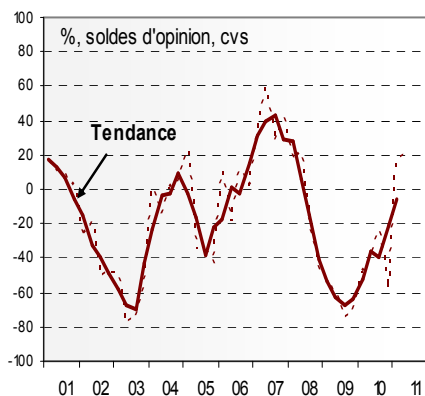


HAUTE-NORMANDIE

Au sommaire...

- ⇒ **Portrait de Région**
- ⇒ **Travaux Publics**
- ⇒ **Budgets des départements**
- ⇒ **Intercommunalité**
- ⇒ **Projets & chantiers**
- ⇒ **Infrastructures de transport**
- ⇒ **Infrastructures énergétiques**

Les carnets de commandes en Haute-Normandie



Source : FNTF

Des opportunités pour rebondir

La pétrochimie et l'automobile ont longtemps été les socles de l'activité en Haute-Normandie. Elle est ainsi devenue l'une des régions les plus industrielles. Cependant, depuis une dizaine d'années, elle figure parmi celles ayant enregistré la plus faible croissance.

Si la Haute-Normandie dispose de nombreux atouts entre autres à travers sa filière énergie en plein développement (éolien terrestre et offshore, énergie atomique, biomasse) et sa filière logistique particulièrement dynamique grâce à sa situation géographique et à son ancrage industriel — elle est aujourd'hui à la recherche de nouveaux catalyseurs.

Une voie est à trouver du côté de la recherche et développement : cette activité en Haute-Normandie ne compte que pour 1,8% au plan national, tandis que le poids économique de la région est de 2,5% du PIB. La proximité de l'Île-de-France a pu expliquer cette situation. De nouvelles perspectives s'ouvrent au plan interrégional à travers les « valleys » de la pharmacie et du flaconnage.

L'Arc Manche qui rassemble les collectivités des deux rives du Channel devrait renforcer la coopération transfrontalière et favoriser les synergies avec les régions voisines. Des perspectives s'ouvrent aussi bien pour le transport maritime, la pêche ou le tourisme. Ces territoires très fréquentés sont aussi à préserver. Les efforts pour préserver la faune et la flore dans le cadre de la réalisation de Port 2000 sont à souligner.

Enfin, la vallée de la Seine ouvre la Haute-Normandie d'un côté, vers l'international avec les ports du Havre et de Rouen et de l'autre, vers le Bassin parisien et les projets du Grand Paris. Les capacités du fleuve sont encore loin d'être atteintes et des synergies sont à rechercher dans le cadre de la réalisation du Canal Seine Nord Europe. Pour les voyageurs, la desserte de Paris et de l'aéroport de Roissy est insuffisante en capacité et en rapidité. Les deux régions normandes gagneront en attractivité à voir se concrétiser ce projet de liaison rapide.

L'enjeu pour la Haute-Normandie est désormais de renforcer son positionnement parmi les régions de la moitié nord de la France. Elle trouvera ainsi de nouveaux relais pour son développement.

PORTRAIT DE RÉGION

HAUTE-NORMANDIE : Une région productive aux fondamentaux solides

Connectée aux flux commerciaux et industriels mondiaux, l'économie de la Haute-Normandie est principalement orientée vers des fonctions productives. Une activité logistique d'envergure soutient localement des tissus industriels denses. Malgré une croissance plus faible qu'en France, la Haute-Normandie possède des caractéristiques rassurantes pour l'avenir : une population jeune, une productivité élevée, des secteurs industriels diversifiés ainsi que des infrastructures performantes mais insuffisantes..

Une démographie stagnante mais jeune

Le territoire le plus urbanisé (Seine-Maritime) voit sa population stagner.

La Haute-Normandie comptait 1,822 million d'habitants en 2010. Sa population a connu une croissance annuelle moyenne de 0,2% entre 1999 et 2010, contre 0,7% pour l'ensemble de la métropole. Mais ces résultats masquent des disparités infrarégionales entre les deux départements. Si l'évolution démographique de la Seine-Maritime est quasiment stagnante avec une croissance annuelle moyenne de 0,05%, celle de l'Eure correspond à la moyenne nationale.

La Haute-Normandie compte relativement plus de jeunes, et moins de personnes âgées, en comparaison des autres régions.

Il s'agit de l'une des régions les plus jeunes : 32,2% des hauts-normands ont moins de 25 ans, tandis que les plus de 60 ans représentent 21,3% de la population, qui est inférieure à la moyenne métropolitaine (22,4%).

Selon l'INSEE, ces tendances devraient se poursuivre dans les prochaines décennies, avec une croissance annuelle moyenne de 0,2% entre 2010 et 2040. Comme pour le reste du pays, la population haute-normande connaîtrait un fort vieillissement. Néanmoins, elle resterait l'une des plus jeunes en comparaison des autres régions.

Une population concentrée en Seine-Maritime

La population est dense, principalement en Seine-Maritime.

La Haute-Normandie s'étend sur 12 317 km², soit 2,3% du territoire métropolitain, et présentait une densité de 148 hab./km² en 2009, plus élevée que la moyenne nationale (114 hab./km²).

La région est densément peuplée, mais de fortes disparités existent entre le nord et le sud. L'Eure se trouve ainsi en-dessous de la moyenne française, avec 95 hab./km², tandis que la Seine-Maritime comprend les deux principales agglomérations (Rouen et Le Havre) et affiche une densité parmi les plus élevées en France : 198 hab./km².

Un positionnement géographique fortement exploité

Une façade maritime privilégiée...

Située en aval de la Seine, la Haute-Normandie est le principal territoire permettant la connexion entre le Bassin parisien et la Manche, l'une des zones maritimes les plus fréquentées au monde.

...exploitée par des infrastructures adaptées et la présence de deux ports d'envergure internationale.

Au niveau de ses infrastructures de transport, la région est principalement reconnue à travers ses deux grands ports maritimes du Havre et de Rouen. Le premier se classe comme le second port français en termes de tonnage total (premier en trafic de conteneurs), parmi les dix premiers ports européens, et 45^{ème} port mondial tandis que le second est le premier port céréalier d'Europe. Fécamp, Dieppe et Le Tréport font office de ports secondaires.

Un réseau routier dense et à force capacité.

L'exploitation de sa façade maritime se conjugue avec la présence d'infrastructures routières performantes : le maillage autoroutier (A28, A29, A13,...) est l'un des plus denses de France en termes de kilomètre d'autoroute par kilomètre-carré de territoire régