporalité, le transport en trottinette électrique est utilisé aux heures de pointe dans 41% des cas, et en particulier sur la plage horaire 16h-18h. La trottinette est utilisée en remplacement d'un véhicule motorisé dans 15% des cas.

Concernant le type d'utilisateurs, ces derniers sont plutôt jeunes, avec une moyenne d'âge de 30 ans et seulement 25% des utilisateurs ont plus de 36 ans. Aussi, 42% des utilisateurs sont des femmes, ce qui marque une différence importante en comparaison avec le vélo pour lequel elles représentent seulement 27% des cyclistes.

Les services numériques au service de la mobilité
Le numérique réinvente et crée des offres de mobilité : covoiturage, *freefloating*, autopartage (prêt de véhicule entre particulier), VTC (voiture de transport avec chauffeur).

Ces nouvelles formes de mobilité accolées aux pratiques plus classiques (vélo, marche à pied, transport en commun) s'accompagnent d'applications numériques qui ne sont pas toujours agrégées les unes aux autres. Les MaaS (Mobility as a Service) agrègent l'ensemble des mobilités publiques et privées pour une vision globale utilisateur. Ils participent à l'effort de report modal et favorise la multimodalité (un trajet effectué avec un ou plusieurs modes de transports)

À l'échelle communautaire, Le Havre Seine Métropole, en collaboration avec l'opérateur local LiA, va proposer d'intégrer très prochainement les services de covoiturage et d'usage de trottinettes en libre accès dans l'abonnement de transports en commun.

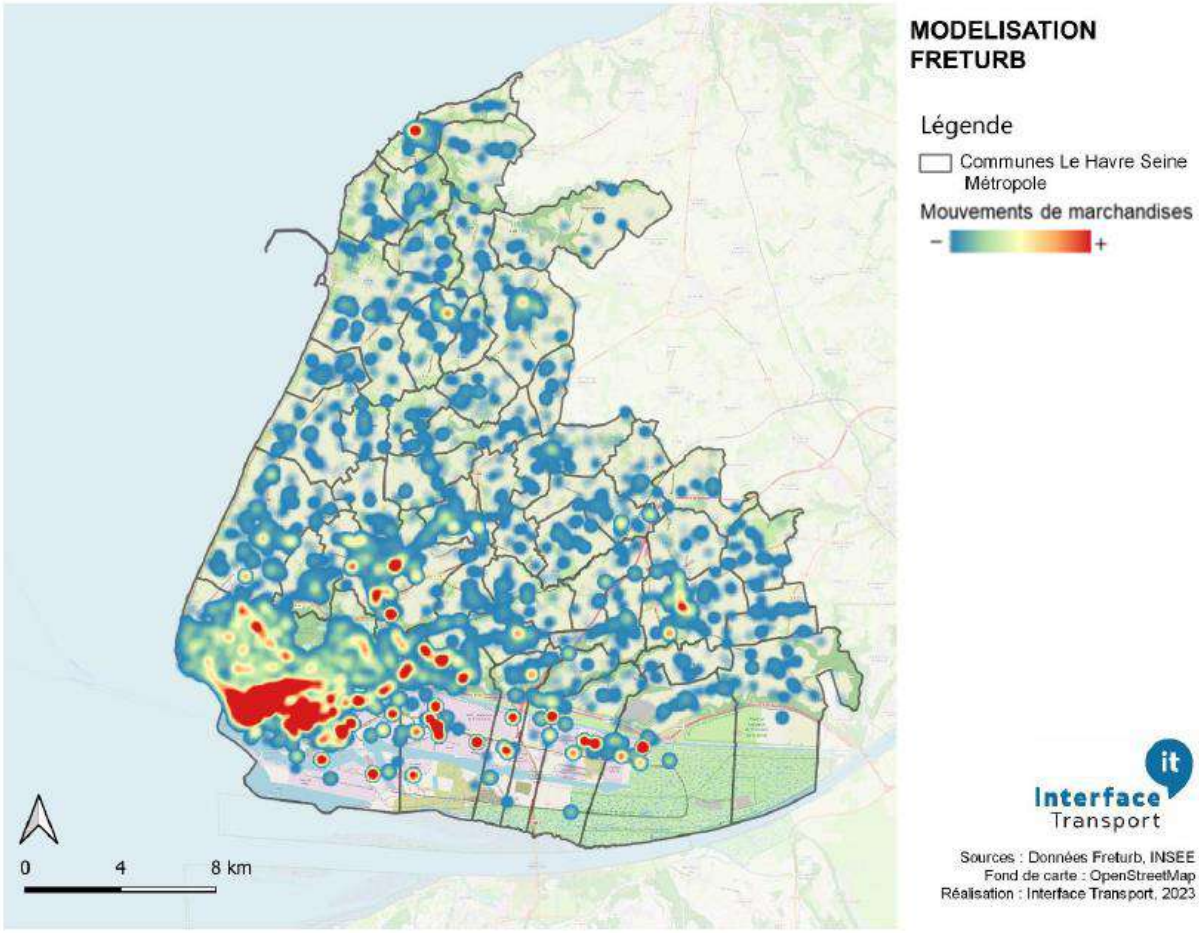
L'application LiA permet par ailleurs aux utilisateurs d'organiser leurs trajets et propose les services suivants : géolocalisation des arrêts, points de vente et parcs de stationnement les plus proches, consultation des horaires, des plans de lignes et des perturbations en temps réel et recherche de l'itinéraire le plus rapide combinant la marche, le vélo, le bus, tramway, funiculaire et LER.

8. Logistique urbaine

La communauté urbaine a missionné le bureau d'étude Interface Transport afin d'élaborer une étude sur la logistique urbaine. Cette démarche s'inscrit dans le programme InterLUD (INnovation TERritoriale pour la Logistique Urbaine Durable) auquel le Havre Seine Métropole a adhéré depuis décembre 2021.

Le diagnostic réalisé par interface Transport permet d'avoir un état des lieux de la logistique urbaine. Toutes les données, cartes mentionnées ici sont extraits de cette étude.

Ce sont plus de 120 000 mouvements de marchandises générés par les établissements économiques estimés qui sont effectués chaque semaine sur le territoire de la communauté urbaine. La moitié de ces mouvements ont lieu au sein de la ville du Havre (hors Grand Port Maritime, réalisant à lui-seul 20% des mouvements).



Le secteur de l'artisanat-services est responsable de 29% de ces mouvements, suivis des petits commerces (24%) et l'activité tertiaire de bureau (13%).

Concernant le type de véhicule utilisé, il s'agit de véhicule inférieur à 3,5 t pour 69% des mouvements de marchandises au sein de la communauté urbaine hors grand port maritime. Ce taux chute à 37% pour les mouvements à destination/départ du grand port ou les poids lourds sont le véhicule de transport dominant.

En plus de ces mouvements de marchandises générés par les établissements économiques, il convient d'ajouter ceux générées par les achats en ligne des ménages qui sont estimés à près de 40 000. Ces mouvements sont surtout concentrés au sein des quartiers Danton et dans le centre-ville du Havre.

9. Enjeux

- Préparer le territoire **à la transition énergétique** vers des transports routiers décarbonés ;
- Renforcer **l'intermodalité et le rabattement vers les gares** et haltes ferroviaires et les stations de tramway (parcs relais) ;
- Favoriser un **urbanisme de proximité,** connecté au réseau de transports en commun et diminuant la demande de déplacements ;
- Pacifier les centralités urbaines en redéfinissant la place de la voiture au profit **des modes actifs et des transports en commun ;**
- Développer les **solutions alternatives à la voiture individuelle** en tenant compte de la diversité des contextes du territoire et des motifs de déplacement, de l'urbain dense aux zones rurales isolées ;
- Développer un véritable **écosystème vélo** pour les mobilités du quotidien : maillage cyclable, stationnement sécurisé et services.

.

3. DEMOGRAPHIE

1. Tendances démographiques

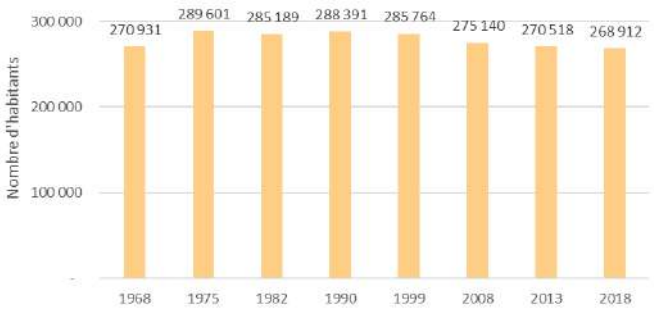
1.1 Evolution de la population depuis 1968

Une décroissance démographique de la CU Le Havre Seine Métropole

Le territoire de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole compte 268 912 habitants au recensement de la population de 2018. Le nombre de résidents atteint ainsi un niveau légèrement inférieur à celui observé en 1968. Après avoir connu une croissance démographique importante entre 1968 et 1975, le nombre d'habitants fluctue mais reste relativement stable jusqu'en 1990. À cette date, la décroissance démographique s'enclenche, d'abord à un rythme peu soutenu (-0,1 % par an entre 1990 et 1999, soit -292 personnes/an). Elle s'accélère ensuite, malgré un récent ralentissement : - 0,4 % par an entre 1999 et 2008 (-1 180 personnes/an), - 0,3 % entre 2008 et 2013 (-924 personnes/an), - 0,1 % entre 2013 et 2018 (-321 personnes/an).

NOMBRE D'HABITANTS DE LA CU LE HAVRE SEINE METROPOLE

Source : Insee RP



La situation démographique de la Communauté urbaine tranche avec les évolutions observées dans d'autres EPCI équivalents.

Ces derniers connaissent une progression du nombre d'habitants de façon quasi constante entre 1968 et 2018. En moyenne, la progression est de 0,6 % par an. Par exemple, les taux sont compris entre +0,2 % par an pour la Métropole du Grand Nancy et +1,4 % pour le Grand Annecy. Cette dynamique démographique s'observe également à l'échelle normande et métropolitaine, à un rythme toutefois un peu moins soutenu (respectivement +0,4 %/an et +0,5 %/an).

Une forte baisse de population au Havre et une dynamique à l'arrêt dans la 1ère couronne

Le léger recul de population de la CU Le Havre Seine Métropole entre 1968 et 2018 (-0,01 %/an, soit -2 019 personnes en 50 ans), s'explique principalement par une importante baisse au sein de la ville du Havre, en grande partie compensée par les communes périurbaines. Le Havre connait en effet une décroissance démographique importante (-0,4 %/an, soit -37 417 habitants en 50 ans), tandis que les autres communes progressent fortement (+0,9 %/an, soit +35 398 habitants au total).

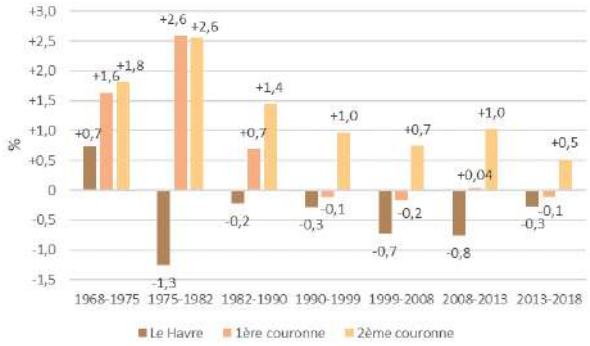
Durant les 20 dernières années, la baisse de population s'explique, d'une part, par une forte décroissance démographique de la ville du Havre, malgré un rythme moins rapide sur les 5 dernières années : - 0,7 % par an entre 1999 et 2008, -0,8 % entre 2008 et 2013, -0,3 % entre 2013 et 2018.

D'autre part, la dynamique démographique de la 1ère couronne est à l'arrêt : -0,2 % par an entre 1999 et 2008, +0,04 % entre 2008 et 2013, -0,1 % entre 2013 et 2018. En 20 ans, la population baisse à Épouville (- 0,5 %/an entre 1999 et 2018), Gonfreville-l'Orcher et Sainte-Adresse (-0,4 %/an), Montivilliers (-0,3%/an), Saint-Martin-du-Manoir (- 0,2 %/an) ainsi qu'à Harfleur (-0,1 %/an). À l'inverse la population augmente à Octeville-sur-Mer (+1,1 %/an), Fontenay (+1 %/an), Gainneville (+0,4 %/an), Fontaine-la-Mallet (+0,2 %/an) et reste stable à Saint-Laurent-de-Brèvedent.

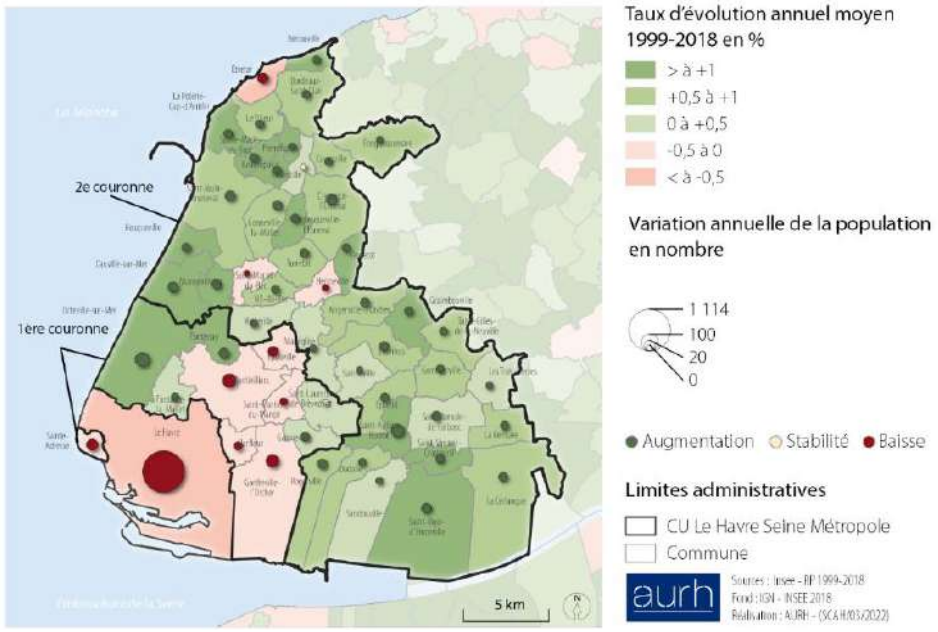
La 2ème couronne poursuit quant à elle sa dynamique démographique, à un rythme toutefois moins soutenu que durant la période précédente : +0,7 % par an entre 1999 et 2008, +1 % entre 2008 et 2013, +0,5 % entre 2013 et 2018. La ville d'Étretat se distingue par une situation moins favorable, avec une décroissance démographique de plus en plus rapidement : -0,8 % par an entre 1999 et 2008, -1,3 % entre 2008 et 2013, contre -2,5 % entre 2013 et 2018.

TAUX D'EVOLUTION ANNUEL MOYEN DE LA POPULATION DE LA CU LE HAVRE SEINE METROPOLE

Source : Insee RP



Evolution de la population entre 1999 et 2018



Malgré la périurbanisation, près de 2 habitants sur 3 vivent au Havre
Ce phénomène de recul du poids de la ville-centre au profit du périurbain s'observe également pour d'autres EPCI équivalents. La Communauté urbaine conserve toutefois un poids relativement important de la ville-centre en 2018, puisque Le Havre représente 63,1% de la population communautaire (contre 54 % en moyenne pour le référentiel).

Si la population est encore aujourd'hui fortement concentrée dans la ville-centre, son poids relatif a néanmoins fortement baissé, notamment entre 1968 et 1999 (-10 points). Cette tendance se poursuit sur la période récente, à un rythme toutefois moins soutenu (-4 points entre 1999 et 2018).

1.2 Solde migratoire et solde naturel

Une décroissance démographique liée au déficit migratoire
L'évolution de la population peut s'expliquer par deux facteurs principaux que sont le solde naturel et le solde migratoire.[2] En France, où le solde naturel reste élevé, le solde migratoire est une variable clef pour expliquer la décroissance démographique.

Au sein de la CU Le Havre Seine Métropole, la baisse importante de population observée à partir de 1999 s'explique par un solde migratoire déficitaire, malgré un ralentissement sur la période récente : -0,9 % par an entre 1999 et 2008, - 0,8 % entre 2008 et 2013, -0,4 % entre 2013 et 2018. Le solde naturel reste positif, mais ne parvient pas à compenser le déficit migratoire. Il est par ailleurs de moins en moins élevé : +0,5 % par an entre 1999 et 2008, +0,4 % entre 2008 et 2013, +0,3 % entre 2013 et 2018.

La différence de situation entre Le Havre Seine Métropole, qui enregistre une baisse démographique, et d'autres EPCI de comparaison, qui voient leur population globalement augmenter, s'explique par un déficit migratoire plus marqué pour la Communauté urbaine, tandis que le solde naturel est équivalent.

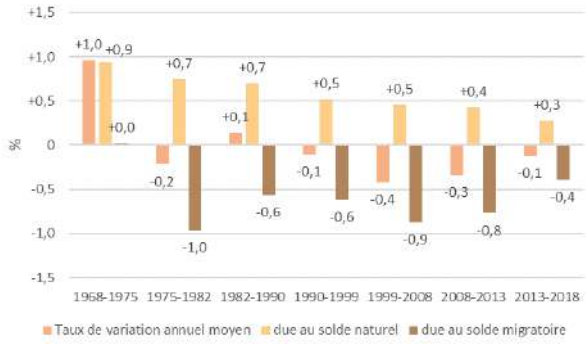
[2] Le solde naturel est la différence entre le nombre de naissances et le nombre de décès enregistrés au cours d'une période.
Le solde migratoire apparent est la différence entre le nombre de personnes entrées sur un territoire donné et le nombre de personnes qui en sont sorties au cours de la période considérée. Il est obtenu par différence entre la variation totale de la population au cours de la période considérée et le solde naturel.

Le déficit migratoire s'observe au Havre, mais aussi dans les communes de la 1ère couronne. La deuxième couronne cumule quant à elle une forte attractivité et un solde naturel positif.

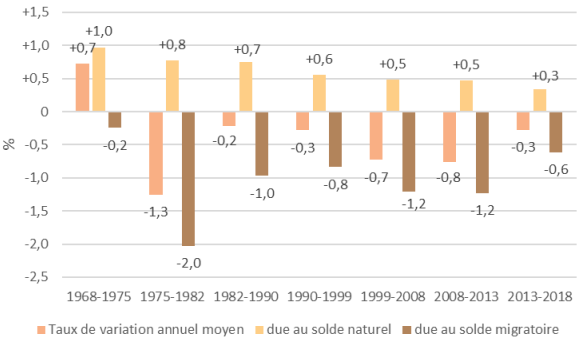
Taux d'évolution annuel des soldes naturel et migratoire

Source : Insee RP, Etat civil

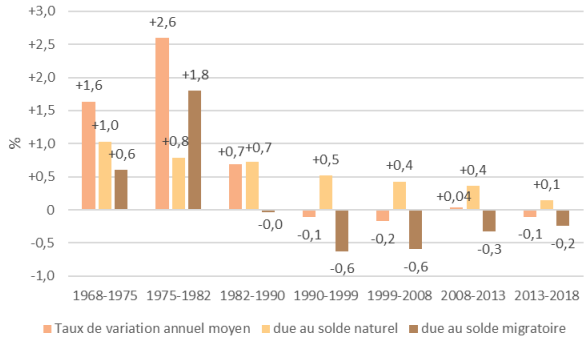
Le Havre Seine Métropole



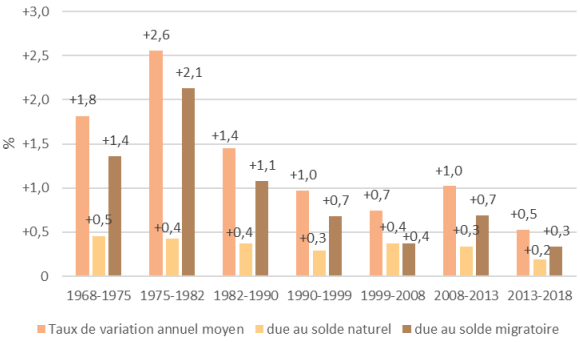
Le Havre



1ère couronne



2ème couronne



Pourquoi le solde naturel est-il de moins en moins élevé ?

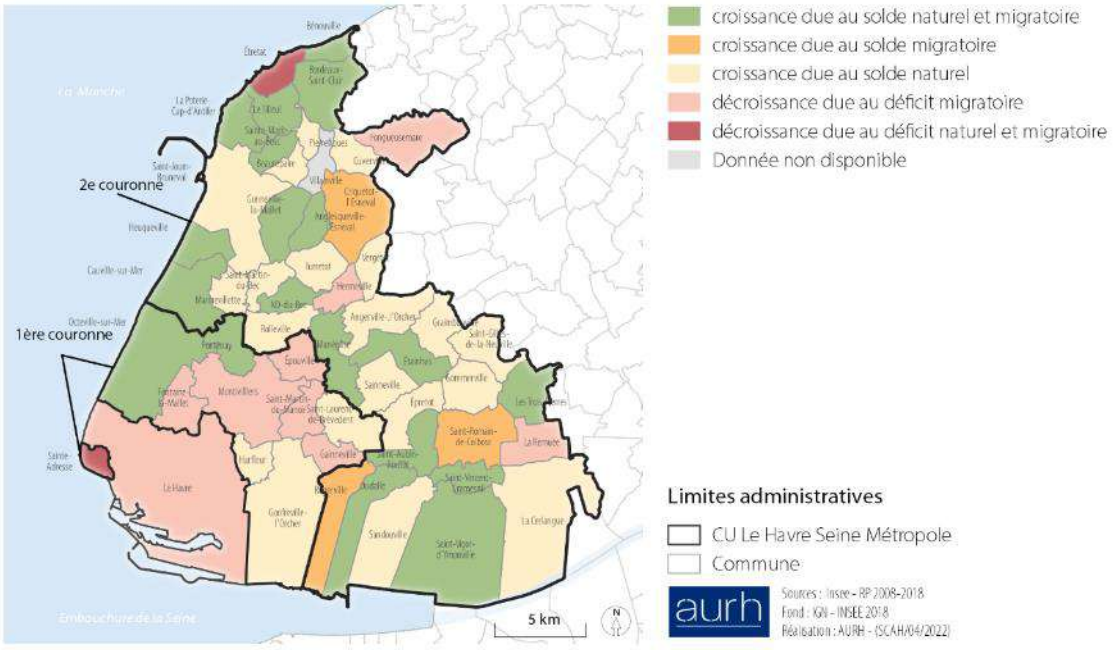
Le nombre de décès augmente dans la CU Le Havre Seine Métropole en raison de l'arrivée à des âges avancés des générations issues du baby-boom (+7,8 % entre 2010 et 2019 ; +10,9 % en France). Dans le même temps, le nombre de naissances baisse (-12,9 % entre 2010 et 2019 ; -11,1 % en France).

Le recul du nombre de naissances est lié à plusieurs facteurs, dont la diminution du nombre de femmes en âge de procréer (38 % de femmes de 15 à 44 ans en 2008, contre 35 % en 2018, comme en France métropolitaine), en lien avec le vieillissement de la population et la faible attractivité des jeunes. Autre facteur, la baisse du nombre moyen d'enfants par femme. En Seine-Maritime, les femmes en âge d'avoir des enfants ont donné naissance à 1,87 enfant en 2019, contre 2,06 en 2010 (respectivement 1,83 et 2,02 en métropole).

Afin d'analyser les causes de l'évolution de la population sur la période récente (entre 2008 et 2018) parmi les communes de la CU Le Havre Seine Métropole, une catégorisation en 5 groupes peut être proposée :

- décroissance démographique causée par un solde migratoire déficitaire cumulé à un solde naturel négatif à Étretat et Sainte-Adresse ;
- décroissance démographique causé par un déficit migratoire que le solde naturel positif ne parvient pas à compenser, notamment au Havre, à Montivilliers, Épouville, Fontaine-la-Mallet, ou encore Gainneville ;
- croissance démographique causé par un solde naturel positif qui compense le déficit migratoire, notamment à Gonfreville-l'Orcher, Harfleur, ou encore Saint-Jouin-Bruneval ;
- croissance démographique causé par un solde migratoire positif, qui compense le solde naturel déficitaire à Saint-Romain-de-Colbosc, Criquetot-l'Esneval et Rogerville ;
- croissance démographique causé par un cumul des soldes migratoire et naturel positifs, notamment à Octeville-sur-Mer, Saint-Aubin-Routot, ou encore Cauville-sur-Mer.

Dynamique démographique selon le solde naturel et migratoire entre 2008 et 2018



2. Population par classe d'âge

Une moindre présence des 15 à 29 ans, mais un territoire qui reste relativement jeune
Le Havre Seine Métropole se distingue par une plus faible présence des jeunes de 15 à 29 ans (18,1 %) qu'en moyenne pour les EPCI comparables (21,5 %). Ce taux est l'un des taux les plus bas du référentiel, même s'il reste supérieur à celui observé aux échelles normande (16,9 %) et métropolitaine (17,5 %). À l'inverse, Dijon Métropole, Amiens Métropole et la Métropole du Grand Nancy comptent plus d'un quart de leur population entre 15 et 29 ans.

REPARTITION DE LA POPULATION SELON LA CLASSE D'AGE EN 2018

Source : Insee RP

La Communauté urbaine se révèle en effet faiblement attractive vis-à-vis des étudiants et des jeunes actifs. Entre 2017 et 2018, le solde migratoire des 15-24 ans est de - 0,6 %, contre + 3,4 % pour des EPCI de taille comparable. Les étudiants sont aussi nombreux à entrer sur le territoire qu'à en sortir et les jeunes actifs quittent davantage la Communauté urbaine qu'ils n'y entrent. On notera toutefois que la ville du Havre attire davantage les jeunes, avec un solde positif de 330 jeunes (+ 1,5 %).

Mais le principal déficit migratoire de la CU Le Havre Seine Métropole reste celui des jeunes actifs : -2,4 % pour les 25-29 ans, -1,7 % pour les 30-34 ans et -0,8 % pour les 35-39 ans. Ce déficit d'attractivité sur la population des jeunes actifs précités s'observe également en moyenne pour le référentiel, dans des proportions toutefois un peu moins importantes.

Si les 15-29 ans sont peu représentés, le territoire reste toutefois relativement jeune en raison de la présence des plus jeunes d'entre eux : les moins de 15 ans sont en effet un peu plus représentés (18,7 % contre 16,9 % pour le référentiel ; 17,8 % en Normandie et 17,9 % en France). Les personnes de plus de 60 ans représentent quant à elles 26 % de la population intercommunale, soit un taux proche de la moyenne de la France métropolitaine. Seule la région enregistre un niveau plus élevé de seniors.

L'indice de vieillissement de la population de la Communauté urbaine est de 78 %, c'est-à-dire qu'on dénombre 78 personnes de plus de 65 ans pour 100 jeunes de moins de 20 ans. Les jeunes sont donc plus nombreux que les seniors. Cette caractéristique s'observe également parmi les EPCI de taille comparable, même si les seniors y sont en moyenne un peu plus fréquents (81 %).

Au Havre, près d'1 habitant sur 5 a entre 15 et 29 ans

La ville du Havre se distingue par une plus forte présence des 15-29 ans, en raison de son offre de formation dans l'enseignement supérieur, de logements de petite taille adaptés à la demande de cette tranche d'âge et d'une importante concentration des emplois du territoire. La part des seniors est proche de la moyenne communautaire (25,6 %) ainsi que l'indice de vieillissement (77 %). Toutefois, la présence des seniors est particulièrement importante dans certains quartiers du Havre, et notamment dans les IRIS du Centre-ville Porte Océane, Saint-Roch, Saint-Joseph et Port de Plaisance (plus de 40 %).

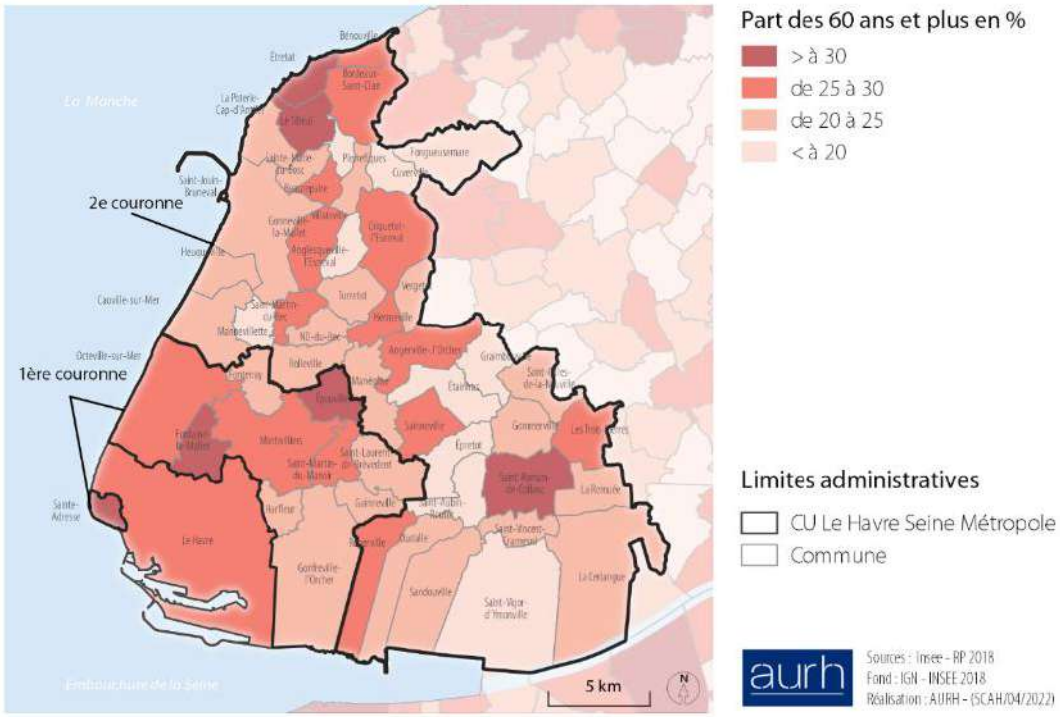
La 1ère couronne connait un vieillissement de ses habitants plus important, avec 28 % de la population qui a plus de 60 ans et un indice de vieillissement plus élevé (86 %). Les seniors sont fortement représentés à Épouville (32,5 %), Sainte-Adresse (36 %, notamment au sein des IRIS Nice Havrais et Centre-Ville) et Fontaine-la-Mallet (37,2 %), qui enregistrent les taux les plus importants. Les jeunes de 15 à 39 ans sont quant à eux faiblement représentés (15,7 %).

Les communes qui composent la 2ème couronne sont plutôt familiales, avec une présence un peu plus importante des enfants (19,5 % de jeunes de moins de 15 ans) et des personnes entre 30 et 44 ans (19 %). Les jeunes de 15 à 29 ans sont peu représentés. La 2ème couronne concentre un peu moins de seniors qu'en moyenne communautaire (24,8 %) et l'indice de vieillissement est relativement bas (71 %). Les seniors sont toutefois très présents dans les communes du Tilleul (30,8 %), de Saint-Romain-de-Colbosc (32,9 %) et surtout d'Etretat (43,1 %).

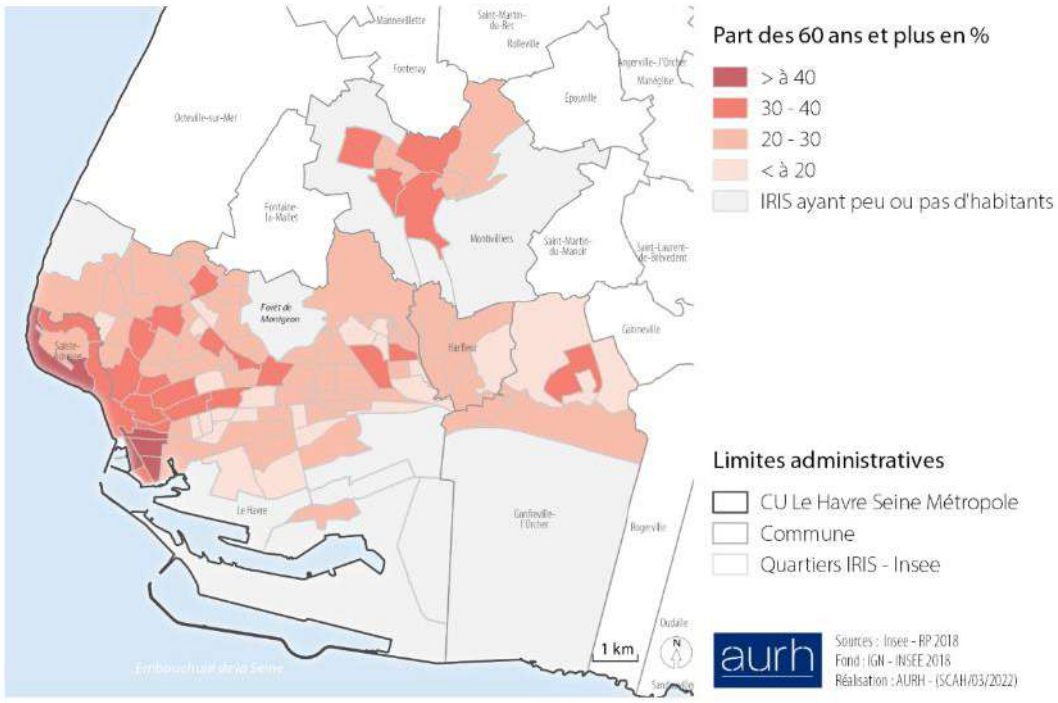
REPARTITION DE LA POPULATION SELON LA CLASSE D'AGE AU SEIN DE LA CU LE HAVRE SEINE METROPOLE EN 2018

Source : Insee RP

Les plus de 60 ans au sein de la population communale



Les plus de 60 ans au sein de la population à l'IRIS



Un vieillissement de la population plus rapide pour la 1ère couronne

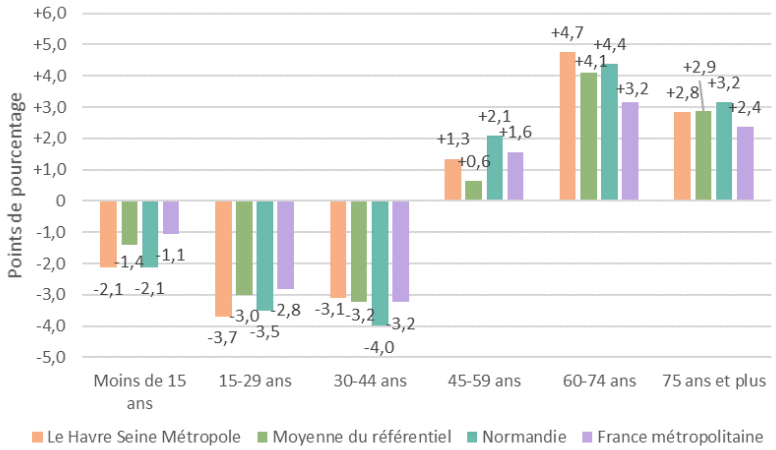
Durant les 20 dernières années, la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole connait un vieillissement de sa population. Le nombre d'habitants de plus de 60 ans progresse de 32,9 % entre 1999 et 2018 (+17 300 personnes). Les 45-59 ans voient également leur nombre augmenter, mais dans des proportions nettement plus faibles (+1,2 %, soit +640 personnes) tandis que toutes les autres classes d'âge connaissent un recul.

La structure démographique du territoire a dès lors évoluée. La part des plus de 60 ans dans la population a fortement progressé, passant de 18,4 % en 1999 à 26 % en 2018 (+7,6 points). Elle a ainsi augmenté un peu plus vite qu'en moyenne pour les EPCI de taille comparable (+ 7 points), pour la Normandie (+7,5 points) et pour la France (+5,5 points). Les 45-59 ans progressent eux aussi mais dans une moindre proportion (+1,3 point) et à un rythme toutefois plus soutenu qu'au sein du référentiel (+0,6 point).

Chez les plus jeunes, leur poids dans la population recule et en particulier pour les 15-29 ans (-3,7 points), qui enregistrent la baisse la plus importante des EPCI du référentiel (-3 points en moyenne), dans des proportions qui restent toutefois proches de celles régionales. Les 30-44 ans baissent eux aussi fortement (-3,1 points, contre 3,2 points pour le référentiel) ainsi que les moins de 15 ans (- 2,1 points, contre -1,4 points pour le référentiel).

REPARTITION PAR CLASSES D'AGE : ECART ENTRE 1999 ET 2018

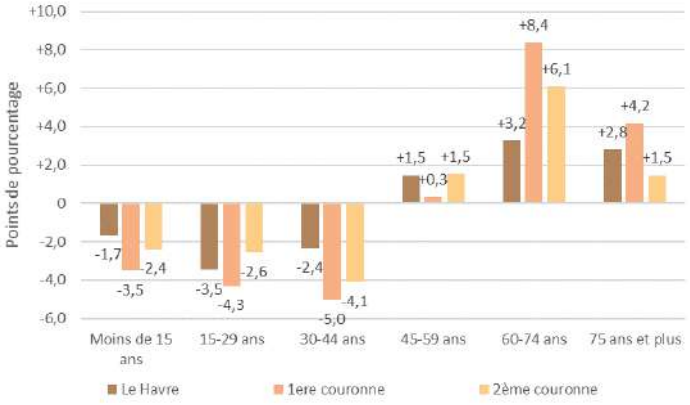
Source : Insee, Base historique des recensements de la population, exploitation complémentaire



Le vieillissement de la population s'opère plus particulièrement dans les communes de la 1ère et 2ème couronne qui comptent 11 200 seniors de plus en 20 ans, contre 6 100 pour Le Havre. La 1ère couronne est la plus impactée avec près de 7 200 seniors de plus. Les plus de 60 ans passent de 15,7 % de la population en 1999 à 28,2 % en 2018 (+12,5 points). Cette progression est principalement liée au renforcement de la population de 60 à 74 ans (+ 8,4 points). Les hausses sont supérieures à 10 points dans quasiment toutes les communes de la 1ère couronne, en dehors de Gonfreville-l'Orcher qui enregistre un taux légèrement inférieur à la moyenne communautaire (+7,3 points) et d'Harfleur pour qui le taux est plus bas (+4,6 points). La hausse est moins rapide dans la 2ème couronne (+7,6 points). Ici aussi la progression concerne avant tout les 60 à 74 ans (+6,1 points). La ville du Havre connait l'évolution la plus modérée (+6,1 points).

REPARTITION PAR CLASSES D'AGE DANS LA CU LE HAVRE SEINE METROPOLE : ECART ENTRE 1999 ET 2018

Source : Insee, Base historique des recensements de la population, exploitation complémentaire



3. Composition des ménages : évolution depuis 2008

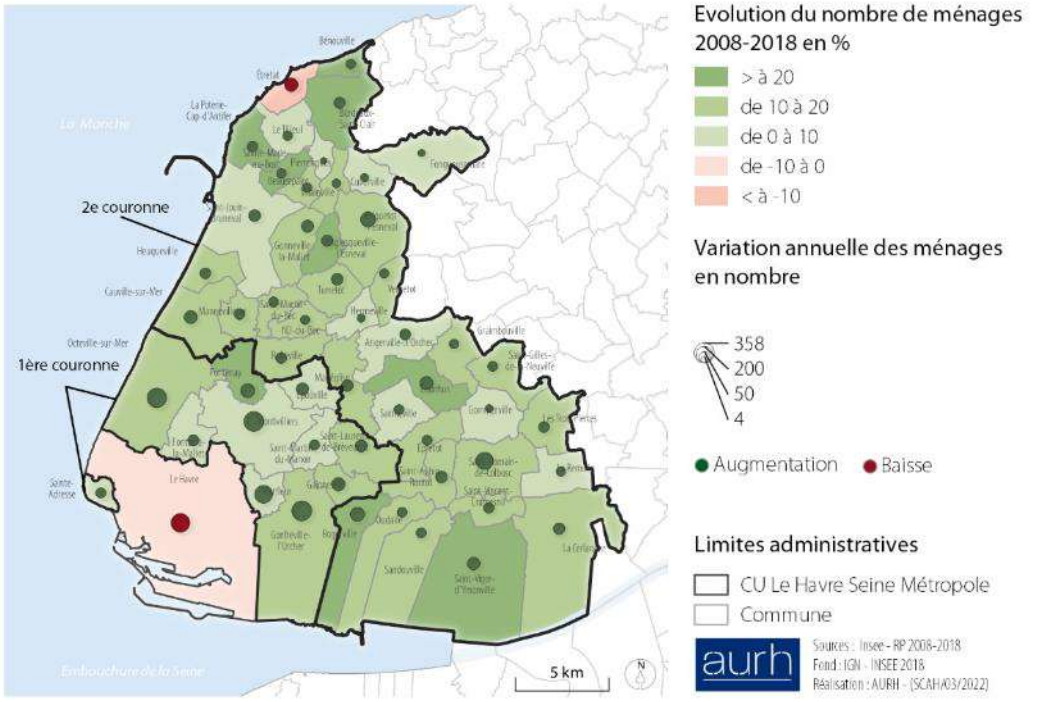
Une progression du nombre de ménages, malgré le recul de la population

En 2018, Le Havre Seine Métropole compte 122 017 ménages. Même si la population baisse, le nombre de ménages progresse. En 10 ans, le territoire dénombre 3 206 ménages de plus, soit une augmentation de 2,7 %. Cette hausse est toutefois nettement moins rapide qu'au sein du référentiel des EPCI comparables (+7,8 %) mais aussi par rapport à la Normandie (+6,9 %) et à la France métropolitaine (+8,9 %). Cette moindre progression est liée à la décroissance démographique de la Communauté urbaine.

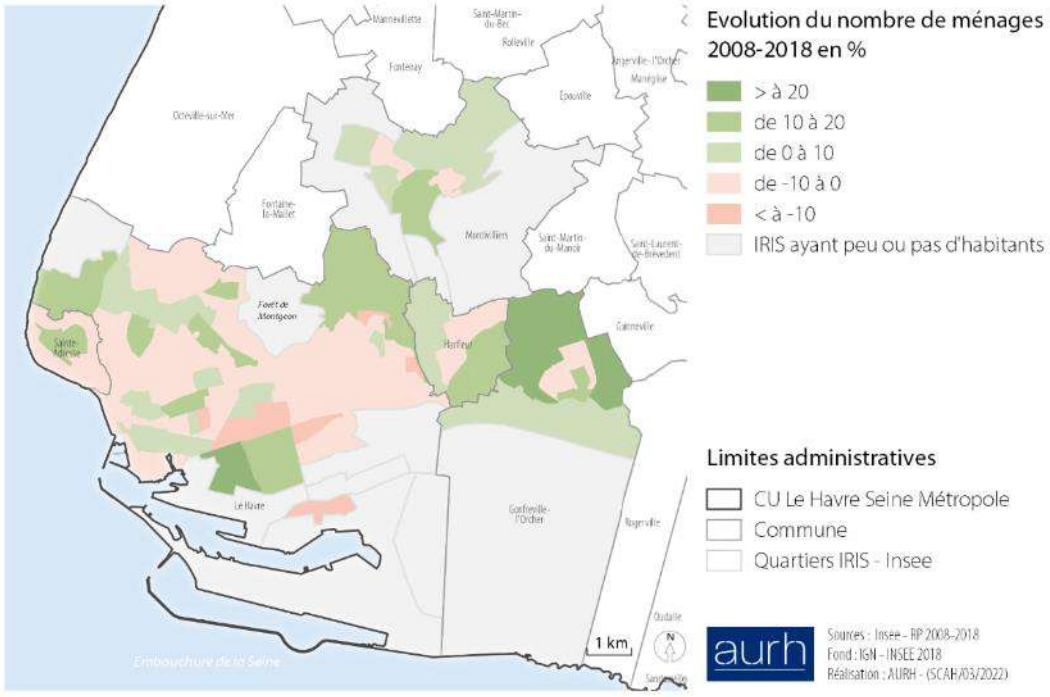
L'évolution du nombre de ménages est en effet notamment liée à la dynamique démographique et à l'évolution de la taille des ménages. Pour Le Havre Seine Métropole, le nombre de ménages progresse en raison de la réduction de la taille des ménages, notamment à cause du vieillissement de la population, tandis que la grande majorité des autres EPCI bénéficient également d'une hausse du nombre d'habitants.

La hausse du nombre de ménages s'observe exclusivement dans les communes de la 1ère couronne (+7,5 %, soit 1 752 ménages) et de la 2ème couronne (+12,7 %, soit 1 755 ménages), à l'exception d'Étretat (- 13,8 %, soit 103 ménages en moins). La ville du Havre perd quant à elle 300 ménages durant cette période (-0,4 %), notamment dans les IRIS Vallée Béreult-Pressensé et Sud, Caucriauville Quatre Sergents, Les Neiges, Dollemard le Grand Hameau, Anatole France Danton-Sainte-Anne, Caucriauville Louise Michel, ou encore Sainte-Marie Saint-Léon Université et Massillon. A l'inverse, le quartier de l'Eure enregistre une très forte progression du nombre de ménages (+77 %, soit 930 ménages en plus), ceci s'explique par les opérations de renouvellement urbain et de production de logements en cours depuis de nombreuses années dans le quartier.

Evolution du nombre de ménages entre 2008 et 2018



Evolution du nombre de ménages entre 2008 et 2018 à l'IRIS



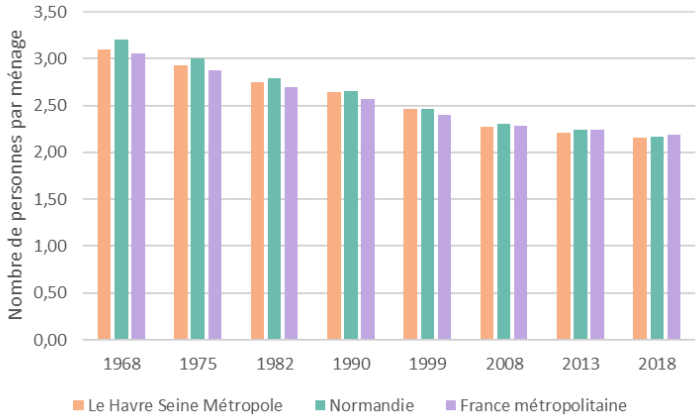
Une réduction continue de la taille moyenne des ménages

La taille des ménages se réduit de façon continue depuis le recensement de 1968, en raison de changements des modes de cohabitation et du vieillissement de la population. Ce phénomène s'observe pour Le Havre Seine Métropole, dont la taille des ménages passe de 3,1 personnes en 1968, à 2,5 en 1999, puis 2,3 en 2008 **et 2,2 en 2018.** Les mêmes tendances sont observées aux échelles régionale et métropolitaine.

Malgré ce phénomène, la taille des ménages de la Communauté urbaine reste relativement importante, puisqu'elle enregistre en 2018 l'un des taux les plus élevés du référentiel d'EPCI, avec Nîmes Métropole et Mulhouse Alsace Agglomération. Elle est toutefois équivalente à celles observées aux échelles régionale et métropolitaine.

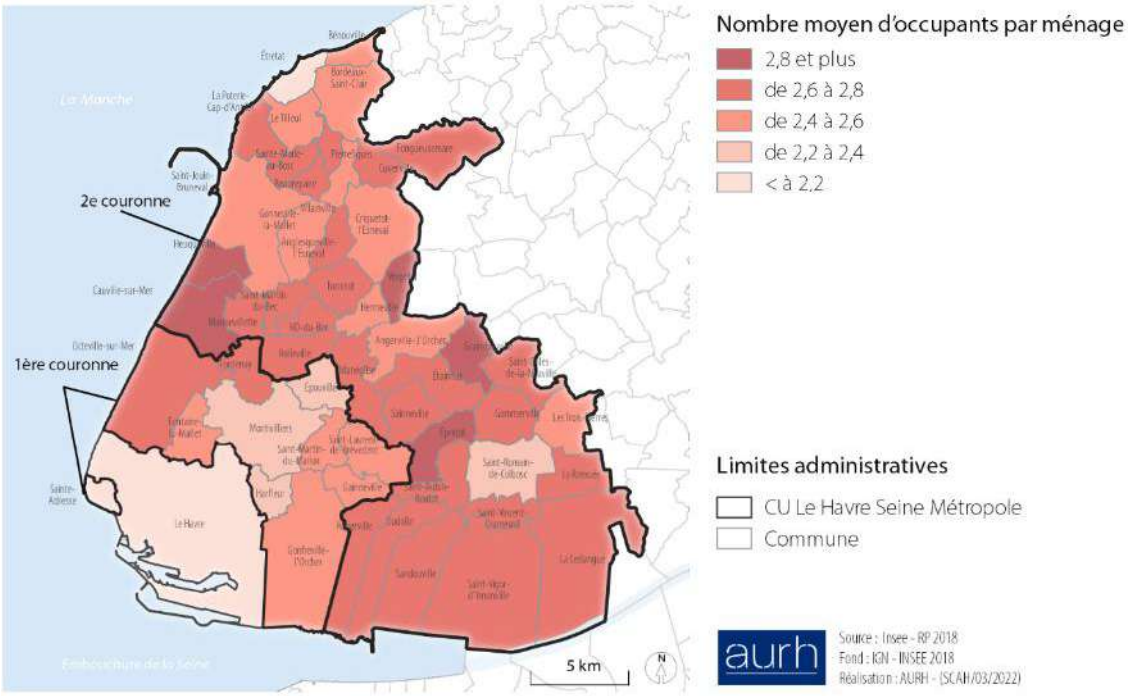
NOMBRE MOYEN D'OCCUPANTS PAR RESIDENCE PRINCIPALE

Source : Insee RP

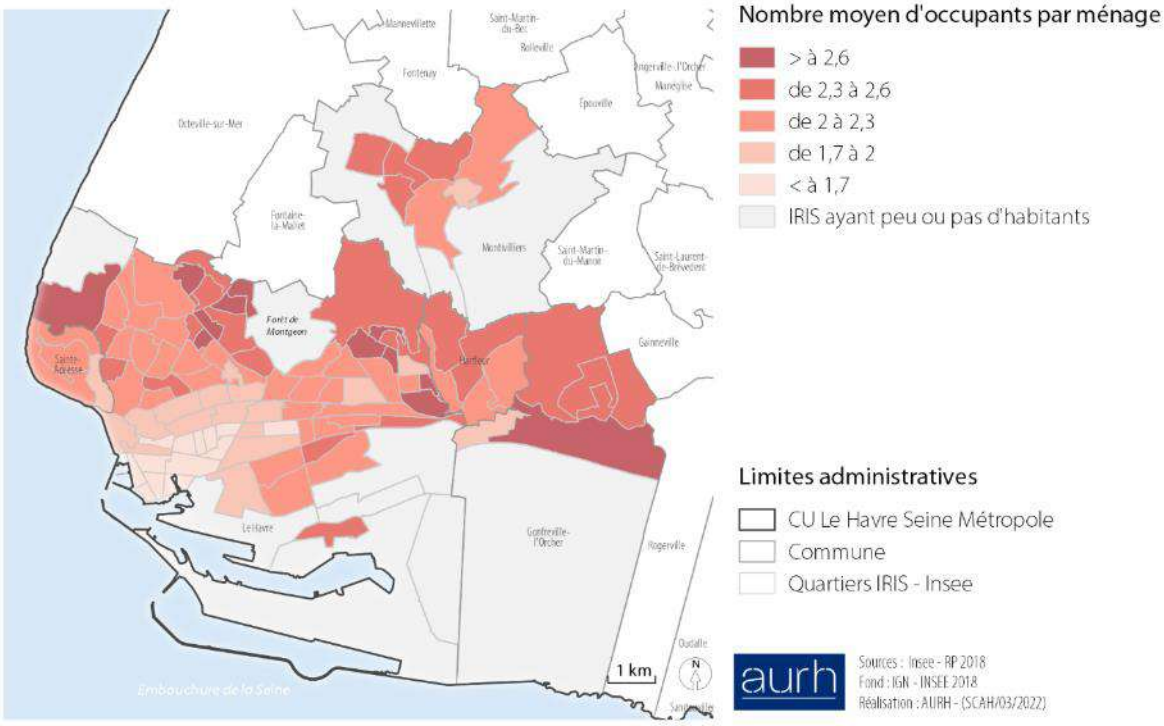


La ville du Havre est composée de ménages un peu plus petits (2 personnes/ménage), notamment dans le centre-ville. Leur taille s'est par ailleurs réduite en 10 ans (2,1 personnes/ménage en 2008). À l'inverse, dans les 1ère et 2ème couronnes, la taille plus importante des ménages est en adéquation avec le caractère plus familial de ces territoires : respectivement 2,3 et 2,5 personnes par ménage. Toutefois, elle recule également durant la dernière décennie (2,5 et 2,7 personnes par ménage en 2008). La ville d'Étretat et de Sainte-Adresse se distinguent par la présence de ménages relativement petits (respectivement 1,9 et 2,1 personnes/ménage) et dont la taille s'est également réduite en 10 ans (2 et 2,2 personnes/ménage en 2008).

Taille moyenne des ménages en 2018



Taille moyenne des ménages en 2018 à l'IRIS



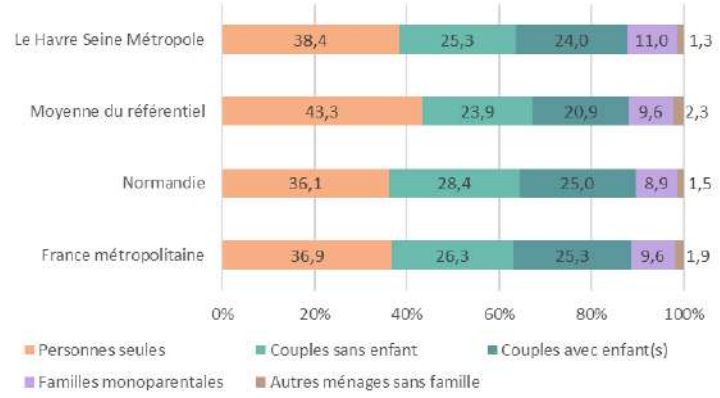
Une forte présence des familles, mais en net recul sur 10 ans

La taille des ménages reste relativement élevée en 2018, par rapport aux EPCI du référentiel en raison du caractère plus familial de la Communauté urbaine. Le Havre Seine Métropole compte en effet nettement plus de couples avec enfants (24 % contre 20, 9 % pour le référentiel), mais aussi un peu plus de couples sans enfant (25,3 % contre 23,9 % pour le référentiel) et de familles monoparentales (11 % contre 9,6 % pour le référentiel). À l'inverse, les personnes seules sont sous-représentées.

Toutefois, la présence des familles a fortement reculé en 10 ans, tandis que les personnes seules progressent fortement : +3,6 points. Cette hausse est légèrement en deçà de celle observée en moyenne au sein du référentiel (+3,8 points), en raison d'une progression un peu plus rapide des familles monoparentales (+1,3 point, contre +1 point pour le référentiel) et d'un recul un peu moins important des couples sans enfant (-0,8 point contre -1,3 point pour le référentiel). À l'inverse, la part des couples avec enfants baisse fortement (+3,5 points) et plus vite qu'en moyenne (+3 points).

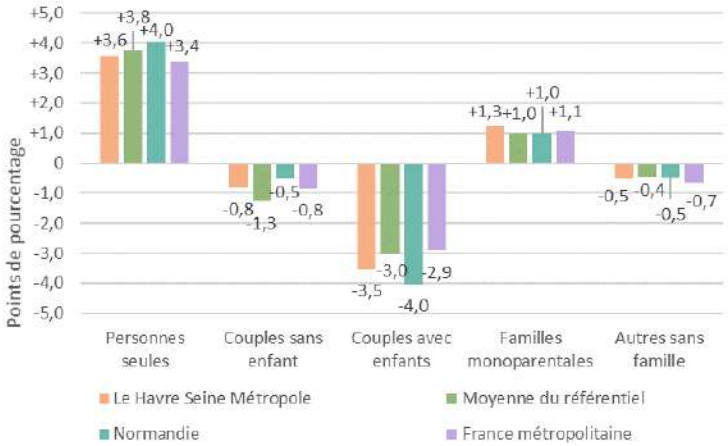
MENAGES SELON LEUR COMPOSITION EN 2018

Source : Insee RP



MENAGES SELON LEUR COMPOSITION : ECART 2008-2018

Source : Insee RP



Près d'un habitant sur deux vit seul au Havre

La ville du Havre se distingue par une nette surreprésentation des personnes seules, qui constituent près de 45 % des ménages. Près de la moitié d'entre elles ont plus de 60 ans. Les personnes seules sont plus représentées notamment dans une partie du centre-ville, où les seniors sont fortement représentés, et dans le quartier Anatole France Danton où les 15-29 ans sont très présents, grâce à la population étudiante et de jeunes actifs et l'offre de logements plus petits de ces quartiers répond aux besoins de ces populations.

Par ailleurs, au Havre, les personnes seules sont nettement plus fréquentes qu'il y a 10 ans (+3,8 points), tandis que les familles sans ou avec enfants reculent (respectivement -2 et -2,9 points). Aussi, la part de familles monoparentales au Havre est très forte (12,5 %), notamment au sein des IRIS de Caucriauville, Mont Gaillard Centre, Mare Rouge George Sand, Arcole Brindeau, Graville Stade, ou encore Tourneville. Leur présence s'est par ailleurs renforcée durant la dernière décennie (+1,5 point).

Plus l'éloignement du Havre est important et plus les familles sont représentées : 70 % des ménages de la 1ère couronne et 78 % de la 2ème couronne. Ces familles sont également nettement plus souvent composées d'enfants (28,8 % pour la 1ère couronne et 37,1 % pour la 2ème couronne). La part des familles avec enfants a néanmoins fortement reculé en 10 ans, en particulier pour la 1ère couronne (- 6,6 points, contre - 4,6 points pour la 2ème couronne). Les familles monoparentales sont moins fréquentes à mesure que l'éloignement du Havre est important (9,2 % pour la 1ère couronne contre 5,9 % pour la 2ème couronne). Leur présence s'est toutefois renforcée durant la dernière décennie (+1,4 point pour la 1ère couronne et +0,6 point pour la 2ème couronne).

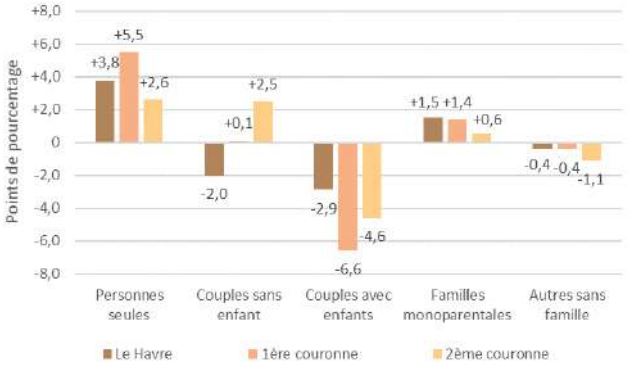
Les personnes seules restent malgré tout fortement représentées dans la 1ère couronne et davantage qu'il y a 10 ans (+5,5 points, contre +2,6 points pour la 2ème couronne). Les taux les plus élevés sont enregistrés à Gonfreville-l'Orcher, Montivilliers, Harfleur et Sainte-Adresse (entre 31 % et 35 %). Le taux est également élevé à Étretat (47,3 %) et à Saint-Romain-de-Colbosc au sein de la 2ème couronne (34 %).

MENAGES SELON LEUR COMPOSITION AU SEIN DE LA CU LE HAVRE SEINE METROPOLE EN 2018

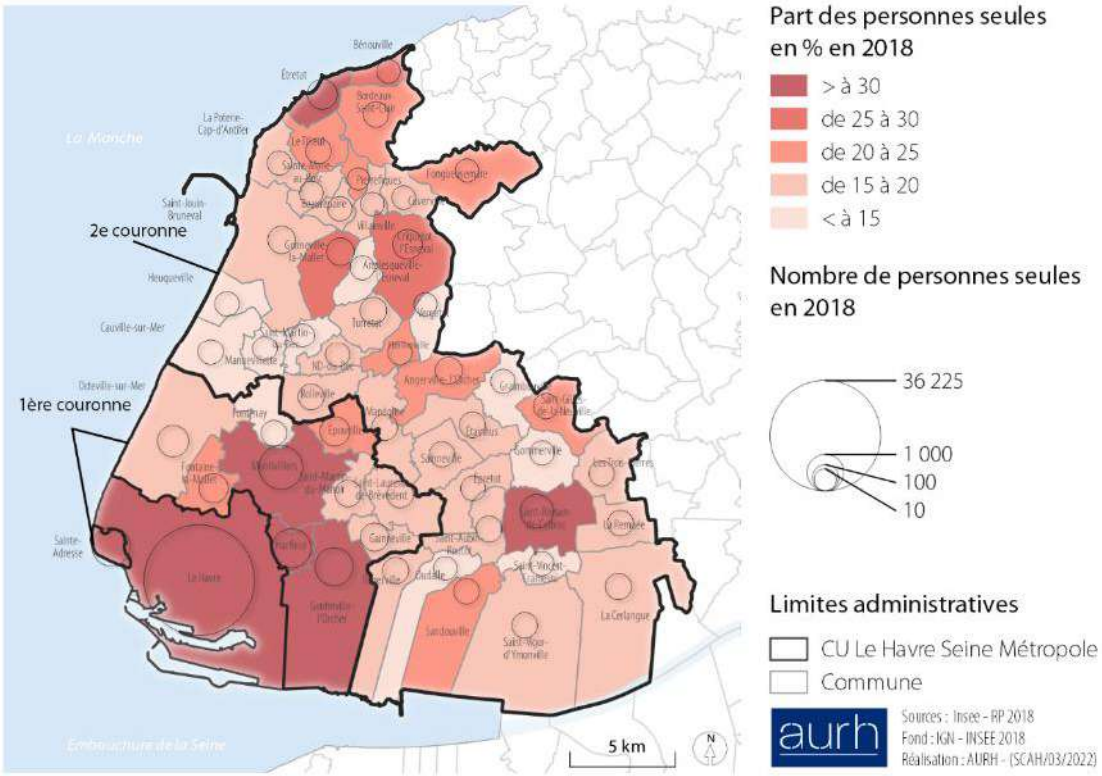
Source : Insee RP

MENAGES SELON LEUR COMPOSITION AU SEIN DE LA CU LE HAVRE SEINE METROPOLE : ECART 2008-2018

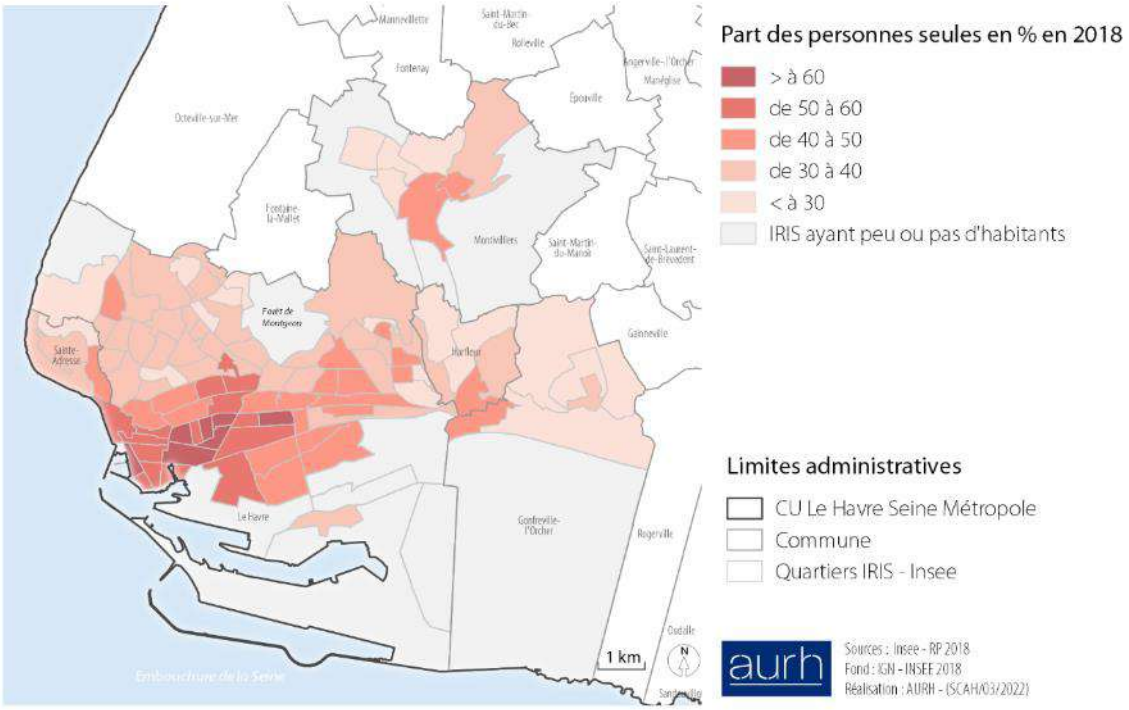
Source : Insee RP



Personnes seules en 2018



Personnes seules en 2018 à l'IRIS



4. Niveau de vie et pauvreté des ménages

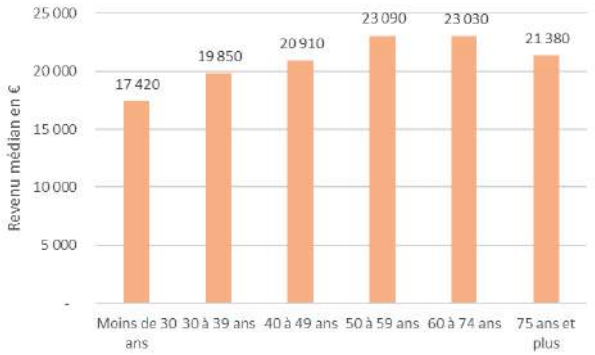
4.1 Niveaux de vie en 2019 et évolution récente

Un niveau de vie relativement bas, notamment au Havre, à Harfleur et à Gonfreville-l'Orcher
En 2019, le niveau de vie médian[3] des habitants de la CU Le Havre Seine Métropole est relativement bas : 21 270 €, soit un niveau inférieur à celui de Normandie (21 380 €)

Avec l'avancée en âge, le niveau de revenu progresse. Toutefois, le niveau de vie des seniors de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole est relativement bas comparée aux intercommunalités du référentiel.

REVENU MEDIAN DISPONIBLE PAR UNITE DE CONSOMMATION DANS LA CU LE HAVRE SEINE METROPOLE EN 2019

Sources : Insee-DGFIP-Cnaf-Cnav-CCMSA, Fichier localisé social et fiscal



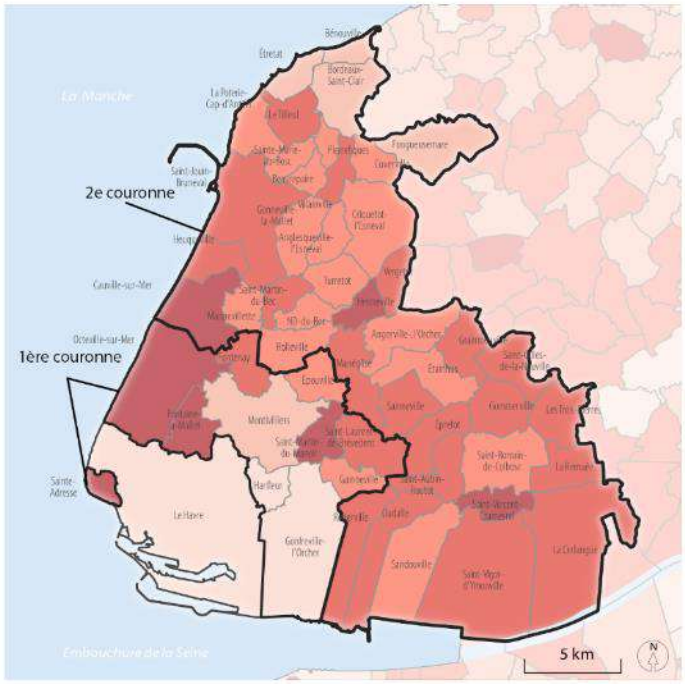
Toutes classes d'âge confondues, le niveau de vie relativement bas de la Communauté urbaine s'explique par des revenus faibles au Havre (19 380 €) et plus particulièrement dans les quartiers de Caucriauville (hors Gérard Philipe et Jules Ladoumègue), Mare Rouge, Mont Gaillard Centre, Arcole Brindeau, Bois de Bléville Porte de la Forêt, ou encore Graville Stade (moins de 15 000 €). Le niveau de vie est également faible à Harfleur (19 460 €) et Gonfreville-l'Orcher (19 340 €).

Toutes les autres communes enregistrent un niveau de vie supérieur à la moyenne communautaire. Les revenus les plus importants sont enregistrés à Saint-Vincent-Cramesnil, Cauville-sur-Mer, Hermeville, Octeville-sur-Mer, Saint-Martin-du-Manoir, Fontaine-la-Mallet et Sainte-Adresse (entre 27 130 € et 31 580 €).

Les revenus relativement élevés observés au Havre sont situés dans les quartiers Côte Ouest Ormeaux, une partie du Centre-ville (Saint-Roch, Saint-Joseph, Port de Plaisance), Saint-Vincent, une partie de Sanvic (Fort de Sainte-Adresse, Mairie et Cavée Verte, Fernand Léger, Val Soleil) et Dollemard Stendhal (plus de 24 000 €).

[3] Le niveau de vie correspond au revenu disponible du ménage divisé par le nombre d'unités de consommation (UC) du ménage (1 UC pour le premier adulte du ménage, 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus et 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans). Le revenu disponible est composé des revenus d'activité, des revenus du patrimoine, des transferts en provenance d'autres ménages et des prestations sociales (y compris les pensions de retraite et les indemnités de chômage) nets des impôts directs.

Niveau de vie par commune en 2019

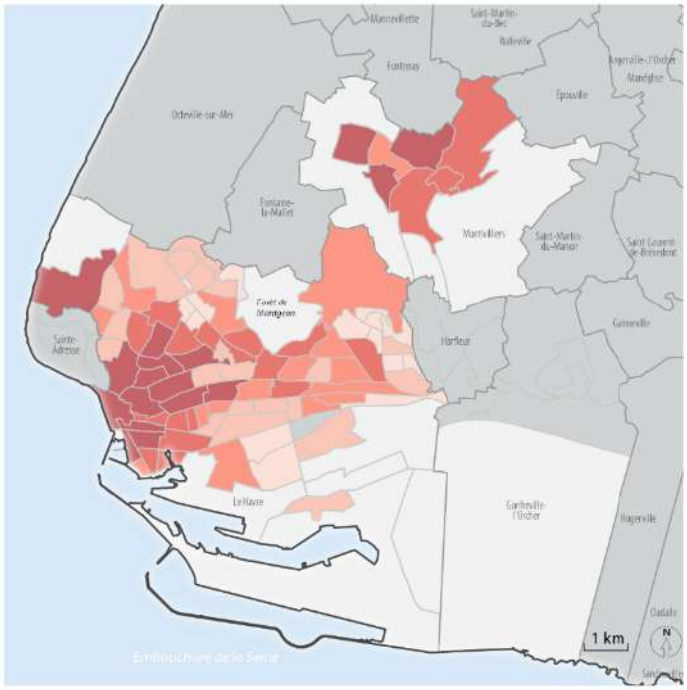


Revenu médian disponible en € par unité de consommation
- > à 27 000
- 25 000 - 27 000
- 23 000 - 25 000
- 21 000 - 23 000
- < à 21 000

Limites administratives
- CU Le Havre Seine Métropole
- Commune

aurh
Sources : Insee - Filosofi 2019
Fond : IGN - INSEE 2018
Réalisation : AURH - (SCAH/03/2022)

Niveau de vie à l'IRIS en 2019



Revenu médian disponible en € par unité de consommation
- > à 24 000
- de 21 000 à 24 000
- de 18 000 à 21 000
- de 15 000 à 18 000
- < à 15 000
- Données non disponibles à l'IRIS
- IRIS ayant peu ou pas d'habitants

Limites administratives
- CU Le Havre Seine Métropole
- Commune
- Quartiers IRIS - Insee

aurh
Sources : Insee - Filosofi 2019
Fond : IGN - INSEE 2018
Réalisation : AURH - (SCAH/03/2022)

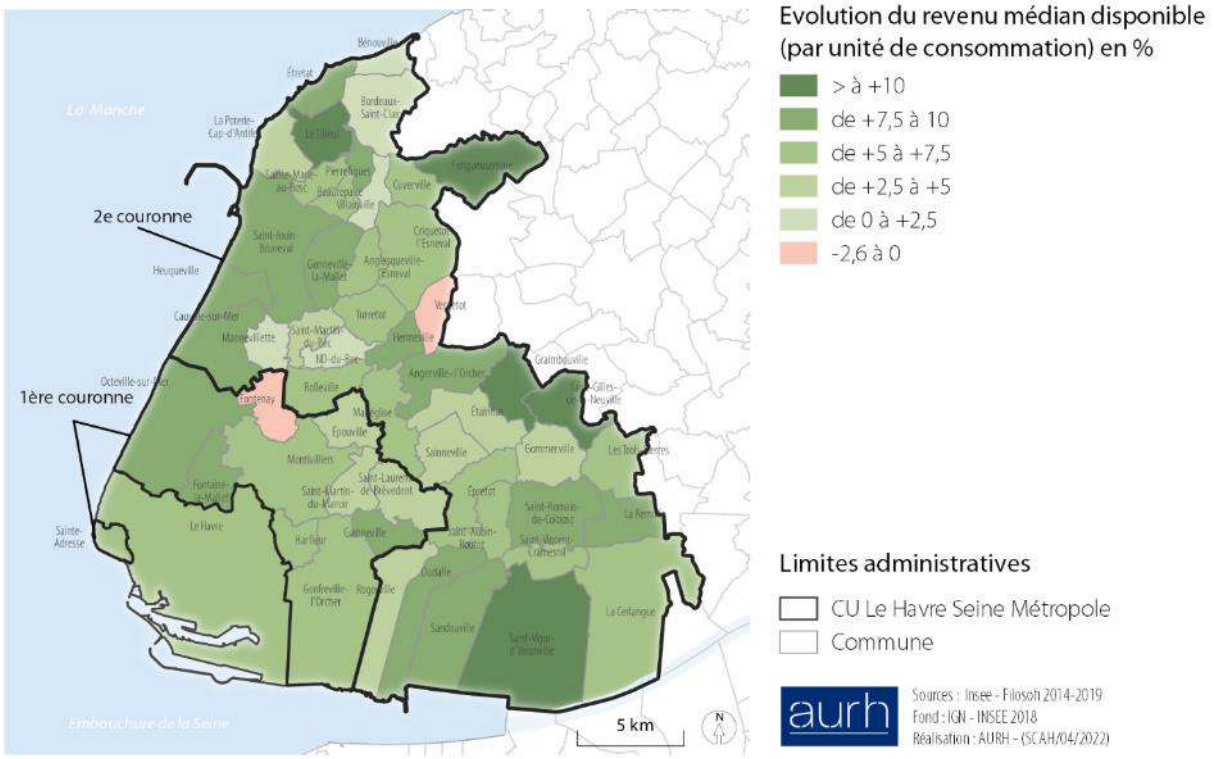
Une hausse des niveaux de vie en 5 ans

En 5 ans, les revenus ont progressé dans toutes les communes de la CU Le Havre Seine Métropole, à l'exception de Fontenay et Vergetot. Toutefois, 6 communes sur 10 enregistrent une progression inférieure à la moyenne régionale (7,4 %) et métropolitaine (+7,7 %).

Les 3 communes qui font état du niveau de vie le plus bas de la Communauté urbaine voient le revenu de leurs habitants progresser : +5,1 % à Harfleur, +6,2 % au Havre et +6,7% à Gonfreville-l'Orcher. Cinq communes enregistrent des hausses supérieures à 10 % : Le Tilleul, Saint-Vigor-d'Ymonville, Graimbouville, Saint-Gilles-de-la-Neuville et Fongueusemare (entre +10,1 % et +13,1 %).

Au Havre, les plus fortes hausses concernent le quartier de l'Eure, Mare Rouge George Sand, Côte Ouest Ormeaux-Pasteur, Centre Ville-Bourse et Aplemont La Pommeraie (entre +9,4 % et +12,3 %). À l'inverse, le niveau de vie recule dans les IRIS Bois de Bléville, Porte de la Forêt, Caucriauville et Graville Rivoli (entre - 0,4 % et -1,9 %).

Evolution du niveau de vie entre 2014 et 2019



4.2 Composition des revenus et pauvreté

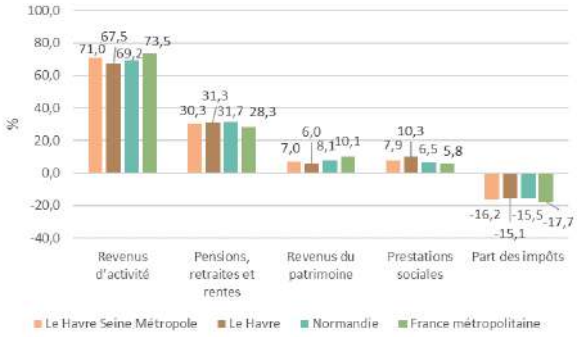
Des revenus un peu moins souvent issus du patrimoine

Les revenus des habitants de la CU Le Havre Seine Métropole proviennent principalement de l'activité professionnelle (71%), mais aussi des pensions, retraites et rentes (30,3 %), des prestations sociales (7,9 %) et du patrimoine (7 %) ; les impôts prélèvent 16,2 % de l'ensemble. Un ménage sur deux est imposable, soit un niveau qui se situe dans la moyenne basse des EPCI du référentiel. Ce taux est plus bas au sein de la ville du Havre (45,6 %).

Les revenus issus du patrimoine sont peu représentés, avec le taux le plus faible du référentiel et un niveau inférieur à celui régional (8,1 %) et métropolitain (10,1 %). À l'inverse, la part des prestations sociales est un peu plus élevée.

COMPOSITION DU REVENU DISPONIBLE EN 2019

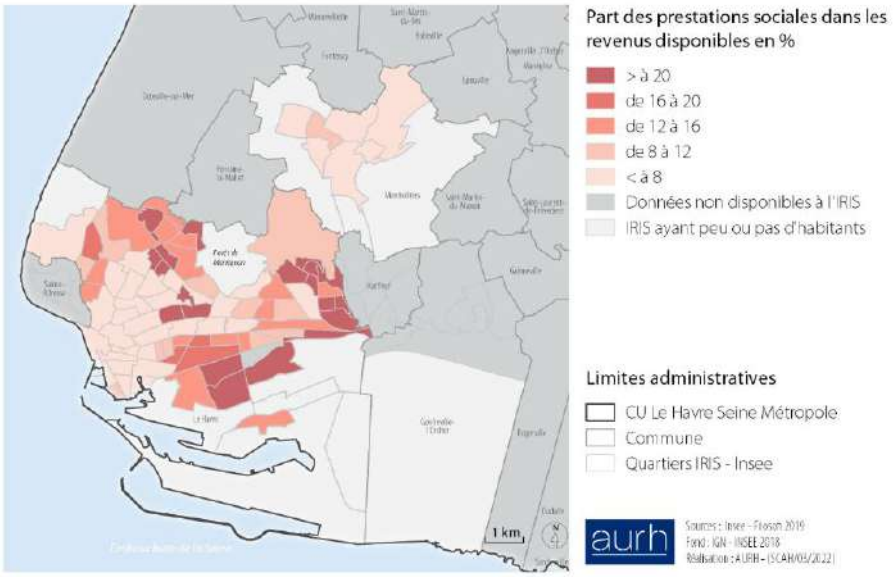
Sources : Insee-DGFIP-Cnaf-Cnav-CCMSA, Fichier localisé social et fiscal



Au Havre, la part des prestations sociales est plus élevée et les revenus issus du patrimoine particulièrement bas. Les revenus issus des prestations sociales atteignent des niveaux particulièrement importants dans certains quartiers du Havre : Mont Gaillard Coulée Verte et Centre, Tourneville, Vallée Béreult-Tréfileries-Champs Barets, Caucriauville (hors Jules Ladoumègue), Mare Rouge, Arcole Brindeau, Graville Stade et Bois de Bléville Porte de la Forêt (entre 20 % et 35 %).

La part des revenus issus du patrimoine est quant à elle élevée dans les IRIS Côte Ouest Ormeaux (hors Pasteur), une partie du Centre-ville (Saint-Joseph, Saint-Roch et Port de Plaisance) et Saint-Vincent (entre 10 % et 20 %).

Revenus issus des prestations sociales en 2019 à l'IRIS



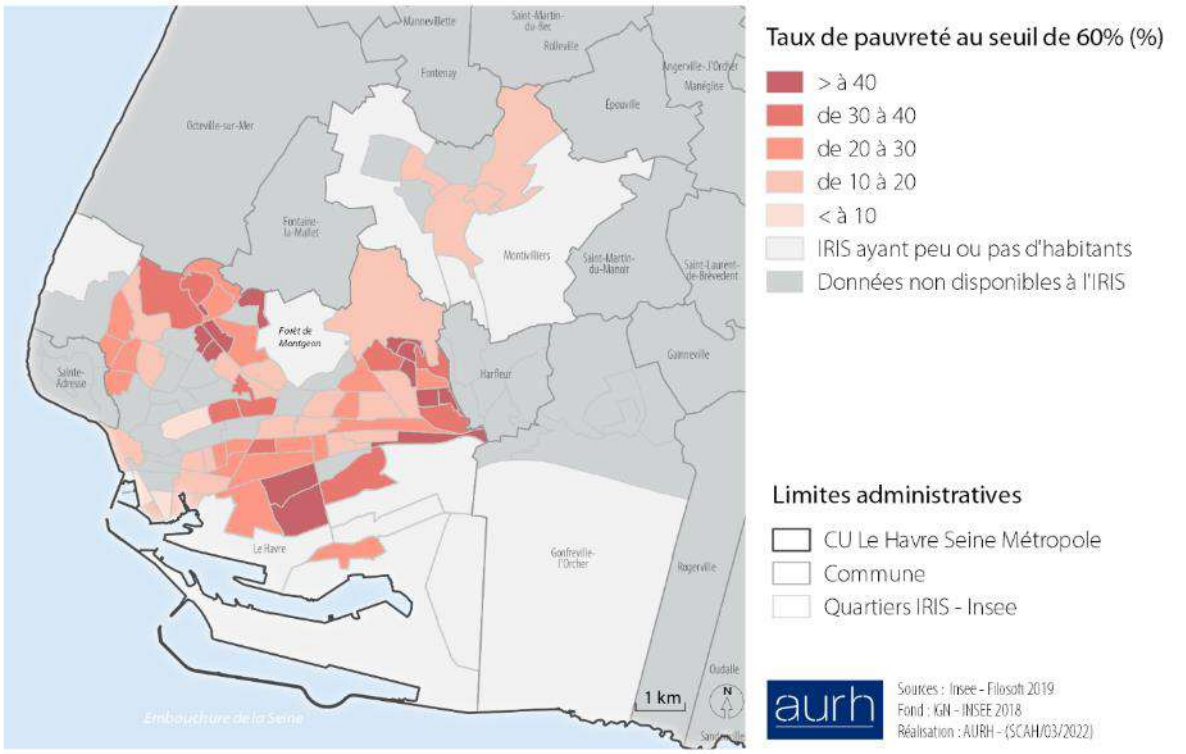
Un taux de pauvreté élevé au Havre

Le taux de pauvreté de la Communauté urbaine est quant à lui plutôt dans la moyenne de ceux observés parmi les EPCI du référentiel. 16,4 % des habitants vivent sous le seuil de pauvreté en 2019, c'est-à-dire qu'un sixième de la population communautaire fait état d'un niveau de vie inférieur à 60 % du niveau de vie médian national. Le revenu médian des habitants vivant sous le seuil de pauvreté est de 10 510 €. Le taux de pauvreté de la Communauté urbaine reste toutefois supérieur à la moyenne normande (13,3 %) et métropolitaine (14,5 %).

Les écarts de revenus entre habitants sont quant à eux relativement modérés, avec un rapport entre le revenu des 10 % les plus riches et des 10 % les plus modestes qui s'élève à 3,3, soit parmi les plus bas du référentiel. Il reste toutefois supérieur à celui régional (3), mais un peu en deçà de celui de France métropolitaine (3,4).

Au Havre, le taux de pauvreté atteint un niveau élevé avec 22 % des habitants vivent sous le seuil de pauvreté. Les taux les plus élevés sont observés dans une partie de Caucriauville (Mont Le Comte, Saint-Pierre, Quatre Sergents, Louise Michel, Eugène Varlin), Mare Rouge, Arcole Brindeau, Graville Stade, Mont Gaillard Centre et Bois de Bléville Porte de la Forêt (entre 40 % et 50 %).

Taux de pauvreté en 2019



5. Enjeux

- **Rééquilibrer les dynamiques démographiques**, en s'appuyant sur l'armature urbaine, dans une perspective de sobriété foncière ;
- **Favoriser l'attractivité du territoire,** en particulier auprès des jeunes (étudiants, jeunes actifs, familles, etc.) ;
- **Anticiper le vieillissement** de la population, notamment dans le périurbain (accès aux services, accès aux transports en commun, adaptation des logements, offre de soins, etc.) ;
- Prendre en compte les **fragilités sociales des populations** dont le niveau de vie est relativement bas.

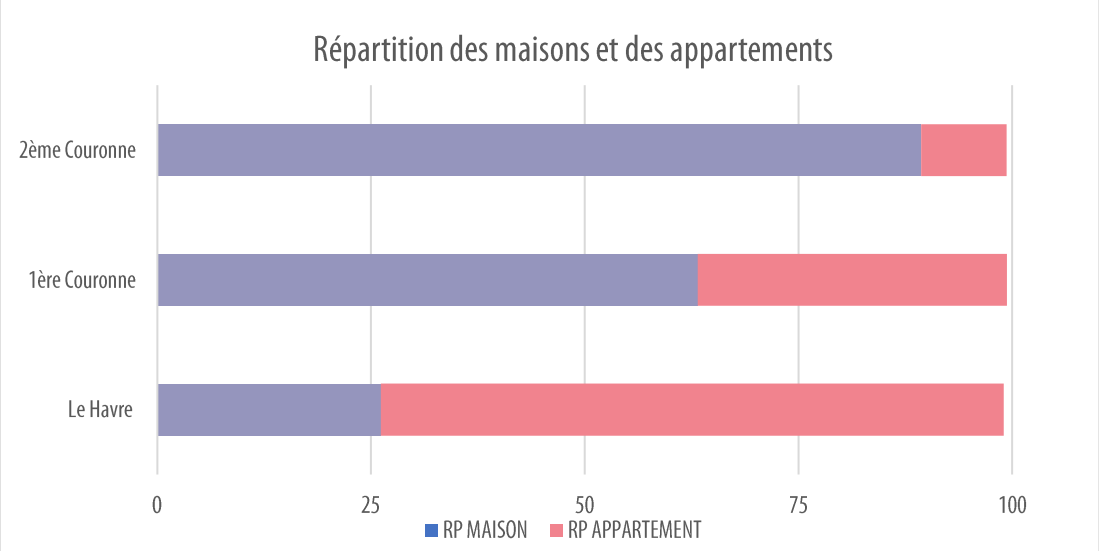
4. HABITAT

1. Des évolutions contrastées du parc de logements

Une offre de logements spécifique selon les secteurs sur le territoire

L'offre de logements sur le territoire de la Communauté urbaine est composée de 58% d'appartements et de 42% de maisons.

- Le Havre se démarque avec une offre très importante en appartement qui représente 73% de l'offre en logements, contre près de 27% pour les maisons.
- Dans les communes de la 1ère couronne, la part des maisons dans le parc en logements s'établit à 63% contre 37% pour les maisons.
- La 2nde couronne possède une part de maisons importante, représentant 89% de l'offre en logement, en lien un avec le tissu pavillonnaire très développé.

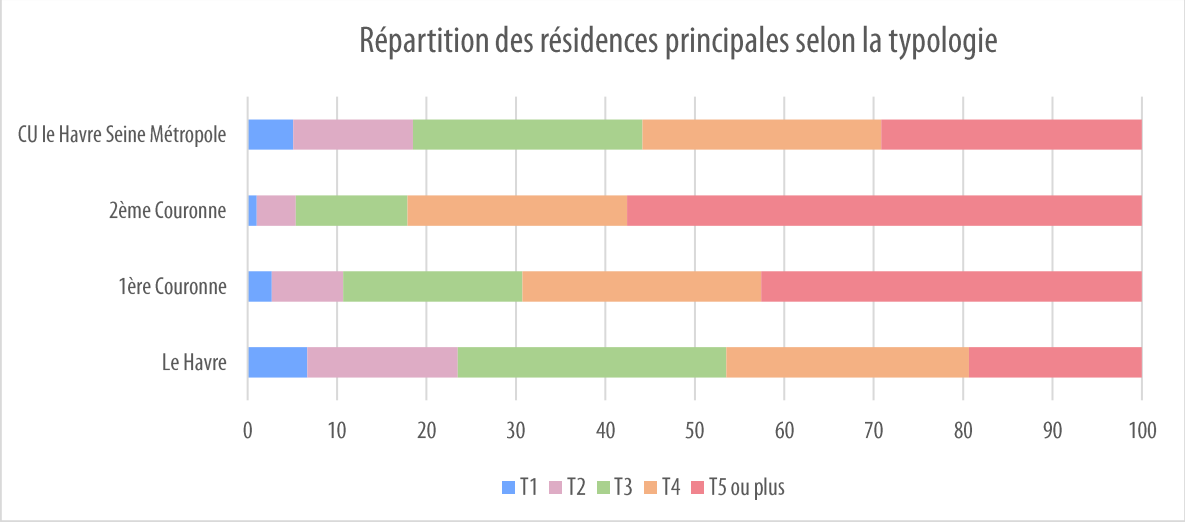


SOURCE : INSEE RP 2020

À l'échelle du territoire communautaire, 29% des résidences principales sont des T5, suivi de près par les T4 représentant 27% de ce parc. Ces 2 typologies de résidences principales, de grandes surfaces sont majoritaires.

Au sein de la 2ème couronne, les T5 ou plus, représentent 58% des résidences principales. Cette part, qui est la plus importante est à mettre en relation avec la forte proportion de maisons que nous avons au sein de cette couronne. Il en est de même pour la 1ère couronne où les T5 ou plus sont la typologie la plus présente (43%).

À l'inverse, au sein de la ville du Havre, ce sont les petites surfaces qui sont plus représentées. En effet, la part cumulée des T1 et des T2 est de 24% contre 11 et 5% pour la 1ère et la 2nd couronne.

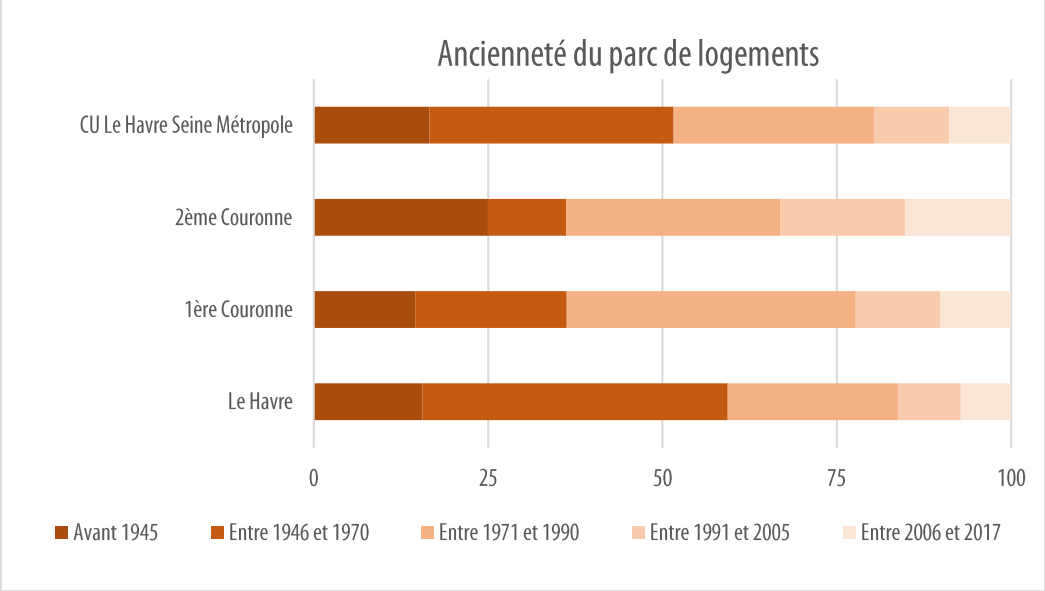


Source : INSEE RP 2020

Un parc de logements ancien et peu accessible

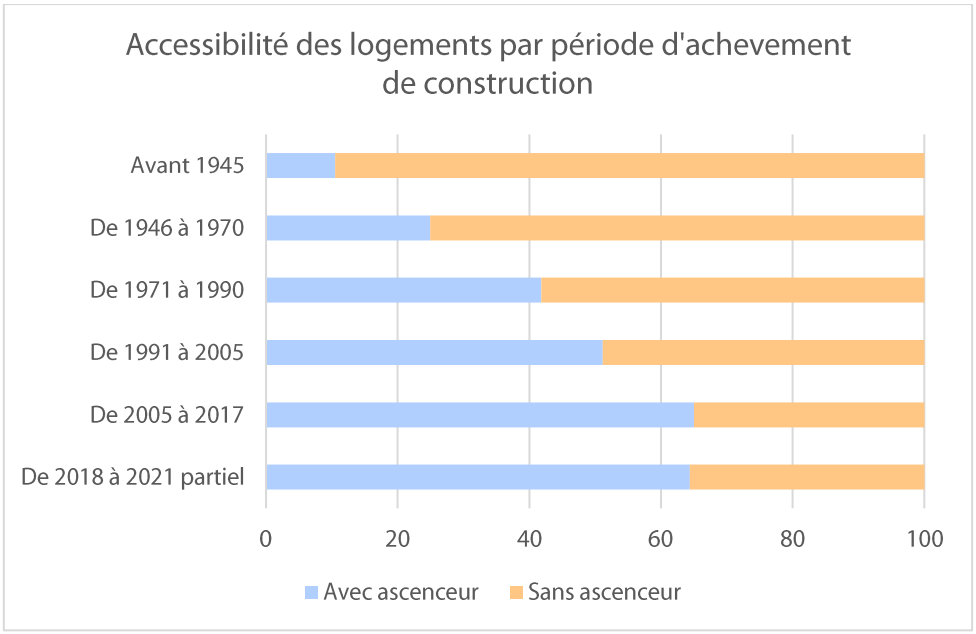
Globalement sur le territoire de la Communauté urbaine, le parc de logements est relativement ancien, avec 51% des logements construits avant les années 1970. Dans le détail, ce sont 17% des logements construits avant 1945 et 35% à la suite de la seconde guerre-mondiale

- Le Havre, a la part la plus importante de logement construits entre 1946 et 1970 qui s'établit à 44% de l'ensemble de son parc de logements. La commune a après tout connu une importante construction pendant cette période : la reconstruction Perret dans le centre-ville, ainsi que le développement des premiers quartiers de grands ensembles en ville-haute du Havre.
- Les communes de la 1ère couronne ont connu un accroissement important de leur parc de logements entre 1970 et 1990 : 41% des logements ont été construit à cette période.
- Dans les communes de la 2ème couronne, la part des logements construits avant 1945 est la plus importante (25%) tandis que la part des logements construits entre 2006 et 2017 est la plus importante (15%) au sein de la communauté urbaine, signe de l'extension des communes rurales.



Source : INSEE RP 2020

Un tiers des appartements (hors logements vacants et résidence secondaire) du territoire (34,7%) disposent d'un ou de plusieurs ascenseurs. La grande majorité de ces appartements construits avant 1945 et des logements construits après-guerre ne disposent pas d'ascenseur. Plus les logements sont récents plus la part des appartements disposant d'ascenseurs augmente. La bascule s'opère lors de la période 1991 à 2005 ; la moitié des appartements disposent d'un ascenseur. Cette part atteint les 61% sur la période 2005 à 2017.



Source : INSEE RP 2020

Un renouvellement du parc de logements engagé depuis plusieurs années

De nombreuses interventions sur le parc de logements du territoire survenues depuis plusieurs années mettent en évidence une politique volontariste en matière de renouvellement urbain, de rénovation et de réhabilitation de l'habitat sur le territoire de la Communauté urbaine.

Plusieurs opérations d'ampleur ont transformé le parc de logements de différents quartiers du Havre.

Opération	Période	Programme
ANRU	2008 – 2013	332 démolitions, 332 reconstructions, 1 746 logements réhabilités, 1 868 logements résidentialisés
OPAH RU Quartiers sud I	2007-2012	Environ 500 logements rénovés
OPAH RU Quartiers sud II	2012-2017	Environ 500 logements rénovés
PIG CODAH	2013-2019	499 logements réhabilités
OPAH RU Centre ancien I	2010-2015	Environ 800 logements réhabilités
OPAH RU Centre ancien II	2016-2021	
PPRT	-	290 logements réhabilités

Ces opérations de renouvellement se poursuivent avec notamment le :

Programme d'intérêt Général (PIG) 2019-2024 dont l'action est centrée sur les enjeux de rénovation énergétique et de maintien à domicile des personnes âgées,

Programme Opérationnel de Prévention et d'Accompagnement des Copropriétés (POPAC 2) dédié aux copropriétés du centre ancien, dispositif d'accompagnement pour mieux vivre dans sa copropriété

Le Programme Local de l'Habitat 2022-2027 s'attelle également à la question du renouvellement. En effet, l'orientation 2 porte sur le « renouvellement en profondeur du parc de logements au service de l'attractivité du territoire » avec 6 fiches actions dédiées.

Fiche action 8 : Assurer une production équilibrée et diversifiée pour répondre aux besoins du territoire

Fiche action 9 : Accompagner la sortie de vacance

Fiche action 10 : Accompagner la transformation des quartiers en renouvellement urbain

Fiche action 11 : Déployer le soutien aux opérations de rénovation menées par les bailleurs sociaux

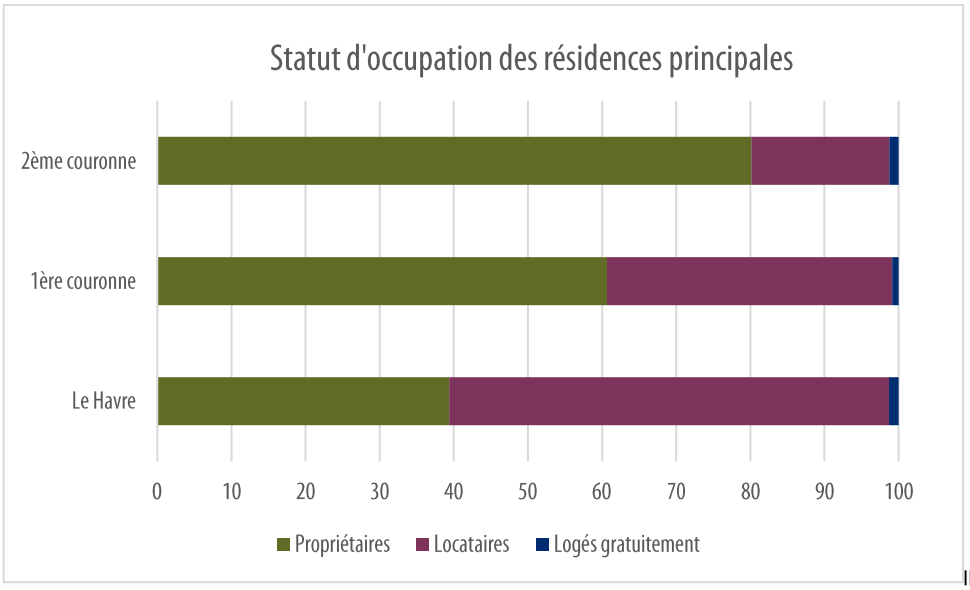
Fiche action 12 : consolider les actions de la plateforme de la rénovation pour l'habitat privé

Fiche action 13 : Favoriser l'accession sociale à la propriété sur les secteurs à enjeux

L'occupation du parc

Dans la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, un ménage sur deux est propriétaire occupant de son logement tandis que le second est locataire. Le territoire se distingue par une part de propriétaire plus faible qu'à l'échelle départementale et même régionale où ce taux atteint respectivement 53 et 58,6%.

Avec 26,7% de locataires dans le parc HLM, la Communauté urbaine compte plus de locataires du parc HLM qu'à l'échelle régionale (18%).



INSEE RP 2020

Le Havre possède la part de propriétaire la plus faible du territoire qui s'établit à 39%, contre une moyenne de 49,1% à l'échelle de la communauté urbaine. À l'inverse, 61% des ménages sont locataires de leurs logements au Havre. La part des propriétaires est également fonction du type de logements, selon le fait qu'on habite dans une maison ou dans un appartement. 86% des ménages résidants dans des maisons sont propriétaires, contre seulement 17% des ménages résidants dans des appartements.

	Part des propriétaires selon le type de logements		
	Maisons	Appartements	Logements
Le Havre	34,0	15,5	39,4
1ère Couronne	24,4	1,6	60,7
2ème Couronne	21,8	0,2	80,1
CU Le Havre Seine Métropole	**80,2**	**17,3**	**49,1**

INSEE RP 2020

L'évolution du parc de logements

Le parc de logement de la Communauté urbaine se compose de 139 002 logements. Il s'organise autour de trois types de logements : des résidences principales, lieux d'habitation des ménages du territoire, des résidences secondaires et des logements vacants.

Le parc de logement de la Communauté urbaine est composé d'une majorité de résidences principales (88,4%), d'une petite part de résidences secondaires (2,7% du parc) et d'une part importante de logement vacant (9% du parc de logement, selon le recensement de la vacance de l'INSEE).

Sur ces 11 dernières années (2009 -2020), le parc de logements a connu une augmentation de +7,2%, soit un accroissement annuel moyen de 0,7%. Cet accroissement du parc de logements est plus faible que ceux observés à l'échelle départementale et régionale qui ont un accroissement annuel moyen respectif de 0,84 et et 0,8%.

L'évolution du nombre de logements implique qu'ils soient de trois natures différentes : des résidences principales, des résidences secondaires et des logements vacants. C'est l'addition de ces trois éléments qui forment le total de logements supplémentaires.

Bien que ces 3 éléments aient augmenté en valeur absolue, il est intéressant de se focaliser sur la part qu'ils représentent dans le parc de logement total entre 2009 et 2020.

À l'échelle de la Communauté Urbaine, la part des résidences principales a décrue de 4,1 points de pourcentage sur cette période (92% de la part des logements en 2009 contre 86,7% en 2020). Cette baisse est plus marquée pour la communauté urbaine du Havre dont la part des résidences principales a baissé de de 5,3 points de pourcentage. À l'inverse la part des logements vacants a augmenté sur cette période pour selon l'INSEE s'établir à 10,9% du parc de logements en 2020 contre 6,9% en 2009 pour la commune du Havre, soit une hausse de 4 points de pourcentage. Cette hausse est la plus forte observée sur le territoire communautaire.

	Evolution en point de pourcentage de la part des types de logements entre 2009 et 2020		
	Résidences Principales	Résidences secondaires	Logements Vacants
Le Havre	-5,3	1,3	4,0
1ère Couronne	-2,0	0,5	1,5
2ème Couronne	-1,1	-0,4	1,4
CU Le Havre Seine Métropole	**-4,1**	**1,0**	**3,1**
Département	-2,7	0,5	2,3
Région	-2,0	0,0	2,1

Source : INSEE RP 2020

Cette baisse de la part des résidences principales s'observe également mais dans des proportions moindres qu'à l'échelle du département et de la région qui connaissent respectivement une baisse de 2,7 et 2 points de pourcentage. La part des logements vacants augmente également (+ 2,3 et +2,1 de point de pourcentages pour le département et la région).

Le recensement de la vacance diffère entre l'INSEE et la base de données LOVAC qui est utilisée au sein de la partie suivante « 2. Etat des Lieux de la vacance dans le parc privé ». Les résultats présentés peuvent donc être différents dans la mesure où la méthodologie appliquée n'est pas la même. En effet, l'INSEE considère comme vacant un logement sans occupant à la date du recensement, alors que la base LOVAC, considère comme vacant un logement vide de meuble non habité au 1er janvier. La base de données LOVAC permet de connaitre la durée de la vacance.

2. État des lieux de la vacance dans le parc privé

Une problématique plutôt urbaine

Au 1er janvier 2021, toutes durées de vacances confondues, 9 158 logements sont vacants dans le parc de logements privés de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, soit 8,9% de l'ensemble du parc de logements. En comparaison avec les chiffres observés au 1er janvier 2020, cela représente une différence de 1 335 logements vacants soit une diminution de 13 %.

Nombre de logements vacants

9 158

dans le parc privé

Taux de vacance

8,9 %

dans le parc prive

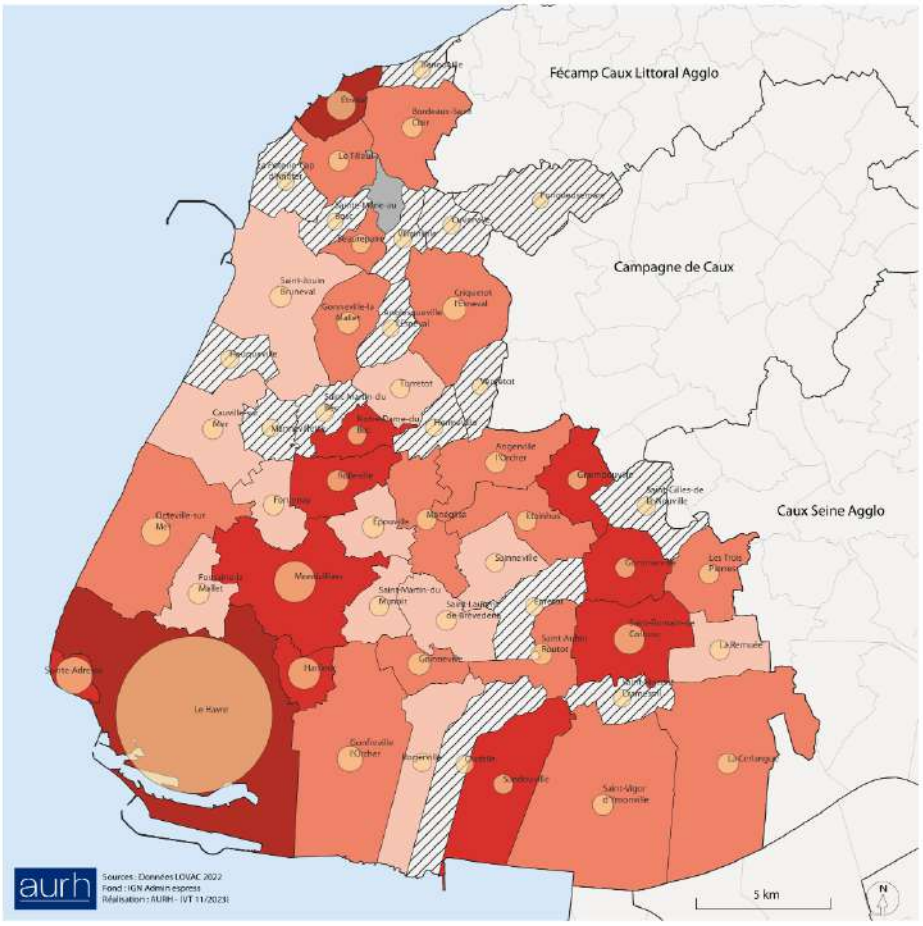
Le Havre dénombre **7 204 logements vacants**, soit un taux de vacance dans le parc privé de 11,2 %. La ville concentre 80% des logements vacants recensés sur l'ensemble de la communauté urbaine. C'est également Le Havre qui enregistre le taux de vacance dans le parc privé le plus élevé des 54 communes de la communauté urbaine. Toutefois, ce chiffre a diminué de 2 points par rapport au 1er janvier 2020 (13,2 %), suivant ainsi la tendance observée à l'échelle communautaire.

	Le Havre	CU LHSM Hors Le Havre	CULHSM / TOTAL
Nombre de logements vacants dans le parc privé	7 204	1 954	9 158
Taux de vacance dans le parc privé	11,2 %	5,1 %	8,9 %

Les communes d'Harfleur et d'Étretat sont aussi particulièrement touchées par la vacance avec un taux respectif de 9,6 et 8%.

Sainte-Adresse, Montivilliers, Saint-Romain-de-Colbosc, et trois autres communes observent une vacance « normale » comprise entre 6 et 7,6 %.

Enfin, les communes d'Épouville, de Fontaine-la-Mallet, de Gonfreville-l'Orcher et dix autres communes de la communauté urbaine ont un taux de vacance relativement faible compris entre 3 et 4,5 %.



Vacance observée au 1er janvier 2021

Nombre de logements vacants dans le parc privé

7204
368
11

Taux de vacance dans le parc privé

- Entre 8,0 et 11,2 %
- Entre 5,5 et 8,0 %
- Entre 3,5 et 5,5 %
- Entre 1,9 et 3,5 %
- Moins de 11 logements vacants dans le parc privé
- Aucun logement vacant

Limite administrative

- Limite EPCI
- Limite communale

Un parc privé essentiellement touché par une vacance de courte durée
Sur l'ensemble des logements vacants dans le parc privé identifiés, au 1er janvier 2021 :

- 2 327 logements sont vacants depuis deux ans ou plus.

Il s'agit d'une vacance de longue durée. Ils représentent 2,5 % du parc de logements privés de la Communauté urbaine. Ils constituent un petit stock de logements immobilisés et sortis du marché. Cette vacance de longue durée peut s'expliquer par des successions longues ou bloquées ou par des logements obsolètes, dégradés ne répondant plus aux besoins et aux attentes des ménages. Parmi ces logements, 1 497 logements, soit presque les deux tiers, sont touchés par une vacance de très longue durée (+ de 3 ans).

Toutefois, un recul de – 14,4 % de logement vacants de longue durée est observé depuis la première analyse des chiffres de 2019. Cela met en évidence l'intérêt et l'efficacité des opérations de renouvellement urbain, de rénovation des logements à travers les politiques publiques mises en place par la Communauté urbaine (PLH, OPAH-RU…). Il est aussi à noter que l'année 2020 a été marquée par un épisode particulier de confinement, évènement ayant pu influer sur ces tendances enregistrées.

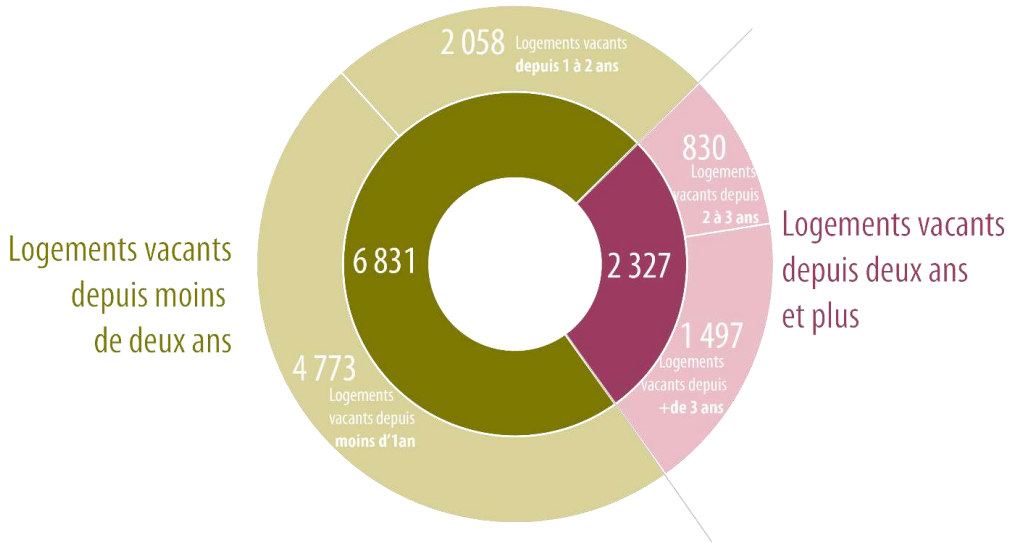
- 6 831 logements sont vacants depuis moins de deux ans.

Les logements vacants depuis moins de 2 ans représentent 6,7% du parc de logements privés de la Communauté Urbaine, un taux supérieur à la moyenne régionale de 4.8%

69% des logements vacants le sont depuis moins d'un an, le reste à une durée comprise entre 1 et 2 an.

Dans un contexte démographique relativement stable, la vacance de courte durée peut indiquer un marché immobilier peu tendu. De plus, la présence des sites universitaires havrais favorise entre autres une rotation significative de l'occupation des logements au sein du parc.

Nombre de logements vacants dans le parc privé par durée de vacance



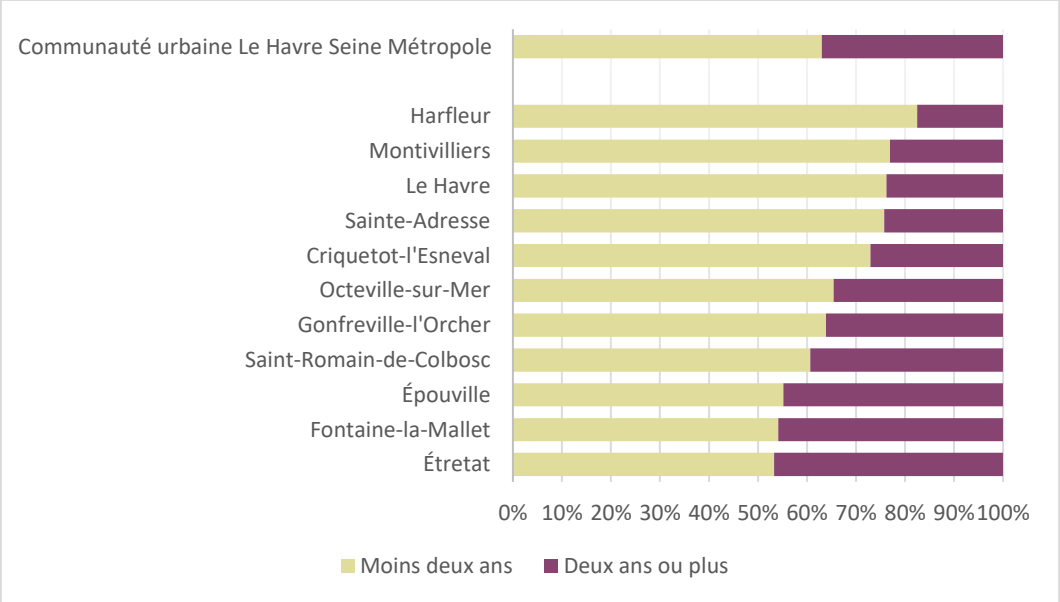
Source : Lovac 2021 - DGFIP Cerema

Le profil des communes, en termes de vacance de courte durée ou de longue durée varie au sein de la communauté urbaine.

Parmi les communes avec un taux de vacance supérieure 8% :

- Pour rappel, Le Havre a le taux de vacance le plus élevé avec 11,2% du parc de logement privé concerné par cette problématique. Il s'agit principalement de vacances de courte durée concernant 75% de cette vacance.
- Étretat a le 2e plus haut taux de vacance qui s'établit à 9,6%. Elément notable, la part **de logements vacants de longue** durée est la plus importante parmi les 11 communes étudiées**.** La vacance de longue durée concerne 47 % des logements vacants privés de son territoire. Cela représente une cinquantaine de logements.
- **Harfleur** au taux de vacance de 8%, présente un profil différent avec une part très importante de logements vacants sur une courte durée (82 %).

TYPE DE VACANCE PAR PRINCIPALES COMMUNES DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE LE HAVRE SEINE MÉTROPOLE



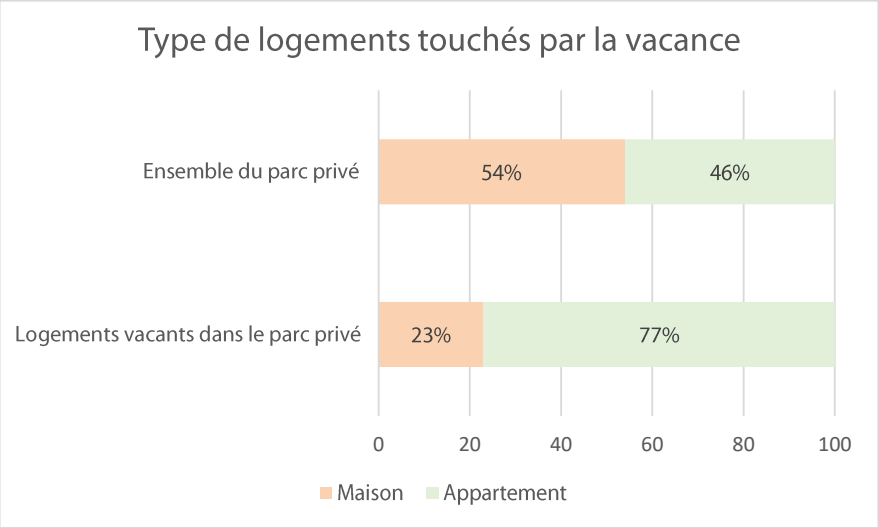
Source: Lovac 2022 - DGFIP Cerema

La majorité des logements vacants identifiés sont des appartements

- Près de 8 logements vacants dans le parc privé sur 10 sont des appartements.
- Sur 100 appartements du parc privé, 15 sont vacants.
- Sur 100 maisons du parc privé, 4 sont vacantes.

Les appartements sont sur-représentés parmi les logements vacants. Ils représentent 75 % des logements vacants dans le parc privé alors que leur poids dans l'ensemble du parc privé n'est que de 46 %. Cette sur-

représentation des appartements parmi les logements vacants s'explique par la concentration de la vacance sur le Havre.



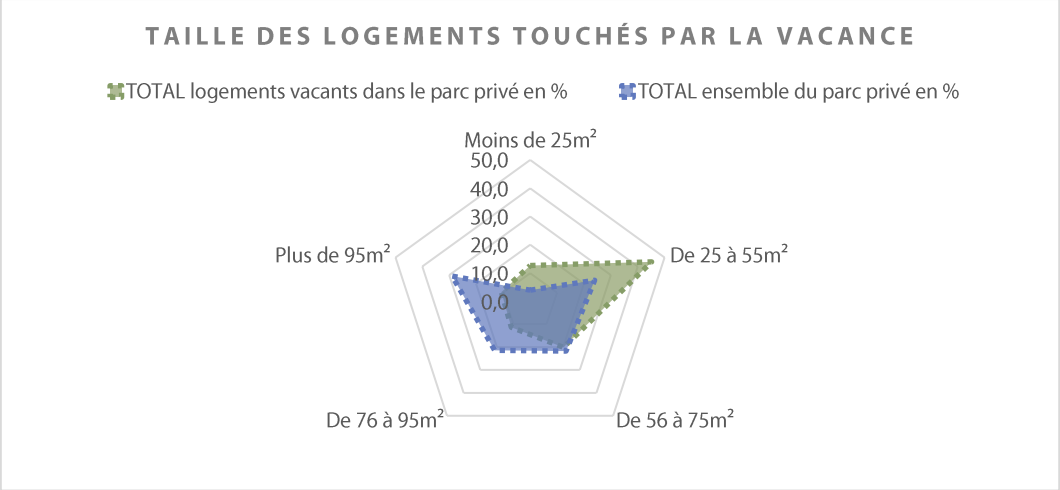
La majorité des logements vacants identifiés sont des petits logements

- 6 logements vacants sur 10 dans le parc privé font moins de 55 m².
- Sur 100 logements de moins de 25 m² dans le parc privé, 29 sont vacants.
- Sur 100 logements de 25 à 55 m² dans le parc privé, 17 sont vacants.

Les petits logements sont nettement plus présents parmi les logements vacants. Les logements d'une superficie de 25 à 55 m² constituent près de 45 % de l'ensemble des logements vacants, alors que leur proportion dans le parc privé global est de 24 %.

Les petits logements de moins de 25 m² représentent 13 % des logements vacants alors que leur place dans l'ensemble du parc privé est de 3,9 %. Là encore, il est à rappeler que ces chiffres s'expliquent par la présence plus importante de logement de petite surface au Havre que dans le reste de la Communauté urbaine.

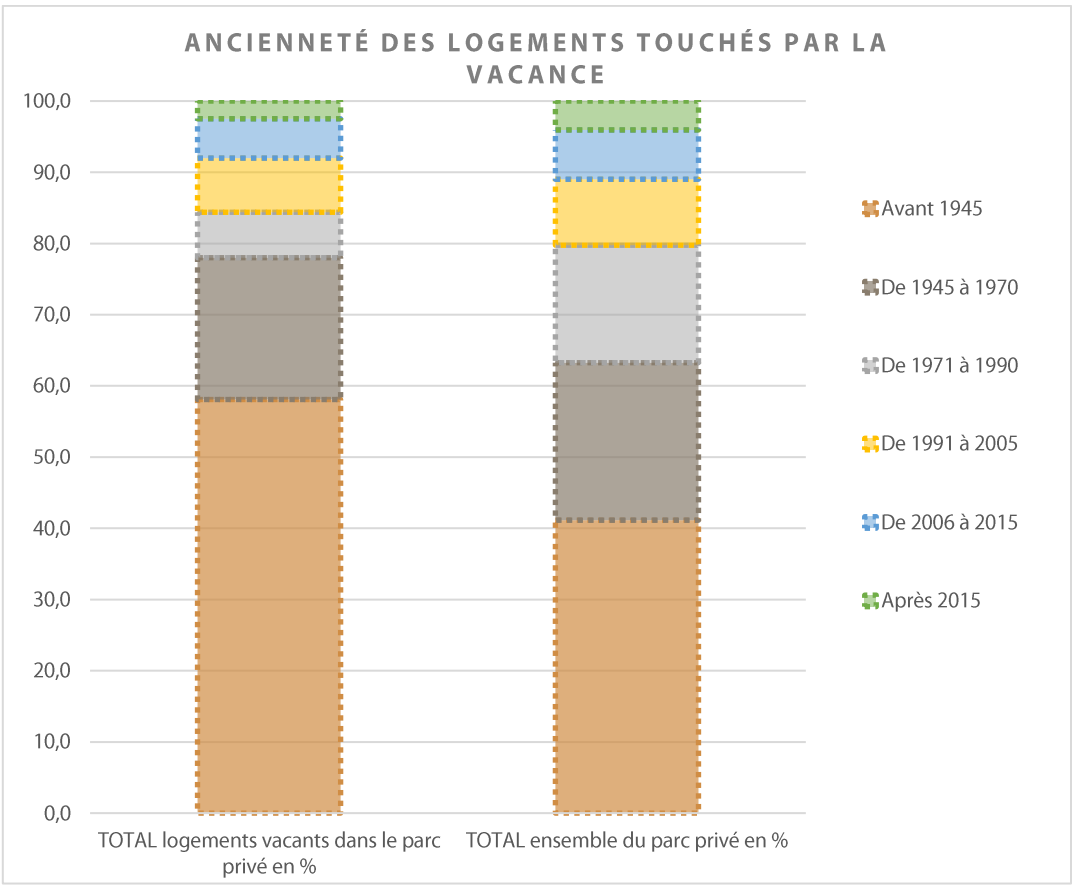
À l'inverse, les grands logements sont sous-représentés parmi les logements vacants (11%), alors que leur poids dans l'ensemble du parc privé est de 29 %. En excluant Le Havre de cette analyse, la part des grands logements vacants dans l'ensemble du parc privé s'élève à 27 %. Ces chiffres ont peu évolué depuis le 1er janvier 2020, bien qu'ils demeurent plus élevés que ceux observés à l'échelle de la Normandie.



La majorité des logements vacants identifiés sont des logements anciens

- 6 logements vacants sur 10 dans le parc privé ont été construits avant 1945.
- Sur 100 logements dans le parc privé construits avant 1945, 13 sont vacants.
- Sur 100 logements dans le parc privé construits entre 1946 et 1970, 8 sont vacants.

Les logements anciens sont sur-représentés parmi les logements vacants. Ils représentent 58 % des logements vacants du parc privé alors que leurs poids dans l'ensemble du parc privé est de 41 %.



3. Le logement social dans la communauté urbaine

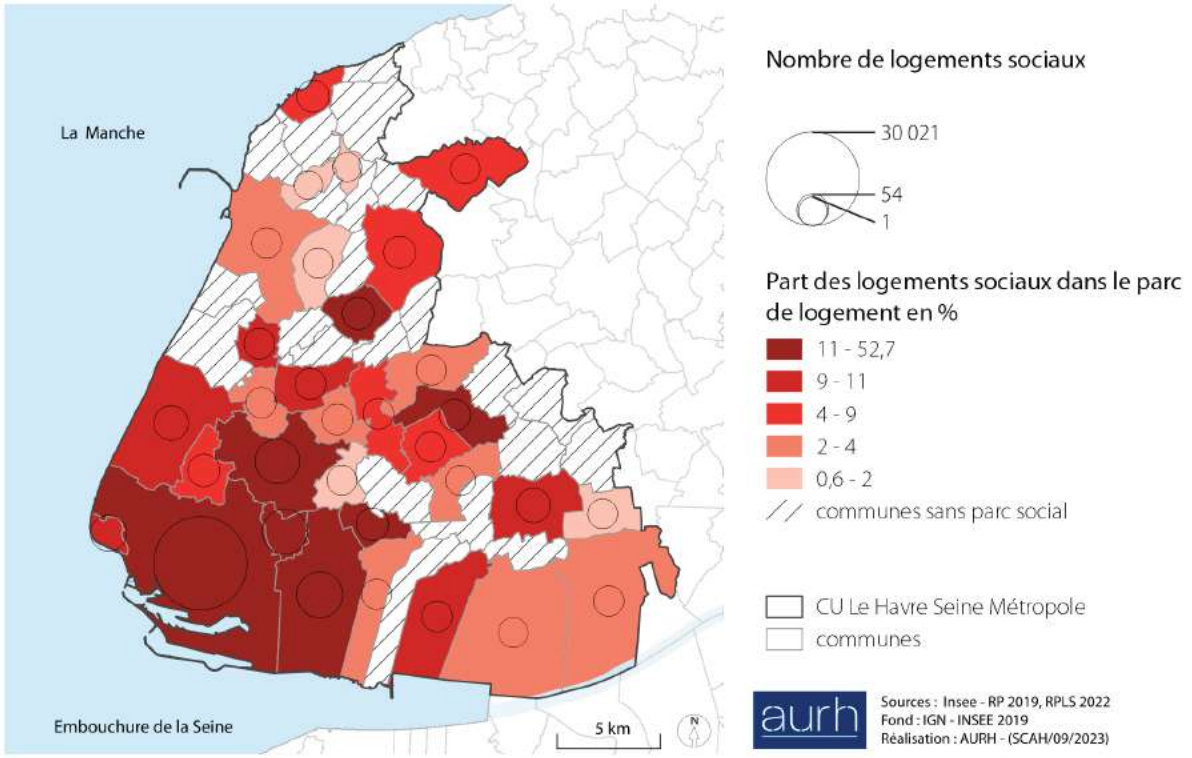
3.1.Les caractéristiques du parc social

Un parc social concentré sur la commune du Havre

Au 1er janvier 2022, le parc locatif social de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole abrite 37 621 logements sociaux conventionnés. Sur les 54 communes qui composent la communauté urbaine, 32 communes disposent de logements sociaux, soit plus de la moitié des communes. Le parc social est essentiellement concentré sur la commune du Havre qui compte plus de 30 000 logements sociaux, soit 80% sur l'ensemble du parc. Les communes de Gonfreville l'Orcher (5,7% du parc) d'Harfleur (5,1%) et Montivilliers (4,8%) sont moins pourvus en logement sociaux mais représentent une part cumulée du parc social après le Havre de plus de 15%.

Sur l'ensemble du parc social, on compte 14 555 logements situés dans des quartiers politiques de la ville, soit près de 40% de l'ensemble du parc, répartis sur les communes du Havre (14 243) et Gonfreville-L'Orcher (712).

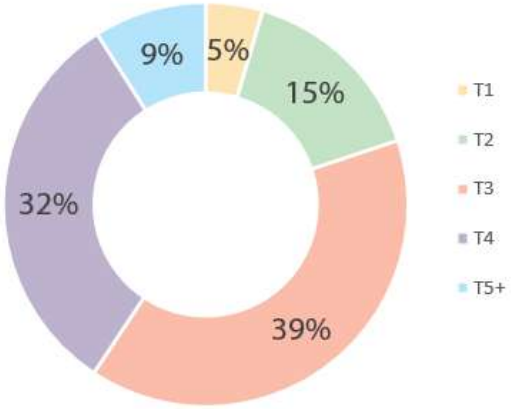
RÉPARTITION ET PART DES LOGEMENTS SOCIAUX DANS LE PARC DE LOGEMENTS PAR COMMUNE



Une majorité de logement collectif de T3 et T4
Parmi les logements sociaux, 92% d'entre eux, soit 34 552 sont des logements collectifs ; le reste est composé de logements individuels représentant 8% du parc avec 3 069 logements.

Le Havre Seine Métropole concentre une majorité de T3 avec 39% du parc social (14 828 logements) et également de T4 pour 32% de l'offre totale (11 907 logements). On compte très peu de T1 (5% du parc social) dont la quasi-totalité, 88% est située sur la commune du Havre.

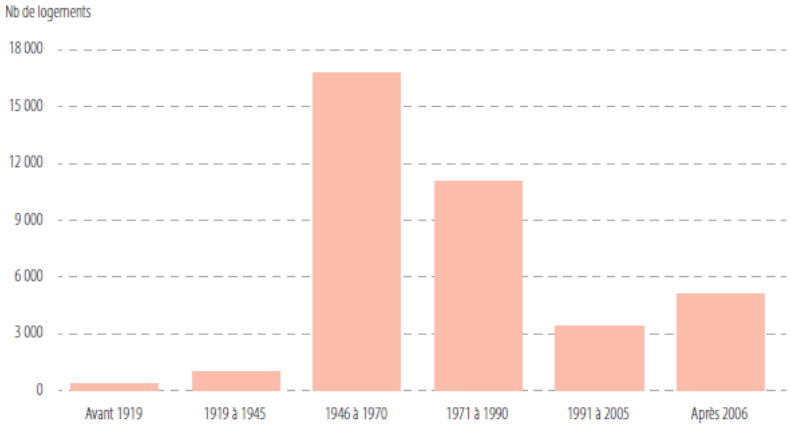
RÉPARTITION DES LOGEMENTS SOCIAUX PAR TYPOLOGIE



Source : Donnée RPLS 2022

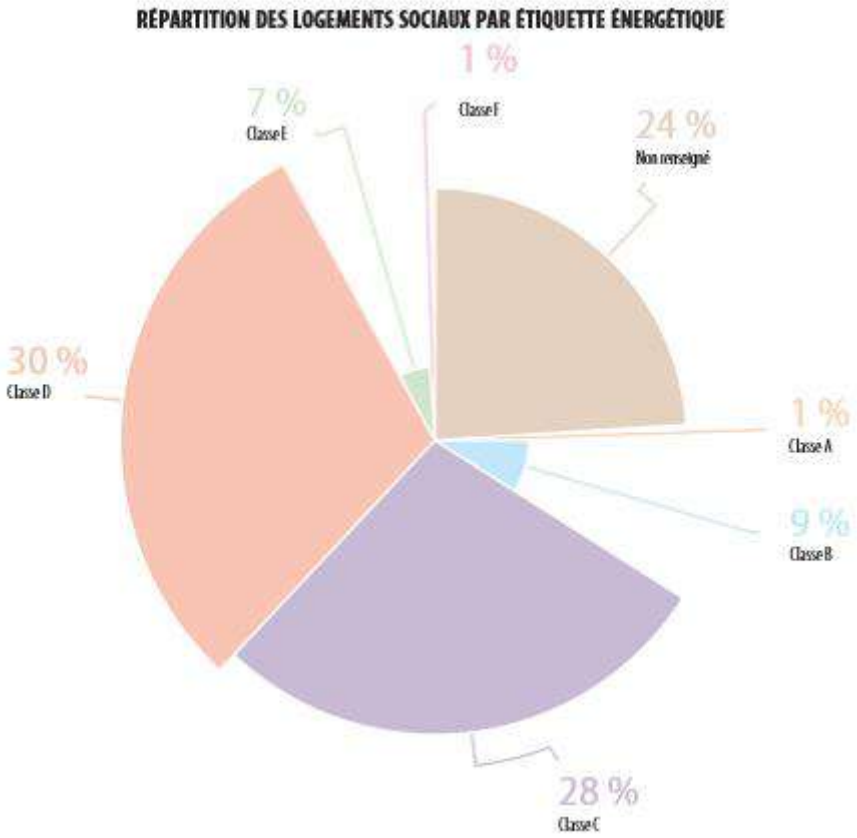
Le parc de logements de la Communauté urbaine est relativement ancien : 48 % des logements ont été construits avant 1970. Le pic de production de logements sociaux se situe après la seconde guerre mondiale (45 % de logements créés entre 1946 et 1970 et 29 % entre 1971 et 1990). Le Havre et ses communes limitrophes connaissent le même accroissement important du parc social. Les logements construits plus récemment (après 2006), représentent 13 % du parc de la Communauté urbaine, principalement localisés dans les communes rurales. Ainsi l'ancienneté du parc amène à d'importants enjeux de réhabilitation sur le territoire de la communauté urbaine.

RÉPARTITION DES LOGEMENTS SOCIAUX PAR PÉRIODE DE CONSTRUCTION



Source : Donnée RPLS 2022

10 % des logements de la Communauté urbaine ont une étiquette très performante en énergie (A et B). **La majorité du parc (58 %) est classée en C et D**. Les logements les plus consommateurs d'énergie (classes E, F et G) représentent un peu plus de 3 000 logements. Ils sont majoritairement situés au Havre (2 393 logements, soit 8 % du parc havrais). 24,1 % des logements du parc intercommunal n'ont pas de diagnostic de performance énergétique (9 069 logements).



Source : Donnée RPLS 2022

3.2.La demande sociale

Demandes et attributions sur la communauté urbaine
En fin d'année 2022, il y avait 12 800 demandes de logements sociaux en cours dans la Communauté urbaine. L'augmentation est particulièrement importante depuis 2020. C'est 20,5 % de demandes en plus par rapport à 2015.

Le nombre de demandes de logements sociaux progresse dans tous les territoires. La Communauté urbaine se situe en dessous de l'évolution à l'échelle de la France (+28,6 % depuis 2015) et de la Normandie (+20,5 %).

Ces demandes correspondent majoritairement à des demandes pour entrer dans le parc. Les demandes dites « hors mutation » représentent 54% des demandes. Les demandes de mutation, c'est-à-dire les demandes de changement de logements sociaux représentent 46% des demandes.

Avec 12 791 demandes de logements sociaux pour 3 184 attributions dans la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, la tension est de 4 demandes pour une attribution. C'est au-dessus de la moyenne régionale (3,5 demandes pour une attribution), mais en-dessous de la tension sur l'ensemble de la France : 5,8 demandes pour une attribution.

Au sein de l'intercommunalité, cette tension est quasi-similaire avec celle du Havre, avec 3,9 demandes pour une attribution. La tension est plus élevée dans les secteurs où il y a peu d'offres et quelques demandes. C'est le cas pour Épouville (16,5 demandes pour une attribution), Gonneville-la-Mallet et La Cerlangue (15), Saint-Jouin-Bruneval (11), Angerville et Sandouville (10). Il y a peu de tension sur Sainte-Adresse (2,5), Harfleur (2,1) et surtout Saint-Romain-de-Colbosc, où 100 % des demandes ont eu une attribution.

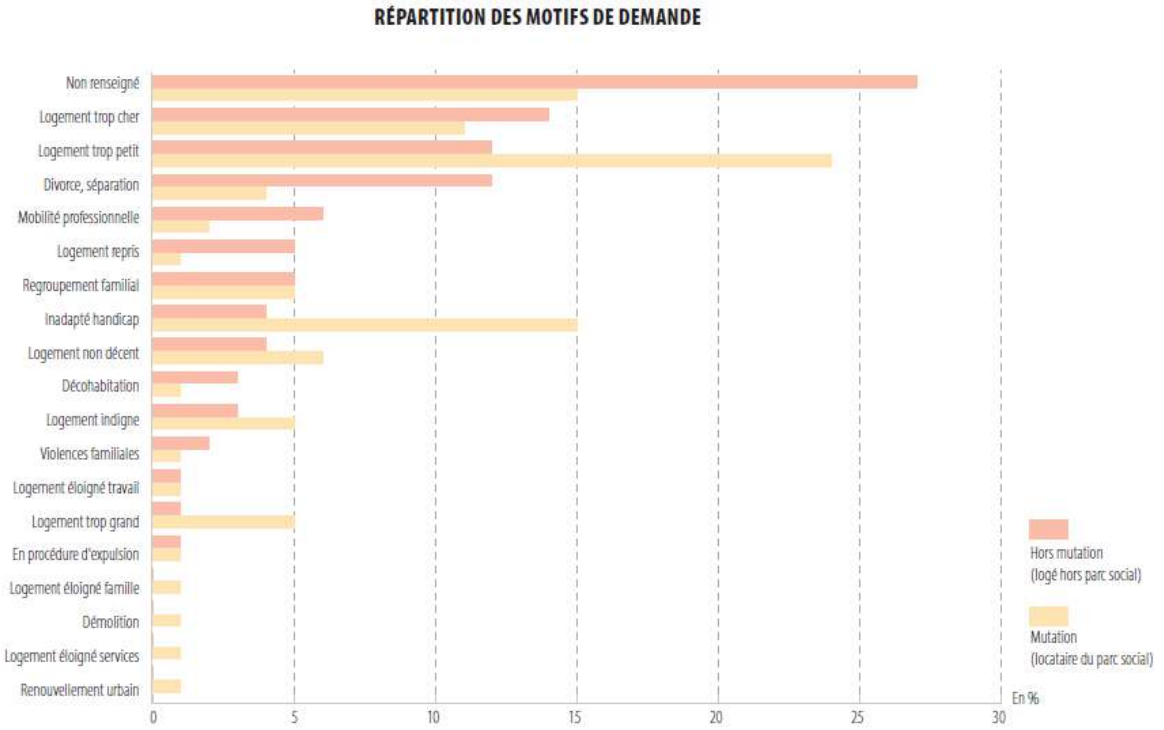
En 2022, le délai moyen d'obtention d'un logement social est de 16 mois, contre 13 mois en 2015. C'est légèrement supérieur qu'au niveau départemental (14 mois).

Les motifs de la demande
En 2022, sur les 12 791 demandes de logements sociaux :

54 % des demandes concernent des personnes qui n'étaient pas logées dans le parc de logement social auparavant. Parmi eux, 22 % étaient locataires dans le parc privé, 19 % vivaient chez un tiers (parents, enfants…) et 9 % étaient dans une situation précaire face au logement (camping, structure d'hébergement, logement temporaire…) ;

Le reste des demandes (46 %) concerne des personnes vivant déjà dans un logement social et qui souhaitent changer de logement pour poursuivre leur parcours résidentiel. Il y a légèrement plus de demandes de mutation dans le parc de la Communauté urbaine qu'à l'échelle régionale (44 %) et française (33 %).

Parmi les ménages ne logeant pas auparavant dans un logement social, le coût du logement et la taille sont les principales raisons motivant une demande. Parmi les ménages ayant fait une demande de changement de logement social, le besoin d'accéder à un logement plus grand ou adapter à un handicap sont les 2 premières raisons.



Source : Donnée SNE 2022

Ressources et profils des demandeurs

70 % des demandeurs ont un revenu médian par unité de consommation de moins de 1 500 € par mois.

Près de 54 % des demandeurs perçoivent un revenu issu des revenus du travail, 30 % d'une allocation ou des minimum sociaux (RSA, prime d'activité…) et 11 % d'une pension retraite.

68 % des demandeurs souhaitent un logement financé par le Prêt Locatif Aidé d'Intégration (PLAI), 20 % un logement financé entre le PLAI et le Prêt Locatif à Usage Social (PLUS) et 4 % entre le PLUS et le Prêt Locatif Social (PLS).

Or, il y a une inadéquation entre le type de logement financé demandé et la disponibilité de ces derniers. En effet, 88% des logements sociaux (près de 33 00 sont des logements de type PLUS. Cela s'explique par le fait que ces derniers correspondent à un ancien mode de financement, essentiellement utilisé avant 1977.

Le profil par âge des demandeurs de logements sociaux montre une demande importante des ménages entre 25 et 40 ans (27 % des demandes totales).

Près de 47,4 % des demandes concernent des personnes seules, des couples sans enfant (10,8 %) et des familles monoparentales avec enfants (25,6 %). Les couples avec enfants représentent 16,2 % des ménages.

4. Les résidences secondaires

Le taux de résidences secondaires s'établit à 2,7% en 2020 à l'échelle de la communauté urbaine contre près de 10% à l'échelle régionale. Ce taux est plus élevé au sein de la 2ème couronne puisqu'il s'élève à 6,8% contre 2,4% au Havre et 1,1% au sein de la 1ère couronne, taux le plus bas de la communauté urbaine.

Il y a globalement une prédominance des résidences principales - et donc un très faible taux de résidence secondaire - à l'exception de quelques communes du secteur touristique, surtout dans la parte Nord du territoire. En effet, à Étretat, les résidences secondaires occupent 46%,5 du parc de logement, ce taux est de 31,4% à Bénouville, commune limitrophe d'Étretat.

Le nombre de résidences secondaires a connu une hausse de 1 point de pourcentage entre 2009 et 2020 pour s'établir désormais à 2,7% du parc de logements contre 1,7% auparavant.

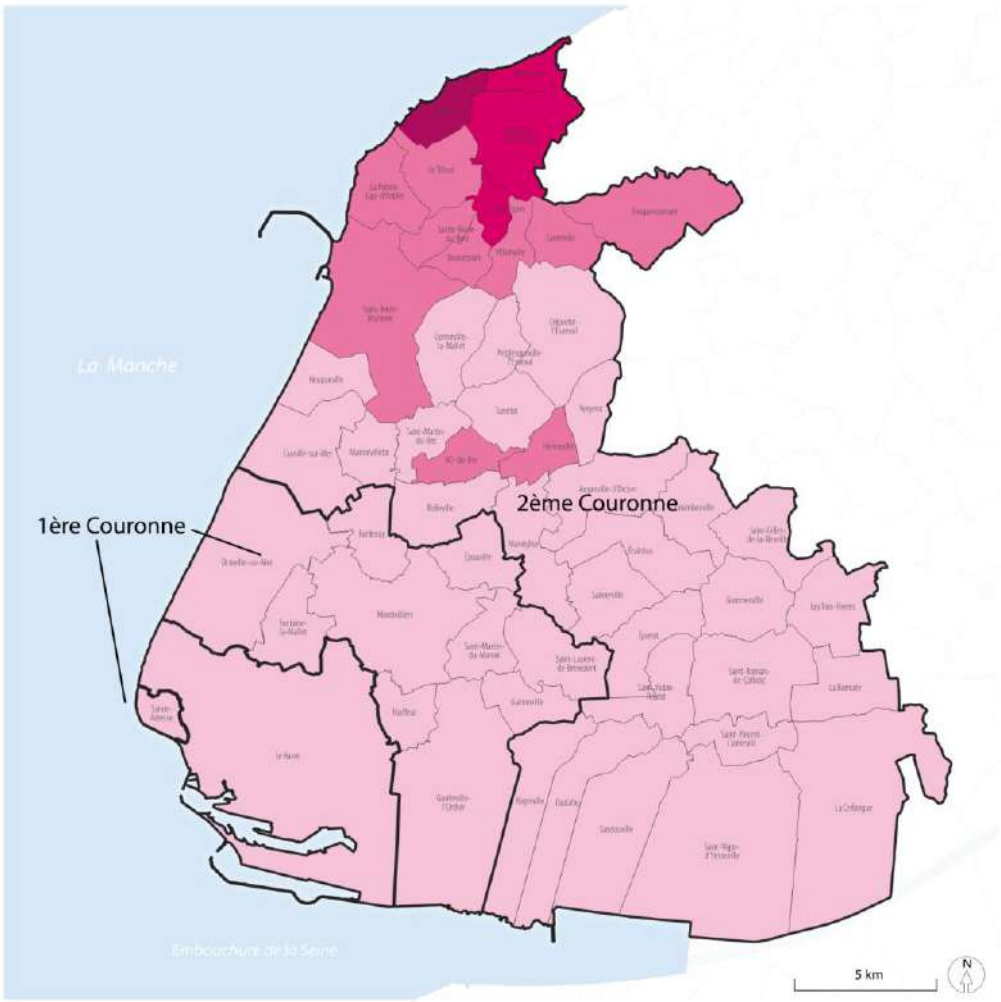
	Evolution en point de pourcentage de la part des résidences secondaires entre 2009 et 2020		
	Part en 2009	**Part en 2020**	**Variation**
Le Havre	1,1	2,4	1,3
1ère Couronne	0,7	1,1	0,4
2ème Couronne	5,9	6,8	1,0
CU Le Havre Seine Métropole	**1,7**	**2,7**	**1,0**

Source : INSEE RP 2009, RP 2020

Plusieurs communes se démarquent par une hausse notable :

- Etretat connait la plus forte augmentation avec une hausse de 6,9 points de pourcentage
- Pierrefiques, connait une hausse importante de l'ordre de 5,3 points de pourcentage
- Bordeaux St-Clair complète ce podium avec une hausse de 3,1 points de pourcentage.

Les résidences secondaires en 2020
Communauté Urbaine Le Havre Seine Métropole



Taux de résidences secondaires par commune
- Entre 31,4 et 46,5%
- Entre 13,6 et 31,4%
- Entre 4,6 et 13,6%
- Entre 0,2 et 4,6%

Limites administratives
- Couronne
- Communes

Sources : RP 2020
Fond : IGN - Admin Express
Réalisation : AURH - (28/02/2024)
aurh

5. Dynamiques du marché immobilier

Tendances globales
Avec une moyenne de 4 200 transactions par an ces quatre dernières années, le marché reste particulièrement dynamique dans la Communauté urbaine.

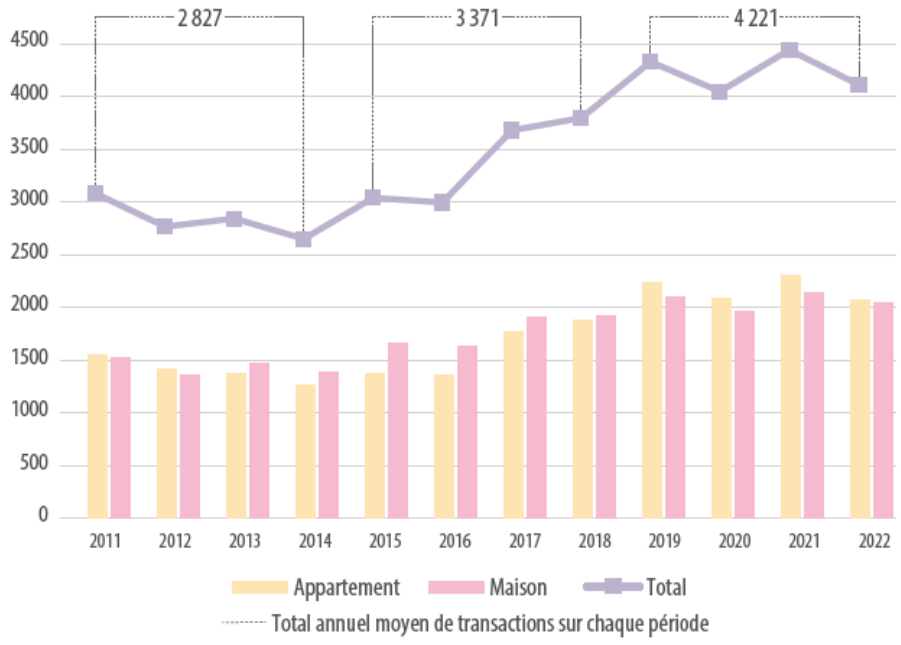
Trois périodes se succèdent :

Entre 2011 et 2014, le territoire enregistre 2 820 transactions en moyenne par an.

À partir de 2015, les ventes de biens immobiliers augmentent. On enregistre 3 370 ventes en moyenne par an entre 2015 et 2018. L'augmentation est particulièrement importante en 2017 et 2018 (3 770 transactions par an). Il s'agit de la période où les taux d'intérêts ont baissé au niveau national, rendant l'accès au crédit immobilier plus attractif. Au niveau local, les 500 ans du Havre ont mis un coup de projecteur sur le territoire. La part des investisseurs franciliens et du reste de la France a augmenté. À cette période, le volume des transactions d'appartements est légèrement supérieur aux transactions de maisons, mettant en évidence l'arrivée d'investisseurs sur le marché.

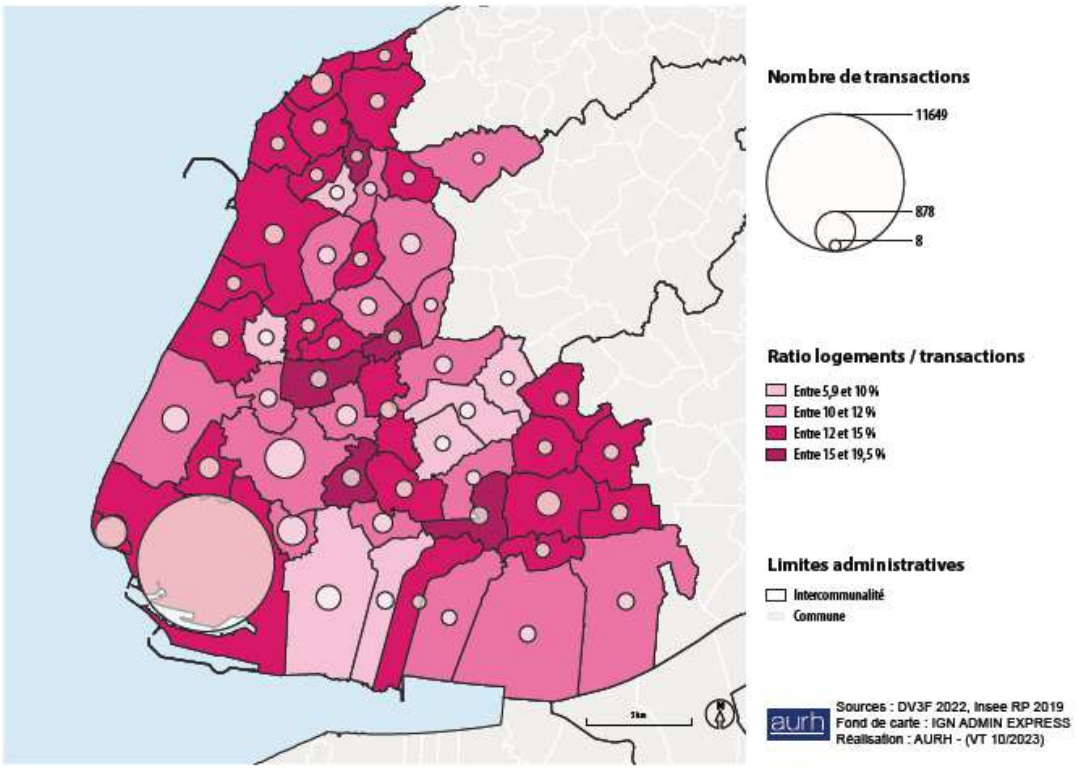
Depuis 2019 jusqu'en 2022, le cap des 4 000 transactions est franchi avec une moyenne de 4 220 transactions par an. Certaines communes rurales ont connu une dynamique particulièrement forte, avec plus de 15 logements sur 100 qui ont fait l'objet d'une mutation ces quatre dernières années. C'est le cas de Pierrefiques, Saint-Martin-du- Manoir, Saint-Aubin-Routot et Rolleville.

Nombre de ventes immobilières par an dans la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole



SOURCE : DV3F CEREMA,2022

Part des transactions immobilières dans le parc de logements des communes de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole sur la période 2019-2020



Comme pour le volume de transactions, en 2022 les prix ont poursuivi leur augmentation pour atteindre de nouveaux records.

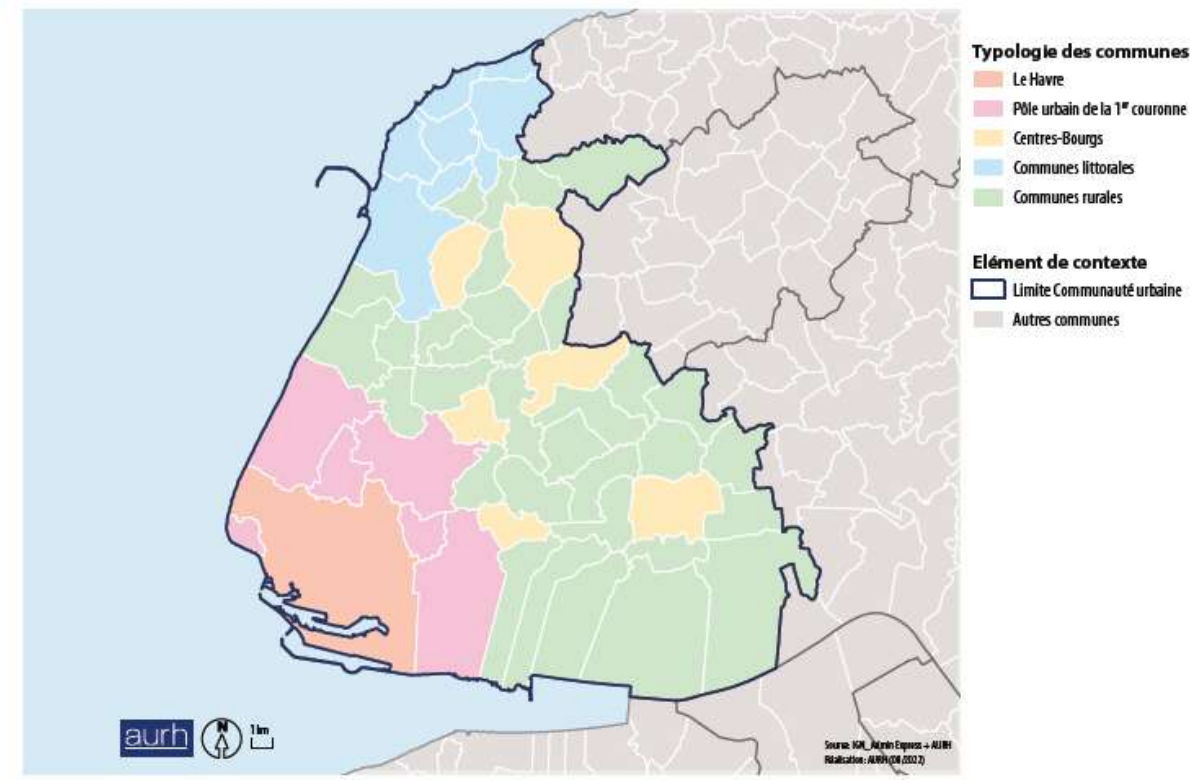
Le prix médian d'une maison ancienne en 2022 s'élève à 222 000 € dans la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, soit une hausse de 25% en l'espace de 5 ans. Le marché des maisons neuves ou récentes connait cette même hausse de 25% en l'espace de 5 ans, pour s'établir à un prix de vente de 263 500 en 2022.

Concernant les appartements dans l'ancien, le prix médian est de 2 270 €/m^2 dans la Communauté urbaine, le seuil des 2 000 m^2 a été franchi en 2020. Tout comme pour les maisons anciennes comme neuves, la hausse est de 25%. Le prix médian des appartements neufs ou récents s'établit en 2022 à 3 390 €/m^2. Les prix sont plus stables sur ce marché. En cinq ans, ils ont progressé de 2,6 %.

Par secteur de la communauté urbaine

Pour comprendre les spécificités de la Communauté Urbaine, le territoire est découpé en cinq secteurs distincts aux caractéristiques communes : la Ville du Havre, les pôles urbains de la 1ère couronne, les centres-bourgs structurants, les communes littorales et touristiques, et les communes rurales (Ces 4 derniers secteurs formant la seconde couronne de la CU).

Typologies des communes de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole



La ville du Havre concentre la majorité du marché immobilier de la communauté urbaine. Sur la période 2019-2022, on enregistre en moyenne 2 910 transactions par an soit 69% des transactions ayant eu lieu dans la communauté urbaine. Au sein de la Communauté urbaine, c'est au Havre que le nombre de ventes a le plus progressé : **+ 31 %** entre la période 2015- 2018 et la période 2019-2022.

C'est la vente d'appartements qui a augmenté le plus entre la période 2015-2018 et la période la plus récente : + 39 % de ventes. Tous les quartiers sont concernés par la progression des transactions ces dernières années. Les quartiers centraux (Centre-Ville Danton, Côte Ouest Ormeaux et Sainte-Marie) sont particulièrement dynamiques pour les ventes d'appartements, les quartiers Sanvic, Bléville, Sainte-Cécile pour les ventes de maisons.

Le prix médian d'un appartement ancien pour la période 2019-2022 s'élève à 1 945 €/m² et 3 325 €/m² pour un appartement récent. Entre la période 2015-2018 et 2019- 2022, les prix ont augmenté de 15 % dans l'ancien et 8 % dans le neuf. Les quartiers de l'Eure et Saint-Vincent enregistrent une augmentation du prix des appartements anciens supérieure à la moyenne havraise : respectivement + 25 % et 22 %.

Le prix médian d'une maison est de 173 000€ dans l'ancien et 217 000€ dans le neuf. Les prix ont progressé de 14 % dans l'ancien et de 16 % dans le neuf entre la période 2015-2018 et la période 2019-2022. Sept quartiers se situent au-dessus du prix médian moyen havrais avec des prix médians allant de 177 500 € à Bléville pour une maison ancienne à 338 500 € à Saint-Vincent. Les prix ont particulièrement augmenté à Saint-Vincent : + 65 % entre la période 2011-2014 et 2019-2022.

En termes de surface vendue, 43% des ventes de maisons concernent des biens de 60 à 90 m^2. 50% des ventes d'appartements concernent des biens de 50 à 90 m^2.

Dans les communes de la 1ère couronne, on compte en moyenne 630 transactions par an sur la période 2019/2022. Parmi elles, 35% des ventes de maisons du secteur ont eu lieu à Montivilliers. La première couronne est le secteur de la Communauté Urbaine ayant eu la progression des ventes la moins importante entre la période 2015-2018 et la période 2019-2022, seulement 8 % de ventes supplémentaires contre une progression moyenne de 25 % dans la Communauté urbaine.

Dans ce secteur, 70% des transactions concernent des maisons.

Le prix médian des maisons sur le marché de l'ancien sur la dernière période d'observation est de 220 000 €. Dans ce secteur le prix médian varie au minimum de 165 à 177 000 € à Gonfreville-l'Orcher et Harfleur jusqu'à 317 000 € à Fontaine-la-Mallet et Octeville-sur-Mer, et 348 600 € à Sainte-Adresse. Le prix des maisons anciennes a quant lui progressé de 10 % entre la période avant le COVID-19 et les quatre dernières années d'observation. Dans la communauté urbaine, la progression a davantage augmenté : + 13% sur cette même temporalité.

Le prix médian des appartements neufs ou récents est de 3 400 €/m^2 et de 2 290 € dans l'ancien sur la période 2019-2022. Qu'il s'agisse de biens neufs ou anciens, les prix sont plus élevés à Octeville-sur-Mer et Sainte-Adresse qu'à Harfleur et Gonfreville-l'Orcher. Les prix ont augmenté de 9% pour les appartements anciens (contre 14% pour la CU) et sont restés stables sur le marché du neuf.

En termes de surface vendue, 1/3 des maisons vendues ont une surface entre 60 à 90m^2, et 1 autre tiers pour des maisons entre 90 et 120 m^2. Concernant les appartements, 57% de ces biens vendus ont une surface comprise entre 50 à 90 m^2.

Dans les communes « centres bourgs », on compte en moyenne 190 ventes par an contre 120 en moyenne par an sur la période 2019-2022. C'est le secteur du territoire qui a connu la progression la plus importante des transactions depuis 2011 : +61 % de transactions supplémentaires entre la période 2011-2014 et 2019-2022.

Parmi les centres-bourgs, c'est à Saint-Romain-de-Colbosc qu'il y a eu le plus de ventes de maisons avec 42 ventes en moyenne par an sur la période 2019-2022. Les communes d'Epouville, Criquetot-l'Esneval et Gainneville enregistrent une trentaine de ventes de maison en moyenne par an, contre une quinzaine en moyenne par an à Gonneville-la- Mallet et Angerville-l'Orcher. Les ventes d'appartements sont concentrées à Saint-Romain-de-Colbosc : une vingtaine de ventes en moyenne par an sur la période 2019-2022.

Au regard de la typologie des communes centres-bourgs, une écrasante majorité des biens vendus concerne des maisons : 87% des transactions.

Le prix médian des maisons anciennes sur la période 2019- 2022 est de 208 000 €. Dans ce secteur, le prix médian varie entre 190 000 € à Angerville l'Orcher et 225 000 € à Gainneville. Le prix médian d'une maison neuve s'élève à 271 400 € dans ce secteur.

En ce qui concerne les appartements, le prix médian d'un appartement essentiellement ancien est de 1 776 €/m^2. Le prix médian d'un appartement neuf/récent est de 2 250 €/m^2.

Dans ce secteur, le prix des maisons anciennes a progressé de 10 % entre la période avant le COVID-19 et les quatre dernières années d'observation, et de 13 % par rapport à la période 2011-2014. C'est le secteur du territoire qui enregistre la progression des prix la plus modérée, au même titre que les communes de la 1ère couronne.

Les communes littorales, regroupe 8 communes littorales et touristiques autour d'Etretat. La majorité des transactions concerne des maisons (90 %). Un tiers des ventes concerne des grandes maisons de plus de 120 m^2 et une part importante de petites maisons de moins de 60 m^2, 17 % des transactions, typologie typique des petites maisons de pêcheurs d'Étretat.

Sur la période 2019-2022, le secteur littoral enregistre en moyenne 120 ventes par an. Étretat et Saint-Jouin-Bruneval concentrent les ventes, avec respectivement 43 et 30 ventes en moyenne par an sur la période 2019-2022.

Le prix médian des maisons sur le marché de l'ancien pour la période 2019-2022 s'élève à 220 000 €. Dans ce secteur le prix médian varie au minimum de 200 000 € au Tilleul jusqu'au maximum à 240 000 € à Pierrefiques. Le prix des maisons sur le marché de l'ancien a progressé de 23 % entre la période avant le COVID-19 et les quatre dernières années d'observation. C'est le secteur du territoire qui enregistre la progression la plus importante des prix.

C'est à Étretat que les prix ont le plus augmenté (+ 50 %) entre 2015-2018 et 2019-2022. À Bordeaux-Saint-Clair et La Poterie-Cap-d'Antifer, la hausse des prix est comprise entre 25 et 30 %. À Bénouville, la hausse est de 22 %. Enfin, la progression des prix est plus modérée au Tilleul et à Saint-Jouin-Bruneval, avec une hausse comprise entre 12 et 15 %.

Dans les communes rurales, Sur la période 2019-2022, le secteur enregistre en moyenne 370 ventes par an. Saint-Martin du Manoir, Saint- Aubin-Routot et Cauville-sur-Mer sont les communes ayant enregistré le plus de ventes sur la période 2019- 2022, entre 20 et 25 transactions par an en moyenne. Ces dernières années, le nombre de transactions a constamment progressé dans les communes rurales. La tendance s'est accentuée depuis 2019 avec la crise du COVID-19. Le nombre de transactions a augmenté de 50 % entre la période 2011-2014 et la période 2019-2022.

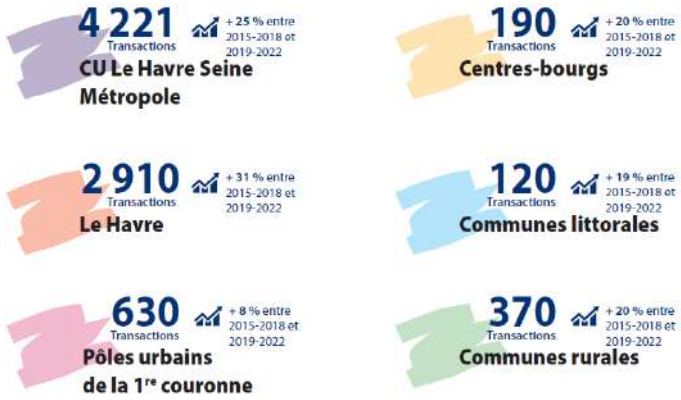
Le prix médian pour acquérir une maison ancienne sur la période 2019-2022 s'élève à 230 880 €. Dans ce secteur, le prix médian varie de 160 à 190 000 € pour les communes de Fongueusemare, Graimbouville et Rolleville, et 281 250 € pour Cauville.

Le prix des maisons anciennes a progressé de 16 % entre la période avant le COVID-19 et les quatre dernières années d'observation.

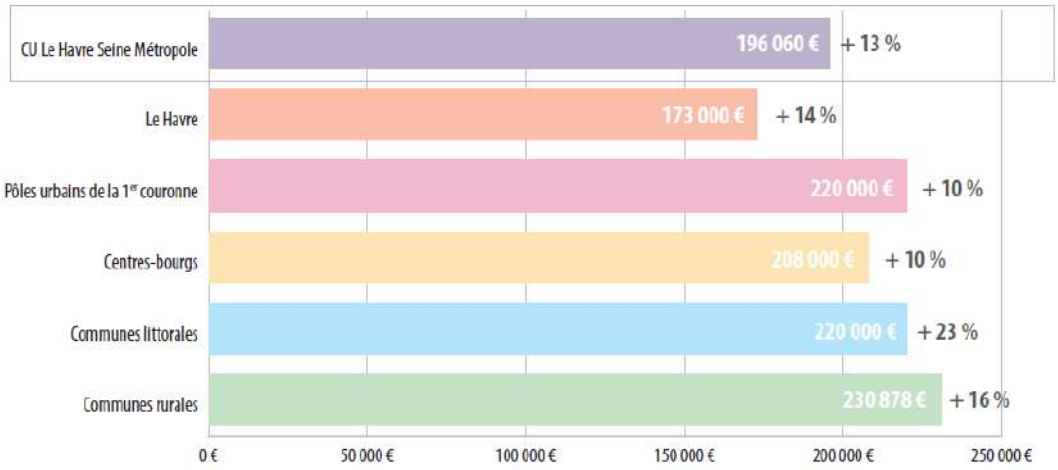
Les transactions de biens concernent essentiellement des maisons individuelles, avec 35 % de très grandes maisons de plus de 120 m^2 et 34 % de maisons de 90 à 120 m^2.

En synthèse :

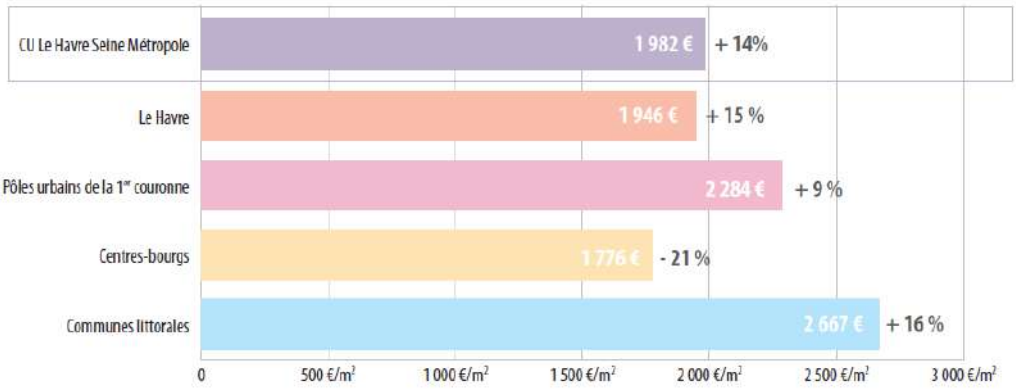
Total de transactions par secteur



Maisons - marché de l'ancien
Prix médian sur la période 2019-2022 et taux d'évolution depuis la période 2015-2018



Appartements - marché de l'ancien
Prix médian sur la période 2019-2022 et taux d'évolution depuis la période 2015-2018



6. Hébergements et accueils spécifiques

6.1. Le SIAO, guichet unique pour l'hébergement temporaire et d'urgences

Le S.I.A.O, le guichet unique intercommunautaire pour accéder aux hébergements temporaires et d'urgence constitue un élément clé dans la structuration du service public de l'hébergement et de l'accès au logement. C'est un guichet unique pour les personnes ayant besoin d'un accueil d'urgence.

C'est un outil mis en place dans le cadre du plan départemental d'action pour le logement et l'hébergement des personnes défavorisées (PDALHPD) 2017-2022. Le SIAO a vocation à organiser l'accès au service public de l'accueil et de l'hébergement en tout point du territoire. Il s'organise à l'échelle de l'arrondissement du Havre (Bolbec, Fécamp, Le Havre).

Le SIAO doit remplir trois missions :

- proposer à toute personne sollicitant une évaluation téléphonique et si besoin une mise à l'abri via le 115, une orientation vers un dispositif d'hébergement d'urgence, un hébergement d'insertion ou un logement adapté,
- coordonner l'attribution des places d'urgence, des places d'insertion et de logement adapté,
- contribuer à la veille sociale à travers l'observatoire départemental.

L'offre d'hébergement temporaire et d'urgence

Actuellement, la communauté urbaine offre une capacité d'hébergement temporaire et d'urgence de presque 1 500 places et de moins de 1 000 logements tous types d'établissements confondus. Ils sont principalement localisés sur la ville du Havre.

L'offre en hébergement a évolué sur le territoire :

le nombre de place en CHRS a baissé en lien avec le plan quinquennal « Logement d'abord » privilégiant un accès plus direct au logement afin de favoriser des solutions plus pérennes d'accueil dans un logement. De ce fait, l'objectif est redeployer l'offre en CHRS vers la pension de famille ou l'intermédiation locative. Ainsi d'ici un à deux ans environ 25 places supplémentaires devraient être créée en pension de famille.

Les foyers de travailleurs migrants ne répondant plus réellement à la demande et aux besoins actuels. Ils sont peu à peu transformés en Résidence sociale dite « classique ». De ce fait, le nombre de places a largement diminué (61 places en 2019 contre 314 en 2015) au profit de l'augmentation des places en résidence sociale (597 places en 2019 contre 146 en 2015). Il reste actuellement un établissement au Havre offrant 61 places (l'établissement Léo Délibes géré par ADOMA) dont une réflexion est engagée pour sa transformation.

Les 140 places existantes en 2015 **en Foyer de Jeunes Travailleurs ou en Résidence Habitat Jeunes** ont été supprimé sans réelles alternatives pour les jeunes en termes d'accompagnement et d'hébergement. Une résidence Jeunes salariés a néanmoins été créé (établissement Germaine Coty géré par Sodineuf). Offrant 36 places, elle ne suffit pas à répondre aux besoins du territoire.

6.2.Les publics spécifiques

Le PLH 2022-2027 de la communauté urbaine prend en compte les documents de rang supérieur traitant de l'habitat, l'hébergement et l'accueil de publics spécifiques :

- Le Schéma départemental de l'autonomie (SDA), adopté le 21 juin 2018, pour la période 2018-2022 ;
- Le Plan départemental d'action pour le logement et l'hébergement des personnes défavorisées (PDALHPD) de la Seine-Maritime, adopté le 4 janvier 2017, pour la période 2017-2022 ;
- Le Plan départemental de l'Habitat, adopté en février 2013, pour la période 2013-2019 ;
- Le Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage, adopté le 27 juillet 2020, pour la période 2020-2025.

Personne à mobilité réduite, handicapé, vieillissement

Le schéma départemental pour l'autonomie 2018-2022 du département de la Seine-Maritime oriente ses actions autour de trois axes d'interventions :

- Axe n°1 Favoriser l'inclusion sociale et la pleine participation des usagers
- Axe n°2 Soutenir la mise en place d'une offre adaptée et diversifiée
- Axe n°3 Garantir la cohérence des politiques de l'autonomie

A travers l'axe 3, l'accès à un logement adapté fait partie intégrante du schéma départemental.

A travers l'orientation 3 (une politique sur mesure au service des itinéraires résidentiels des habitants), le PLH 2022-2027 de la communauté urbaine s'attache à proposer des solutions variées et adaptés aux habitants. Dans ce cadre, l'action 14 vise à accompagner le vieillissement et la perte d'autonomie de la population. Elle intervient à travers 3 axes d'actions :

- La production de logement adapté pour les personnes âgées et/ou en perte d'autonomie
- L'accompagnement aux travaux d'adaptation
- Le développement de la bourse au logement pour les personnes en situation de handicap et de perte d'autonomie

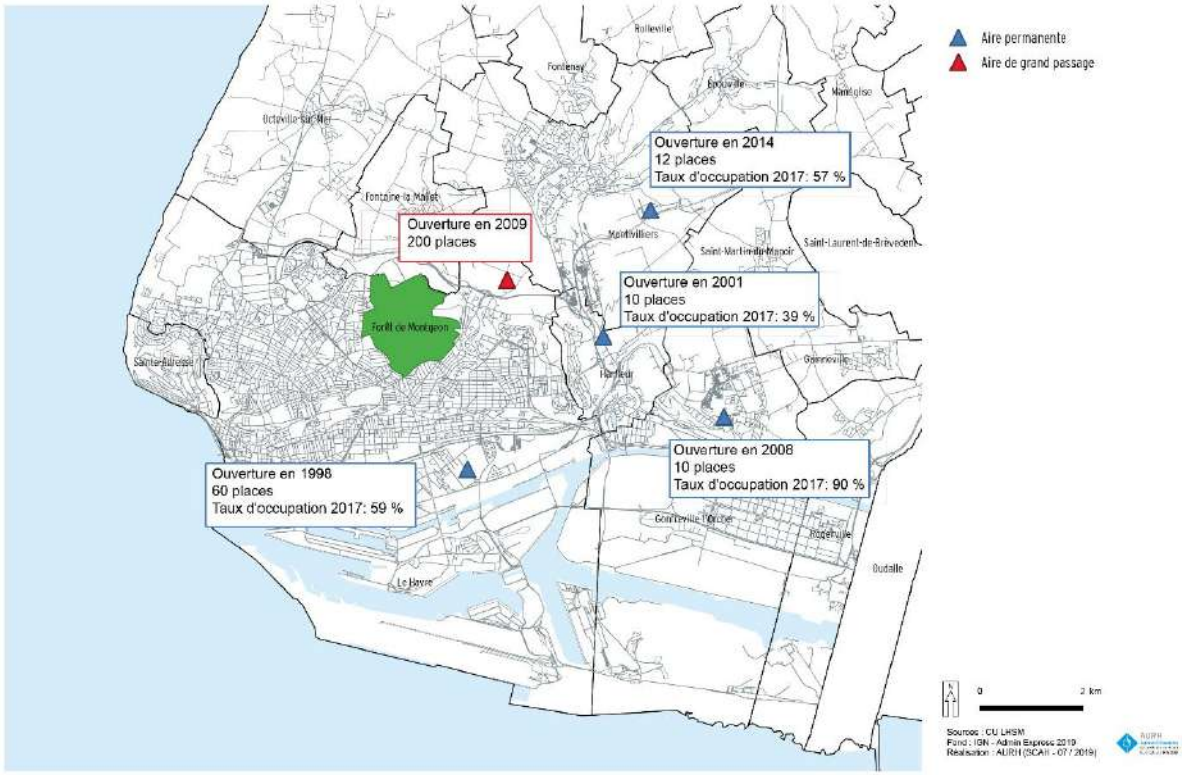
Les gens du voyage

Les orientations du PLH de la communauté urbaine en matière d'accueil des gens du voyage tiennent compte du Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage, adopté le 27 juillet 2020, pour la période 2020-2025.

A travers l'orientation 3 et plus spécifiquement l'action 16, le PLH 2022-2027 s'attache à améliorer l'accueil des gens du voyage et répondre aux besoins de sédentarisation. Elle intervient à travers 2 axes d'actions :

- L'amélioration de l'accueil des gens du voyage
- La réponse aux besoins de sédentarisation

LA LOCALISATION DES AIRES D'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE DANS LA COMMUNAUTE URBAINE LE HAVRE SEINE METROPOLE



7. Enjeux

- **Veiller aux équilibres territoriaux**, en recentrant le développement de l'habitat dans les centralités et de l'habitat social dans les communes déficitaires
- **Répondre aux besoins en logement**, en tenant compte des dynamiques démographiques et sociétales et des caractéristiques du marché immobilier
- **Résorber la vacance et améliorer la qualité** du parc de logements (confort, efficacité énergétique, etc.)
- Veiller à **l'insertion des nouvelles opérations dans leur environnement**, en construction neuve ou par renouvellement urbain (qualité architecturale, traitement paysager, …)

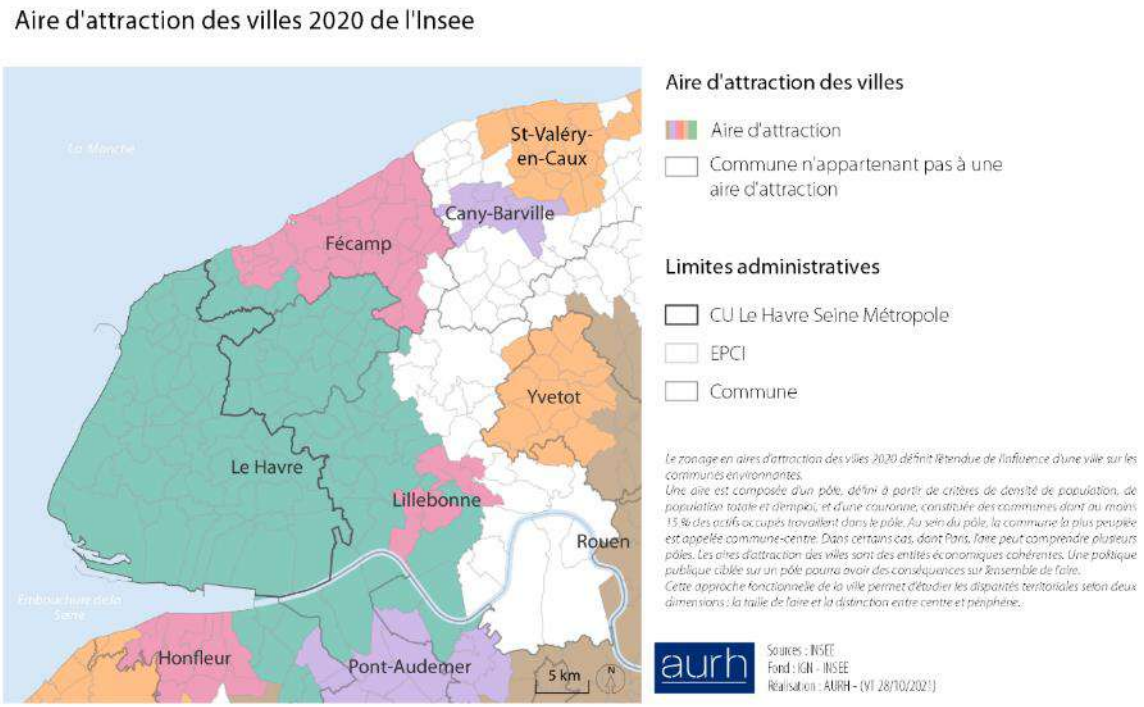
5. ÉQUIPEMENTS ET SERVICES

1. Analyse de l'armature urbaine du territoire

1.1 Armature urbaine et centralité

Avec son grand port maritime, le 2ème plus important du pays, sa grande zone industrialo-portuaire et ses équipements d'envergure métropolitaine, l'agglomération havraise apparait comme la troisième plus importante de la région Normandie et comme un des principaux moteurs économiques nationaux.

Cela se traduit par une aire d'attraction[4] qui dépasse largement les frontières administratives de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole. Elle vient en effet englober la totalité de la communauté de commune de Campagne de Caux, une majeure partie de la communauté d'agglomération Caux Seine Agglomération, et quelques communes au-delà de la Seine. Cela représente un total de 337 000 habitants.

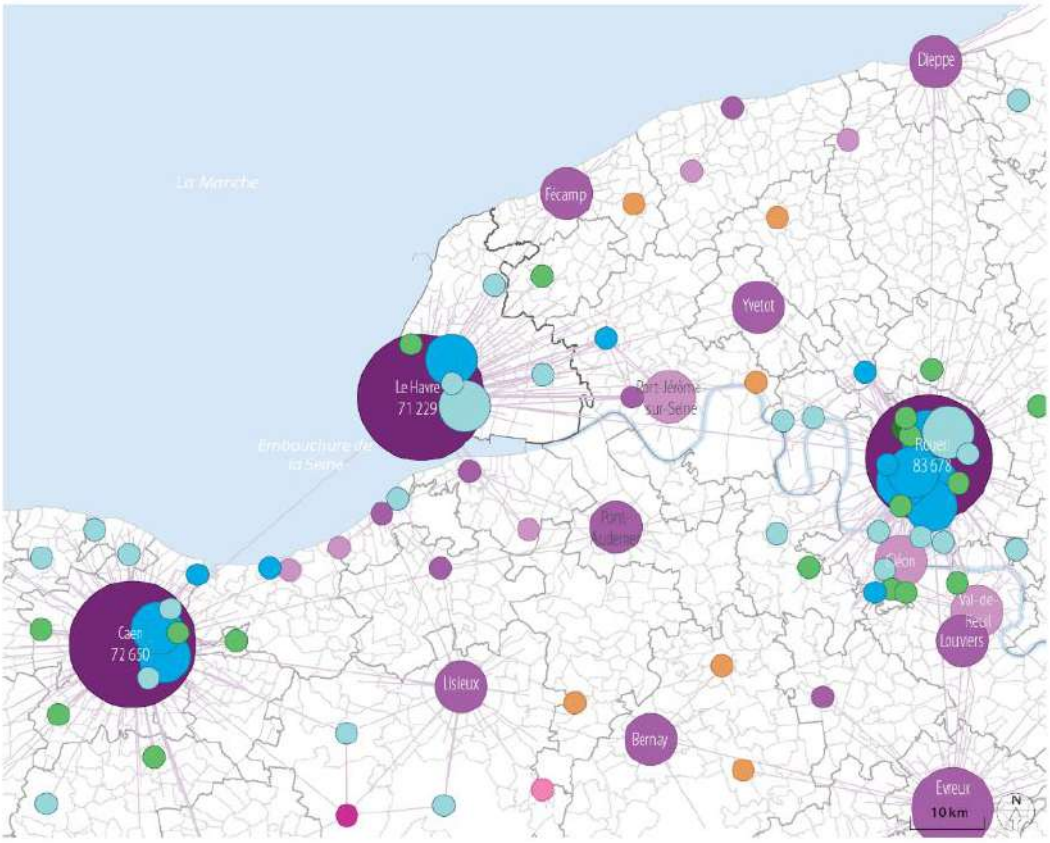


Au même titre que Rouen et Caen, Le Havre se place ainsi comme une polarité structurante de la région avec un haut niveau d'équipement. D'autres communes de la Communauté urbaine complètent l'offre. Les communes de Gonfreville-l'Orcher, Harfleur, Sainte-Adresse, Saint-Romain-de-Colbosc et Criquetot-l'Esneval font ainsi office de centralités relais ou intermédiaires selon la prise en compte du nombre d'emplois proposés par ces communes. Montivilliers joue un rôle plus structurant pour le territoire avec des équipements à rayonnement intercommunal. Enfin, les communes d'Angerville-l'Orcher, Epouville, Etretat, Fontaine la Mallet, Gainneville, Gonneville-la-Mallet, La Cerlangue, Octeville-sur-Mer, Rolleville, Sainneville, Saint-Jouin-Bruneval et Turretot font office de centres locaux de proximité en proposant a minima des petits commerces, des équipements sportifs, scolaires et/ou des services administratifs.

[4] Zonage de l'Insee désignant un ensemble de communes définissant l'étendue de l'influence d'un pôle de population et d'emploi étant mesurée par l'intensité des déplacements domicile-travail. Ce nouveau zonage succède aux aires urbaines définies en 2010.

Cela se traduit par une articulation du territoire communautaire autour de trois bassins de vie que sont ceux du Havre, de Saint-Romain-de-Colbosc et celui de Criquetot-l'Esneval.

Typologie des communes à l'échelle des trois métropoles normandes identifiées comme ayant un rôle de centralité en 2017 d'après la méthodologie adoptée par la FNAU



1.2 Équipements et services techniques

D'autres équipements, moins visibles au premier abord, jouent également un rôle crucial dans le bon fonctionnement du territoire. Il s'agit là des équipements techniques de gestion des déchets et des eaux dont leur périmètre d'action dépasse pour certains les limites administratives de la Communauté urbaine.

Gestion des eaux
La gestion des eaux comprend trois volets nécessitant des aménagements différents : la rétention des eaux pluviales et côtières visant à limiter les impacts causés par les inondations et autres risques de submersion, le traitement des eaux usées et l'approvisionnement en eau potable pour les ménages, les espaces agricoles et tout autre secteur de l'économie.

Les ouvrages liés à la rétention des eaux pluviales et côtières
Ces ouvrages se composent principalement de bassins de rétention situés en dehors des centres agglomérés, et de collecteurs souterrains pour les centres aménagés, en particulier pour les villes du Havre, d'Harfleur, et de Sainte-Adresse.
Une fois retenues, ces eaux transitent par un réseau d'assainissement long de plus de 1 000 km pour l'ensemble de la Communauté urbaine au même titre que les eaux usées dans lequel elles seront ensuite traitées.

Les ouvrages liés au traitement des eaux usées
Les eaux collectées sont traitées parmi l'une des 28 stations d'épuration du territoire. Parmi ces stations, celle d'EDELWEISS, située dans la zone portuaire, est la plus importante. Outre sa capacité de traitement estimée à un besoin équivalent à celui de 322 000 habitants, elle a pour particularité de filtrer et épurer une large partie des eaux collectées dans un objectif de restitution de celles-ci en milieu naturel. Pour compléter l'offre existante, une nouvelle station d'épuration au Tilleul est en projet. Le reste des eaux ne pouvant être totalement filtrées sont valorisées en une boue agricole utile à l'épandage des champs.

Les ouvrages liés à l'approvisionnement en eau potable
C'est un ensemble de douze points de production d'eau potable, à l'instar de l'usine des eaux de Radicatel qui viennent alimenter le territoire pour ses besoins parmi une dizaine de bassins versants topographiques. Les captages sont situés à différents endroits stratégiques du territoire, là où il est le plus facile de pomper l'eau en quantité suffisante : Saint-Laurent-de-Brèvedent, Saint-Martin-du-Bec, Yport ou Radicatel.
Une fois collectée, ces eaux sont distribuées aux usagés par l'intermédiaire de plus de 100 châteaux d'eau, aériens ou au sol.

Gestion des déchets
La gestion des déchets nécessite de disposer d'équipements permettant à la fois la collecte des déchets et à la fois leur traitement.

Collecte des déchets
Les points d'apport volontaire et les tournées des camions de collecte captent les ordures ménagères et assimilées (OMA) auprès des foyers et des acteurs économiques du territoire. Afin de faciliter le travail de valorisation, les points d'apport volontaire se distinguent en deux contenants : un pour les emballages, cartons et plastiques, et un autre pour le verre. Il en est de même pour les tournées qui s'articulent autour de trois types : OMA, emballages/cartons/plastiques, et déchets verts. À cela viennent s'ajouter cinq centres de recyclages et trois déchetteries, visant à recueillir les déchets dits occasionnels ne pouvant être collectés

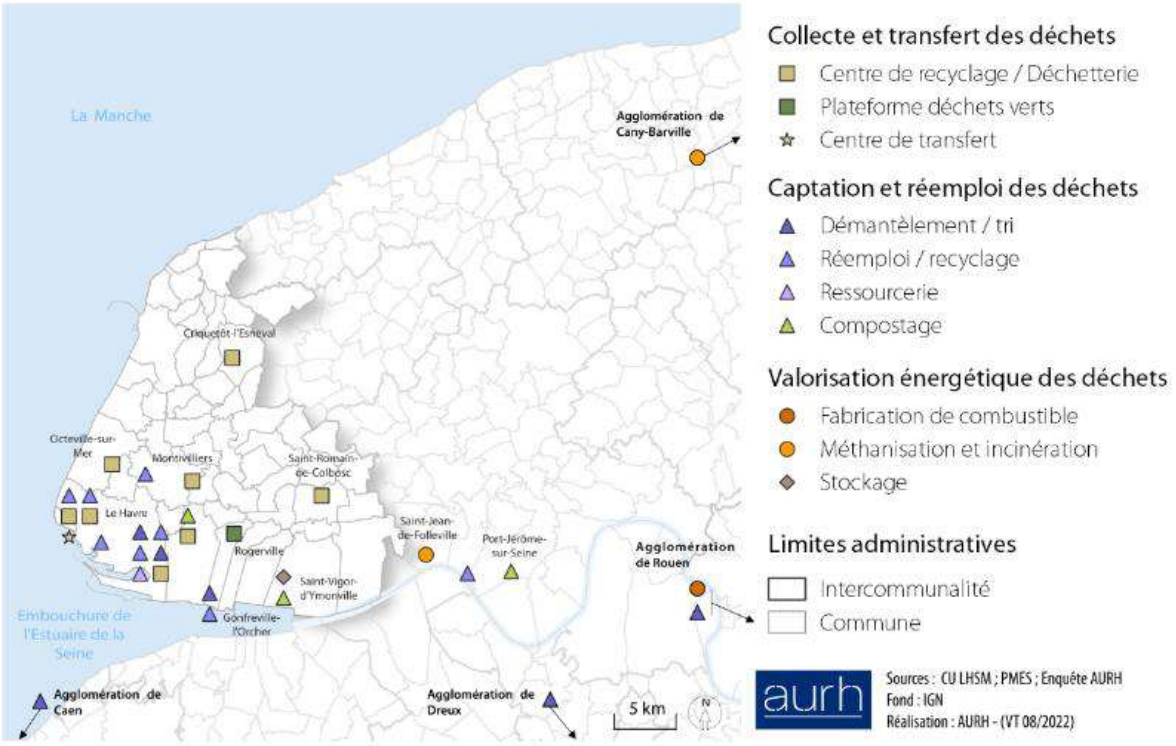
directement dans les bacs et points d'apports. Les déchets déposés y sont également séparés par catégorie afin de faciliter leur processus de traitement.

Traitement et valorisation

Ces déchets, estimés à 175 248 tonnes en 2021, sont ensuite triés et valorisés autant que possible afin de répondre aux enjeux sociaux et environnementaux du territoire. La majeure partie d'entre eux sont valorisés sous forme d'énergie (le plus souvent sous forme de production de chaleur). Une autre partie est recyclée, réemployée ou compostée. La Communauté urbaine encourage par ailleurs cette pratique en associant des associations locales à travers la mise en place d'une recyclerie. Trois autres recycleries sont en projet. Néanmoins, une dernière partie de ces déchets ne fait l'objet pour l'heure d'aucune valorisation et se trouve enfouie ou stockée.

Ces processus de valorisation nécessitent l'installation de nombreux exutoires. Ainsi, ce sont près de 25 entités qui travaillent avec les services de la Communauté urbaine afin de valoriser et/ou stocker les déchets produits par le territoire, dont 17 sont situés au sein du Havre Seine Métropole.

Gestion des déchets et éxutoires de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole



2. Offre d'équipements par secteur

2.1 Équipements et services administratifs

État civil, service déconcentré de l'État et trésorerie
Chaque commune se doit de disposer a minima d'une instance d'accueil pour les habitants. Tel est le rôle des hôtels de ville, qui sont au nombre de 66 sur le territoire avec des instances supplémentaires dans les communes les plus peuplées afin de proposer une instance au plus proche de la population. Il en est de même pour les démarches à échelle intercommunale avec des instances annexes présentes dans les communes de Criquetot-l'Esneval et de Saint-Romain-de-Colbosc.

En tant que deuxième agglomération du Département, une sous-préfecture ainsi que d'autres services déconcentrés de l'Etat (service de douane entre autres) sont présents au Havre afin d'assurer une instance d'accueil de l'Etat.

Enfin, une instance de la Direction Régionale des Finances Publiques est présente dans les communes du Havre, de Harfleur, de Montivilliers, de Criquetot-l'Esneval et de Saint-Romain-de-Colbosc.

Administrations sociales et services d'insertion à l'emploi
Les permanences d'accueil pour les organismes de prestations sociales, à savoir les caisses d'allocation familiale (CAF) et les caisses primaires d'assurance maladie (CPAM), se situent au centre du Havre. Des relais CAF sont également disponibles dans le nord de la ville du Havre et à Gonfreville-l'Orcher.

Il en est de même pour les quatre agences pôle emploi du territoire, dont seule une est située en dehors du Havre dans la commune de Harfleur.

Une situation qui place ces équipements dans une posture d'équipement d'échelle intercommunale majeure due en grande partie à la forte dématérialisation des démarches dont font preuves ces services.

La proximité des équipements semble toutefois plus importante pour l'accompagnement des jeunes à l'insertion à la vie active avec 11 pôles de Mission locale répartis dans les six communes polarisatrices du territoire.

Justice et sécurité
Les instances juridictionnelles de premier et second degrés sont assurées au Havre avec un conseil de prud'hommes, une maison de justice et du droit, un tribunal judiciaire, un tribunal pour enfant, un tribunal du commerce, ainsi qu'un tribunal des baux-ruraux. Les services de prévention et d'intervention contre les risques d'incendie et de sécurité publique sont répartis comme suit le plus souvent le long des principaux axes routiers du territoire :

	Centre d'incendie et de secours		Gendarmerie		Poste de police	
	Nb	Pop. Desservie*	Nb	Pop. Desservie*	Nb	Pop. Desservie*
Le Havre	3	96 421	1	13 9940	7	112 895
1ère couronne	1	46 167	0	0	4	64 292
Reste de la CU	4	15 121	4	19 710	0	0

*Population moyenne desservie par chaque établissement en 10 minutes.

2.2 Équipements et services de santé

Contrat Local de Santé
La loi Hôpital Patients, Santé et Territoires du 21 juillet 2009 a introduit le Contrat Local de Santé. Celui-ci permet aux Agences Régionales de Santé (ARS) de signer un contrat avec les intercommunalités et les communes pour mettre en œuvre une politique de santé au plus près des besoins des territoires. La Communauté Urbaine et l'ARS ont élaboré un Contrat de Santé couvrant la période 2022-2024. Ce contrat repose sur 3 axes, chacun doté d'actions :

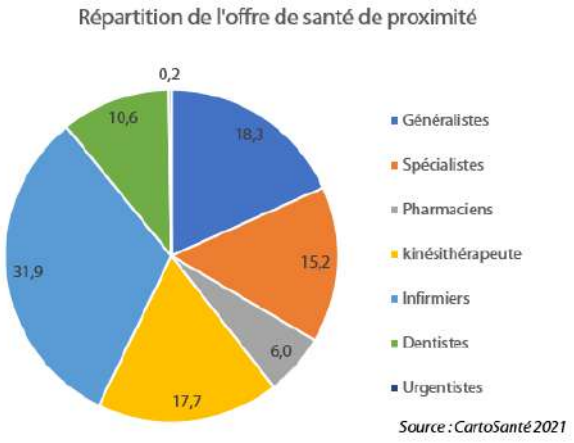
- Axe 1 : Accès à la Santé pour Tous : Il s'agit de renforcer la politique de dépistage et de prise en charge des cancers…
- Axe 2 : Comportements favorables à la santé : Il est question de promouvoir une alimentation saine et de qualité, encourager la pratique sportive…
- Axe 3 : Environnements et cadre de vie : promouvoir une bonne utilisation des logements (habitat dégradé…)

Un axe transversal est également mis en place afin d'assurer le suivi du contrat local de santé.

L'offre de santé de proximité
L'offre de santé dite de « proximité » englobe les professions libérales suivantes :

- Médecins généralistes
- Médecins spécialistes
- Pharmaciens
- Masseur-kinésithérapeute
- Infirmier
- Dentiste
- Urgentistes

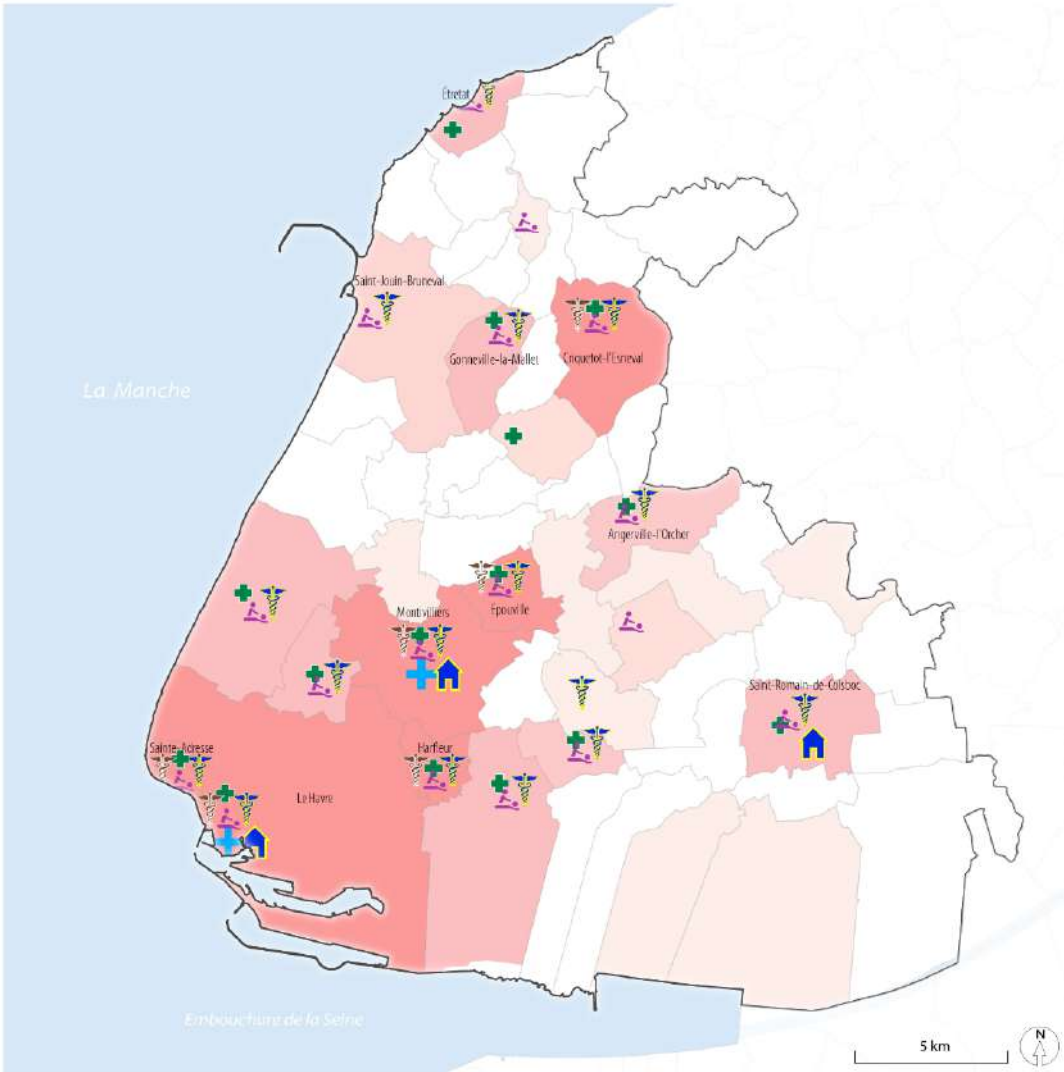
1 252 professionnels de santé en 2021 sont présents sur le territoire de la communauté urbaine. Ils sont répartis sur 25 communes (source : CartoSanté). Le Havre concentre ¾ de cette offre avec plus de 900 professionnels de santé. Concernant les médecins spécialistes, le Havre concentre 95% de cette offre de soins. 2/3 de l'offre de soins de proximité est assurée par 3 professions : 32% par les infirmiers, 18,3% par les médecins généralistes, 17,7% par les kinésithérapeutes.



La présence d'une ou plusieurs de ces professions distinctes permet de calculer le score de diversité professionnel. En somme, plus la commune dispose de plusieurs professions distinctes (par exemple, généralistes, infirmiers et dentistes), plus le score de diversité sera élevé. Celui-ci est compris entre 0 et 6.

La carte ci-dessous illustre le score de diversité de chaque commune ainsi que les implantations des professionnels de santé de proximité :

L'offre de santé de proximité



Score de diversité des professionels de santé de proximité : de 0 à 6 par commune

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6

Implantations

- Urgences
- Centres de Santé ou Maisons médicales
- Masseur-kinésithérapeute
- Médecine générale
- Médecine spécialité
- Pharmacie (Officine)

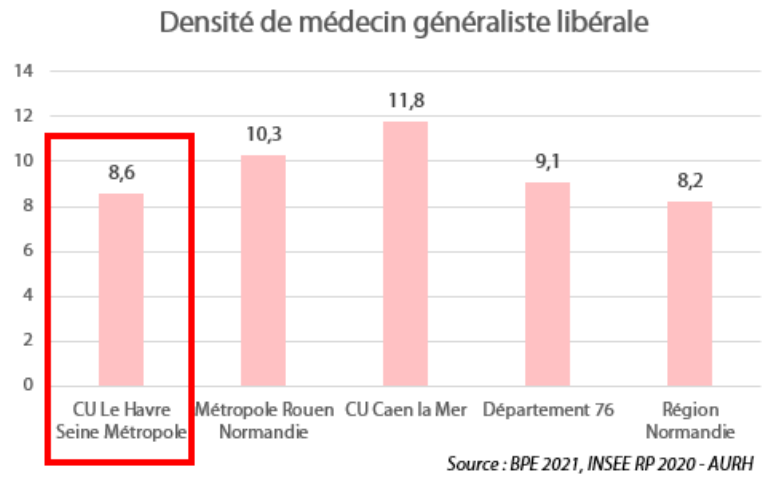
Limites administratives

- CU Le Havre Seine Métropole
- Communes

Sources : BPE 2021
Fond : IGN - Admin Express
Réalisation : AURH - (23/12/2023)

Médecins généralistes

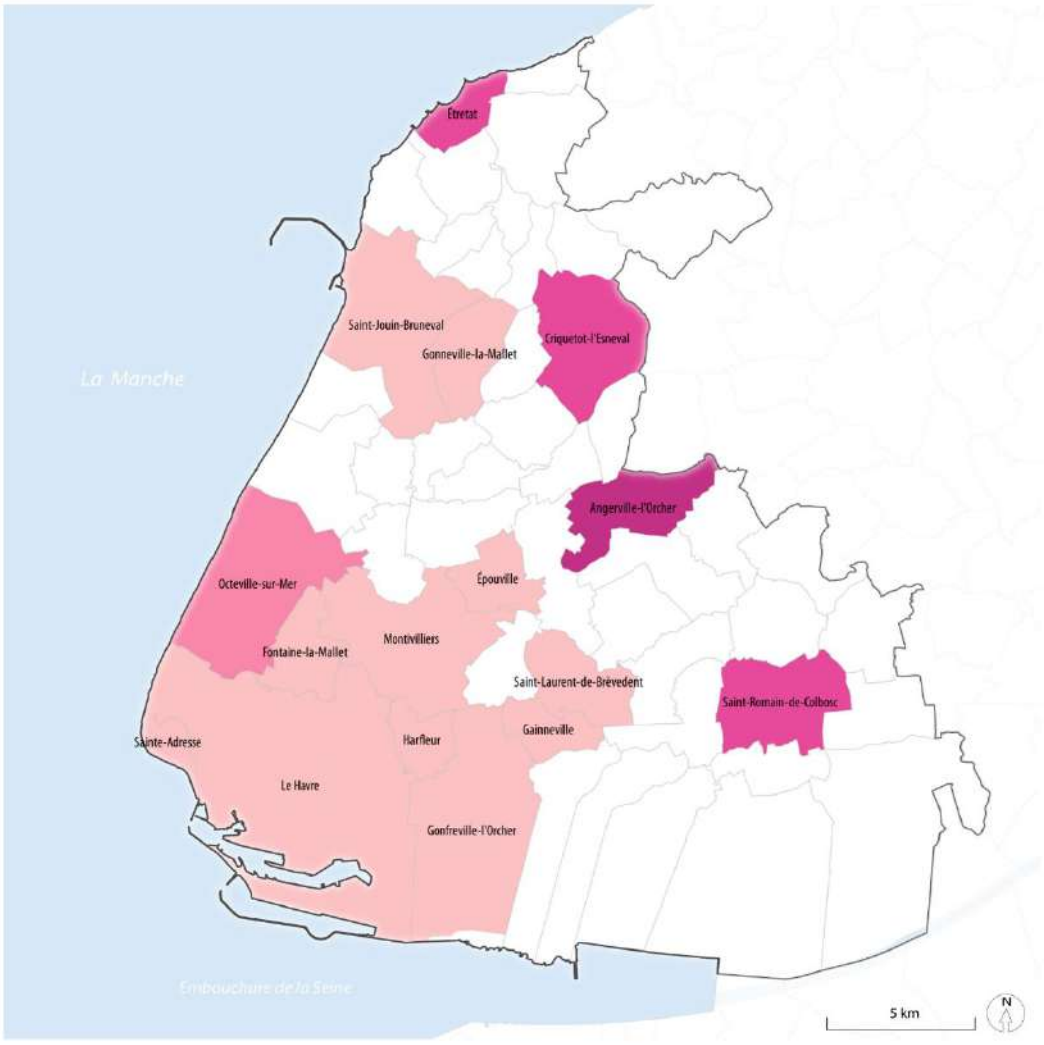
La densité de médecin généraliste libérale est rapportée sur 10 000 habitants, permettant ainsi de comparer les territoires aux populations différentes. Cette densité est de **8,6** médecins généralistes pour 10 000 habitants pour le Havre Seine Métropole, une densité plus élevée qu'à l'échelle Normande qui est de 8,2 mais plus faible comparée à la Métropole de Rouen et à la Communauté Urbaine de Caen.



Au sein de la CU, cette moyenne de 8,6 oscille entre 0 pour 38 communes dépourvues de médecin généraliste libérale et 49,8, valeur maximale atteinte pour Angerville-l'Orcher. 11 communes sur les 16 pourvus de médecin généraliste libérale, ont une densité comprise entre 5 et 10.

Le Havre concentre 2/3 des médecins généralistes libéraux du territoire. La moitié des médecins généralistes libéraux sont âgés de plus de 55 ans, ce qui dénote un vieillissement de la profession et l'enjeu à venir du renouvellement de ces médecins. Le seuil de 100% est atteint pour 4 communes : Fontaine-la-Mallet, Gainneville, Gonneville-la-Mallet et Saint-Laurent-de-Brèvedent.

Densité de médecin généraliste libérale rapportée sur 10 000 habitants en 2021

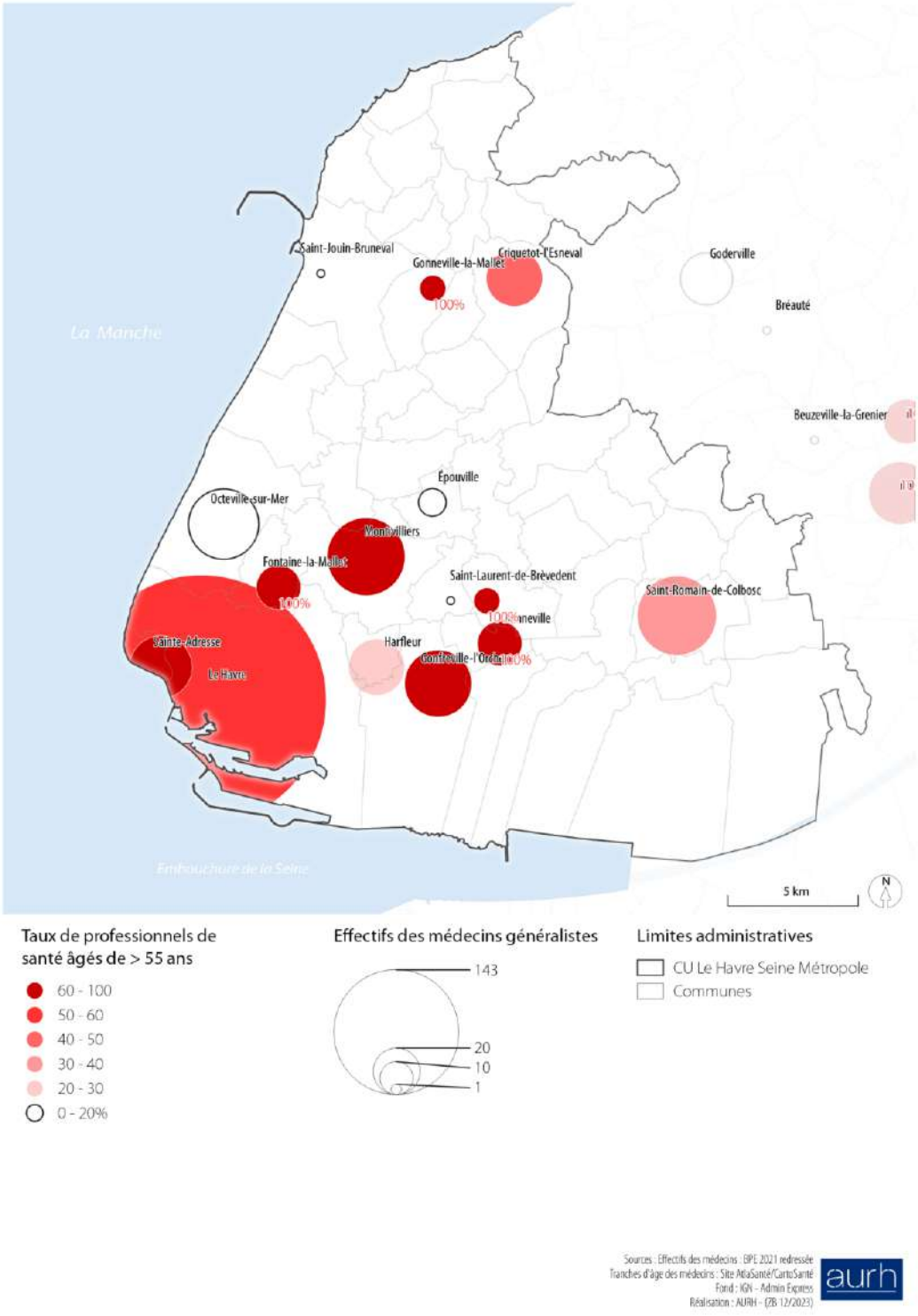


Densité de médecin généraliste
- Près de 50
- 24 - 35
- 10 - 24
- Inférieure à 10
- Non concernée

Limites administratives
- CU Le Havre Seine Métropole
- Communes

Sources : BPE 2021 redressée
Fond : IGN - Admin Express
Réalisation : AURH - (ZB 12/2023)
aurh

Effectif total et taux des médecins généralistes de plus de 55 ans



Sources : Effectifs des médecins : EPE 2021 redressée
Tranches d'âge des médecins : Site AtlaSanté/CartoSanté
Fond : IGN - Admin Express
Réalisation : AURH - (ZB 12/2023)

Accessibilité aux SMUR

Le territoire dispose de 2 SMUR (Service Mobile d'Urgence et de Réanimation) : Le Havre et Montivilliers. Ils sont les SMUR de référence (plus proche pour une intervention) pour la quasi-totalité du territoire de la communauté urbaine : 41 communes sur 54. Les 13 communes restantes situées sur les franges nord-est et sud-est du territoire ont respectivement comme SMUR de référence ceux de Fécamp et Lillebonne.

L'accessibilité au SMUR est la plus rapide pour les habitants de Montivilliers avec un temps d'intervention moyen de près de 5 min. À l'opposé extrême, la commune de Sainte-Marie-au-Bosc a un temps d'attente de 24 minutes.

L'accessibilité au SMUR du Havre Seine Métropole permet d'offrir à la population, ces temps d'accès suivants :

- Inférieure à 10 min pour 15% de la population
- Inférieure à 15 min pour 26% de la population
- Inférieure à 20 min pour 97% de la population

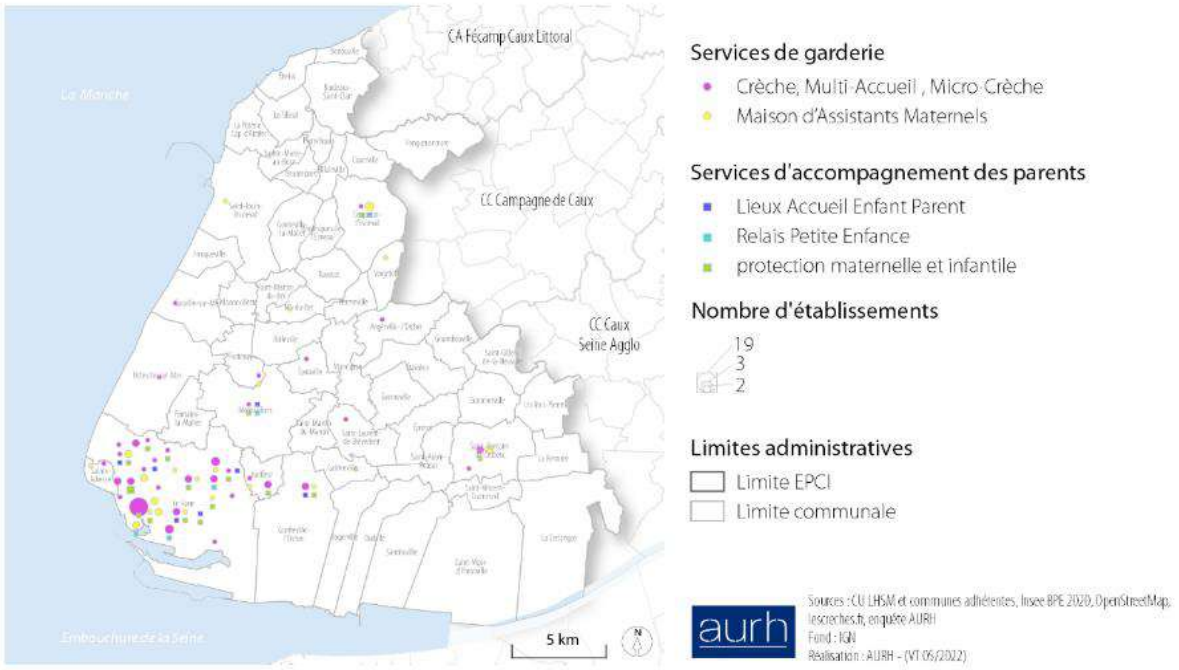
La quasi-totalité de la population a un temps d'accès inférieure à 20 minutes.

2.3 Petite enfance, équipements scolaires et de formation

Petite enfance
Sur les 6 000 enfants admissibles dans des structures de petite enfance, le territoire communautaire offre **83 établissements dédiés à la petite enfance**. Une offre majoritairement privée avec seulement 21 établissements gérés par une institution publique. Les crèches, micro-crèches et les maisons d'assistance maternelle constituent le socle de service de garderie pour enfant.

À cela s'ajoute **28 structures d'accompagnement des parents** tels que les relais petite enfance (ancien relais d'assistant(e) maternel(le)), les lieux d'accueil enfant-parent ou bien encore les centres médico-sociaux avec un service de protection maternelle et infantile. Ces établissements sont présents dans 6 communes, concentrés en particulier dans les communes les plus densément peuplés à savoir Le Havre et de la première couronne de l'agglomération.

Les services à la petite enfance dans les communes du Havre Seine Métropole



Équipements scolaires des 1er et 2nd degrés

Écoles primaires

Sur les 54 communes du territoire, 49 ont au moins une école élémentaire. À la rentrée 2021, près de 27 000 élèves ont intégré une des 185 écoles élémentaires de la communauté urbaine[5], répartis entre 9 700 élèves en cycle maternelle et plus de 17 000 en cycle primaire. En dehors du Havre et de la première couronne, cela représente 47 établissements pour 5 350 élèves inscrits. Quatre écoles fonctionnent en convention avec les communes ne disposant pas d'établissements d'enseignement primaire à savoir Cuverville, Hermeville, Pierrefiques et Vergetot. Neuf communes mutualisent quant-à-elles leurs établissements par l'intermédiaire de quatre regroupements pédagogiques intercommunaux, dont une avec une commune en dehors de la communauté urbaine.

Collèges et lycées

À la rentrée 2021, 13 849 collégiens et 9 535 lycéens ont rejoint les équipements d'enseignement secondaire auquel il faut rajouter 318 élèves inscrits dans les maisons de formation rurales (MFR) et 56 élèves scolarisés dans l'établissement régional d'enseignement adapté. Ces élèves se confondent dans les 28 collèges, 12 lycées, 2 MFR et dans l'établissement régional d'enseignement adapté de la communauté urbaine. Le nombre d'élèves scolarisé dans les établissements publics est de près de 80 %. Plus des trois quarts de ces établissements sont situés au Havre et ses communes proches. En milieu rural, ce sont les communes de Saint-Romain-de-Colbosc et de Criquetot-l'Esneval qui disposent d'un collège, et les communes de Criquetot-l'Esneval et de La Cerlangue disposent d'une MFR. Enfin, 17 établissements privés proposent également des formations qualifiantes équivalentes de l'enseignement secondaire.

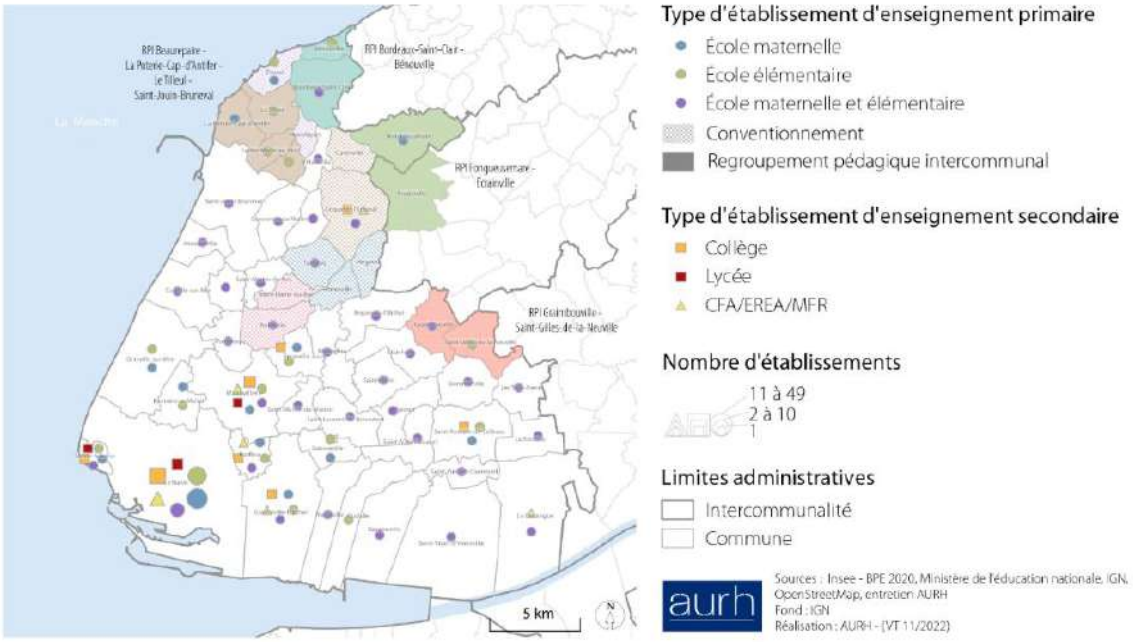
REPARTITION DE L'ENSEIGNEMENT SECONDAIRE

	Public		Privé	
	Établissement	**Effectif**	**Établissement**	**Effectif**
Collège	23	10 757	5	3 092
Lycée polyvalent	7	4 434	1	1 152
Lycée général et technologique	2	2 344	1	1 017
Lycée professionnel	1	588		
MFR	2	318		
Établissement régional d'enseignement adapté	1	56		
Autre centre de formation (CFA, AFPA, etc.)			10	*Inconnu*
Total final	**36**	**18 497**	**17**	**≃5 261**

Source : Ministère de l'éducation nationale, MFR

[5] D'après les données RAMSES du ministère de l'éducation nationale.

Organisation des écoles primaires et des établissements d'enseignement secondaire - Le Havre Seine Métropole



Enseignement supérieur et autres centres de formation

Avec plus de 13 000 étudiants, dont 80 % sont inscrits dans un établissement public, la communauté urbaine se hisse à la troisième place des campus d'enseignement supérieur de la région. L'offre y est diversifiée avec l'université Le Havre Normandie, deux instituts universitaires de technologies, d'écoles maritimes, d'ingénieries, de management, d'art, paramédicales, des classes préparatoires, des formations de techniciens supérieurs et d'autres formations diplômées spécialisées dans les secteurs industriel et logistique.
À cette offre s'ajoute 9 centres de formation spécialisée et/ou de réorientation professionnelle.
L'ensemble de cette offre est concentré actuellement sur les communes du Havre, de Montivilliers, et de Harfleur.

La communauté urbaine maintient son ambition de constituer un véritable campus universitaire de 15 000 étudiants à l'horizon 2026. Ainsi le plan campus prévoit le développement d'une offre de logements étudiants plus riche et à proximité des établissements d'enseignement, ainsi que des espaces et cheminements apaisés et continus entre les deux sites Frissard et Lebon. Ainsi, l'Institut Universitaire de Technologie de Caucriauville sera déménagé sur le site Frissard, un nouveau centre de formation des apprentis va s'installer sur le site Lebon et les pôles d'enseignement en ingénierie logistique et numérique seront renforcés.
Ce campus s'insère donc dans un site en pleine recomposition urbaine.

2.4 Équipements de proximité

Services postaux
Distribution et réception du courrier et des colis, service bancaire, télécom et état civil, la Poste s'inscrit comme un acteur du quotidien de la vie des individus depuis cette dernière décennie. La proximité des agences et bureaux de postes assurent ainsi un accompagnement des usagers face à toutes ces évolutions.

Pour l'heure, il est recensé neuf agences postales, 26 bureaux de poste et six relais postaux. Ces établissements sont présents dans 20 communes de la communauté urbaine, avec une concentration plus importante de ceux-ci sur Le Havre et sa périphérie.

Salles polyvalentes
Avec un peu de moins de 70 salles polyvalentes aménagées, les habitants et associations disposent d'espaces pour organiser tout type d'évènements ou rencontres souhaitées. Leur taille permet d'accueillir en moyenne une centaine d'individus (places assises), avec un maximum de plus de 300 personnes pour les plus grandes d'entre-elles. Seules dix communes ne disposent pas de tels équipements à savoir :

- Gonneville-la-Mallet
- Mannevillette
- Oudalle
- Pierrefiques
- La Poterie-Cap-d 'Antifer
- La Remuée
- Saint-Jouin-Bruneval
- Saint-Martin-du-Manoir
- Saint-Vincent-Cramesnil
- Le Tilleul

Toutefois, la majorité de ces salles sont réservées uniquement aux personnes dont la domiciliation est située au sein de la commune.

Espaces de rencontre et d'actions communautaires
Habiter le territoire communautaire, c'est aussi participer à son développement. À travers ses 14 Fabriques de quartier, ses cinq bureaux information jeunesse et ses divers jardins partagées qui fleurissent dans la communauté urbaine, les habitants sont conviés à participer aux différents débats de l'articulation de leur espace de vie, et d'y entreprendre des actions. Cette entreprenariat citoyen s'imbrique dans un mouvement démocratique et de gestion urbaine de proximité pour offrir à tous un espace communautaire adapté à tous les usages et à toutes les générations.

2.5 Équipements culturels et sportifs

La Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole a pour compétences choisies les relations culturelles et le soutien au sport de haut niveau. Les équipements culturels et sportifs présents sur le territoire peuvent être communautaires (ex : Stade Océane, Cinéma Les Arts…) ou communaux (ex : l'espace Culturel de la Pointe de Caux, Dojo de Turretot…).

Culture
De l'ouverture de la première Maison de la Culture de France aux grands projets culturels d'aujourd'hui, le territoire a démontré au cours de ces dernières décennies que la culture était au centre de sa stratégie de développement et d'attractivité. L'offre en matière d'équipements et d'activités culturelles repose sur des structures professionnelles et associatives très diversifiées à l'échelle de l'ensemble du territoire. Elles sont majoritairement concentrées sur Le Havre. Les communes de Gonfreville-l'Orcher, Montivilliers, Sainte-Adresse, Harfleur et Saint-Romain-de-Colbosc sont elles aussi bien dotées en matière d'équipements culturels.

Les équipements culturels et patrimoniaux sont nombreux sur le territoire avec notamment des musées et des établissements présentant des collections : le MUMA, le Muséum d'histoire naturelle du Havre, l'Hôtel Dubocage de Bléville, la Maison-musée de l'Armateur, l'abbaye de Graville…
Un réseau de bibliothèque et de médiathèques est présent sur le territoire afin d'ouvrir la culture a tous (bibliothèque Oscar Niemeyer au Havre, la médiathèque municipale de Gonfreville-l'Orcher…) complété également par des dispositifs *Lire au Havre* et *Lire à la plage*.

Le territoire est également doté d'équipements dédiés à l'apprentissage, la création et la diffusion de la culture. Plusieurs structures sont des lieux d'apprentissage comme le conservatoire Arthur Honegger, le centre d'expression musicale (le CEM) ou encore l'École Supérieure d'art et design Le Havre-Rouen (l'ESADHaR). En continuité de la formation artistique, le territoire possède une offre diverse en termes de lieux de création et de diffusion, lieux souvent multifonctionnels et de proximité : le Stade Océane, Le Volcan, les Docks Océanes, le Siroco à Saint-Romain de Colbosc.
En plus d'un grand complexe cinématographique privé situé au Havre, le territoire bénéficie d'un certain nombre d'équipements contribuant à la diffusion du 7ème art comme le Cinéma Les Arts à Montivilliers et Le Sirius, pôle d'art et d'essai au Havre. Pour rendre le cinéma plus accessible aux habitants des communes rurales, des films sont projetés en dehors de ces structures comme pendant l'évènement du cinéma de plein air « Cinétoiles »

Le territoire a la tradition des événements culturels et festifs dont le cinquième centenaire de la ville du Havre qui fut une occasion exceptionnelle de promouvoir la culture sur et au-delà du territoire. Cet évènement culturel fut les prémices d'un projet structurant pour le territoire et fil conducteur pluriannuel : « Un été au Havre ». À titre d'exemple, certains arts furent mis à l'honneur :

- La musique : festival MoZ'aïque, festival Ouest Park, Dixie days, festival Offenbach, festival Hello birds.
- La lecture : festival littéraire « Le Goût des Autres », Polar à la plage, le salon du livre et des patrimoines littéraires, le Petit salon du Lire et des auteurs normands.
- Le cinéma : festival du Grain à Démoudre, un havre de cinéma, Ciné Salé.
- L'architecture : le mois de l'architecture en Normandie.
- …

Les communes de Gonfreville-l'Orcher, Sainte-Adresse, Harfleur et Montivilliers ont une politique culturelle particulièrement ambitieuse. Portées par leurs équipements, ces communes ont mis en place des saisons culturelles orientées principalement autour de la diffusion du spectacle vivant (musique, théâtre, danse…).

La communauté urbaine mène de nombreuses actions en faveur de ses jeunes, notamment grâce au Contrat Culture Territoire Enfance Jeunesse (CTEJ). Ce dispositif, mis en œuvre dans le cadre d'un partenariat avec la DRAC de Normandie, l'Éducation Nationale et le Rectorat, permet de proposer un riche programme d'actions culturelles et artistiques sur tous les temps de vie des jeunes : scolaire, périscolaire et extrascolaire, dès la petite enfance.

La Communauté urbaine propose également des grands rendez-vous pour aller à la rencontre du public et fédérer la population autour de moments conviviaux, notamment en milieu rural. Cette dynamique prend la forme de quatre évènements culturels qui maillent le territoire et permettent d'encourager la mobilité des habitants entre les communes et de tisser du lien entre les populations :

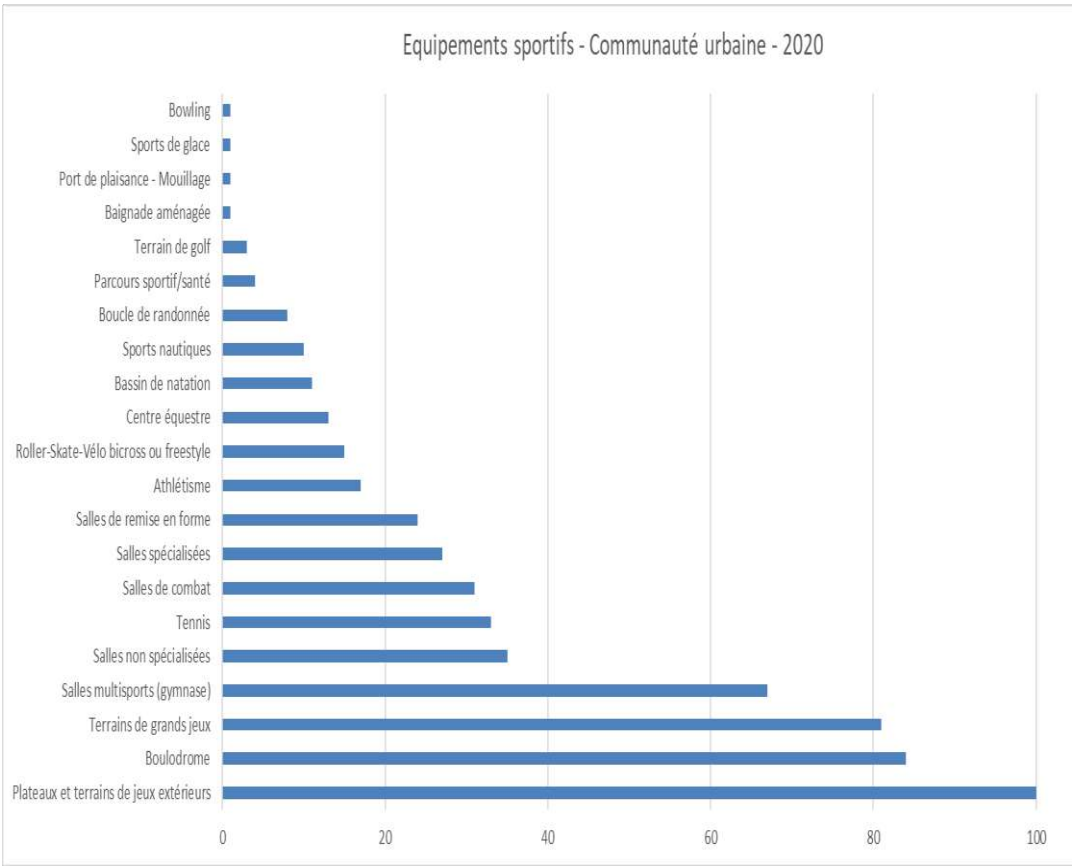
- *La Fête du cirque*, festival des arts du cirque et de la rue, au château de Gromesnil à Saint-Romain de Colbosc.
- *Gromesnil dans tous ses états,* concept original dont la vocation est de mettre l'art et le jardin à l'honneur ; au château de Gromesnil à Saint-Romain de Colbosc.
- *Ciné Toiles*, repas partagé, un concert et/ou des animations suivis d'un film en projection plein air, dans plusieurs communes du territoire.
- *La Métropole en Scène,* saison culturelle estivale en plein air, dans plusieurs communes du territoire.

Sport

Le Havre Seine Métropole est le berceau historique de nombreux sports comptant parmi les plus populaires comme la voile, le football, le rugby, l'aviron… Elle comptabilise 567 équipements sportifs, favorisant ainsi la pratique sportive des habitants de manière individuelle ou collective.

Ces équipements sont majoritairement concentrés dans la ville du Havre recensant à elle seule 266 équipements sportifs, soit 47% de l'offre sportive. Montivilliers recense quant à elle 33 équipements (6% de l'offre), suivis de près par les communes d'Harfleur et Gonfreville l'Orcher avec 23 équipements chacune (soit 5% de l'offre).

Les plateaux et terrains de jeux extérieurs sont les équipements sportifs les plus répandus sur le territoire. Le city stade fait partie de cette classification. Cet équipement est aussi bien présent dans les quartiers urbains que les communes rurales, souvent sans autre équipement sportif.



Une offre en équipement sportifs diversifié est présente sur le territoire de la communauté urbaine. À titre d'exemple, une soixantaine de salles multisports sont présents sur 19 communes. Des salles « spécialisées » comme des salles de basket-ball, de handball, de volley-ball, de badminton, salle de tennis de table, de gymnastique sportive ou encore de structure artificielle d'escalade, complètent cette offre dont 70% localisés dans la ville du Havre.

Le territoire est doté de centres aquatiques modernes ouverts à tous les publics et à toutes les pratiques sportives et de loisirs en piscine, dont la piscine Des Bains des Docks est un équipement notable à l'échelle de la communauté urbaine.

Le stade Océane est un stade "dernière génération" comprenant une arène à l'anglaise. Cette enceinte multifonction propose une offre globale d'organisation d'événements pour les particuliers et les professionnels. Il est une réponse à tous les besoins de locations de salles et d'organisation de manifestations. Il génère ainsi un flux permanent d'animations sportives et culturelles.

En complément de ces équipements, la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropolie encourage la pratique du sport par différents programmes.

Initié en 2016, *Le Havre en forme* est un dispositif de la ville du Havre, encourage l'activité physique ou sportive dans la vie quotidienne en mettant en place diverses actions gratuites et accessibles à tous déclinées autour de 3 principes simples : bouger, partager (Mon coach sportif) et découvrir (Sport pour les enfants de 6 – 17 ans pendant les petites vacances / Un été en forme).

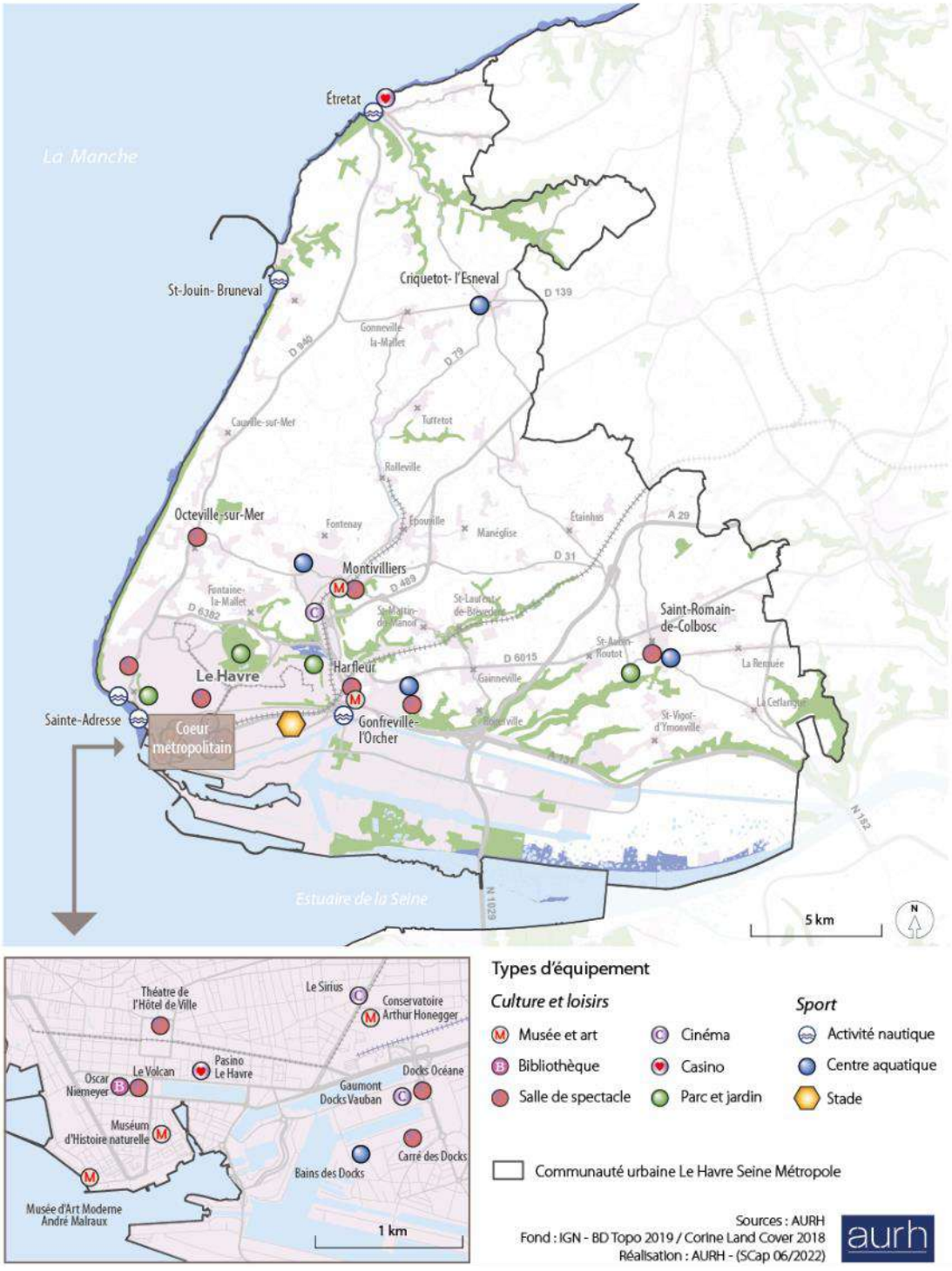
Ludisports 76 est destiné à initier les enfants fréquentant l'école primaire (du CP au CM2) à différentes activités sportives individuelles ou collectives. Cette opération de découverte et d'initiation sportive a pour objectif de développer la pratique sportive en milieu rural, de répondre aux attentes de la jeunesse du territoire :

- Contribuer à l'aménagement du territoire
- Favoriser l'intégration sociale des jeunes
- Contribuer à l'épanouissement de l'enfant
- Permettre à l'enfant d'accéder à une spécialisation dans un club

Le Havre Seine Métropole met en place ce dispositif, en partenariat avec le Département de la Seine-Maritime, dans les communes de Cauville-sur-mer, Epretot, Etainhus, Gommerville, Gonneville-la-Mallet, Heuqueville, La Cerlangue, La Remuée, Sandouville, Sainneville, Saint-Aubrin-Routot, Saint-Gilles-de-la-Neuville, Saint-Martin-du-Manoir, Saint-Romain-de-Colbosc, Saint-Vigor-d'Ymonville et Saint-Vincent-Cramesnil. 360 enfants ont bénéficié de ce programme sur le temps périscolaire sur la saison 2022-2023.

En outre, les communes d'Octeville-sur-Mer et Montivilliers sont labellisées *Terre de Jeux 2024*. Ce label s'adresse à toutes les collectivités territoriales et aux structures du mouvement sportif. Il permet à chacun de contribuer, à son échelle, à trois grands objectifs des JO 2024 de Paris : la célébration, pour faire vivre à tous les émotions des Jeux ; l'héritage, pour changer le quotidien des Français grâce au sport ; et l'engagement, pour que le projet profite au plus grand nombre.

Équipements structurants - culture / loisirs / sports

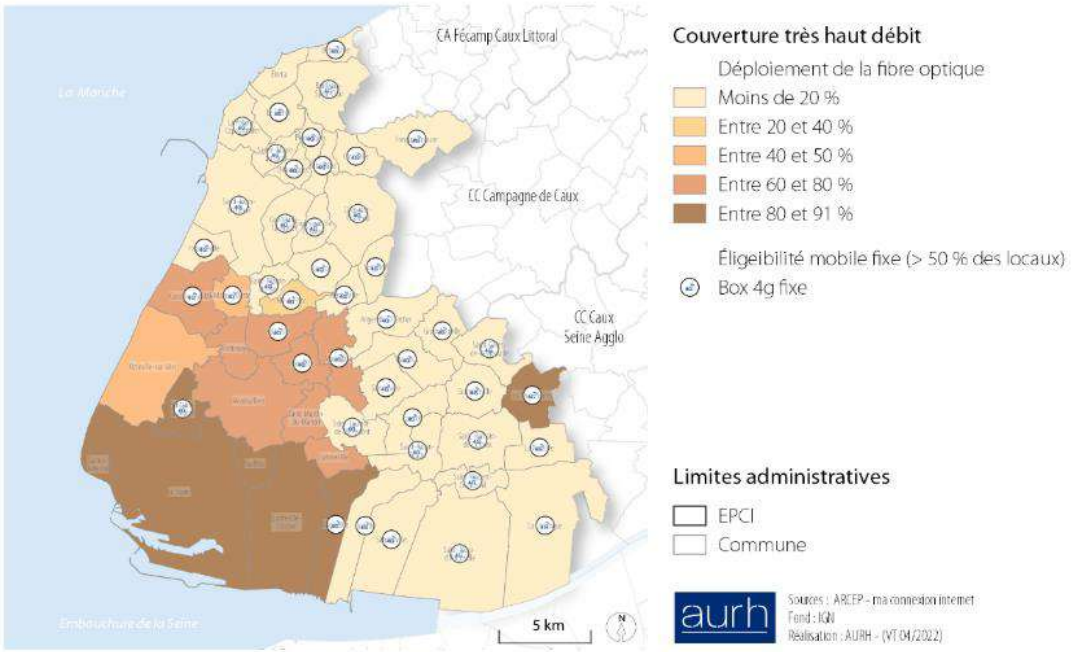


3. Aménagement numérique du territoire

Déploiement du réseau très haut débit

Le Havre Seine Métropole ambitionne de devenir une Ville portuaire intelligente, un projet à la croisée des systèmes de captage numérique de pointe, des innovations industrielles et portuaire, et du bien-être habitant. Le plan « France Très Haut Débit » prévoyait que l'ensemble des locaux du territoire national soit raccordé et éligible à la fibre optique à l'horizon 2022. L'Arcep fait apparaitre au dernier trimestre 2021 une éligibilité moyenne de 25 % des locaux, avec de fortes disparités observables entre Le Havre, sa première couronne, et le reste des communes de l'intercommunalité.

Couverture très haut débit dans les communes du Havre Seine Métropole au premier trimestre 2022



Pour pallier cette offre, les opérateurs proposent une alternative via le réseau mobile offrant un débit plus important aux foyers que celui offert par le réseau fibre classique raccordé aux locaux.

État des lieux du réseau mobile

Avec 175 sites opérationnels, et 96 autres en projet, la couverture des réseaux mobiles de voix (2g,3g), et d'échanges de données (3g,4g), est assuré à 99 % sur l'intercommunalité. Seules quelques zones blanches sont observables, en raison de la topographie du relief et de la qualité du réseau proposé par les opérateurs.

Pour l'heure, plus de 200 antennes sont opérationnelles dans l'espace communautaire, réparties dans les communes du Havre et ses communes limitrophes, ainsi que sur Saint-Romain-de-Colbosc et Etretat.

4. Enjeux

- Conforter l'agglomération havraise dans son rôle au sein de **l'armature urbaine régionale** ;
- Garantir **la pérennité des ouvrages et services techniques** nécessaires à l'aménagement du territoire ;
- **Renforcer les services et équipements** de proximité ;
- **Assoir la vocation sportive et culturelle** du territoire.

6. ÉCONOMIE ET EMPLOIS

1. Caractéristiques de l'emploi

1.1 Une polarité économique de premier plan aux caractéristiques singulières

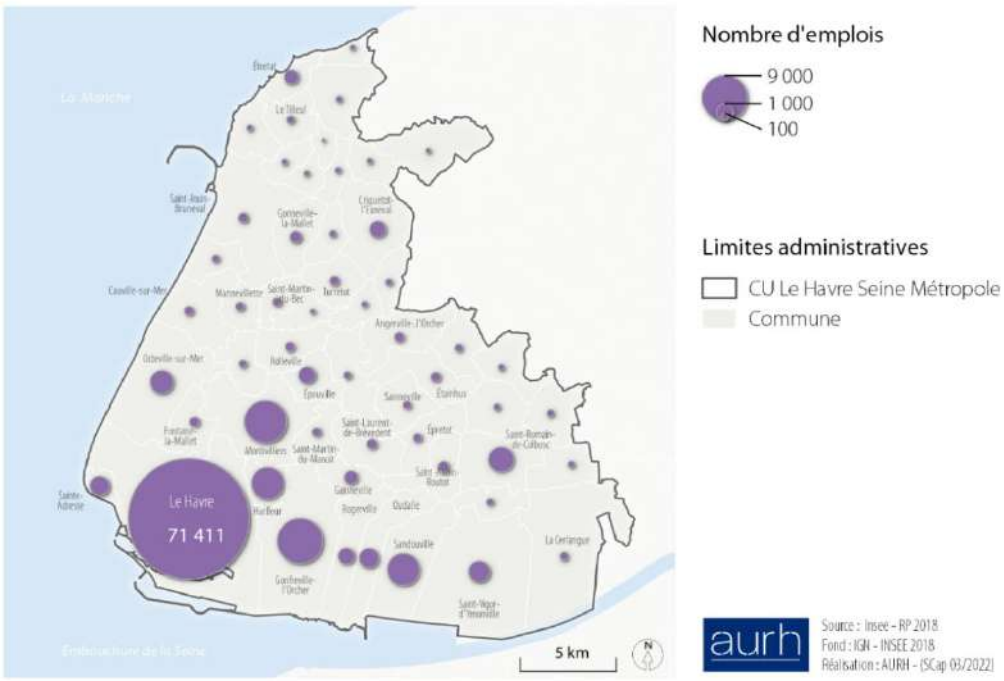
Une polarité économique structurante

Avec 113 334 emplois[6] et 15 426 établissements économiques[7], la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole est une polarité économique de premier plan à l'échelle régionale. Le territoire concentre en effet 9 % des emplois et 7 % des établissements économiques normands sur à peine 2 % du territoire régional.

	Emplois en 2018	Etablissements économiques au 31/12/2019
Ville du Havre	71 411	10 071
CU Le Havre Seine Métropole	113 334	15 426
Normandie	1 271 886	221 231
France métropolitaine	26 008 899	5 834 389

La ville du Havre constitue le poumon économique du territoire. Avec 71 411 emplois et 10 071 établissements économiques, cette dernière pèse près des deux tiers des emplois et des établissements économiques de la Communauté urbaine.

Emplois par commune en 2018



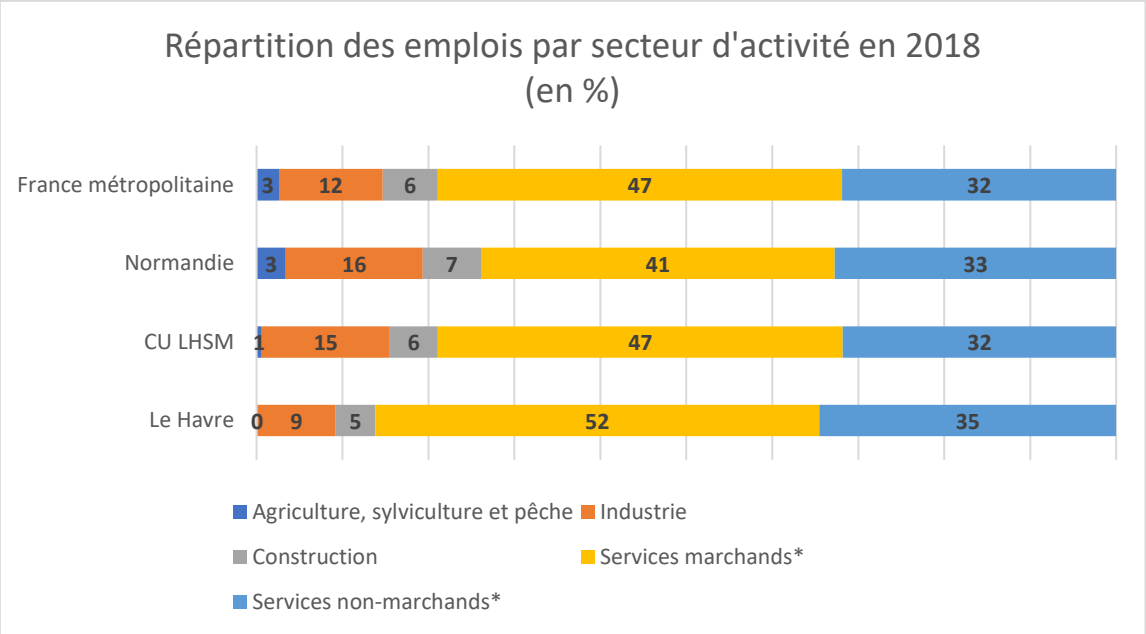
L'armature économique du territoire se prolonge à l'est sur la Vallée de la Lézarde (Harfleur, Montivilliers et Epouville) et l'estuaire de la Seine (Gonfreville l'Orcher, Rogerville, Oudalle, Sandouville et Saint-Vigor-

[6] Données au 1er janvier 2018. Source : Insee, RP 2018
[7] Données au 31 décembre 2019. Source : Insee, SIRENE

d'Ymonville). Elle est complétée par des pôles d'emplois de rayonnement local qui maillent le territoire (Saint-Romain-de-Colbosc, Criquetot-l'Esneval et Etretat).

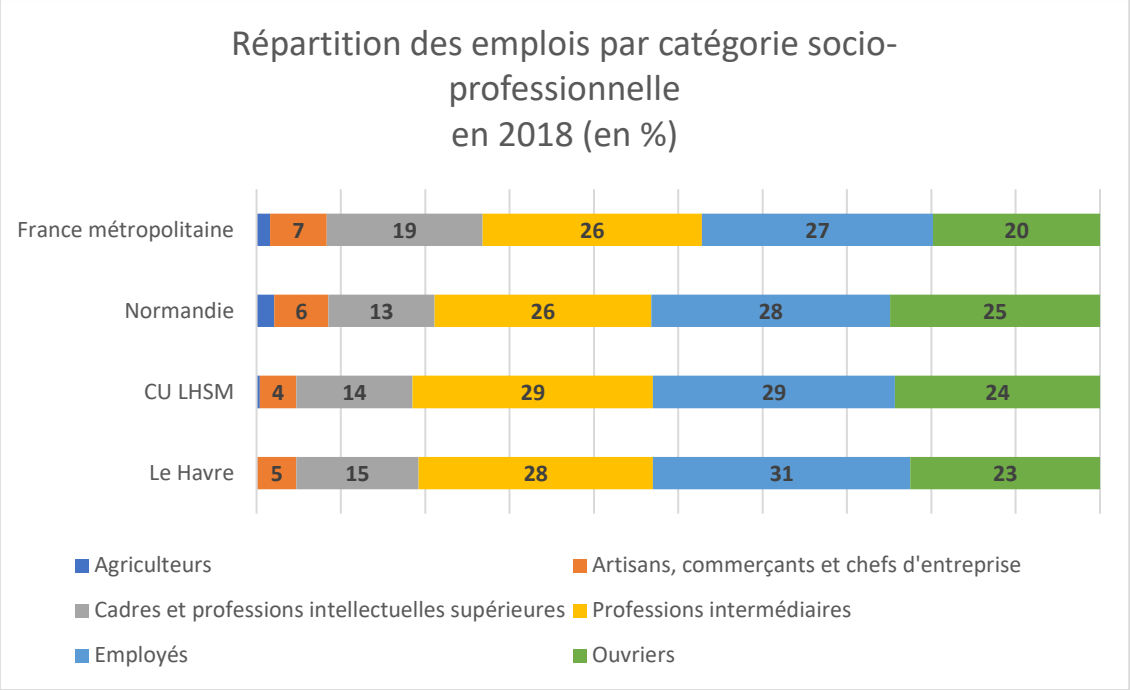
La Communauté Urbaine se distingue par un poids des activités tertiaires (services marchands et non marchands) de 69%, taux plus élevé que la région Normandie, mais qui est similaire qu'à l'échelle nationale. Cette prépondérance des activités tertiaires est à imputer à la commune du Havre dont l'activité tertiaire représente 87% de l'emploi avec une part importante des service marchands.

La part de l'emploi industriel sur le territoire communautaire est également plus important (15%) que la France (12%), mais cette part est légèrement inférieure à la région Normandie qui est plus industrialisée.

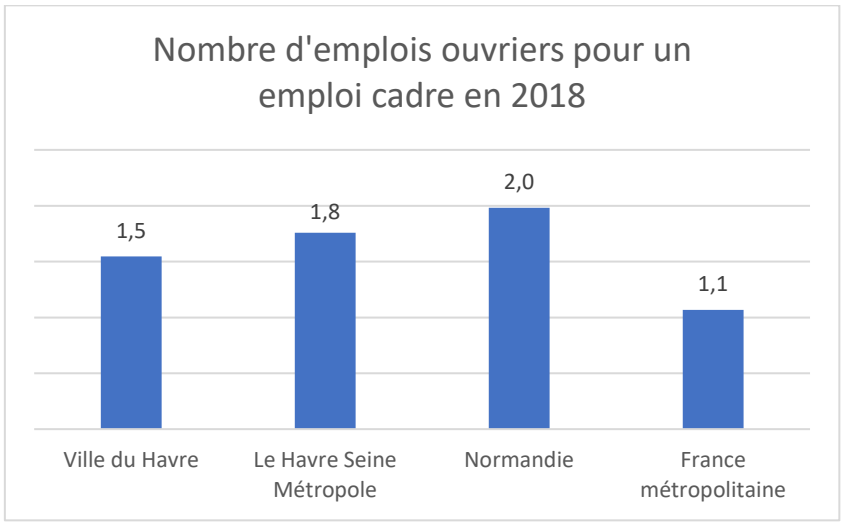


Une sous-représentation de l'emploi cadre couplée à surreprésentation de l'emploi ouvrier

Le Havre Seine Métropole présente une structure des emplois par catégorie socio-professionnelle relativement proche de celle de la Normandie. Le territoire se distingue de l'échelon national par une surreprésentation de l'emploi ouvrier (24 % des emplois de la Communauté urbaine contre 20 % sur la France métropolitaine) et par une sous-représentation de l'emploi cadre (14 % de l'emploi sur le territoire contre 19 % à l'échelle nationale).



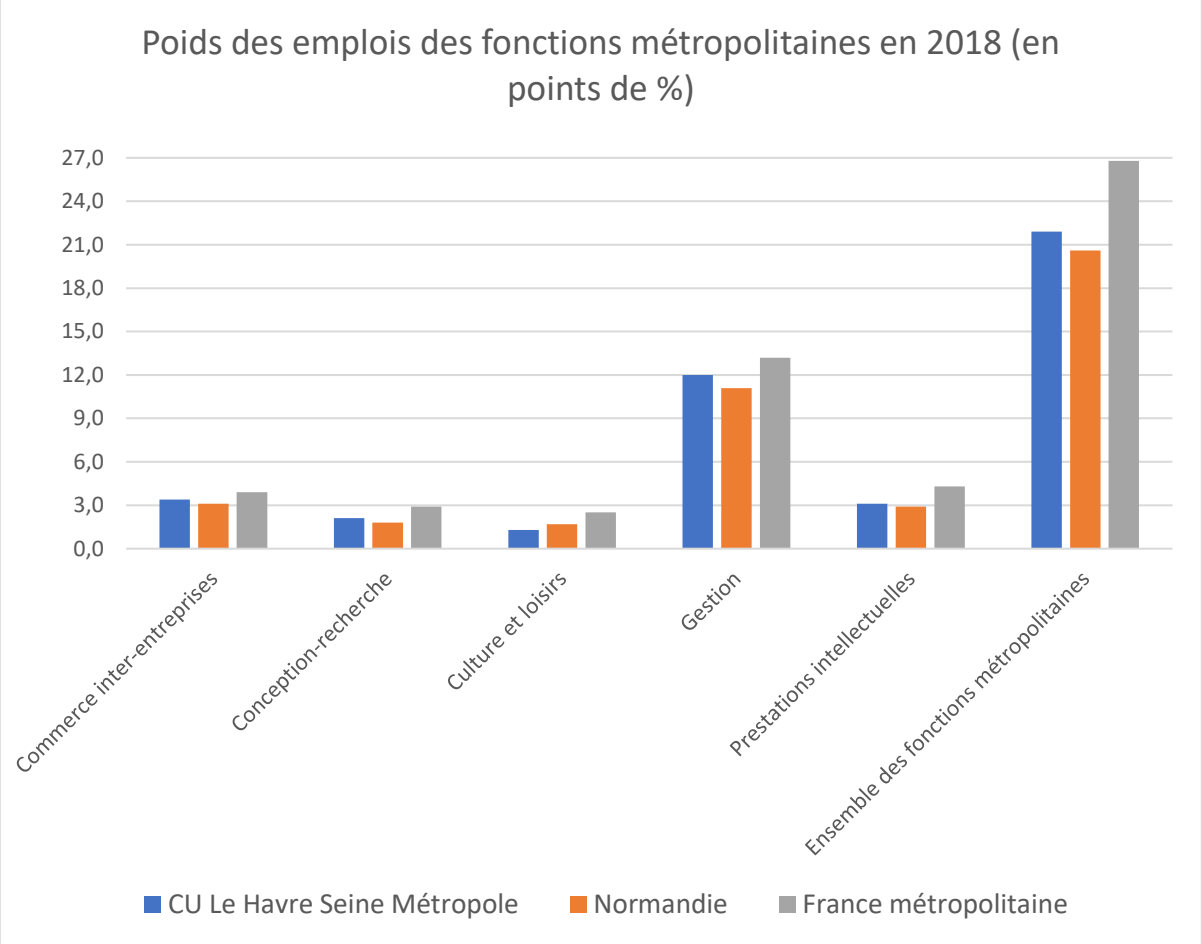
Traduction de ce déséquilibre, le territoire de la Communauté urbaine présente en 2018 un ratio de 1.8 emploi ouvrier par emploi cadre alors que ce ratio est proche de l'équilibre à l'échelle nationale (1.1 emploi ouvrier par emploi cadre).



Les emplois cadres ont par ailleurs davantage tendance à se localiser dans l'hypercentre urbain de la Communauté urbaine là où les emplois ouvriers présentent une géographie plus diffuse. La Ville du Havre concentre ainsi 67 % de l'emploi cadre de l'ensemble du territoire contre 59 % de l'emploi ouvrier.

Une dimension métropolitaine à consolider

Les fonctions métropolitaines regroupent les activités tertiaires à forte valeur ajoutée qui participent à l'attractivité et au rayonnement des métropoles. Bien que caractéristiques des grandes aires urbaines, ces fonctions sont peu présentes sur le territoire. Elles représentent en effet 23 % des emplois de la ville du Havre et 22 % de l'emploi de l'ensemble de la Communauté urbaine contre 27 % des emplois à l'échelle nationale.

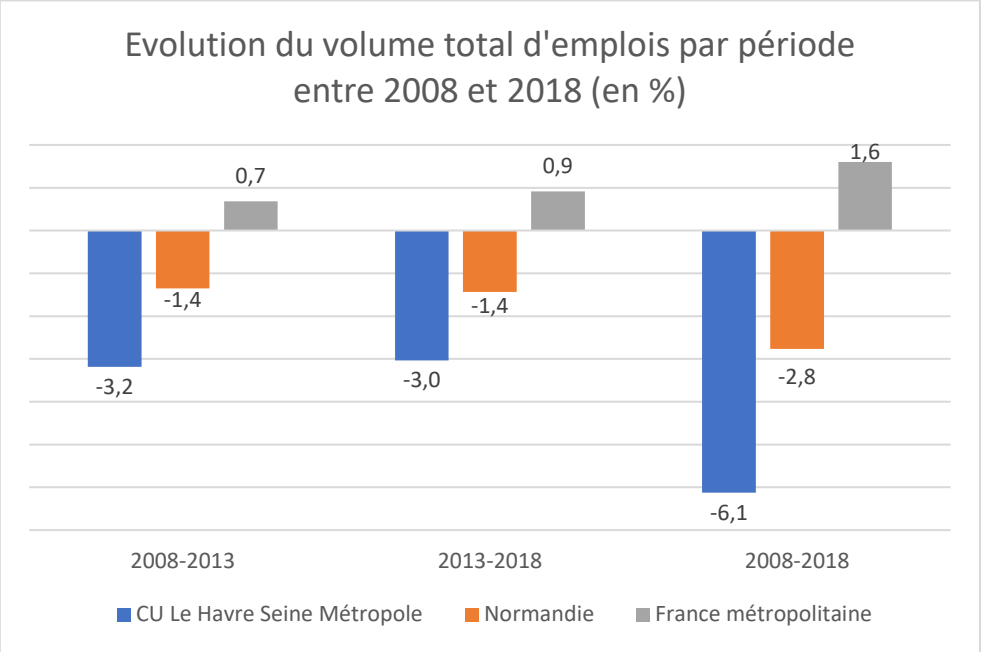


Dans le détail, les cinq fonctions métropolitaines sont sous-représentées sur le territoire par rapport à l'échelle nationale. Les emplois de la culture et des loisirs sont notamment presque deux fois moins importants en proportion sur la Communauté urbaine qu'à l'échelle nationale (1.3 % des emplois sur le territoire contre 2.5 % sur la France métropolitaine), Par ailleurs, il convient également de souligner que si la ville du Havre concentre 67 % des emplois des fonctions métropolitaines du territoire, la part des emplois dans la conception-recherche y est deux fois moins importante qu'à l'échelle nationale (1.4 % des emplois totaux contre 2.9 % sur la France métropolitaine).

1.2 Un territoire qui doit aujourd'hui se réinventer

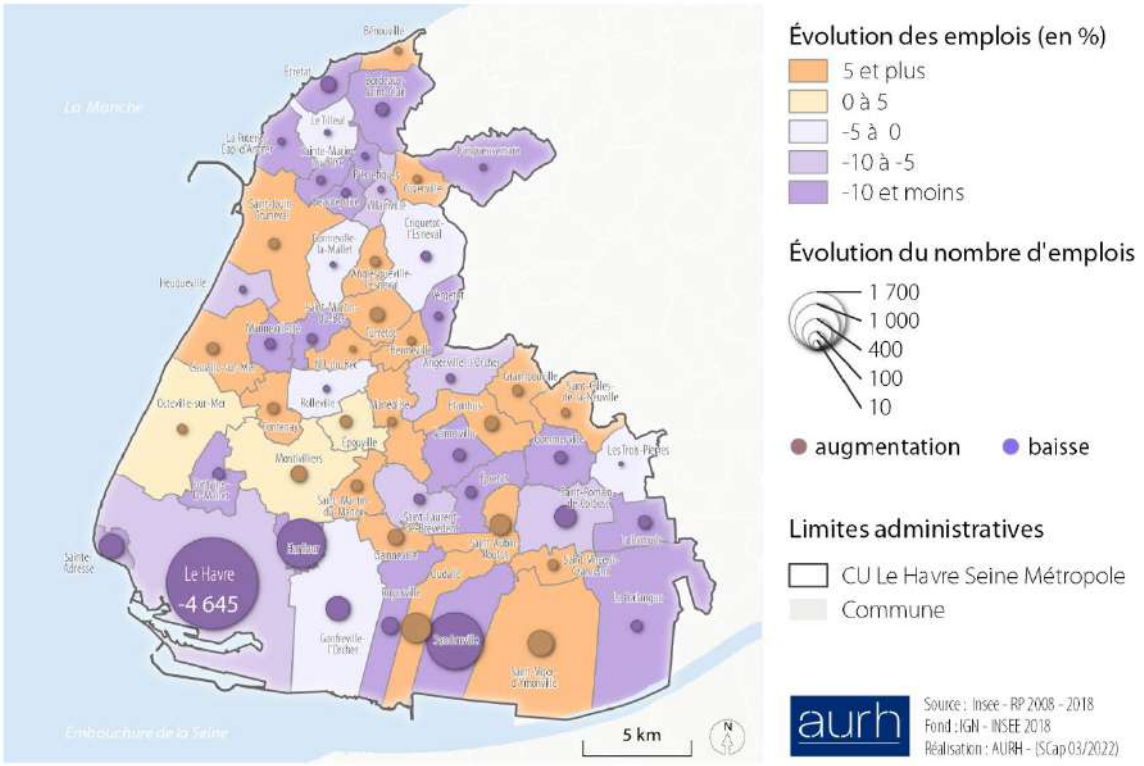
Un territoire en déprise

Le territoire de la Communauté urbaine est confronté à un enjeu de redynamisation de son tissu économique local. Le territoire a en effet perdu 7 396 emplois sur la période 2008-2018. Si cette baisse s'inscrit dans un contexte régional difficile, la Normandie ayant perdu 36 144 emplois sur la même période, elle reste néanmoins particulièrement marquée sur la Communauté urbaine, le volume total d'emplois y ayant diminué deux fois plus vite qu'à l'échelle normande sur la dernière décennie (-6.1 % sur le territoire contre -2.8 % sur la Normandie).



La baisse du volume d'emplois sur le territoire a été particulièrement intense entre 2008 et 2013 (-3 847 emplois) puis s'est légèrement atténuée sur la période récente (-3 549 emplois entre 2013 et 2018). Cette dynamique contraste avec celle observée à l'échelle régionale, où la baisse du volume d'emplois s'est au contraire accentuée sur les cinq dernières années (-18 466 emplois entre 2013 et 2018) par rapport aux cinq années précédentes (- 17 678 emplois entre 2008 et 2013).

Évolution du volume total d'emplois entre 2008 et 2018

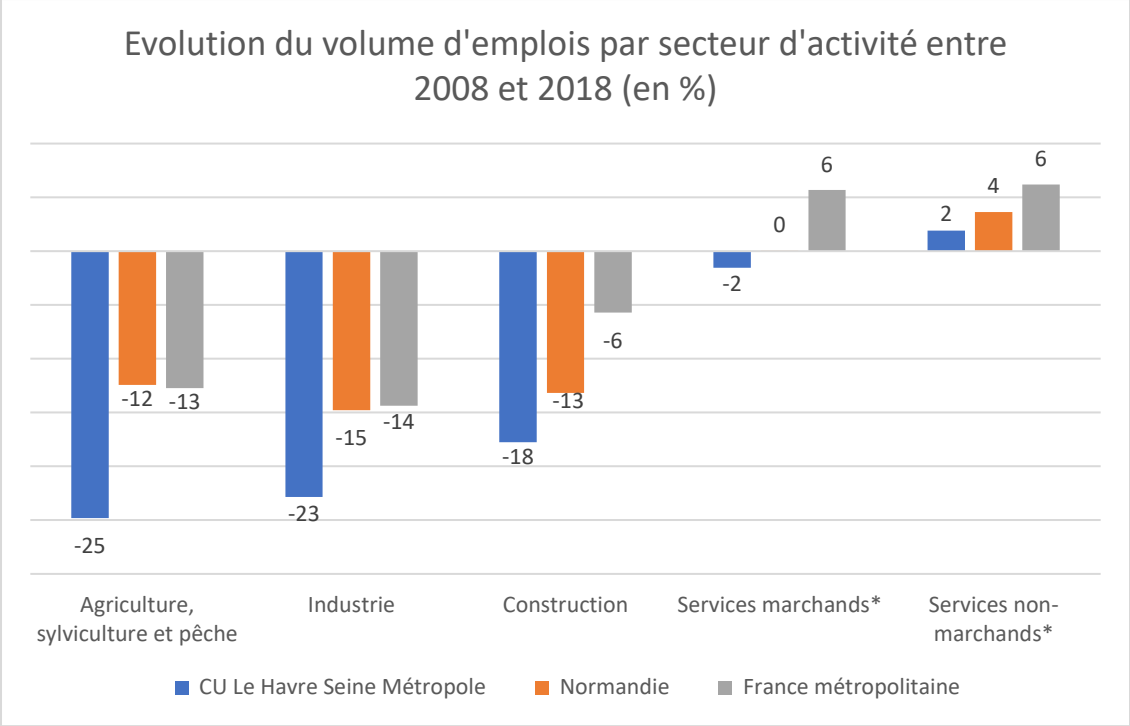


A l'échelle du territoire, 32 des 54 communes de la Communauté urbaine ont vu leur volume d'emplois diminuer sur les 10 dernières années. Ces diminutions ont été particulièrement importantes sur Le Havre (-4 645 emplois), Sandouville (-1 658 emplois) et Harfleur (-1 209 emplois). Dans le même temps, les gains d'emplois des 22 autres communes du territoire ne permettent pas de compenser les pertes observées dans les principales polarités économique du territoire. Seules trois communes de l'est de l'estuaire de la Seine ont en effet vu leur volume d'emplois augmenter significativement : Saint-Aubin-Routot (+159 emplois), Saint-Vigor-d'Ymonville (+276 emplois) et Oudalle (+397 emplois).

Une structure des emplois en profonde mutation

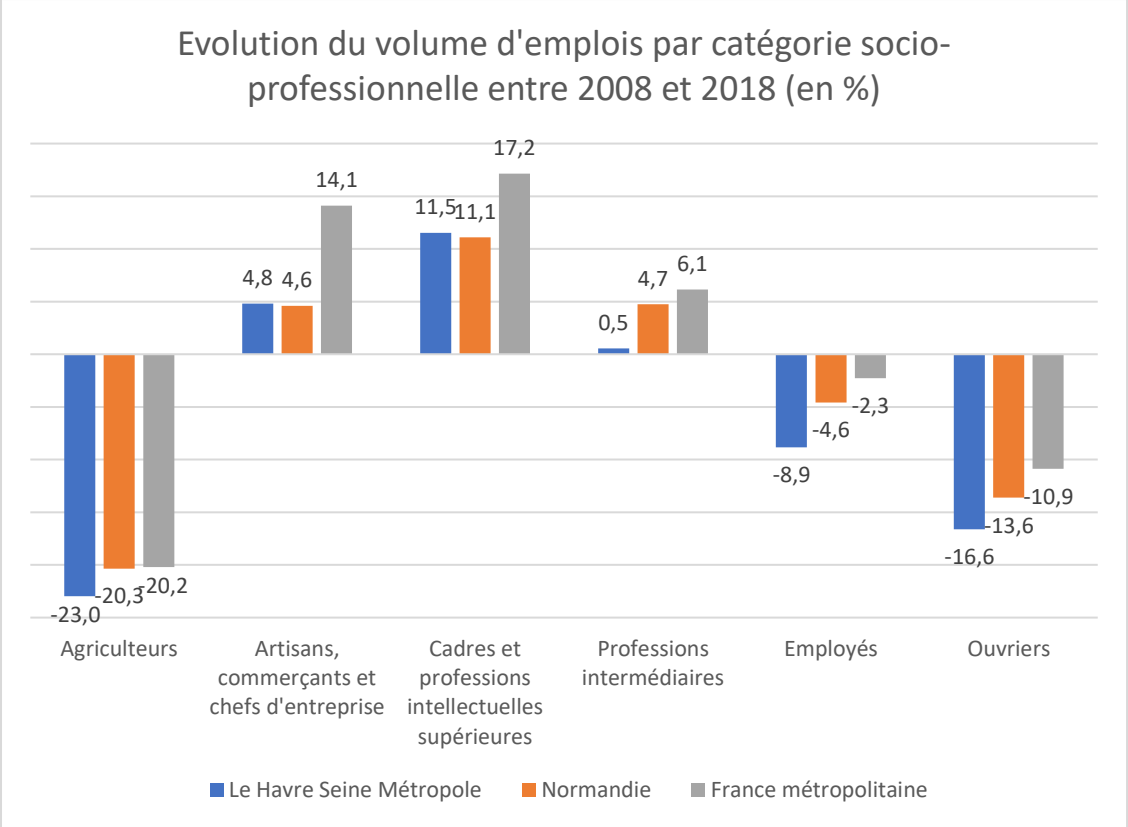
La dynamique de déprise économique explicitée précédemment n'a pas touché l'ensemble du tissu économique local de la même façon et avec la même intensité. Elle se matérialise en ce sens par une profonde remise en question de la structure des emplois du territoire.

Entre 2008 et 2018, la baisse du volume d'emplois a principalement concerné l'industrie et dans une moindre mesure la construction, la diminution de l'emploi agricole s'appliquant sur des volumes déjà faibles initialement.



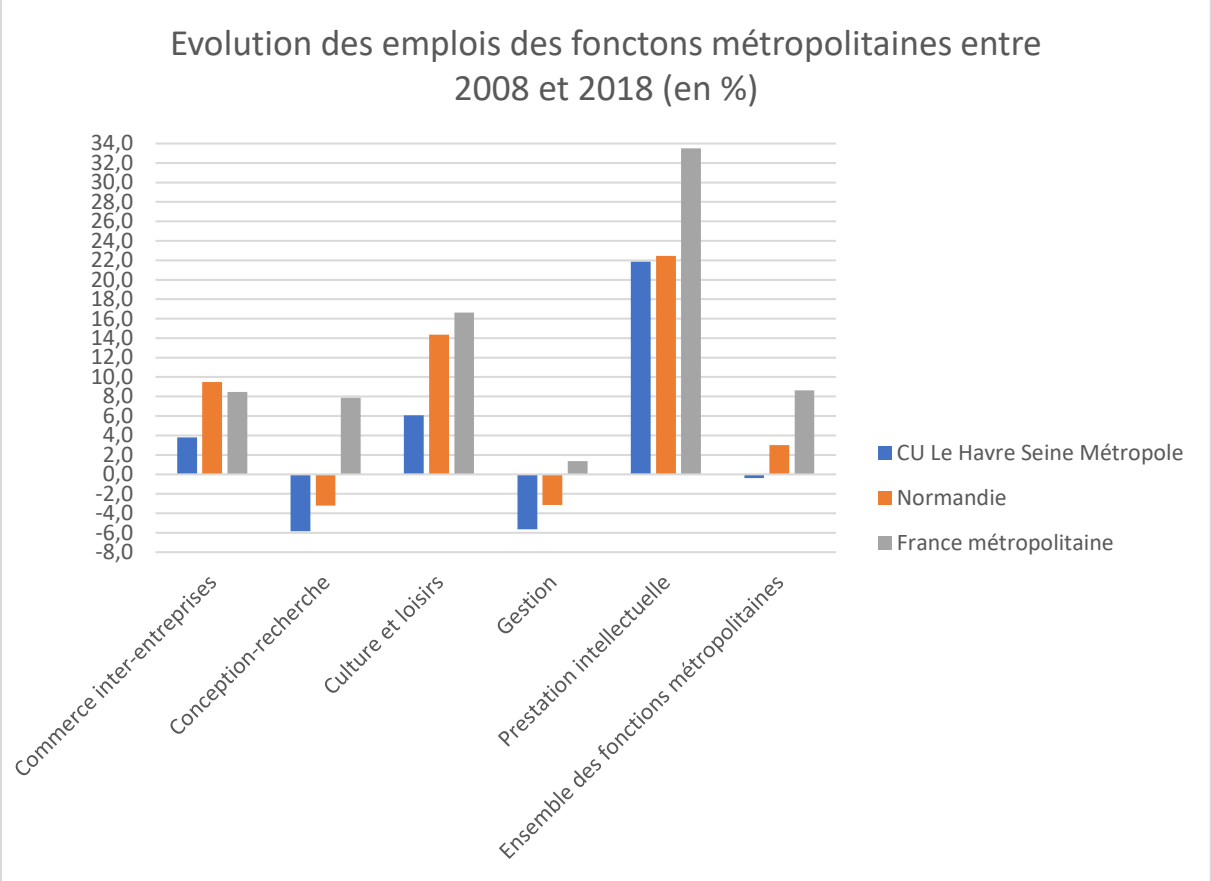
Si le recul de l'emploi industriel est également palpable aux échelles régionale et nationale dans des proportions relativement similaires (-15 % sur la Normandie, -14 % sur la France métropolitaine), il a été particulièrement intense sur le territoire de Communauté urbaine (-23 %). Le secteur tertiaire a pour sa part mieux résisté au déclin. Les services marchands ont vu leur volume d'emploi légèrement diminuer (-2 %) dans un contexte de stagnation à l'échelle normande tandis que le volume d'emplois des services non-marchands a progressé de 2 % entre 2008 et 2018.

Par ailleurs, la baisse du volume d'emplois sur la dernière décennie a principalement impacté les emplois peu ou pas qualifiés. Si ces tendances ne sont pas propres à la Communauté urbaine, elles sont particulièrement marquées sur le territoire. Entre 2008 et 2018, le volume d'emplois ouvriers y a ainsi diminué de 16.6 % contre des diminutions de 13.6 % sur la Normandie et de 10.9 % sur la France métropolitaine. De même, le volume d'emplois employés a baissé de 8.9 % sur le territoire contre des baisses de 4.6 % sur la Normandie et de 2.3 % à l'échelle nationale.



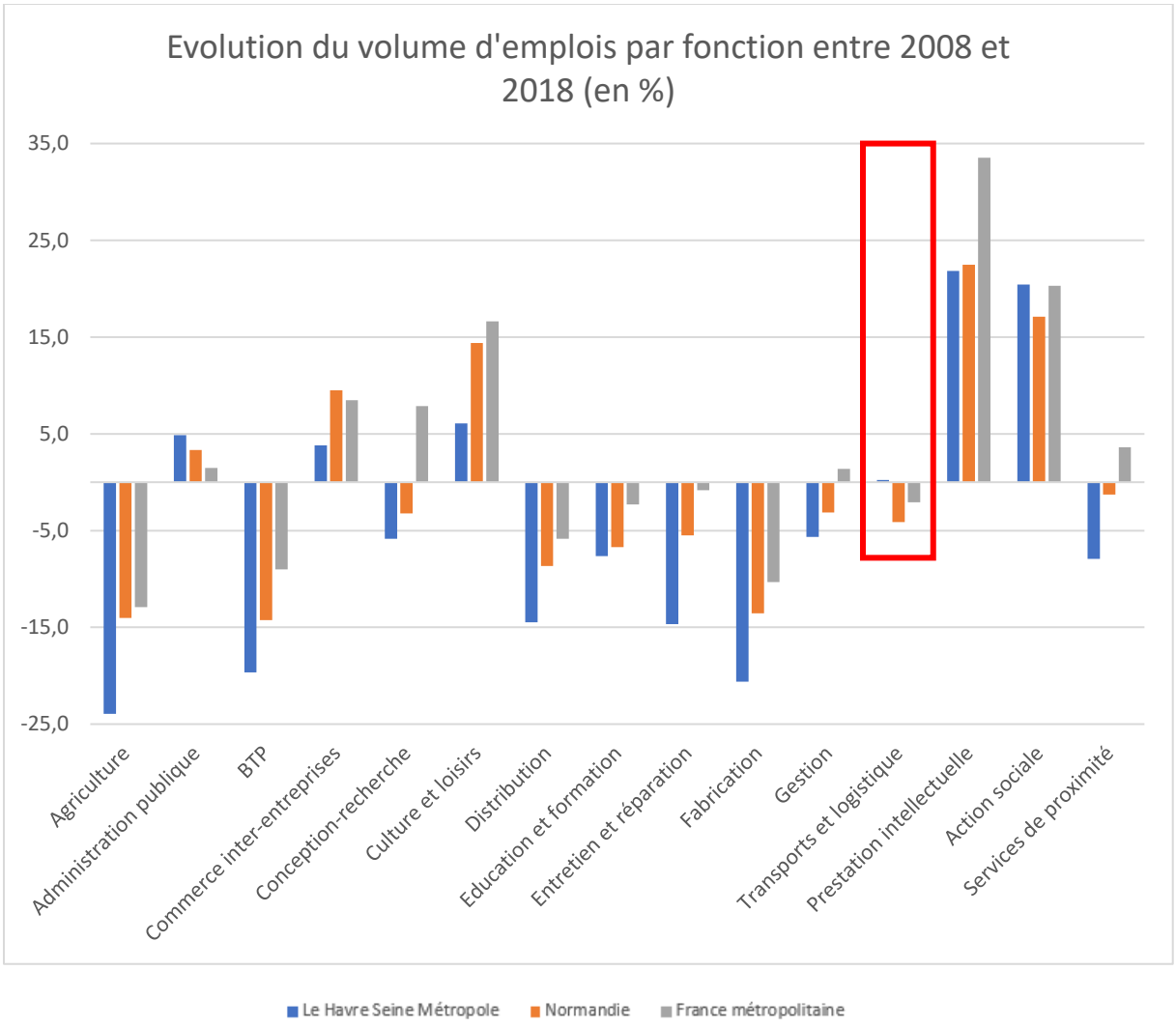
La baisse des emplois faiblement qualifiés est à mettre au regard du maintien voire de la hausse des emplois qualifiés et très qualifiés. Entre 2008 et 2018, le volume d'emplois des professions intermédiaires s'est ainsi maintenu à son niveau de début de période tandis que sur ces dix années, le volume d'emplois cadres a augmenté de 11.5 %.

Les emplois des fonctions métropolitaines ont vu leur nombre d'emplois stagner sur le territoire entre 2008 et 2018 (-0.4 %) alors qu'elles ont connu un dynamisme important à l'échelle de la Normandie (+3 %) et surtout de la France métropolitaine (+8.6 %).



Dans le détail, le commerce inter-entreprises, les prestations intellectuelles et la culture et les loisirs ont vu leur volume d'emplois augmenter entre 2008 et 2018, même si dans des proportions nettement inférieures aux hausses constatées aux échelles régionale et nationale. Ces augmentations ont été contrebalancées par les baisses d'emplois observées dans la conception-recherche et surtout dans la gestion, principale fonction métropolitaine du territoire en 2018.

Les difficultés observées entre 2008 et 2018 n'a pas remis en cause la fonction logistique du territoire. Sur les dix dernières années, le volume d'emplois des activités liées aux transports et à la logistique s'est maintenu à son niveau de 2008 (+0.2 %) alors que la Normandie et la France métropolitaine ont connu des évolutions négatives sur la même période (respectivement -4.1 et -2.1 %).

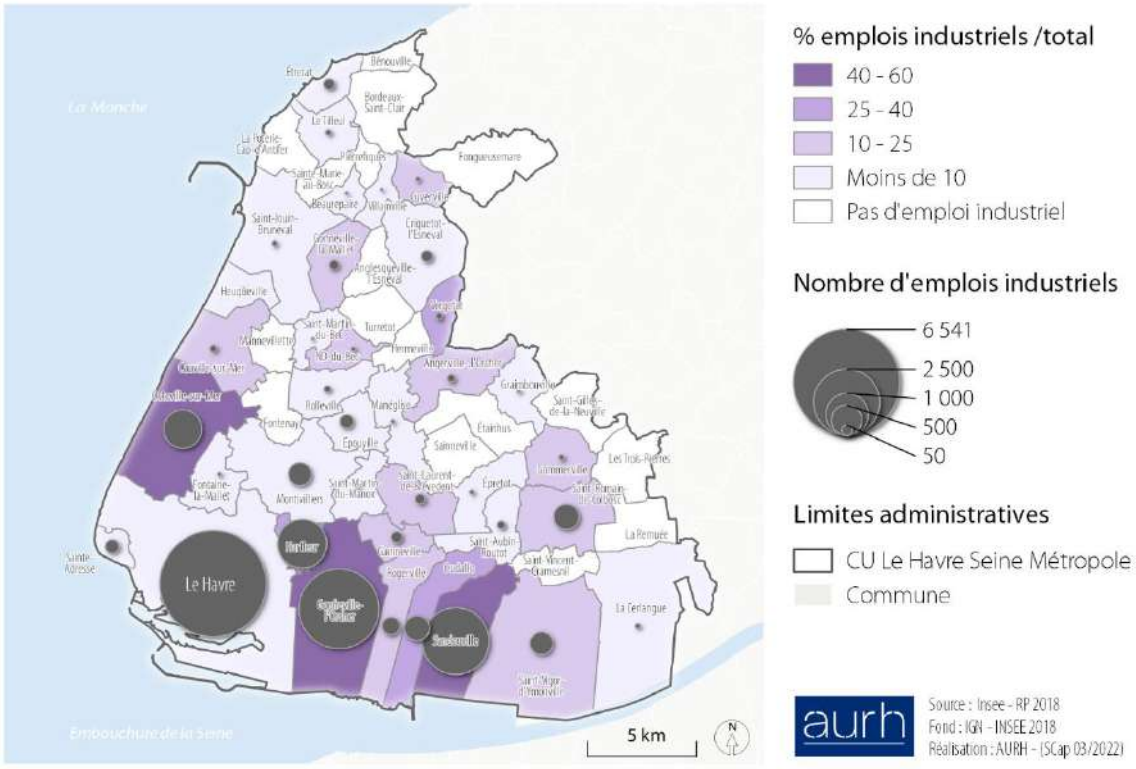

Evolution du volume d'emplois par fonction entre 2008 et 2018 (en %)
35,0
25,0
15,0
5,0
-5,0
-15,0
-25,0
Agriculture
Administration publique
BTP
Commerce inter-entreprises
Conception-recherche
Culture et loisirs
Distribution
Education et formation
Entretien et réparation
Fabrication
Gestion
Transports et logistique
Prestation intellectuelle
Action sociale
Services de proximité
Le Havre Seine Métropole
Normandie
France métropolitaine

2. Industrie, logistique et activités portuaires

Un territoire historiquement imprégné par la présence d'activités industrielles

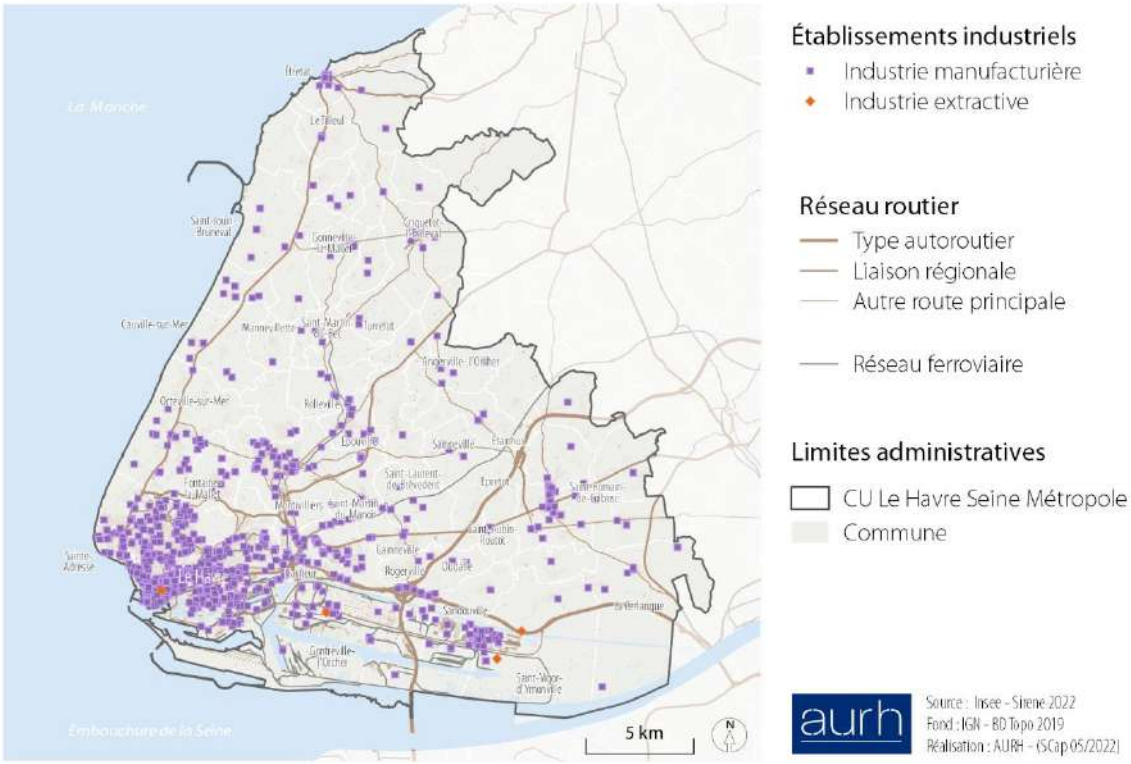
La Communauté urbaine est un territoire d'accueil historique des activités industrielles. Avec 16 874 emplois en 2018, l'industrie y représente 15 % de l'emploi total contre 12 % au niveau national. Cette surreprésentation du secteur industriel est le résultat d'un long processus de concentration des industries traditionnelles (automobile, raffinerie, pétrochimie…) qui ont façonné depuis l'après-guerre l'économie et les paysages du territoire et qui en constituent aujourd'hui encore un marqueur identitaire fort dans l'imaginaire collectif.

Volume et poids de l'emploi industriel par commune en 2018



L'emploi industriel se concentre sur la partie sud de la Communauté urbaine en lien avec la présence du Port du Havre. La ville du Havre représente à elle seule 39 % de l'emploi industriel du territoire avec 6 541 emplois. Le poids de l'industrie y reste néanmoins relativement modeste (9 % du volume d'emploi total), le tissu économique local y étant fortement tertiarisé autour des services marchands (52 % des emplois).

Établissements industriels actifs employeurs
dans la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole en 2022

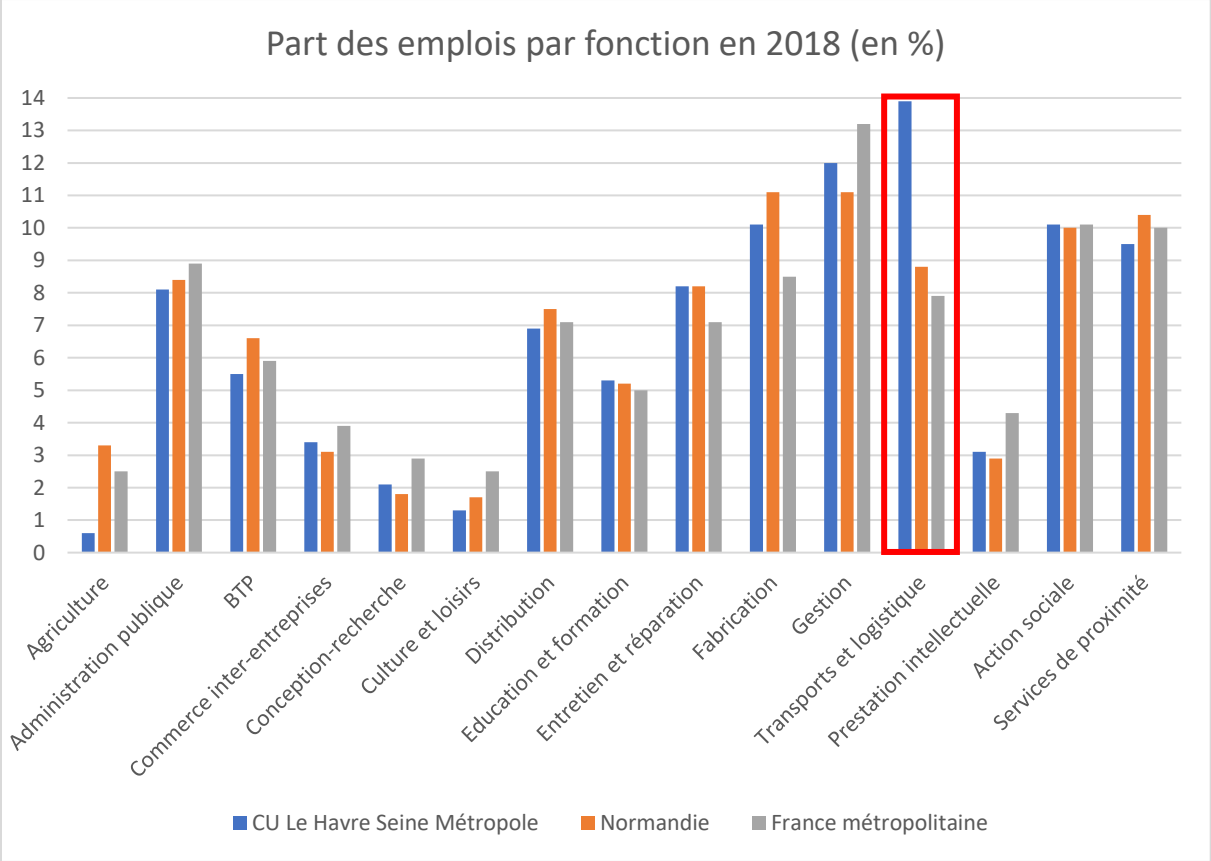


Le poids de l'industrie est en revanche beaucoup plus important sur les autres communes de l'estuaire de la Seine. Ces dernières accueillent en effet des activités industrielles de dimension régionale voire nationale. L'emploi industriel représente ainsi 60 % de l'emploi total de Sandouville, qui accueille notamment l'usine de carrosserie-montage du groupe Renault (1 805 emplois sur 152 ha en 2020[8]), et plus de 41 % de l'emploi total de Gonfreville-l'Orcher, où se situe le siège social et premier site industriel de Safran Nacelles ainsi que la plus grande plateforme française de raffinage-pétrochimie du groupe TotalEnergies (12 % de la capacité de raffinage et 11 % des plastiques produits en France)[9].

Un territoire de prédilection des activités liées aux transports et à la logistique

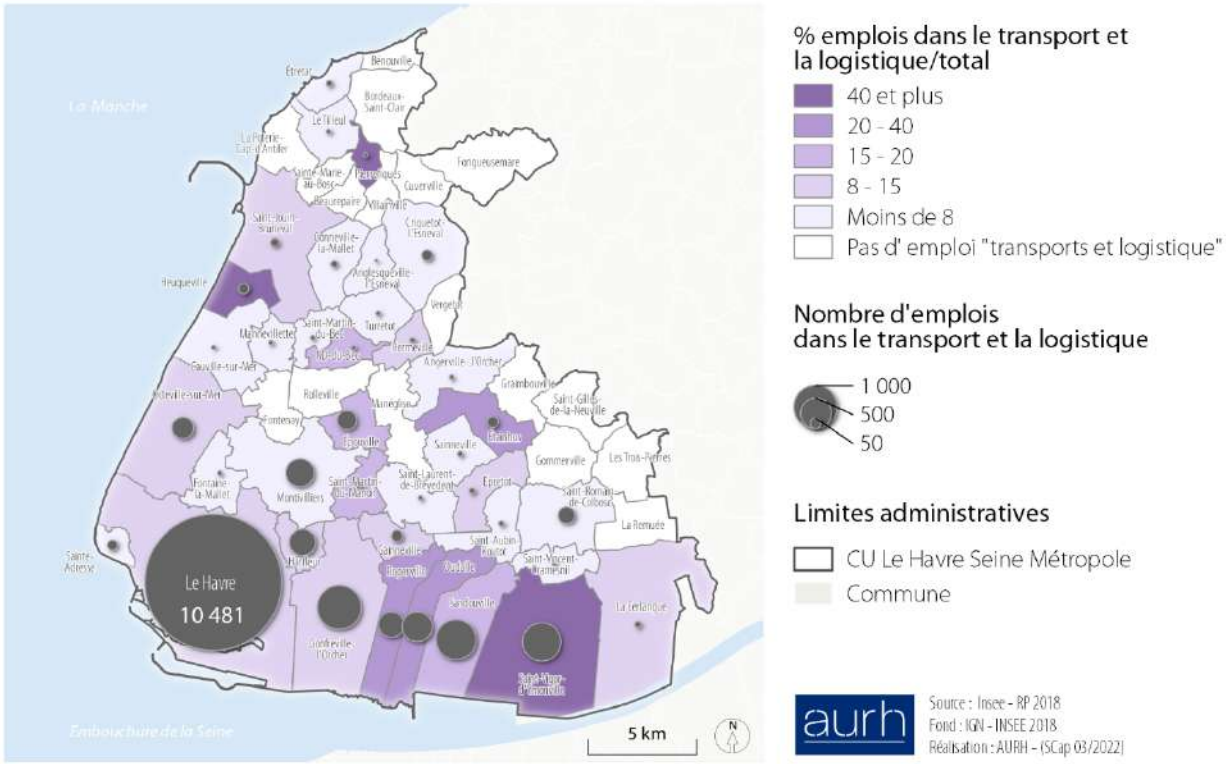
Idéalement situé à l'embouchure de la Seine, profitant de la présence d'un port d'envergure européenne qui le connecte aux flux mondiaux de marchandises et disposant d'infrastructures de transport qui le relient rapidement à la région parisienne, premier bassin de consommation européen, le territoire de la Communauté urbaine présente une spécialisation forte dans les activités liées aux transports et à la logistique.

[8] https://www.renaultgroup.com/groupe/implantations/usine-sandouville/ (Consulté le 31/03/2022)
[9] https://totalenergies.com/fr/expertise-energies/projets/plateforme-raffinage-chimie/normandie-performance-energetique (Consulté le 31/03/2022)



Le transport et la logistique représentent 14 % du total de l'emploi du territoire contre 9 % des emplois normands et 8 % des emplois nationaux. La géographie des emplois liés aux transports et à la logistique est étroitement liée à la proximité du port du Havre et à la présence d'infrastructures routières structurantes.

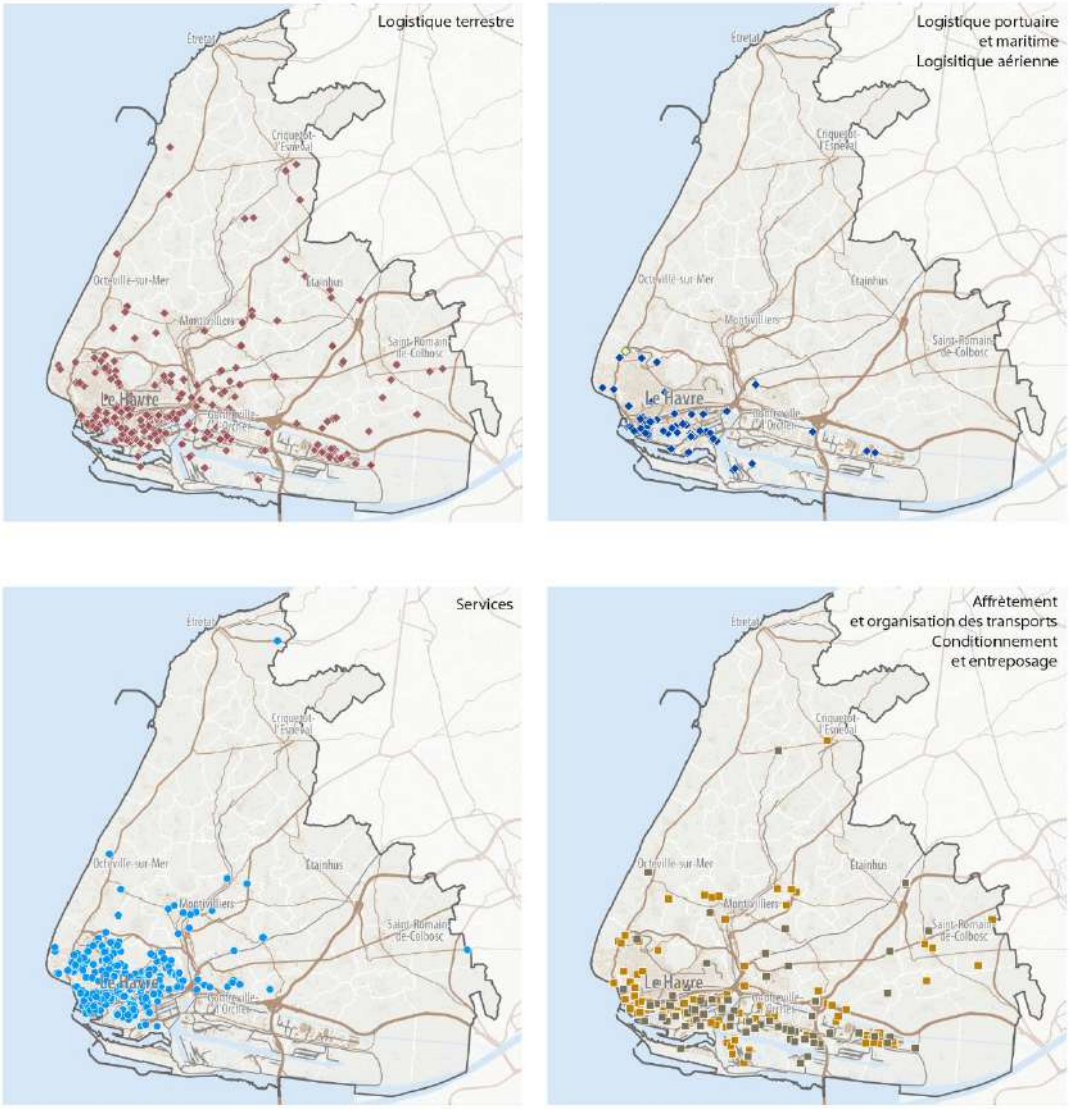
Volume et poids de l'emploi des transports et de la logistique par commune en 2018



Occupant de grandes superficies et représentant des volumes d'emplois importants, les activités liées aux transports et à la logistique portuaire sont tournées vers l'import/export depuis/vers le Port du Havre. Concentrées sur ou à proximité immédiate de la zone industrialo-portuaire, elles sont tout à la fois la porte d'entrée et de sortie des marchandises sur le territoire et garantissent une partie de l'approvisionnement du bassin de consommation parisien. Ces activités cohabitent sur la zone industrialo-portuaire avec celles nécessaires au fonctionnement des grands sites industriels qui y sont implantés.

Le maillage du territoire est complété par des activités liées aux transports et à la logistique de distribution. Situées à proximité des zones de chalandises et des échangeurs routiers et autoroutiers, elles desservent les bassins de consommation locaux en produits finis et irriguent la logistique du dernier kilomètre au plus près des consommateurs dans les espaces urbains.

Établissements logistiques actifs employeurs dans la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole en 2022



Un territoire portuaire connecté à l'économie mondialisée
Créé en 2021, le grand port fluvio-maritime de l'Axe Seine regroupe en une seule entité, les ports du Havre de Rouen et de Paris sous le nom d'Haropa. Un projet stratégique 2020-2025 a été élaboré qui ambitionne de faire d'Haropa un système portuaire maritime et fluvial de référence.

Ce projet stratégique repose sur 4 piliers :

- Développement industriel et logistique
- Transition numérique
- Transition écologique
- Multimodalité

Le Complexe Industrialo-Portuaire havrais (CIP) est constitué de 2 ensembles :

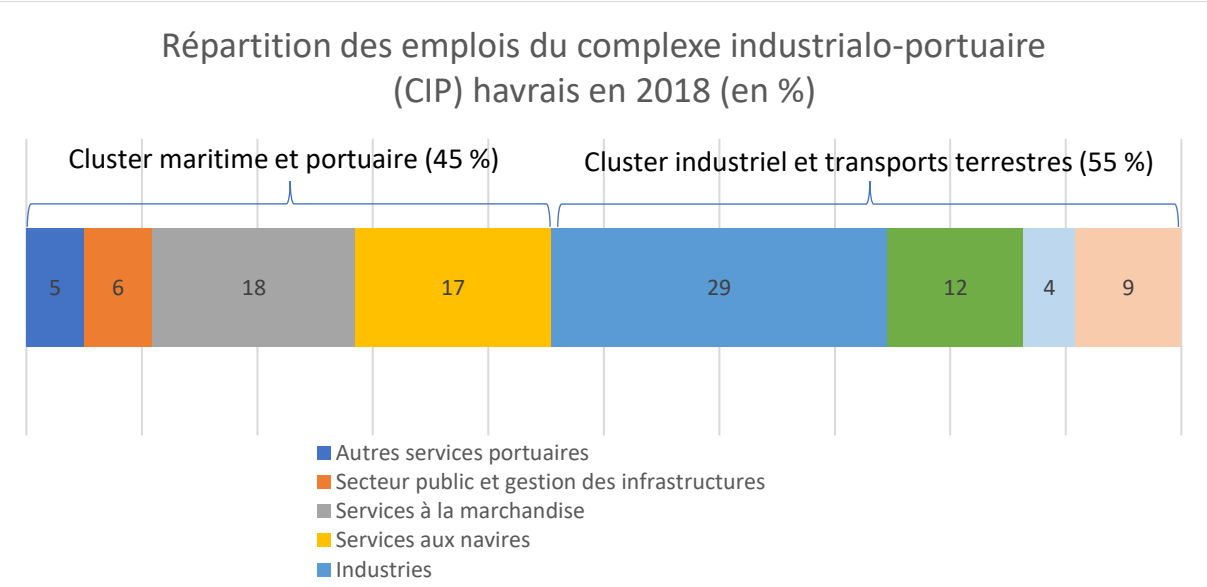
- Partie sud de la communauté urbaine, du Havre jusque Tancarville où de nombreux terminaux et parc logistique sont présent en nombre
- Le port d'Antifer à l'ouest de la communauté urbaine, plus précisément sur la commune de Saint-Jouin-Bruneval.

L'espace portuaire HAROPA Le Havre

Le Complexe Industrialo-Portuaire havrais (CIP) constitue le moteur économique du territoire. Il compte 29 710 emplois en 2018[10], soit environ 26 % de l'emploi total de la Communauté urbaine.

[10] Insee, *L'emploi progresse dans les ports du Havre et de Rouen en 2018, sur fond de croissance du trafic maritime*, décembre 2021

Le cluster industriel et transports terrestres, qui comprend les industries et services installés à proximité immédiate du port, représente 55 % de l'emploi du CIP havrais (16 230 emplois). Il se caractérise par le poids important de l'industrie, premier employeur de la CIP avec 8 670 emplois. Le cluster maritime et portuaire, qui intègre pour sa part l'ensemble des activité directement liées au port, est principalement composé des services à la marchandise et des services aux navires dans des proportions similaires (respectivement 5 230 et 5 020 emplois).



Source : AURH d'après Insee, *L'emploi progresse dans les ports du Havre et de Rouen en 2018, sur fond de croissance du trafic maritime,* 14/02/2021

Par-delà son rôle moteur pour le tissu économique local, le Complexe Industrialo-Portuaire havrais est une pièce maitresse du dynamisme économique de la Vallée de la Seine et plus largement de l'ensemble du territoire national. Connecté à plus de 600 ports sur les 5 continents et disposant d'infrastructures lui permettant d'accueillir les plus gros navires marchands de la planète, il constitue un point névralgique de branchement de l'économie française aux flux d'échanges mondialisés. Il est le premier port français de conteneurs avec 3.1 millions d'EVP[11] manutentionnés en 2021[12], la première plateforme française pour l'import-export de véhicules neufs et le premier port mondial pour les vins et spiritueux[13].

3. Dynamique de projet

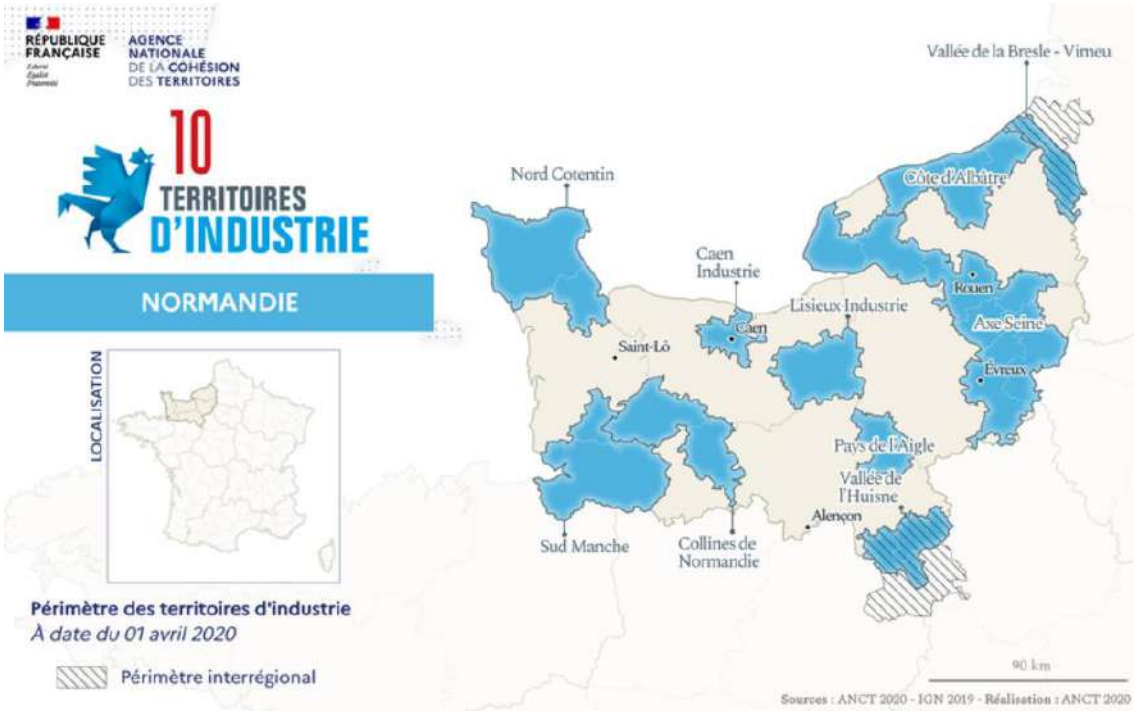
Favoriser la reconquête de l'industrie

La crise sanitaire de la COVID 19 et le contexte géopolitique incertain ont mis au cœur des débats la nécessité de renforcer la souveraineté et l'indépendance de l'économie française. De par son identité et son savoir-faire

[11] Equivalents vingt pieds, unité de mesure standardisée du trafic de conteneurs
[12] https://www.haropaport.com/fr/actualites/fusion-et-forte-reprise-de-lactivite-une-annee-2021-fondatrice-pour-haropa-port (Consulté le 31/03/2022)
[13] https://www.haropaport.com/fr/havre/en-chiffres (Consulté le 31/03/2022)

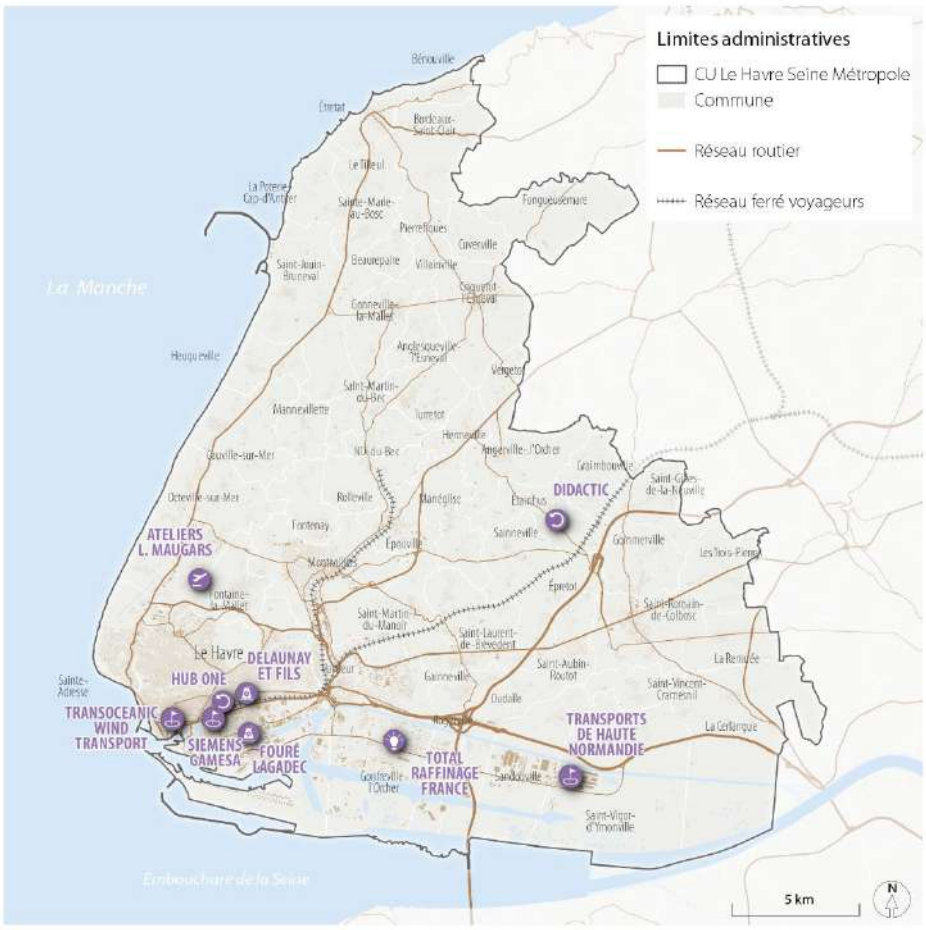
industriel, le territoire de la Communauté urbaine constitue un espace stratégique pour la relocalisation et le redéploiement de l'industrie en France.

Dès 2019, l'intégration du territoire à la labellisation de l'Axe Seine comme « Territoire d'industrie » a acté son importance dans la stratégie de réindustrialisation du pays.



Courant sur la période 2019-2022 et conforté dans de cadre de France Relance, le programme « Territoires d'industrie » et le Plan de relance ont d'ores-et-déjà accompagné la mise en œuvre d'une dizaine de projets industriels sur le territoire.

Les projets industriels soutenus dans le cadre du Plan de relance



Nature de la mesure

- Fonds de soutien aux investissements du secteur nucléaire
- Soutien à l'investissement industriel dans les territoires
- Efficacité énergétique et évolution des procédés dans l'industrie
- Modernisation de la filière aéronautique
- (Re)localisation dans les secteurs critiques

Entreprise	Taille	Filière
SIEMENS GAMESA	GE	Nouveaux systèmes énergétiques
HUB ONE	GE	Télécommunications 5G
DELAUNAY ET FILS	TPE / PME	Nucléaire
FOURÉ LAGADEC	GE	Nucléaire
TOTAL RAFFINAGE FRANCE	GE	Raffinage et Pétrochimie
TRANSOCEANIC WIND TRANSPORT	TPE / PME	Autres
DIDACTIC	TPE / PME	Santé
ATELIERS L. MAUGARS	TPE / PME	Aéronautique
TRANSPORTS DE HAUTE NORMANDIE	TPE / PME	Automobile

Source : Open Data - Ministère de l'économie, des finances et de la relance
Fond : IGN - WGE 2018
Réalisation : AURH - (Cap 03/2022)

La diversité de ces projets, tant en termes de taille que de périmètres d'intervention, illustre la capacité d'adaptation du territoire, qu'il s'agisse de réinventer l'industrie traditionnelle à l'aune des enjeux contemporains de transition ou d'accompagner le renforcement des filières stratégiques ou émergentes.

Accompagner les transitions

L'urgence climatique et la raréfaction des énergies fossiles invitent aujourd'hui à accélérer la décarbonation de la société française afin d'atteindre l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050. Consciente de ces échéances et du rôle qu'elle doit jouer dans ces transitions, la Communauté urbaine a signé en 2020 le Pacte territorial pour la transition écologique et industrielle. Formalisant la volonté du territoire de se positionner comme une référence en matière de transition écologique et industrielle réussie, ce document s'articule autour de 5 axes stratégiques visant à transformer le territoire dans toutes ses composantes.

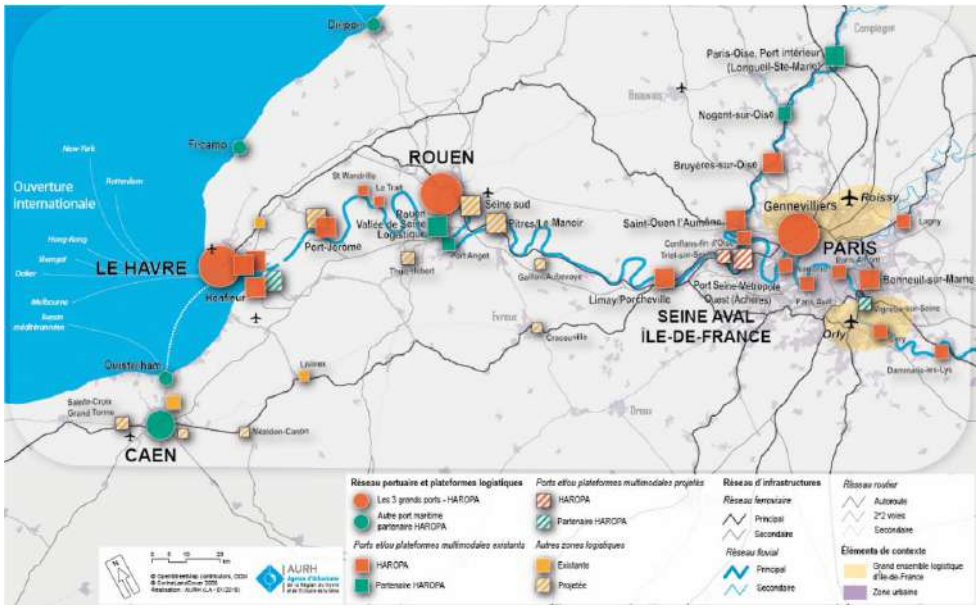
Les cinq axes stratégiques du Pacte pour la transition écologique et industrielle

(Source : Synthèse du Pacte pour la transition écologique et industrielle, CU LHSM, p. 17)

Le Pacte territorial pour la transition écologique et industrielle repose sur une dynamique collaborative associant plus de 80 acteurs économiques et partenaires institutionnels. Il comprend 58 actions portant notamment sur l'accompagnement à l'implantation d'activités industrielles participant à l'économie de la transition (construction d'éoliennes, démantèlement de grands équipements de transports, chimie biosourcée, véhicules électriques…), la structuration de filières énergétiques décarbonées (hydrogène et photovoltaïque) et la promotion de l'économie circulaire (agriculture et alimentation, déchets et production d'énergie, récupération de la chaleur fatale des industries et développement de réseaux de chaleur…).

Renforcer la dimension interrégionale du territoire

En concurrence directe avec les ports du range nord européen pour l'approvisionnement du bassin de consommation parisien, le port et le territoire havrais sont des maillons structurants du Seine Gateway, corridor logistico-industrialo-portuaire intégré dont l'objectif est d'étendre l'hinterland des ports du Havre, de Rouen et de Paris par une meilleure gestion des flux de marchandises et un recours accru aux modes de transports massifiés (fer et fleuve).



De par son ouverture sur une des mers les plus fréquentées du globe, sa capacité à accueillir les plus gros navires marchands de la planète et sa bonne desserte multimodale, le Port du Havre représente en outre une pièce essentielle d'HAROPA PORT, établissement public créé en 2021 par la fusion des ports du Havre, de Rouen et de Paris. L'intégration du Port du Havre à cette nouvelle entité, 5ème ensemble portuaire européen, permet de proposer une stratégie commune et coordonnée afin de renforcer la compétitivité des ports de la Seine face à leurs concurrents du nord de l'Europe.

Aujourd'hui, alors que les ports du range nord montrent des signent de saturation, que la stratégie nationale portuaire fixe des objectifs ambitieux en matière de parts de marché pour les ports français[14], que le Canal Seine-Nord Europe est en construction pour améliorer la connexion entre le bassin parisien et le nord de l'Europe et que les enjeux de décarbonation invitent à repenser le modèle économique des ports, il convient de conforter la position du Port du Havre comme port de dimension européenne à l'avant-garde des transitions énergétiques et écologiques d'ores-et-déjà enclenchées.

Favoriser le développement par l'innovation

L'innovation est un levier central pour renforcer l'attractivité et la compétitivité des territoires. Depuis 2019, la Communauté urbaine fait partie des 24 lauréats de l'appel à projets « Territoires d'innovation et de Grande Ambition » de la 3ème édition du Programme d'Investissement d'Avenir avec le projet *Le Havre Ville Portuaire*

[14] Objectif de porter à 80 % à l'horizon 2050 la part du fret conteneurisé à destination ou en provenance de la France manutentionnée dans les ports français (contre 60 % actuellement)

Intelligente. Ce projet fédère plus de 80 acteurs publics et privés pour un investissement total de 241 millions d'euros, dont 31 millions sont apportés par l'Etat dans le cadre la labellisation « Territoire d'innovation ».

Le projet *Le Havre Ville Portuaire Intelligente* est un laboratoire d'innovation composé d'une trentaine d'actions ayant l'expérimentation pour dénominateur commun. Il vise à la construction d'un nouveau modèle urbain et industrialo-portuaire intégré qui positionnera le territoire comme une référence nationale et internationale parmi les métropoles industrielles et portuaires à l'horizon 2030.

Le projet porte à ce titre plusieurs objectifs : consolider la place du port comme un port de rang mondial grâce à une relation ville-port réinventée, répondre aux défis de la transition numérique, énergétique et environnementale et créer une communauté d'acteurs plurielle capable de répondre aux défis qui se présentent de manière réactive, créative et innovante.

4. Foncier économique

La loi Climat et Résilience rend obligatoire la réalisation d'inventaire de Zones d'Activités Économiques (ZAE) en définissant ces dernières comme « « zones d'activité industrielle, commerciale, tertiaire, artisanale, touristique, portuaire ou aéroportuaire […] ». Cet inventaire doit intégrer les éléments suivants :

- **Etat parcellaire des unités foncières** comportant leur surface et l'identification du propriétaire
- **Identification des occupants** de la ZAE
- **Taux de vacance de la ZAE**

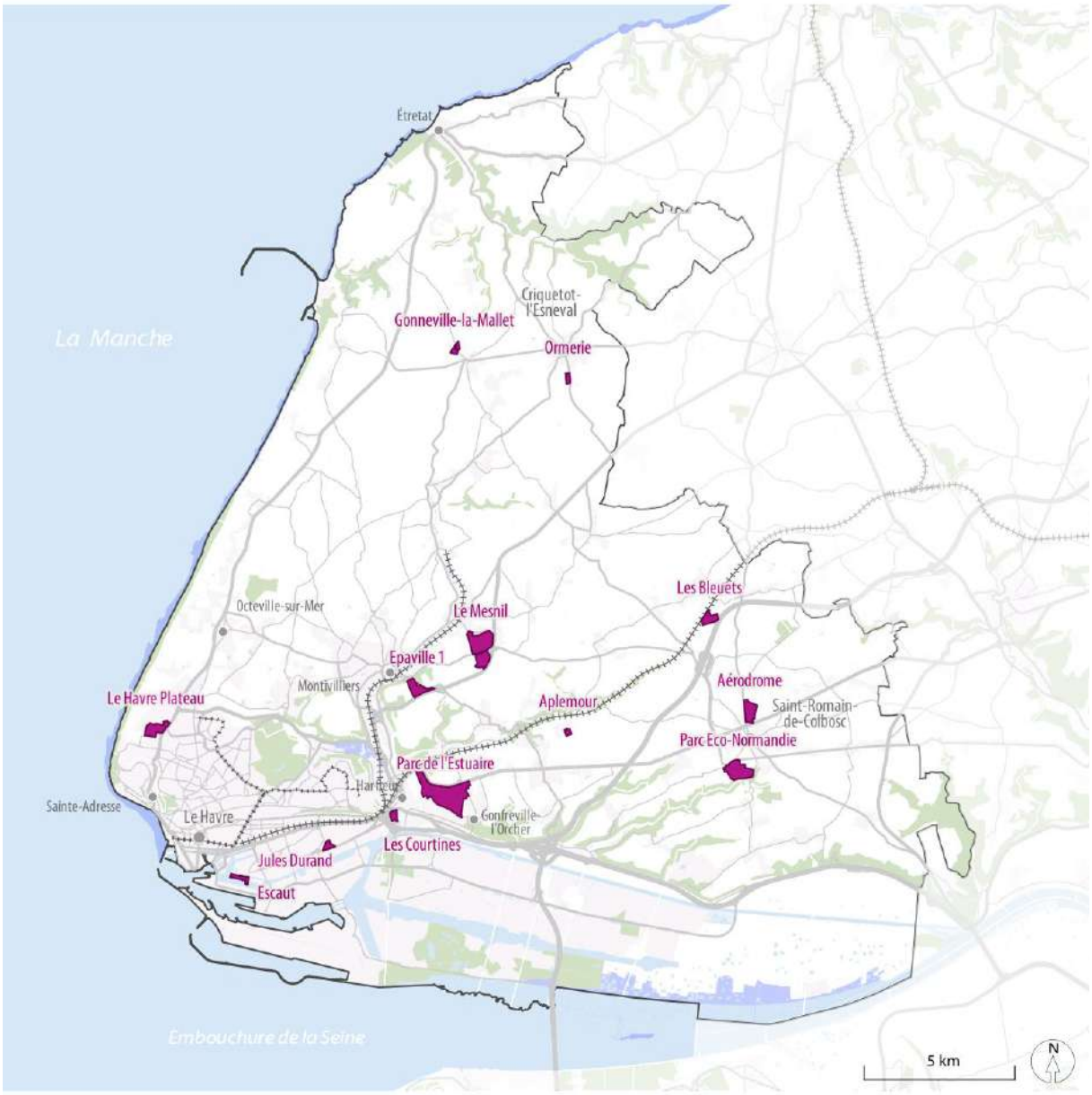
L'identification du foncier économique sur le territoire a permis de catégoriser ces dernières, nous distinguons :

- Les Zones d'Activité Économique (ZAE) d'intérêt communautaire ;
- Les Secteurs en tissu mixte ;
- Les Sites d'Activité Économique (SAE) ;
- La Zone d'Activité Aéroportuaire (ZAA) ;
- Les Zones Industrialo-Portuaires (ZIP).

Ces sites peuvent être à la fois à vocation artisanale, logistique, industrielle ou encore tertiaire.

Les ZAE d'intérêts communautaires sont au nombre de 13 sur le territoire.

Les zones d'activités économiques du Havre Seine métropole



Sources : CU Le Havre Seine Métropole / AURH
Fond : IGN - INSEE 2018 / Corine Land Cover 2018
Réalisation : AURH - (SCap 09/2022)

Ces ZAE cumulent une superficie de 344 ha dont 55,4 ha de disponibilité foncière soit un taux de remplissage de 83,8%. À noter que 12,9 ha de superficie étaient en cours de commercialisation en 2023.

ZAE	LOCALISATION	FONCIER DISPONIBLE (EN HA)	FONCIER EN COURS DE COMMERCIALISATION (EN HA)
Les Bleuets	Étainhus	0	
ZA de l'Ormerie	Criquetot-l'Esneval	1,5	1,1
ZAE Gonneville-la-Mallet	Gonneville-la-Mallet	0	
Les Courtines	Harfleur	0,1	
Parc d'Aplemour	St-Laurent-de-Brévedent	0	
Parc de l'Aérodrome	St-Romain-de-Colbosc	0	
Le Havre Plateau	Le Havre	9,7	1,6
Parc de l'Estuaire	Harfleur, Gonfreville-l'Orcher	0	
ZA Jules Durand	Le Havre	0	
Le Mesnil	Montivilliers, Épouville, St-Martin-du-Manoir	27,5	8,2
Eco-Normandie	St-Romain-de-Colbosc	15,4	2
Epaville 1	Montivilliers	0	
Parc de l'Escaut	Le Havre	1,2	
Total		55,4	12,9

Les ZAE communautaires représentent 41% de la surface du foncier économique hors zone industrialo-portuaires.

	Nombre de sites	Surface totale (en ha)	Part (%)
ZAE	13	343,53	41,3
Secteur en tissu mixte	22	242,98	29,2
SAE	21	211,78	25,5
ZAA	1	22,38	2,7
Sous-total	**57**	**830,67**	100
ZIP	2	5 002,6	
Total	**59**	**5 833,27**	

Les secteurs en tissu mixte représentent la 2e « source » de foncier économique en étant très présent dans les quartiers sud où elles se mêlent à un tissu urbain mixte.

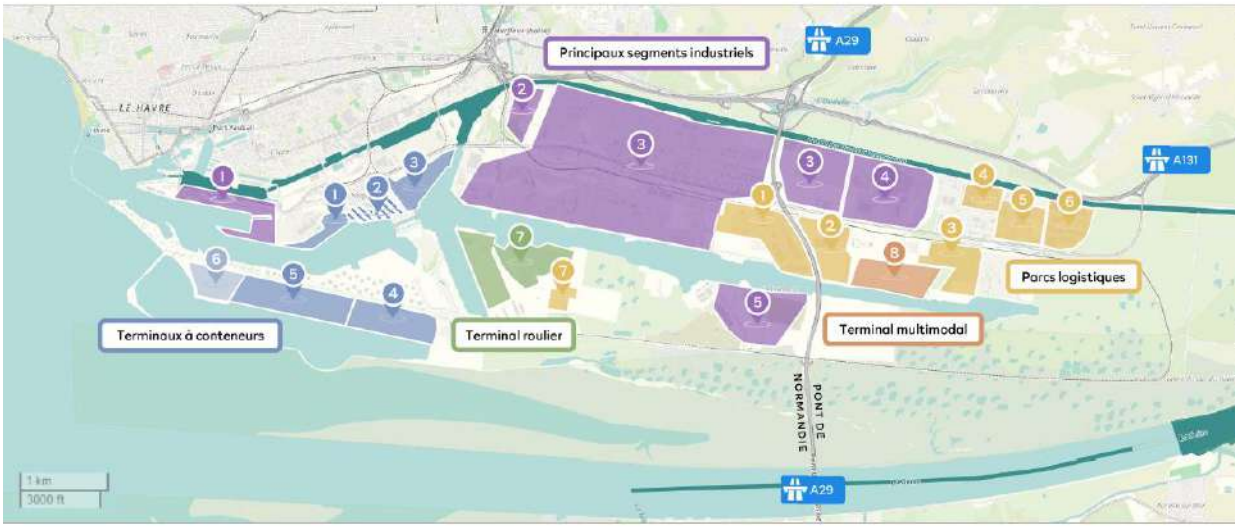
Les quartiers sud de la ville du Havre

Deux Zones Industrialo-Portuaires d'importance sont présentes sur le territoire et font partie de l'ensemble Haropa Port :

- la zone industrialo-portuaire du Havre, qui s'étire du Havre à Saint-Vigor-d'Ymonville, sur la rive nord de l'estuaire de la Seine ; Ce port accueille plusieurs types d'activités aussi bien de la logistique, pétrochimie, automobile qui s'appuient également sur de nombreux terminaux.
- Le port d'Antifer, sur la commune de Saint-Jouin-Bruneval. Ce site est un terminal pétrolier construit dans les années 70 afin d'assurer la réception super-tankers, navires pétroliers aux dimensions importantes (+ 250 000 t) ne pouvant accoster au port du Havre non dimensionné. Il sert à la fois de stockage d'hydrocarbures et de transit. Un pipeline permet d'acheminer l'hydrocarbure jusqu'au port du Havre.

Ces 2 sites cumulent une surface de plus de 5 800 ha, soit 85% du foncier économique disponible sur le territoire.

Cartographie de la zone portuaire de HAROPA PORT | Le Havre



Terminaux à conteneurs, roulier et multimodal

1. Terminal de l'Atlantique – CNMP
2. Terminal des Amériques – CNMP & GMP
3. Terminal de l'Europe – GMP
4. Terminal de France – GMP
5. Terminaux de Normandie - TiL
6. *P11/P12 en construction – GMP*
7. Terminal roulier – SHGT & SMR
8. Terminal multimodal – LHTE

Parcs logistiques

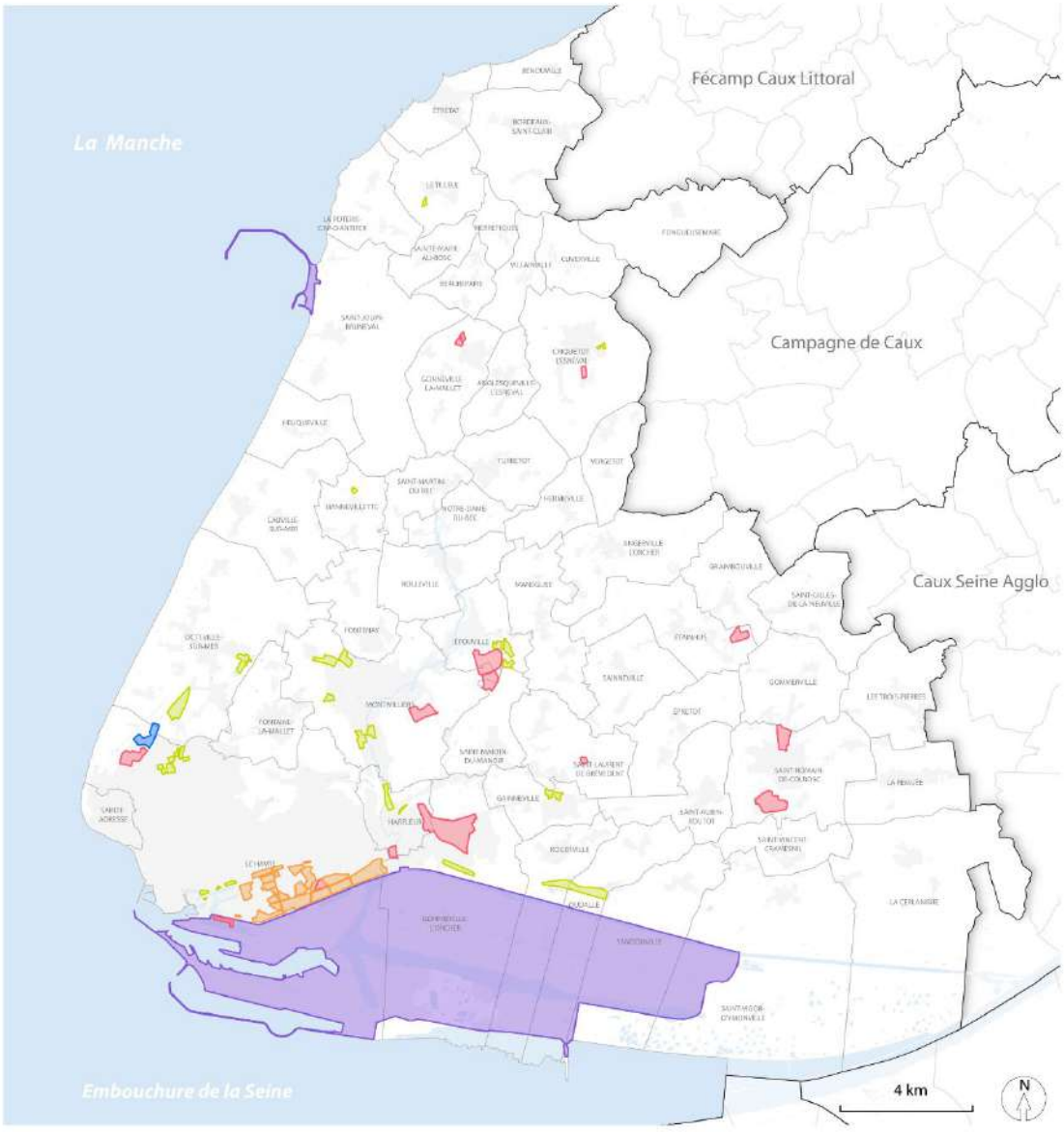
1. PLPN*1
2. PLPN*2
3. PLPN*3
4. Parc des Alizés
5. Parc du Hode
6. Parc Prologis
7. Parc Frigo

*Parc Logistique du Pont de Normandie

Principaux segments industriels

1. Énergie renouvelable
2. Aéronautique
3. Chimie / pétrochimie
4. Automobile
5. BTP / déchets

PLUi / SCoT Le Havre Seine Métropole
Foncier économique



Zone d'Activité Economique (ZAE) identifiée d'intérêt communautaire
Site d'Activité Economique (SAE)
Secteur en tissu mixte
Zone d'activité Industrialo-Portuaire (ZIP)
Zon d'Activité Aéroportuaire (ZAA)

Limites administratives
CU Le Havre Seine Métropole
Commune
Enveloppe urbaine

Fond : GéoNormandie
Source : AURH
Réalisation : AURH - (CA 05/2024)

5. Enjeux

- **Conforter le dynamisme et la place du port** en créant les conditions d'une attractivité et d'une compétitivité renforcée ;
- Accompagner le **renouveau de l'industrie** autour de la décarbonation, de la transition énergétique et du renforcement des synergies territoriales ;
- Favoriser **le développement par l'innovation** en soutenant notamment les projets novateurs dans le champ du numérique et du digital ;
- **Anticiper les transitions** à venir par le renforcement d'une offre de formation adaptée et le développement des activités tertiaires ;
- Consolider l'intégration du territoire dans les **dynamiques interrégionales** en s'appuyant sur les acteurs et dispositifs existants.

7. TOURISME

1. Etat des lieux

Le tourisme[15] sur le territoire de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole bénéficie de nombreux atouts historiques et géographiques dont un littoral maritime de 34 km de long, des paysages variés entre campagne, ville et pôle industrialo-portuaire, des patrimoines historiques et culturels riches et un positionnement central au cœur de la Normandie à proximité de sites à fort rayonnement international (Honfleur, Deauville, les plages du Débarquement, la baie du Mont Saint-Michel…). La destination est prisée pour des courts-séjours et bénéficie d'un potentiel élevé de visiteurs, grâce notamment à sa proximité avec la région parisienne.

Les politiques événementielles, culturelles et touristiques ont donné au Havre une visibilité nationale et internationale, lui conférant un statut de porte d'entrée touristique. La ville du Havre et son offre urbaine, culturelle et patrimoniale est génératrice de flux et point focal de la visibilité et de l'attractivité du territoire. Le reste du territoire bénéficie des retombées de ces flux, les clientèles du tourisme urbain réalisant traditionnellement une excursion hors de la ville pour un tiers d'entre elles. Étretat, avec ses célèbres falaises et son centre-ville typique, constitue un autre pôle de renommée internationale. Cette pépite du territoire reçoit un à deux millions de visiteurs par an.

Le territoire ne compte pas un type de tourisme mais plusieurs, souvent complémentaires qui offre un potentiel de développement et de diffusion des flux depuis les sites à fortes fréquentations. Ainsi, les différentes offres se déclinent autour :

- Du tourisme culturel, grâce aux circuits de visites, animations et évènementiels. Le classement Unesco du centre reconstruit contribue au développement d'un tourisme urbain de type city break.

- Du tourisme balnéaire et nautique, grâce aux nombreuses plages qui ont fait l'objet d'aménagement, au développement des activités balnéaires et nautiques et aux animations culturelles régulièrement

[15] Le tourisme comprend les activités déployées par les personnes au cours de leurs voyages et séjours dans des lieux situés en dehors de leur environnement habituel pour une période consécutive qui ne dépasse pas une année, à des fins de loisirs, pour affaires et autres motifs non liés à l'exercice d'une activité rémunérée dans le lieu visité. (INSEE).

proposées sur le front de mer. Les balades en bateau rencontrent un fort succès notamment la visite du port, les traversées vers la côte fleurie et la découverte des falaises d'Etretat.

- Du tourisme d'affaires, secteur économique à enjeux pour le territoire doté de deux sites de spectacles et congrès, les Docks Océane et le Carré des Docks (inauguré en 2016). Ces infrastructures ont créé l'écosystème favorable à l'accueil d'évènements d'envergure et l'implantation à proximité de résidences de tourisme.

- Le tourisme vert. Le territoire de la Communauté urbaine est composé d'une importante zone en milieu rural. Son exploitation touristique se traduit notamment par la présence de chemins de randonnée (38 boucles de randonnées de 10 km en moyenne pour un linéaire total de plus de 400 km) et de GR traversant le territoire dont le GR 21 ; le développement des itinéraires cyclables dont l'aménagement des portions de la Seine à Vélo et de la Vélomaritime. Cette offre « nature » complète l'offre de tourisme urbain (visite de fermes et châteaux, randonnée thématique, visite de la Réserve de l'estuaire…) et vient répondre aux nouvelles aspirations des touristes en recherche de nature et de proximité.

- Le tourisme industriel. Depuis de nombreuses années, l'office du tourisme propose des visites de tourisme économique : la centrale EDF, l'aéroport Le Havre Octeville, le centre de maintenance du tramway, le pont de Normandie… En complément, Le Port Center est un espace de communication privilégié permettant d'expliquer au grand public les activités du port, de valoriser les métiers et de visiter les infrastructures portuaires.

- Des croisières maritimes et fluviales, développées grâce aux infrastructures portuaires de qualité et de grande capacité mais aussi par le positionnement de la destination au cœur de la Normandie et aux portes de Paris, permettant aux compagnies d'offrir un large panel d'excursions vers des destinations de grandes renommée (ex : Giverny, plages du débarquement...). Grâce à sa notoriété grandissante, le territoire capte également de nombreux croisiéristes en visite. La croisière fluviale génère également des flux non négligeables et progresse fortement. Depuis plusieurs années, les escales maritimes et fluviales ne cessent de se développer au Havre. La pandémie de la Covid 19 a mis en arrêt tout le secteur qui, depuis, tend à redémarrer progressivement. Au défi sanitaire, s'ajoute le défi environnemental et sociétal. Face à l'image de tourisme de masse, les armateurs s'engagent depuis plusieurs années vers une croisière plus verte et plus respectueuse des populations locales. En 2018, période pré covid et année des records, Le Havre a accueilli 430 000 passagers dont 418 000 passagers pour 145 croisières maritimes et 12 800 passagers pour 106 croisières fluviales. 95% des passagers descendent à terre dont 49 % partent en excursion et 51 % visitent librement Le Havre. Le territoire a élaboré un plan ambitieux de développement de la croisière pour atteindre 600 000 passagers d'ici 2030 et augmenter les retombées économiques pour le territoire havrais et normand. Il s'agit d'accroître le nombre d'escales et de renforcer le positionnement de la place havraise comme tête de pont en s'appuyant notamment sur la modernisation des infrastructures dont l'électrification des 3 quais et le réaménagement de la pointe de Floride et de son terminal.

Harfleur et Montivilliers sont classées communes touristiques et les communes d'Etretat et Le Havre sont labélisées station classée de tourisme. La commune touristique est l'entité première de la destination touristique proposant une politique locale du tourisme et disposant d'une capacité d'hébergement. La station classée est le second échelon du dispositif. C'est une commune ayant la dénomination de commune touristique, qui a structuré son offre touristique pour en faire une destination d'excellence. Trois critères sont à respecter pour tout classement : détenir un office de tourisme classé ; organiser des animations touristiques et disposer d'une capacité d'hébergement destinée à une population non permanente.

Le territoire possède plusieurs points d'information touristique. Le site principal de *l'Office de tourisme Le Havre Etretat Normandie* se situe sur la plage du Havre, boulevard Clémenceau. Le site de la Maison du patrimoine, place Perret au Havre et le bureau d'information d'Etretat, complètent l'offre d'informations touristiques.

A travers son office de tourisme, le territoire s'est doté d'un schéma de développement touristique durable sur la période 2018-2022. Le positionnement retenu pour ce schéma permet de travailler sur quatre grands objectifs stratégiques, qui doivent s'articuler avec le programme d'actions de Pays d'art et d'histoire :

- Faire vivre tous les patrimoines, les animer, les rendre attractifs. Il s'agit bien de valoriser touristiquement, de « mettre en tourisme » les patrimoines de la destination. Cet objectif touche tous les patrimoines (urbains, ruraux, naturels, industriels, immatériels, …) sur tout le territoire de la destination. Le lien et la cohérence se font à travers un « état d'esprit », une manière commune de valoriser ces patrimoines à travers l'utilisation de l'art, du ludique et du festif.
- Faire découvrir et pratiquer l'aspect maritime du territoire. Il s'agit ici de valoriser une spécificité du territoire à savoir son caractère maritime et estuarien. La valorisation de ce thème concerne l'ensemble de la destination donc l'estuaire, le port, les plages, les falaises, … Comme pour la valorisation des patrimoines, l'unité se fait à travers une manière spécifique de valoriser cet aspect maritime : par les pratiques sportives de plein air, en particulier à destination des jeunes et des familles, ce qui permet à la destination de toucher une cible peu prise en compte sur d'autres destinations comparables.
- Renforcer la capacité de la destination à générer, à court et long terme, des retombées économiques plus importantes sur le territoire.
- Travailler la complémentarité des différentes échelles de la destination.

2. Opération Grand Site Falaises d'Etretat-Côte d'Albâtre

Le Grand Site Falaises d'Étretat-Côte d'Albâtre s'étend sur 13 communes (Bénouville, Bordeaux-Saint-Clair, Criquebeuf-en-Caux, Étretat, Fécamp, Froberville, La Poterie-Cap-d'Antifer, Les Loges, Le Tilleul, Saint-Jouin-Bruneval, Saint-Leonard, Vattetot-sur-Mer, Yport) réparties sur les deux intercommunalités que sont la communauté d'agglomération Fécamp-Caux-Littoral et la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole. Les falaises de la côte d'Albâtre attirent plus d'un million de visiteur à l'année. Cette démarche, reconnue à l'échelle internationale, permet de définir collectivement des actions de restauration des paysages, de gestion des flux et de développement des itinérances pédestres et cyclables afin de déconcentrer la fréquentation. Ainsi, pour préserver les lieux, des actions sont menées à destination du grand public comme la communication et l'information, le développement d'une offre de mobilité en transport en commun et de nouvelles solutions de stationnement. Sur le volet paysage, des actions de restauration sont en cours, notamment à Étretat.

3. Label Pays d'Art et d'Histoire

Depuis mai 2019, Le Havre Seine Métropole a rejoint le réseau national des 203 Villes et Pays d'art et d'histoire. Le label récompense la qualité du patrimoine du territoire de la pointe de Caux qui s'étend de l'estuaire de la Seine jusqu'aux falaises d'Étretat ainsi que les perspectives de développement proposées par la Communauté urbaine. Les grandes orientations du label prévoient une série d'actions visant à développer une politique de sensibilisation de tous les publics (expositions, visites, démonstrations, ateliers, conférences…), de valorisation des patrimoines, de l'architecture et des paysages (parcours de découverte, signalétique, publications…) et de promotion de la connaissance des patrimoines (inventaires, recueil de mémoire, études…) et ce sur les 54 communes de l'intercommunalité. Pays d'art et d'histoire et l'office de tourisme interviennent sur le même périmètre géographique et développent ainsi une offre concertée.

4. Fréquentation touristique

Les lieux touristiques les plus fréquentés au sein de la CU se dessinent en 3 ensembles :

- Etretat
- Le Havre
- Et le long du littoral
-

La fréquentation des lieux touristiques est quantifiée au travers de la billetterie des différents sites, il apparait donc que les sites les plus fréquentés au sein de la CU sont :

- Les jardins suspendus au Havre avec plus de 130 000 entrées
- Les jardins d'Étretat dans la ville éponyme avec 120 000 entrées
- Musée d'Art Moderne André Malraux au Havre avec plus de 100 000 entrées

Toutefois, la fréquentation des sites touristiques du Havre ne saurait être jugés à l'aune des ventes de billetterie uniquement. D'autres sites gratuits et accessibles sont également d'intérêt sur le territoire :

Les lieux touristiques sur la Communauté urbaine

5. Hébergements touristiques

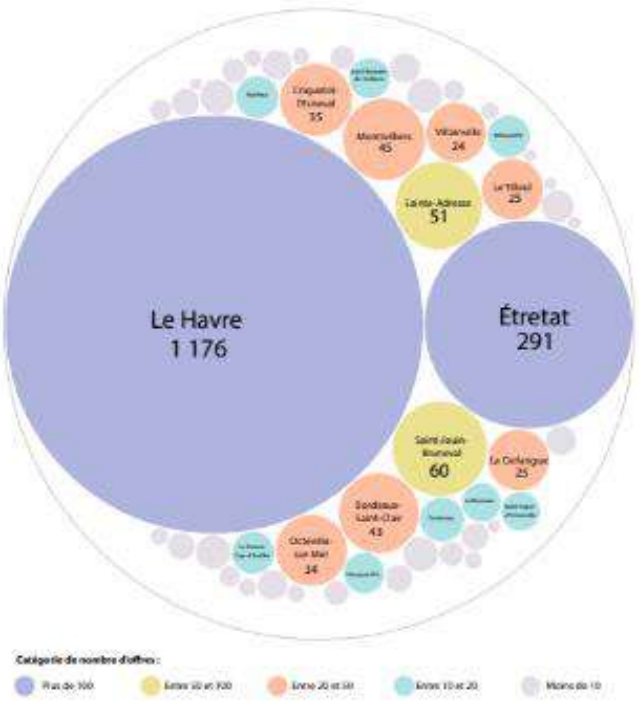
Il existe 2 types d'hébergements :

- Hébergement marchand regroupant l'offre des hôtels, campings, autres hébergements collectifs de tourisme et gîtes qui nécessitent le paiement d'une prestation.
- Hébergement non marchand : offre estimée dans les résidences secondaires, dans la famille ou chez des amis. Ce type d'hébergement est plus difficilement quantifiable.

Les hébergements marchands sur le territoire communautaire représentent 6 348 lits en 2023 selon l'INSEE. Cette offre est surtout pourvue par les hôtels qui assurent 71% de ces lits. Viennent ensuite les campings (13%), résidence de tourisme (9%), et les auberges de jeunesse (7%). À noter que le nombre de lit assuré par les hébergements marchands a augmenté de 2% depuis 2017. Cette hausse est portée par les auberges de jeunesse avec plus de 400 lits en 2023, alors que la CU en était dépourvue en 2017 et également par le nombre de lits dans les hôtels ayant également augmenté de +5%. Ces hausses ont largement contrebalancé la baisse observée pour les campings -35%.

Les hébergements non marchands assurent également une capacité en hébergement touristique, nous pouvons estimer ces lits au regard du nombre de résidences secondaires, l'INSEE considérant qu'une résidence secondaire offre 5 lits. A noter : le nombre de résidence secondaire a augmenté sur le territoire (cf partie habitat).

Le territoire connait également un fort développement de l'offre d'hébergement entre particuliers via les plateformes de réservation en ligne de type Airbnb®. Ainsi, la communauté urbaine totalisait 2 027 offres dont 1 176 offres au Havre et 291 offres à Etretat, en 2020. Au Havre, 5 quartiers concentrent plus d'une centaine d'offres : le centre-ville, Anatole France, Sainte-Marie/Saint-Léon, Côte Ouest/ Ormeaux et Saint-Vincent.



Le rapport entre le nombre de lits touristiques et la population résidente à l'année permet de mesurer la pression touristique. En période de forte affluence, le nombre de lits touristiques, qu'ils soient marchands ou non-marchands, peut influer sur la capacité de charge des destinations.

Étretat est sujette à une forte pression touristique avec un ratio du nombre de lits touristiques pour 100 habitants de 317,4. En 2e position, la commune de Bénouville (limitrophe d'Étretat), a un ratio de 104,4. Sur le reste de la CU, excepté Étretat - et dans une moindre mesure Bénouville ayant un ratio > 100 – il n'y a pas de tension touristique. Il est notable de constater que le Havre, commune également touristique a un ratio de 8.9, il n'y a donc pas de tension.

En termes de nuitées effectuées, nous disposons des données de 2019 sur les communes du Havre et d'Etretat par l'office de tourisme.

	Le Havre	**Etretat**
Hôtels	546 490	101 153
Résidences de tourisme	65 906	0
Camping	0	35 699
Meublés	63 203	85 961
Chambres d'hôtes	8 639	28 087
Total final	**684 238**	**250 900**

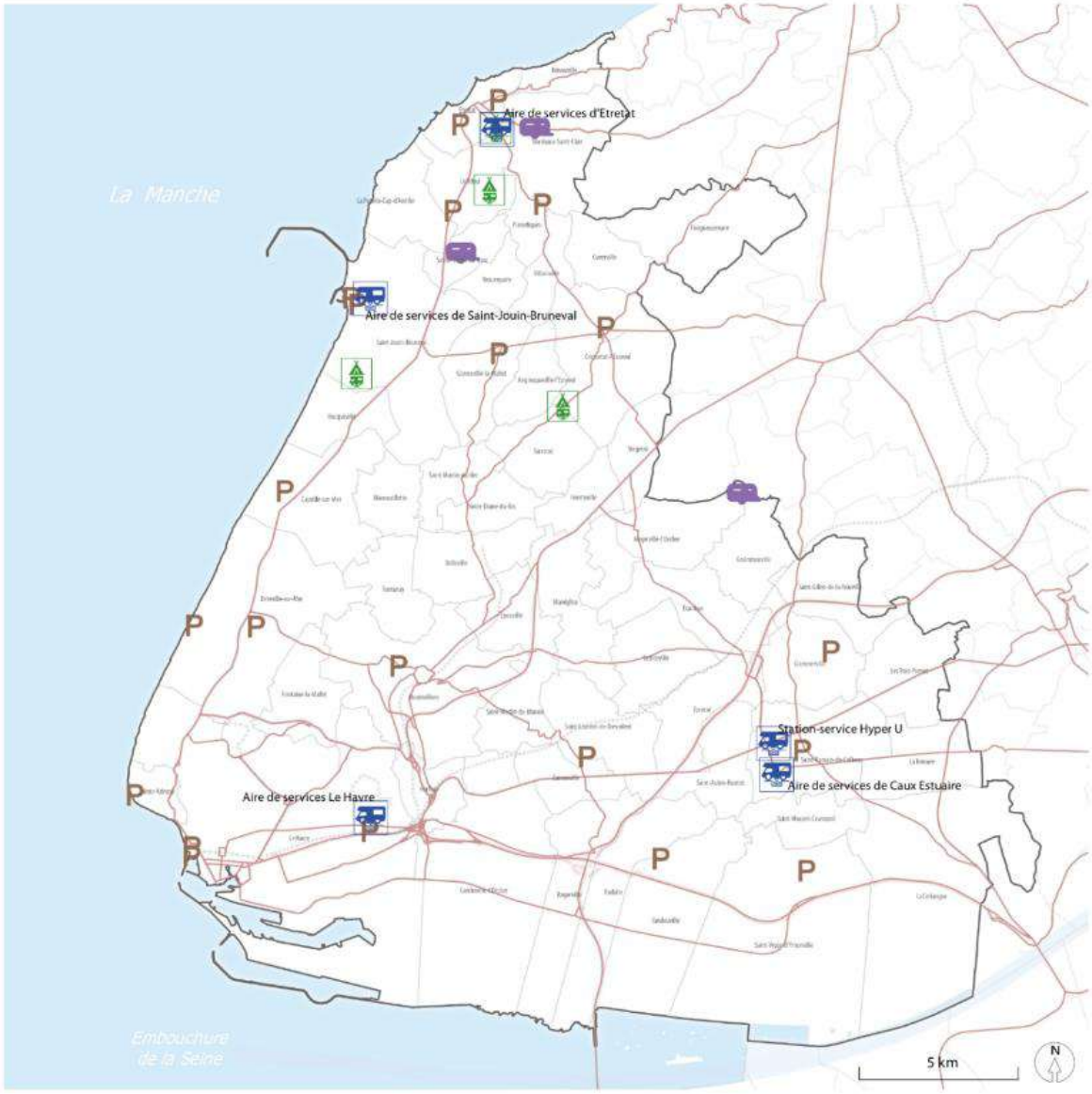
Source - OT Le Havre Etretat Normandie Tourisme

De par ses sites touristiques et sa capacité d'accueil, Le Havre recense plus de 680 000 nuitées sur son territoire, pourvus en grande majorité par ses hôtels (qui pour rappel est le 1er pourvoyeur en lit sur la communauté urbaine). La part des meublés de tourisme à Étretat (airbnb déclarés, gites de France…) assurent 30% des nuitées sur la commune.

6. Camping-cars

La pratique du camping-car se développe fortement depuis plusieurs années et s'accompagne d'une diversification des profils, plus jeunes et en famille. Le territoire est peu doté d'infrastructures d'accueil entrainant une sur fréquentation des parkings pour voitures et du stationnement sauvage. La communauté urbaine dispose de 571 places pour camping-cars contre, par exemple, 1 243 places dans l'agglomération fécampoise. 12 aires sont présentes dont 4 aires sur camping acceptant les camping-cars, 3 aires sur camping à la ferme ou chez l'habitant et 5 aires de services équipées pour camping-cars.

Conditions d'accueil des camping-cars sur le territoire de la CU Le Havre Seine Métropole en 2020



Typologie des aires de camping-car

- Aire de services équipée pour camping-car
- P Aire de parking sans services spécifiques
- Aire sur camping à la ferme ou chez l'habitant acceptant les camping-cars
- Aire sur camping acceptant les camping-cars

Limites administrative et mobilité

- **CU Le Havre Seine Métropole**
- **Commune**

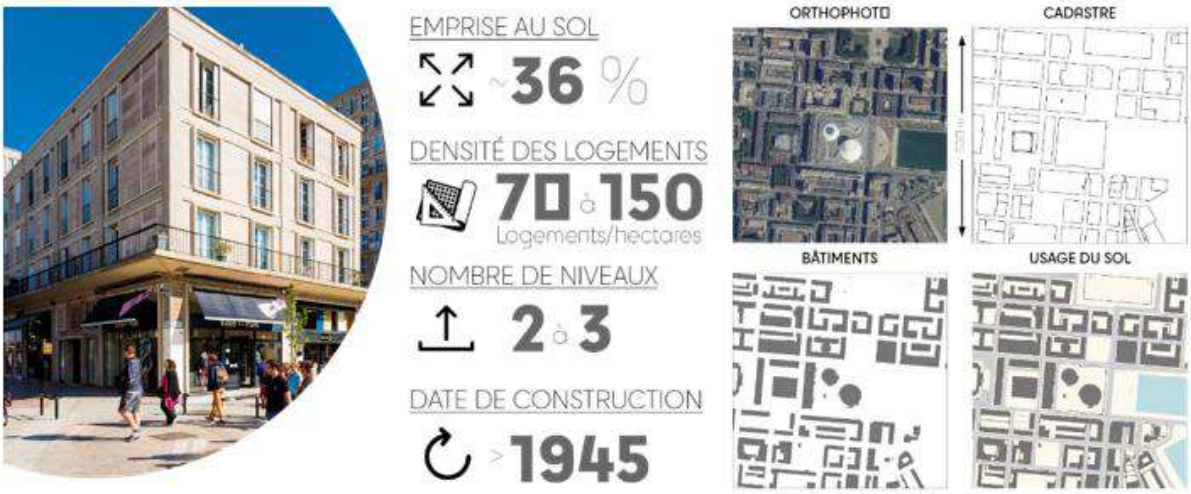
Sources : CCI Seine Estuaire
Fond : IGN - BD Topo 2020
Réalisation : AURH - (EG 12/2021)

7. Enjeux

- **Préserver la diversité des patrimoines,** qu'ils soient architecturaux ou paysagers et les mettre en tourisme pour mieux les découvrir et les appréhender.
- Renforcer la **capacité de la destination à générer des retombées économiques** plus importantes sur le territoire (allongement de la durée du séjour, montée en qualité des offres, encadrement de l'ubérisation du tourisme)
- **Diffuser les flux** depuis les portes d'entrées touristiques que sont Le Havre et Etretat vers l'intérieur du territoire.
- Développer **un tourisme durable et décarboner les mobilités touristiques** vers et dans la destination

8. MORPHOLOGIES URBAINES

1. Centre reconstruit



Description

Le centre reconstruit du Havre a été édifié sous la houlette d'Auguste Perret entre 1945 et 1964. Il se caractérise par l'application des principes modernistes et la construction de quelques 12 000 logements, quasi exclusivement des appartements, ainsi que de nombreux bâtiments civils, commerciaux, administratifs et religieux. Il se développe à travers un plan hippodamien et des constructions en béton, positionnées sur une trame de 6,24 m. Les constructions s'implantent en limite avec l'espace public, dessinant des îlots traversants. À l'exception de quelques bâtiments spécifiques, ils sont d'une hauteur moyenne de 4 à 5 niveaux, permettant un compromis entre une densité nécessaire et l'accès « au calme, à l'air, au soleil et à l'espace ». Ils développent un langage architectural théorisé par Perret qui met en valeur la structure des bâtiments (colonnes, pilastres) tout en créant des espaces agréables à vivre, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur des logements. Le centre reconstruit est inscrit au patrimoine mondial de l'humanité depuis 2005 pour son caractère représentatif de l'architecture et de l'urbanisme d'après-guerre.

Capacités d'évolution

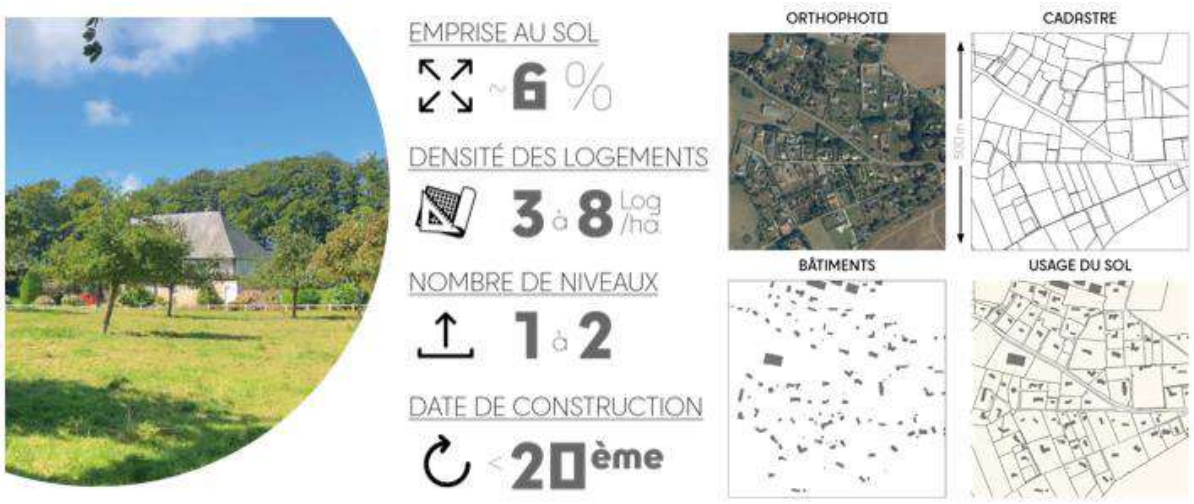
Si des opportunités de reconstruction sont disponibles ici et là, le centre reconstruit doit être traité à l'échelle des bâtiments, de manière globale et cohérente. L'évolution de ce patrimoine doit être questionné au regard de son classement au patrimoine mondial de l'humanité et des enjeux climatiques existants et à venir pour permettre une meilleure isolation intérieure et extérieur des logements ainsi qu'une prise en compte du risque submersion pour les rez-de-chaussée et les sous-sols. Il conviendra également d'améliorer l'accessibilité des bâtiments et d'en redorer l'image pour résorber la vacance et redonner à ce patrimoine une attractivité auprès du public.

2. Tissu historique de centralité

Description
Les tissus historiques de centre-ville / centre-bourg sont multiples et différents en fonction des contextes et de la taille des communes. Ils se composent d'immeubles et de maisons individuelles et accueillent également de petites activités commerciales, soit en rez-de-chaussée des constructions, soit en propre. Ils partagent une volonté d'économie foncière et de matériaux qui se traduit par des parcelles aux formes complexes et des constructions souvent à l'alignement avec l'espace public et mitoyennes. Du fait de la sédimentation temporelle, ils présentent une panoplie de formes et de matériaux hérités de leurs passés respectifs. La plupart du patrimoine, construit après le 18ème siècle est en brique, aussi bien dans ces villes qu'à la campagne. Les hauteurs sont variables et s'échelonnent de 2 à 5 niveaux en fonction de la proximité à la centralité.

Capacités d'évolution
La localisation privilégiée des tissus historique de centralité en font un patrimoine stratégique qu'il convient de densifier lorsque cela est possible et d'adapter aux nouveaux modes de vie et aux nouvelles règlementations thermiques. Les situations étant nombreuses et différentes, il faudra rester attentif aux projets déposés pour juger, à chaque fois, de la qualité intrinsèque de ces derniers.

3. Tissu historique de hameau



Description

Les tissus historiques de hameau sont situés dans des secteurs plus éloignés des centralités et se composent principalement de maisons individuelles, mitoyennes ou non qui développent une forme urbaine moins dense, laissant davantage de place au végétal. C'est notamment visible dans les secteurs ruraux où les bâtiments s'implantent sur des parcelles plus ou moins végétalisées, certaines étant des reliquats d'anciens clos-masures. Les volumétries sont simples et les constructions ne présentent en général qu'1 ou 2 niveaux. Elles sont, là aussi, principalement construites en brique ou, pour les plus anciennes, en colombage bien que de nombreux assemblages intermédiaires existent sur tout le territoire.

Capacités d'évolution

Les tissus historiques de hameau présentent les mêmes enjeux que ceux des centralités : adapter le parc existant aux nouveaux modes de vie et aux nouvelles règlementations thermiques. Ils sont également une véritable réserve foncière pour la densification du territoire bien qu'il faille conserver une vigilance particulière sur la localisation de cette densification. Une partie non négligeable de ce patrimoine se trouve en milieu rural, en périphérie des petites centralités ou dans des secteurs de hameau qui ne nécessitent pas, a priori, une densification soutenue.

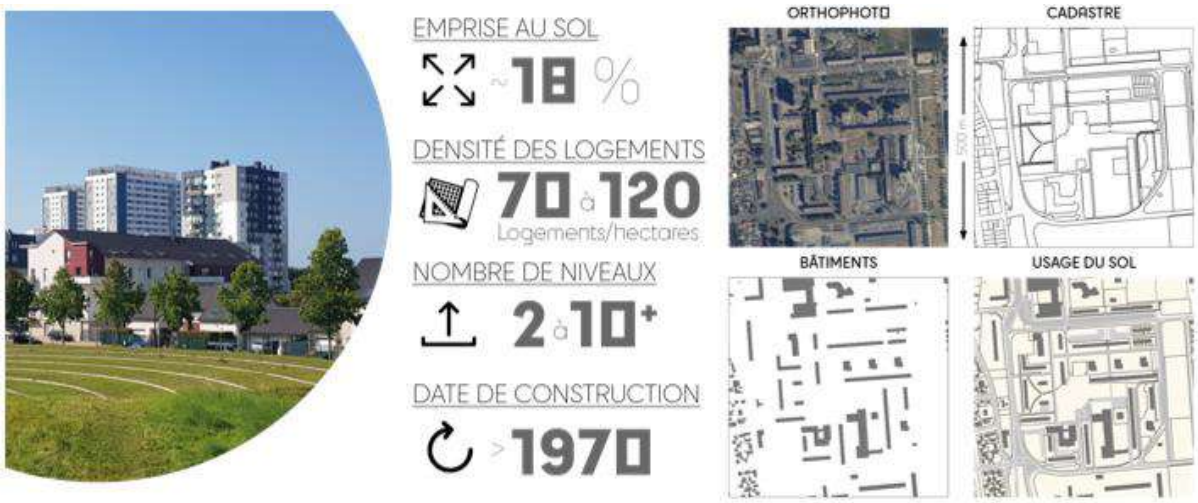
4. Tissu pavillonnaire

Description
Le tissu pavillonnaire est caractérisé par la présence de maisons individuelles construites entre les années 70 et aujourd'hui. Il répond aux attentes émergentes de la classe moyenne de disposer d'un logement « à la campagne », généralement implanté au milieu d'une parcelle et en périphérie des tissus historiques. Bien que récent, c'est un tissu particulièrement visible sur le territoire, structurés par des phénomènes de modes architecturales visibles pour l'observateur attentif. Les maisons sont construites de manière standardisée avec des matériaux exogènes au territoire. Elles accueillent généralement une famille et sont, par conséquent, de grande dimension (T4/T5). Leur hauteur se situe entre 1 et 2 niveaux. Les densités sont généralement faibles (< à 10 log/ha.)

Capacités d'évolution
Le tissu pavillonnaire concentre de nombreuses critiques (forte consommation foncière, dépendance qu'il a vis-à-vis des véhicules automobiles, standardisation des paysages). Il représente néanmoins une grande partie des logements existants, notamment dans les communes rurales qui nécessite une trajectoire de mise au norme pour le rendre compatible avec les enjeux environnementaux :

- Pour le tissu existant, un travail de densification des parcelles et de mise aux normes (notamment thermiques) du patrimoine mal isolé est nécessaire. Celui-ci permettra de définir de nouvelles qualités urbaines au sein des lotissements en travaillant des implantations différentes, plus denses et inspirées par les tissus historiques, ainsi qu'une intégration plus cohérente avec l'identité architecturale locale en retravaillant la matérialité des façades ;
- Pour le tissu à venir, un travail de conception plus responsable, valorisant au mieux le foncier consommé et proposant des formes d'habiter différentes, plus diversifiées pour recréer le paysage hybride des tissus historiques, adaptés aux besoins et aux savoir-faire d'aujourd'hui.

5. Tissu d'immeubles collectifs



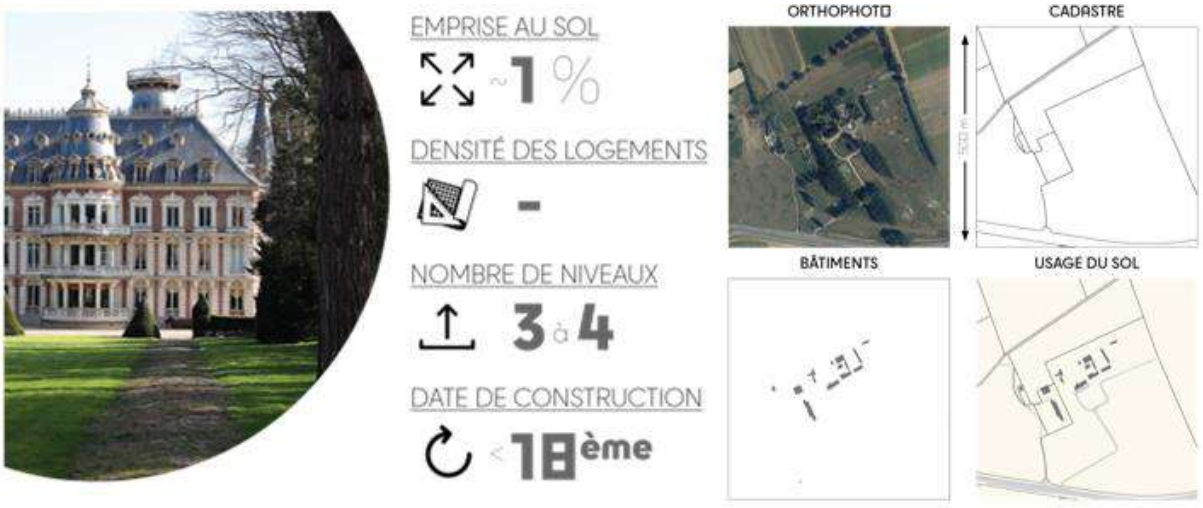
Description

Le tissu d'immeubles collectifs (hors centre reconstruit du Havre) regroupe un ensemble d'immeubles résidentiels, pour la plupart construits après la guerre et inspirés par la pensée hygiéniste. Ils sont en rupture avec les modes de production vernaculaires de la ville à la fois au niveau de leur implantation (faible respect des alignements avec le domaine public) qu'au niveau de leur gabarit (souvent supérieur à 4/5 niveaux). Ils sont construits selon un processus standardisé et parfois préfabriqués. Les matériaux utilisés sont modernes : il s'agit généralement d'un béton recouvert par un enduit.

Capacités d'évolution

Souvent décriés pour les difficultés sociales de leurs habitants, les logements collectifs ne sont pas uniques responsables des maux qu'on leur attribue. Construits dans une période de forte croissance démographique, ils incarnent une radicalité de la manière de construire qui ne peut être balayée pour penser leur avenir. Il faudra donc considérer ces éléments comme un ensemble et définir, en fonction des contextes, une trajectoire pour rendre plus acceptable la densité ressentie. Cela pourra se traduire par des opérations de renouvellement urbain lourdes, sur la base de démolition / reconstruction pour « aplanir » la densité. Cela pourra également se traduire par la rénovation des bâtiments existants et l'ajout de fonctionnalité supplémentaires (espaces extérieurs, pièces de rangement, etc.) lorsqu'elles n'existent pas.

6. Château, manoirs et grands monuments



Description
À la frontière entre des tissus constitués et des éléments patrimoniaux remarquables, les châteaux, manoirs et autres monuments sont les témoins d'une histoire locale millénaire. Construits pour symboliser un pouvoir, ils se définissent par une matérialité noble (pierre de taille, briques, ardoises, etc.) et des proportions généreuses, en rupture avec l'architecture historique quotidienne. Ils sont généralement inscrits à l'intérieur de sites paysagers d'envergure, eux aussi monumentaux, qui permettent une mise en valeur dudit patrimoine.

Capacités d'évolution
Ces éléments spécifiques sont souvent protégés au titre de l'inventaire des monuments historiques et sont par conséquent sous l'étroite surveillance de l'architecte des bâtiments de France qui est garant du respect de leurs qualités architecturales et paysagères. Néanmoins, la seule vocation patrimoniale suffit rarement à préserver ces constructions des ravages du temps et il convient de laisser le champ des possibles ouvert pour que ces édifices puissent évoluer et accueillir une programmation susceptible de leur donner un intérêt dans le fonctionnement du territoire.

7. Tissu de villégiature

Description
Les villas et autres constructions de villégiature concernent principalement les communes littorales du territoire. Ce tissu se caractérise par ses nombreuses maisons à flanc de coteau et avec le plus souvent une vue ou une échappée mer. Ces villas, construites par de riches propriétaires, sont destinées à l'hébergement de la famille et des amis. C'est un tissu peu dense. Elles sont par conséquent spacieuse et richement détaillées. Les matériaux et les styles utilisés sont éclectiques et affaire de gouts personnels des propriétaires. Elles sont souvent implantées au sein d'un grand espace paysager de qualité et cachées des regards, en faisant un tissu peu dense.

Capacités d'évolution
Compte tenu de sa localisation et de son intérêt patrimonial, le tissu de villas et autres constructions de villégiatures n'a pas vocation à évoluer de manière substantielle. Bien que représentant un potentiel de densification non négligeable, les jardins attenants n'ont pas pour vocation d'être support d'une densification lourde du tissu.

8. Clos-masures

Description

Le clos-masure est une structure urbaine et agricole spécifique du pays de Caux. Elle est à la fois un siège d'exploitation et une brique de l'urbanisme cauchois. Le clos-masure se définit par une parcelle ceinturée d'un talus planté (aussi appelé fossé cauchois). Les formes et dimensions des parcelles varient bien que la majorité des clos soient de forme rectangulaire. L'organisation du clos se fait autour d'une cour centrale plantée de pommier qui sert également à l'élevage des animaux (initialement des ovins). On y retrouve souvent une mare servant de point d'eau pour la ferme. La maison familiale se trouve sur un côté du clos et les bâtiments de l'exploitations sont répartis le long des autres côtés.

Capacités d'évolution

Le clos-masure, bien qu'en voie de disparition dans le pays de Caux, reste la brique constitutive du paysage cauchois et du territoire du plateau. Les questions posées par la disparition progressive de cette structure sont nombreuses et le territoire semble se trouver à une bifurcation pour les années à venir :

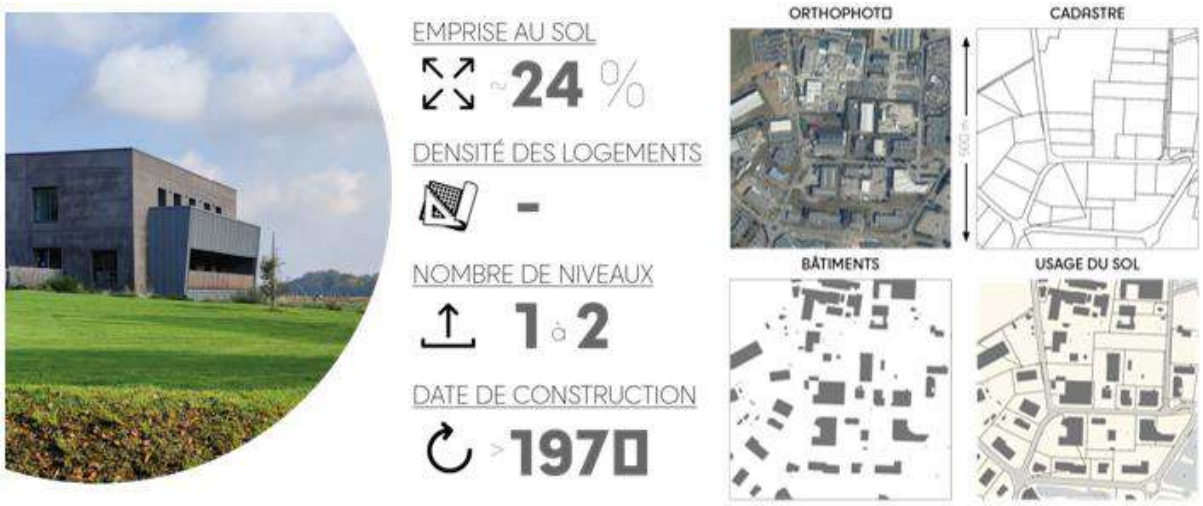
- un abandon définitif du clos-masure et un effacement des alignements du paysage ;
- un maintien du clos-masure (ou à minima des alignements boisés) et une affirmation de l'arbre comme élément constitutif du paysage cauchois.

9. Équipements publics et collectifs

Description
Les équipements publics sont divers et comprennent aussi bien les équipements institutionnels, scolaires, sportifs, de mobilité ou encore techniques. Ils répondent à des besoins spécifiques du territoire et sont régis par des normes diverses qui en font un tissu spécifique, très éclectique et généralement maîtrisé par la puissance publique ou assimilée.

Capacités d'évolution
Les équipements publics et collectifs représentent une part importante du patrimoine communal. Ils doivent être intégrés dans une stratégie globale de réhabilitation / reconstruction qui prend en compte l'armature territoriale. Cette stratégie doit permettre de mettre aux normes les équipements pour proposer des conditions d'accueil optimales pour tous les publics et un confort d'usage en toute saison. Elle doit également mieux hybrider les programmations et mutualiser au mieux les équipements en garantissant un principe d'équité territorial. Enfin, elle doit veiller à la compacité foncière des nouveaux équipements édifiés.

10. Les Zones d'Activités Économiques



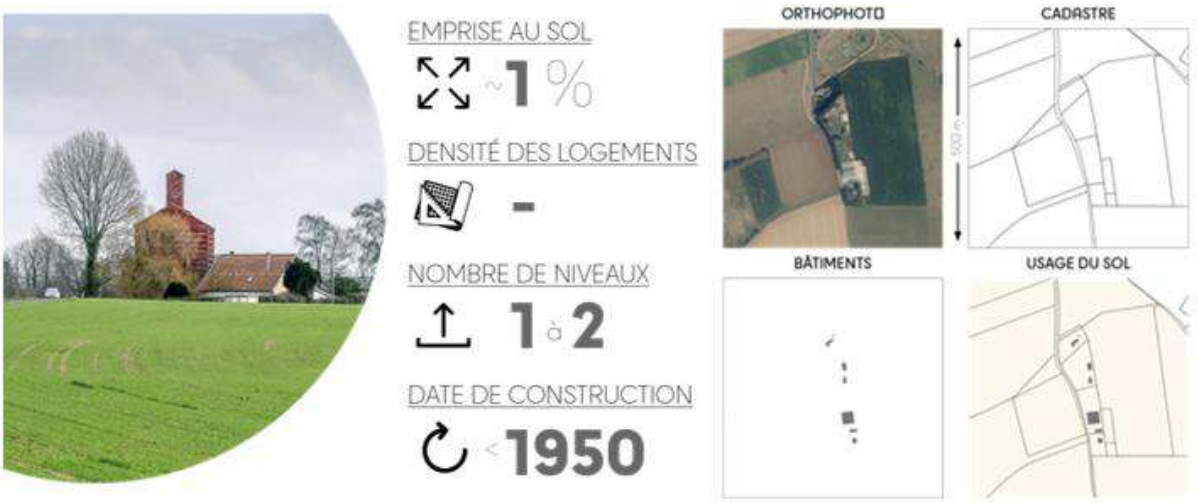
Description

Les zones d'activité économiques accueillent des bâtiments à vocation commerciale et/ou industriels. Elles sont implantées à proximité des réseaux de déplacement (route, voies ferrées, voie d'eau) et sont aménagées à l'échelle des véhicules qui les sillonnes (camions et voitures). L'architecture des bâtiments d'activités est fonctionnaliste et minimale. Elle est généralement composée de bâtiments à 1 niveau en armature métallique et en bardage en tôle. L'ensemble est ceinturé de nappes de parking dans le cas des zones d'activité commerciales et d'espaces imperméabilisés indéfinis dans le cas des zones d'activités industrielles. La densité en emploi/ha. y est relativement faible et la consommation d'espace importante.

Capacités d'évolution

Les zones d'activité économiques doivent passer d'un statut monofonctionnel à une hybridation plus poussée des fonctions urbaines, lorsque l'activité en place est compatible et que le secteur est correctement desservi par les réseaux de transport en commun. L'amélioration de la qualité architecturale des bâtiments est également recherchée, tout comme une meilleure planification des implantations pour optimiser le foncier disponible et améliorer les densités d'emplois/ha.

11. L'activité diffuse



Description
L'activité diffuse est extrêmement hétéroclite et répartie sur l'ensemble du territoire. Elle est souvent historique et peut aussi bien être intégrée aux centre-ville / centre-bourg que se retrouver de manière isolée. Si elle est, à l'instar des bâtiments des zones d'activités, très fonctionnaliste et économe, elle comprend de belles réalisations construites en matériaux nobles (briques, pierre) et présentant des modénatures et des détails qui n'ont rien à envier aux bâtiments institutionnels. L'activité diffuse est intrinsèquement chaotique et généralement plus dense que les zones d'activité.

Capacités d'évolution
L'activité diffuse témoigne souvent d'un temps antérieur aux politiques de zonage menées après la seconde guerre mondiale. Cette histoire est une chance pour les territoires : elle apporte une diversité de formes et de fonction qui égaient le paysage bâti. C'est également une contrainte, parfois forte, en particulier pour les activités situées au sein des centres urbains. Pour les sites qui ne présentent pas de conflit avec leur voisinage, il conviendra de préserver autant que faire se peut cette activité en permettant l'évolution des constructions et des emprises. Pour les autres, des stratégies de renouvellement urbain et de relocalisation devront être proposées.

9. ANALYSE FONCIERE

1. Analyse de la consommation foncière sur les 10 ans précédant l'arrêt du PLUi

L'article L151-4 du code de l'urbanisme prévoit que le rapport de présentation du PLUI :

« […] analyse la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'arrêt du projet de plan ou depuis la dernière révision du document d'urbanisme. »

Le PLUi doit donc intégrer une analyse de la consommation d'espaces sur les 10 ans précédant l'arrêt de projet. Cette analyse a été produite sur la période 2014-2024 et coordonnée avec l'analyse de la consommation d'espaces prévue pour le SCoT au titre de l'article L141-3 du code de l'urbanisme.

1.1. Méthodologie utilisée

La méthodologie retenue pour réaliser cette analyse s'est appuyée sur diverses sources d'information. L'objectif a été d'obtenir la définition la plus précise possible de la mobilisation du foncier intervenue sur le territoire afin d'identifier la consommation effective d'espaces naturels, agricoles et forestiers sur la période d'analyse.

La méthodologie retenue pour réaliser cette analyse s'est appuyée sur diverses sources d'information. L'objectif a été de définir le plus précisément possible la mobilisation du foncier intervenue sur le territoire pendant la période concernée afin d'identifier la consommation effective d'espaces naturels, agricoles et forestiers.
La méthode développée s'appuie sur deux sources d'information principales :

- La compilation et l'analyse des autorisations d'urbanisme délivrées sur la période d'analyse 2014-2024 ;
- Un travail de photo-interprétation à partir des vues disponibles du territoire aux temporalités charnières de l'analyse.

Ainsi, les communes ont été sollicitées à l'été 2021 pour identifier les autorisations d'urbanisme délivrées à partir de janvier 2014. Elles ont remis sur plan cadastré, les nouveaux bâtiments ayant été construits entre 2014 et l'été 2021. Ce recensement a été complété par les données géographiques couvrant la période allant de janvier 2021 à décembre 2024, des autorisations fournies par les logiciels de traitement utilisés par les instructeurs des communes membres ou ceux du service commun de la Communauté urbaine : « NetAds », « Droits de Cités » et « Oxalis ». Un travail de filtrage a été réalisé pour écarter les autorisations d'urbanisme ne relevant pas d'une nouvelle construction pour ne garder que les permis de construire ou d'aménager. Quatre informations principales ont été alors utilisées :

- la référence cadastrale,
- la description de la demande,
- le nombre de logements créés le cas échéant
- la réponse donnée à la demande (octroi / refus).

Un travail de photo-interprétation a permis de vérifier et compléter les informations fournies à partir des autorisations d'urbanisme délivrées. En effet, les vues fournies par l'IGN ainsi que les vues aériennes réalisées par la Communauté urbaine ont permis d'observer le changement d'occupation du sol de manière fine sur le territoire. Ainsi, par un jeu de différence, la vue aérienne 2012 de l'IGN comparée avec les vues satellitaires SPOT 6 2014 et SPOT 6-7 2015 a permis de confirmer les projets dont la mise en chantier a débuté à partir de 2014. De la même manière, les vues aériennes de 2019 et 2022, complétées des vues satellitaires Pléiade 2020

et SPOT 6-7 2020 ont permis d'identifier au sein des projets le point de basculement entre les deux périodes d'analyse : 2014-2020 et 2021-2024.
A partir de 2022, les informations relevant des autorisations d'urbanisme ont permis de compenser le manque de vues disponibles dans les délais d'élaboration du document sur le territoire.

Cette méthodologie a été itérative, car de nombreux échanges ont été réalisés sur la durée d'élaboration du document entre les services de la Communauté urbaine et les communes. Ces dernières ont été régulièrement informées de la prise en compte de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers.

Le croisement des informations fournies par les communes et les services instructeurs avec la photo-interprétation des vues du territoire communautaire a permis d'identifier les secteurs de mobilisation foncière sur la période d'analyse allant de 2014 à 2024. Pour distinguer les projets relevant d'une consommation effective d'espaces naturels, agricoles ou forestiers et ainsi pouvoir identifier des besoins fonciers, une méthode d'analyse a été élaborée en cohérence avec les décrets d'application de loi Climat et Résilience et les dispositions du SRADDET modifié.

Afin d'identifier les projets relevant d'une consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, une méthodologie fondée sur l'observation du changement d'occupation du sol, de la destination du projet, de la localisation et de la surface a été mise en place.

Trois principaux types de mobilisation du foncier ont été définis :

- la consommation d'espaces NAF,
- la densification
- le renouvellement urbain.

La démolition / reconstruction et le changement de destination du bâti existant ont également été relevés.

La consommation d'espaces NAF consiste en un changement d'occupation du sol qui a entraîné soit l'extension d'un espace déjà artificialisé vers un espace agricole, naturel ou forestier (selon le principe de l'étalement urbain) soit la densification de grande ampleur d'une emprise agricole, naturelle ou forestière au sein d'un espace déjà urbanisé. La première catégorie de consommation d'espaces vient créer de nouvelles poches urbanisées ou redessiner le contour des enveloppes urbaines tandis que la seconde catégorie vient mobiliser de larges emprises non bâties au sein des enveloppes urbaines (notion de dent creuse).

Dans le cadre de mobilisation foncière au sein des enveloppes urbaines, les notions d'échelles et de surface sont également à considérer pour estimer si le projet engendre ou non de la consommation d'espaces. Ainsi, sans en faire un critère unique et systématique, une surface d'environ 5000 m^2 est retenu pour les dents creuses mobilisées pour un usage résidentiel. Cette valeur cible est relevée à 1 ha pour les projets à vocation économiques.

La densification et le renouvellement urbain sont analysés quant à eux sous le prisme de l'intensification des usages et occupations du sol. Ils consistent en des projets qui viennent densifier ou renouveler l'espace bâti existant. Le caractère déjà bâti de l'unité foncière du projet a été pour cela un critère d'identification pris en compte.

La destination du projet est le dernier critère d'identification pris en compte dans cette analyse. En fonction de la vocation économique, d'habitat ou d'équipement, elle implique une comptabilisation des espaces consommateurs d'espaces NAF différenciée.

Concernant les projets à vocation économique, les critères permettant de distinguer les projets consommateurs d'espaces NAF sont les suivants : le caractère bâti de l'unité foncière, l'appartenance à une Zone d'Activité Économique (ZAE), la surface concernée et la notion d'échelle.

La mobilisation foncière à vocation économique, lorsqu'elle ne résulte pas d'une opération de renouvellement urbain ou de densification, se réalise en une opération ou par phase sur des emprises naturelles ou agricoles de grande envergure. Pour les ZAE en cours de commercialisation, seules les emprises déjà consommées à la date d'approbation du SCoT ont été comptabilisés sur la période passée. Les emprises non aménagées sont donc comptabilisées dans la consommation foncière à venir.

Pour cela, toute implantation d'une nouvelle entreprise ou d'infrastructures constitue une consommation d'espaces NAF. En dehors d'une ZAE, les projets consommateurs d'espaces NAF sont ceux dont l'emprise est supérieure à un hectare.

Concernant les projets à vocation d'habitat et d'équipement, les critères permettant de distinguer les projets consommateurs d'espaces NAF sont les mêmes : le caractère bâti de l'unité foncière, la localisation par rapport à l'enveloppe urbaine de référence et la surface d'artificialisation. L'enveloppe urbaine de référence correspond à l'enveloppe urbaine de l'année précédant le début de la période d'analyse. L'analyse de la consommation d'espaces se concentrant sur les périodes 2014-2020 et 2021-2024, l'enveloppe urbaine de référence des projets réalisés entre 2014 et 2020 est celle de 2012, date la plus proche à laquelle existe une vue aérienne du territoire tandis que l'enveloppe urbaine de référence des projets réalisés entre 2021 et 2024 est celle de 2020, réalisée à partir des vues aériennes disponibles de cette année.

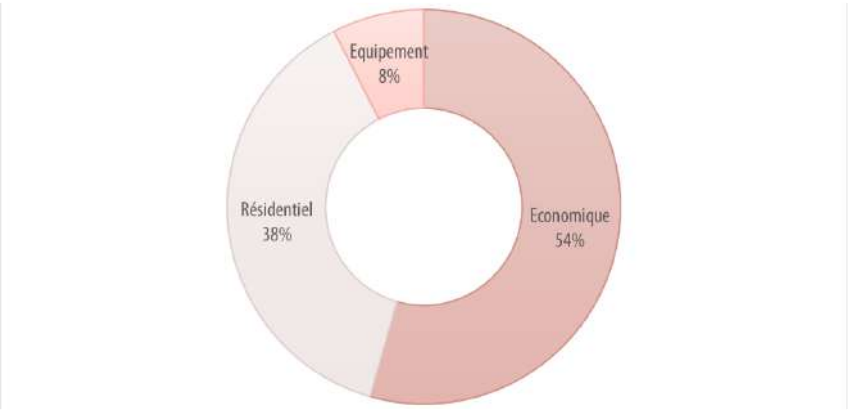
Ainsi, les terrains initialement bâtis sur lesquels s'implantent de nouvelles constructions sont comptabilisés en intensification, à l'exception de ceux dont le projet d'aménagement a un impact sur une emprise NAF initiale de plus de 5 000 m^2. La densification d'un ancien corps de ferme de 10 000 m^2 en est un exemple lorsque l'opération de plusieurs logements qui s'y implante, consomme des espaces agricoles, naturels ou forestiers.

Sur les terrains non bâtis, la localisation par rapport à l'enveloppe urbaine de référence et la surface totale du projet sont étudiées. Ainsi, tous les espaces mobilisés en dehors de l'enveloppe urbaine de référence sont comptabilisés comme consommateurs d'espaces NAF. L'exemple le plus fréquent est celui des opérations de lotissement qui viennent s'implanter en périphérie de l'enveloppe urbaine existante. En plus de cela, des projets peuvent être comptabilisés dans la consommation d'espaces NAF sur un terrain non bâti et au sein de l'enveloppe urbaine de référence lorsqu'ils ont un impact sur un espace initial NAF de plus de 5 000 m^2. Cette logique a permis d'identifier les projets se réalisant par tranches successives d'urbanisation inférieures à 5 000 m^2, et dont la somme représente d'importantes emprises d'espaces NAF consommées.

1.2.Bilan de la consommation d'espaces NAF 2014 - 2024

La méthodologie expliquée précédemment permet d'analyser la consommation d'espaces NAF effective sur la période 2014-2024. En effet, sur le territoire de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, 455,7 hectares ont été consommés entre 2014 et 2024. Plus de la moitié de cette consommation d'espaces concerne des projets à vocation économique (248 ha, soit 54%), la consommation foncière sur l'emprise de la ZIP représentant environ 181 ha. Le 2e poste de consommation d'espaces est affecté aux projets à vocation d'habitat (173,3 ha, soit 38%) tandis que la consommation foncière liée aux équipements et infrastructures est estimée à 34,4 ha (8% du total).

REPARTITION DE LA CONSOMMATION D'ESPACES NAF PAR VOCATION (2014-2024)



Ces chiffres sont à mettre en relief avec ceux de la mobilisation en intensification urbaine, calculée à partir des projets réalisés en densification ou en renouvellement urbain. En effet, cette dernière montre que les surfaces mobilisées sont équivalentes à celles de la consommation d'espaces, soit 428,1 ha au total mobilisés entre 2014 et 2024.

Type de mobilisation foncière	Surface (en ha)	Part (en %)
Consommation d'espaces NAF	455,7	51,6
Intensification	428,1	48,4
Total	**883,8**	**100**

Destination	2014-2020	Rythme moyen annuel	2021-2025	Rythme moyen annuel	2014-2025	Rythme moyen annuel
Economie	219,6	31,4	28,4	7,1	248,0	24,8
Habitat	120,4	17,2	52,9	13,2	173,3	17,3
Equipement	28,8	4,1	5,6	1,4	34,4	3,4
Total	**368,8**	**52,7**	**86,9**	**21,7**	**455,7**	**45,6**

Sur la période 2014-2024, 11340 logements ont été produits ou mis sur le marché : 2587 logements ont été produits extension urbaine, générant une consommation d'espaces de 173,3 ha, tandis que 8753 logements ont été produits en intensification urbaine, soit une proportion de 77% des logements produits à l'échelle

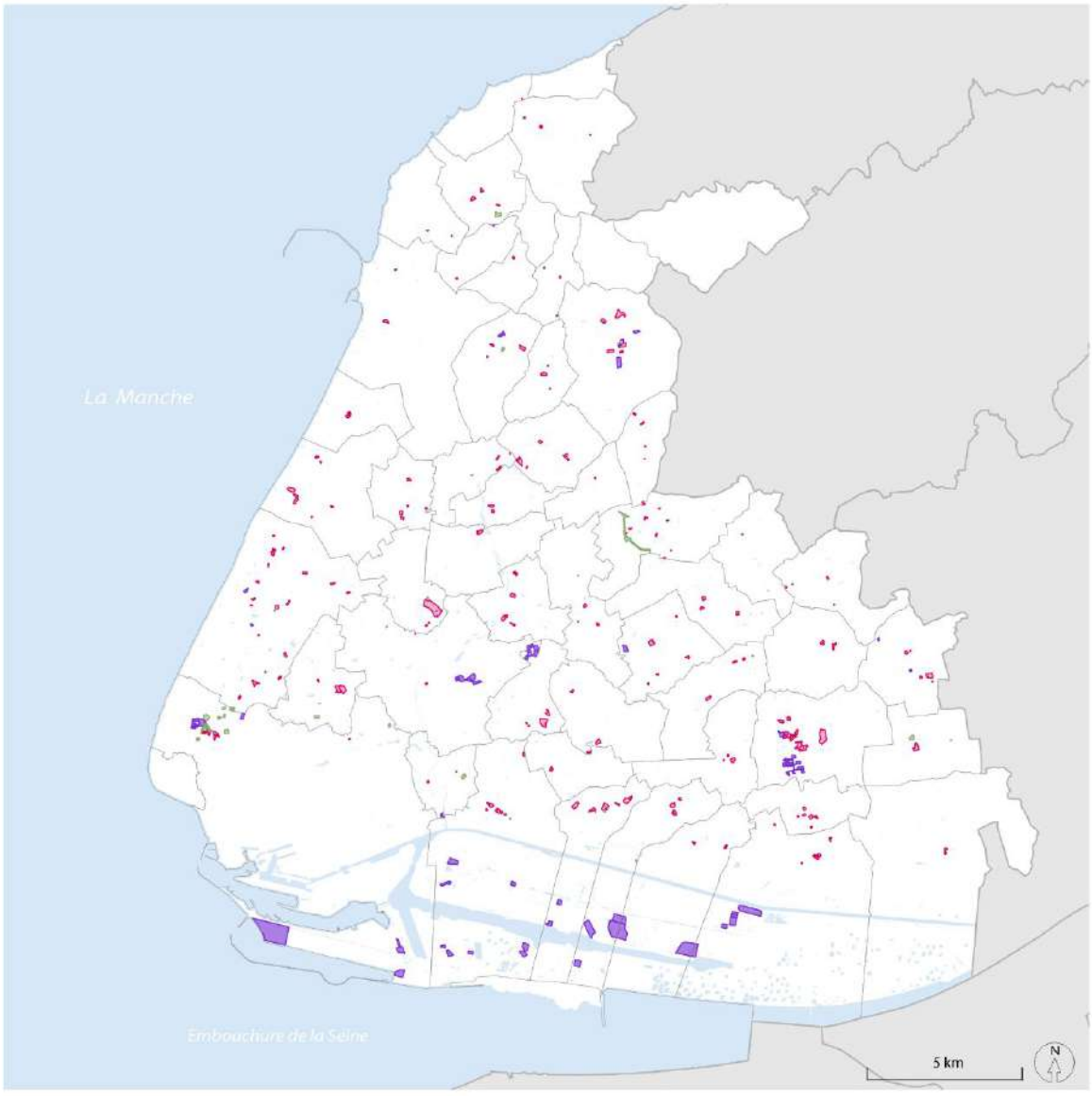
intercommunale. Cette analyse est révélatrice de la dynamique déjà à l'œuvre en matière de sobriété foncière et d'intensification urbaine, à l'image des opérations ayant généré des volumes de logements importants dans les communes les plus urbaines (Le Havre, Montivilliers, Harfleur et Sainte-Adresse).

Le tableau suivant détaille par commune le nombre de logements produits (total et en extension urbaine) ainsi que le détail de l'extension urbaine recensée par grands postes.

REPARTITION DE LA CONSOMMATION D'ESPACES NAF PAR COMMUNE ET VOCATION (2014-2024)

Commune	Nombre de logements produits depuis 2014		Superficie consommée par vocation (en ha)		
	Nombre total de logements produits	Nombre de logements produits en consommation d'espaces NAF	Habitat	Économie	Équipement
Angerville-l'Orcher	86	28	2,6	0,1	10,0
Anglesqueville-l'Esneval	37	16	1,8	0,0	0,0
Beaurepaire	13	4	0,4	0,0	0,0
Bénouville	1	0	0,0	0,0	0,0
Bordeaux-Saint-Clair	33	6	1,0	0,0	0,0
Cauville-sur-Mer	102	61	6,3	0,0	0,0
Criquetot-l'Esneval	160	117	10,0	3,5	0,3
Cuverville	3	0	0,0	0,0	0,0
Épouville	142	113	5,3	0,0	0,0
Épretot	29	20	2,5	0,0	0,2
Étainhus	71	52	2,5	0,0	0,0
Étretat	27	1	0,2	0,0	0,0
Fongueusemare	1	0	0,0	0,0	0,0
Fontaine-la-Mallet	178	91	6,4	0,0	1,2
Fontenay	270	243	15,3	0,0	0,3
Gainneville	109	5	0,8	0,0	0,0
Gommerville	37	25	2,3	0,0	0,0
Gonfreville-l'Orcher	344	150	4,4	20,0	0,2
Gonneville-la-Mallet	48	32	2,4	1,5	1,0
Graimbouville	12	1	0,1	0,0	0,0
Harfleur	449	7	0,5	0,7	2,2
Hermeville	6	2	0,2	0,0	0,0
Heuqueville	26	14	1,5	0,0	0,0
La Cerlangue	41	5	0,8	0,0	0,0
La Poterie-Cap-d'Antifer	12	2	0,3	0,0	0,0
La Remuée	38	25	2,8	0,0	2,1
Le Havre	6045	455	5,7	75,8	11,9
Les Trois-Pierres	65	48	4,3	0,8	0,0
Le Tilleul	27	17	2,5	0,0	2,5
Manéglise	76	19	1,8	0,0	0,1
Mannevillette	73	39	2,9	0,0	0,0
Montivilliers	512	3	0,3	19,3	0,2
Notre-Dame-du-Bec	28	23	1,8	0,0	0,0
Octeville-sur-Mer	394	111	11,1	1,3	1,1
Oudalle	50	40	3,6	35,2	0,5
Pierrefiques	2	0	0,0	0,0	0,0
Rogerville	191	165	10,6	4,1	0,4
Rolleville	52	1	1,8	0,0	0,0
Sainneville	40	28	3,6	2,7	0,0
Saint-Aubin-Routot	53	29	2,0	0,0	0,0
Sainte-Adresse	378	0	0,0	0,0	0,0
Sainte-Marie-au-Bosc	22	1	0,3	0,2	0,0
Saint-Gilles-de-la-Neuville	29	6	0,9	0,1	0,0
Saint-Jouin-Bruneval	91	25	1,3	0,2	0,0
Saint-Laurent-de-Brèvedent	69	29	3,1	0,0	0,0
Saint-Martin-du-Bec	23	12	1,5	0,0	0,2
Saint-Martin-du-Manoir	95	76	6,4	4,6	0,0
Saint-Romain-de-Colbosc	467	289	22,0	15,1	0,0
Saint-Vigor-d'Ymonville	66	33	3,1	28,5	0,0
Saint-Vincent-Cramesnil	50	28	3,8	0,0	0,0
Sandouville	24	8	1,0	34,1	0,0
Turretot	111	68	5,6	0,0	0,0
Vergetot	20	12	1,5	0,0	0,0
Villainville	12	2	0,4	0,2	0,0
Total	**11340**	**2587**	**173,3**	**248,0**	**34,4**

Consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers entre 2014 et 2024



Sources : Le Havre Seine Métropole
Fond : IGN
Réalisation : AURH - (03/2025)
aurh

2. Analyse de la consommation d'espaces 2011-2020 au titre de la loi Climat et Résilience

2.1.Le cadre national

L'analyse de la consommation foncière, présentée précédemment, répond aux obligations de l'article L151-4 du code de l'urbanisme qui impose au PLUi de réaliser l'analyse de la consommation d'espaces sur les 10 ans précédant l'arrêt de projet du PLUi.

Cette analyse se distingue des obligations de la loi Climat et Résilience qui prévoit une trajectoire de sobriété foncière visant l'atteinte du zéro artificialisation nette (ZAN) des sols en 2050. Puissants leviers de la mise en œuvre de cet objectif, les documents de planification, SRADDET, SCoT et PLUi, doivent permettre de décliner cette trajectoire dans les conditions suivantes :

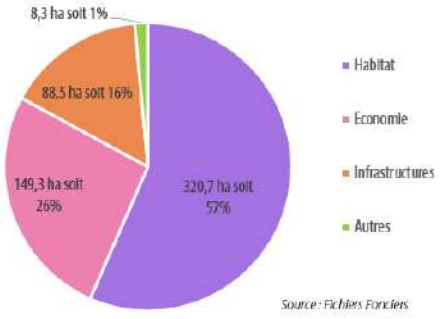
- 2021-2030 : réduction de 50% de la consommation d'espaces par rapport à la période 2011-2020
- 2031-2040 puis 2041-2050 : réduction du rythme d'artificialisation des sols par tranche de 10 ans
- A partir de 2050 : mise en application du ZAN : chaque m^2 artificialisé devra être compensé par une renaturation d'espace équivalente

Ainsi, le SCoT et le PLUi, qui se projettent sur la période 2021-2035, s'inscrivent dans la trajectoire ZAN, ce qui implique pour Le Havre Seine Métropole de travailler à la fois à la limitation de l'étalement urbain et à la mobilisation des potentiels de densification et de mutation au sein des enveloppes urbaines.

L'État a développé un outil de mesure de la consommation d'espaces intitulé « mon diagnostic artificialisation ». Cet outil utilise une combinaison de données provenant des Fichiers Fonciers, des cartes d'artificialisation des sols, et des méthodologies définies par le CEREMA. Ces données sont traitées pour estimer l'impact de l'urbanisation sur l'environnement local et pour fournir un diagnostic précis de la consommation d'espace.

Sur le territoire de la Communauté urbaine, entre 2011 et 2020, 567,1 hectares de terrains agricoles ou naturels ont été consommés. Plus de la moitié de cette consommation d'espace a été affectée à l'habitat, avec 320,7 hectares, soit 56,5 % de la consommation totale. Le deuxième poste de consommation concerne les projets économiques, avec 149,3 hectares, suivi des infrastructures, qui représentent 88,5 hectares consommés.

Mesure de la consommation d'espace par vocation entre 2011 et 2020 selon les Fichiers Fonciers



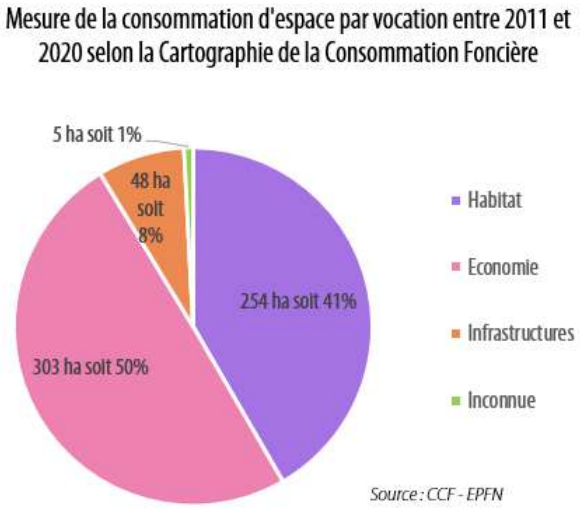
2.2.Le cadre régional s'imposant au SCoT

Comme la législation le permet, il est possible d'utiliser des bases de données régionales ou tout autre observatoires locaux afin de mesurer la consommation d'espace sur la décennie 2011 – 2020.

La règle 21, prescriptive du SRADDET, impose le recours à la base de données régionale de la Cartographie de la Consommation Foncière (CCF) de l'Établissement Public Foncier de Normandie pour mesurer la consommation d'ENAF pour la période 2011 – 2020 et les enveloppes de consommation d'espace octroyée sur les décennies suivantes.

A l'échelle de la Communauté urbaine, selon la Cartographie de la Consommation Foncière de l'Etablissement Public Foncier de Normandie, 610 ha ont été consommés sur la période 2011-2020., dont environ 154 ha sein de la zone industrialo-portuaire.

Près de la moitié de cette consommation d'espace est dédiée à l'activité économique, faisant de celle-ci le premier poste de consommation du territoire, avec 303 hectares consommés. L'habitat constitue le deuxième poste, représentant 254 hectares consommés.



La comparaison des deux jeux de données (« mon diagnostic artificialisation » et CCF) met en évidence une certaine cohérence dans le volume de consommation d'espaces estimé, entre 5671.1 ha et 610 ha. Cependant, la répartition entre les différents postes diffère de manière conséquente, ce qui peut questionner la fiabilité des deux outils. De plus, les outils s'appuient sur des méthodologies différentes qui ne permettent pas une comparaison plus fine des résultats.

3. Analyse de la consommation d'espaces 2021-2024 au titre du SCoT

Le PLUi comme le SCoT s'inscrivent sur la temporalité 2021-2035. Ce choix permet de couvrir la période de référence « Climat et Résilience » 2021-2030 et de faciliter la compréhension de la trajectoire sobriété foncière définie par le SRADDET, reprise par le SCoT et déclinée dans le PLUi.

Le SRADDET définit un effort de sobriété foncière de 44,7% à l'échelle du territoire de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole. Déduction faite de l'enveloppe foncière mutualisée (environ 50 ha), l'enveloppe foncière de consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers pour Le Havre Seine Métropole est estimée à environ 287 ha sur la période 2021-2030.

Sur ce pas de temps, le SCoT Le Havre Seine Métropole a identifié 4 enveloppes pour répondre aux différents besoins fonciers des communes, de la Communauté urbaine et des autres acteurs territoriaux qui doivent permettre d'atteindre les objectifs du PADD :

- 100 ha environ pour l'habitat, répartis au sein des différents rangs de l'armature urbaine,
- 100 ha environ pour le développement économique : les PENE compris dans la circonscription d'HAROPA ne sont, par définition, pas décomptés de cette enveloppe,
- 60 ha pour les équipements et infrastructures,
- 30 ha pour la réserve communautaire.

Afin de garantir l'atteinte des objectifs de sobriété foncière sur la période 2021-2030, il est indispensable de mesure ce qui a déjà été consommé entre le début de la période et l'arrêt du PLUi, soit entre 2021 et 2024.

Sur la base de la méthodologie présentée au point 1.1, il ressort que :

- 52,9 ha ont déjà été consommés pour l'habitat ;
- 28,4 ha pour le développement économique (ZIP comprise) ;
- 5,6 ha pour les équipements et infrastructures.

Sur la période 2021 – 2024, 2706 logements ont déjà été produits, dont 894 logements générant une consommation d'espaces d'environ 52,9 ha, soit plus de la moitié de la consommation d'espaces projetée sur la décennie 2021-2030. L'analyse par rang de l'armature urbaine met en évidence une consommation d'espaces pour l'habitat plus conséquente dans les communes rurales (26 ha sur les 35 ha fléchés au SCoT). A l'inverse, la consommation foncière observée est très limitée pour Le Havre et les pôles urbains structurants au regard des objectifs définis par le SCoT.

En complément des tableaux et de la cartographie présentée dans les pages suivantes, le volume 8 du rapport du présentation cartographie et synthétise par commune :

- la consommation d'espaces observée sur la période 2021-2024 ;
- la consommation d'espaces projetée sur la période 2025-2035 ;
- l'analyse des potentiels de densification au titre de l'article L151-4 du code de l'urbanisme.

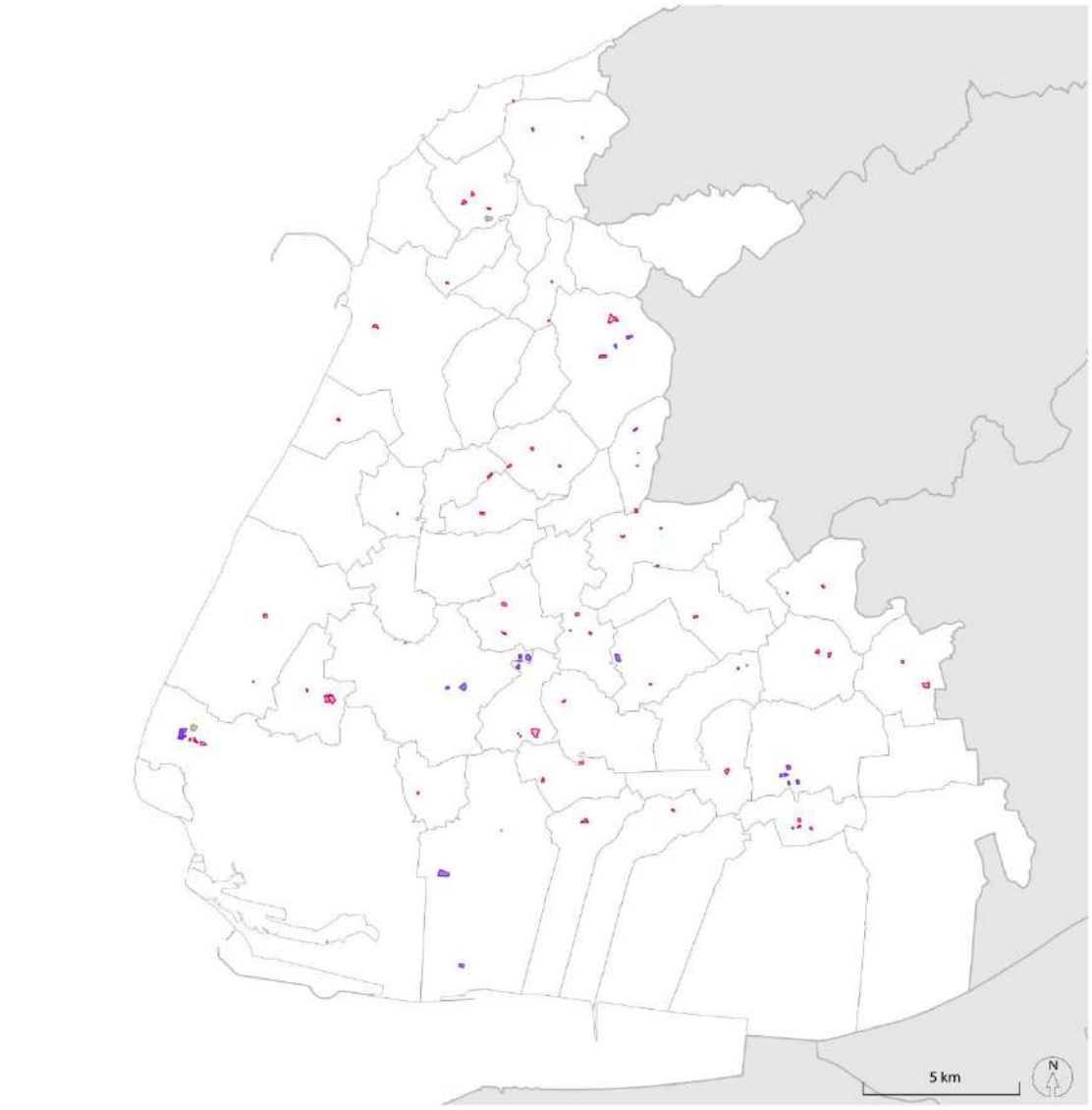
PRODUCTION DE LOGEMENTS ET CONSOMMATION FONCIERE 2021-2024 AU REGARD DES OBJECTIFS DU SCOT

	Tels qu'inscrits dans le SCoT approuvé				**Objectif logement** (déjà produit et reste à produire)		**Foncier déjà consommé** 2021 - 2024	
Commune	**Armature urbaine**	**Objectif conso foncière** 2021-2030	**Objectif artificialisation** 2031-2035	**Objectif logements** 2021-2035	**Production de logement** 2021-2024	**Reste à produire** (2025 - 2035)	**Déjà consommé** 2021 - 2024	
Le Havre	**Ville-centre**	5 ha	5 ha	**7050**	1253	**5797**	2,8 ha	**2,8 ha**
Harfleur	**Pôle urbain structurant**	20 ha	13 ha	**2200**	90	**1748**	0,4 ha	**0,5 ha**
Gonfreville-l'Orcher					5		-	
Montivilliers					71		0,1 ha	
Sainte-Adresse					286		-	
Criquetot-l'Esneval	**Pôle structurant**	21 ha	8 ha	**1100**	79	**903**	5,9 ha	**7,4 ha**
Étretat					5		0,2 ha	
Gonneville-la-Mallet					3		-	
Octeville-sur-Mer					63		1,3 ha	
Saint-Romain-de-Colbosc					47		-	
Angerville-l'Orcher	**Pôle de proximité**	19 ha	4 ha	**785**	51	**422**	1,4 ha	**16,2 ha**
Épouville					27		1,9 ha	
Fontaine-la-Mallet					138		6,3 ha	
Gainneville					7		0,8 ha	
Le Tilleul					22		2,5 ha	
Saint-Jouin-Bruneval					67		1,3 ha	
Rolleville					16		-	
Turretot					35		2,0 ha	
Anglesqueville-l'Esneval	**Commune rurale**	35 ha	5 ha	**1225**	4	**784**	-	**26 ha**
Beaurepaire					5		-	
Bénouville					-		-	
Bordeaux-Saint-Clair					9		0,6 ha	
Cauville-sur-Mer					9		-	
Cuverville					1		-	
Épretot					5		0,3 ha	
Étainhus					16		0,7 ha	
Fongueusemare					-		-	
Fontenay					1		-	
Gommerville					25		2,0 ha	
Graimbouville					4		-	
Hermeville					-		-	
Heuqueville					6		0,5 ha	
La Cerlangue					4		-	
La Poterie-Cap-d'Antifer					1		-	
La Remuée					1		-	
Les Trois-Pierres					48		3,5 ha	
Manéglise					41		1,8 ha	
Mannevillette					2		0,2 ha	
Notre-Dame-du-Bec					17		1,0 ha	
Oudalle					12		0,5 ha	
Pierrefiques					-		-	
Rogerville					32		1,4 ha	
Sainneville					7		0,2 ha	
Saint-Aubin-Routot					31		1,5 ha	
Sainte-Marie-au-Bosc					6		0,3 ha	
Saint-Gilles-de-la-Neuville					8		0,4 ha	
Saint-Laurent-de-Brévedent					39		1,5 ha	
Saint-Martin-du-Bec					12		0,9 ha	
Saint-Martin-du-Manoir					50		4,9 ha	
Saint-Vigor-d'Ymonville					5		0,0 ha	
Saint-Vincent-Cramesnil					18		2,3 ha	
Sandouville					6		0,0 ha	
Vergetot					14		1,1 ha	
Villainville					2		0,4 ha	
Total		**100 ha**	**35 ha**	**12360**	**2 706**	**9 654**	**52,9 ha**	

SYNTHESE PAR COMMUNE DE LA CONSOMMATION D'ESPACES 2021-2024 – TOUS POSTES CONFONDUS

	Nombre de logements produits depuis 2021		Superficie consommée par vocation (en ha)		
Commune	Nombre total de logements produits	Nombre de logements produits en consommation d'espaces NAF	Habitat	Économie	Équipement
Angerville-l'Orcher	51	18	1	0	0
Anglesqueville-l'Esneval	4	0	0	0	0
Beaurepaire	5	0	0	0	0
Bénouville	0	0	0	0	0
Bordeaux-Saint-Clair	9	4	1	0	0
Cauville-sur-Mer	9	0	0	0	0
Criquetot-l'Esneval	79	67	6	2	0
Cuverville	1	0	0	0	0
Épouville	27	23	2	0	0
Épretot	5	3	0	0	0
Étainhus	16	9	1	0	0
Étretat	5	1	0	0	0
Fongueusemare	0	0	0	0	0
Fontaine-la-Mallet	138	90	6	0	0
Fontenay	1	0	0	0	0
Gainneville	7	5	1	0	0
Gommerville	25	22	2	0	0
Gonfreville-l'Orcher	5	0	0	6	0
Gonneville-la-Mallet	3	0	0	0	0
Graimbouville	4	0	0	0	0
Harfleur	90	6	0	0	0
Hermeville	0	0	0	0	0
Heuqueville	6	4	1	0	0
La Cerlangue	4	0	0	0	0
La Poterie-Cap-d'Antifer	1	0	0	0	0
La Remuée	1	0	0	0	0
Le Havre	1253	292	3	5	3
Les Trois-Pierres	48	41	4	0	0
Le Tilleul	22	17	3	0	3
Manéglise	41	19	2	0	0
Mannevillette	2	2	0	0	0
Montivilliers	71	2	0	7	0
Notre-Dame-du-Bec	17	15	1	0	0
Octeville-sur-Mer	63	37	1	0	0
Oudalle	12	7	1	0	0
Pierrefiques	0	0	0	0	0
Rogerville	32	22	1	0	0
Rolleville	16	0	0	0	0
Sainneville	7	2	0	3	0
Saint-Aubin-Routot	31	25	2	0	0
Sainte-Adresse	286	0	0	0	0
Sainte-Marie-au-Bosc	6	1	0	0	0
Saint-Gilles-de-la-Neuville	8	4	0	0	0
Saint-Jouin-Bruneval	67	25	1	0	0
Saint-Laurent-de-Brèvedent	39	21	2	0	0
Saint-Martin-du-Bec	12	9	1	0	0
Saint-Martin-du-Manoir	50	47	5	2	0
Saint-Romain-de-Colbosc	47	0	0	4	0
Saint-Vigor-d'Ymonville	5	0	0	0	0
Saint-Vincent-Cramesnil	18	16	2	0	0
Sandouville	6	0	0	0	0
Turretot	35	28	2	0	0
Vergetot	14	8	1	0	0
Villainville	2	2	0	0	0
Total	**2706**	**894**	**52,9**	**28,4**	**5,6**

Consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers entre 2021 et 2024



Sources : Le Havre Seine Métropole
Fond : IGN
Réalisation : AURH - (03/2025)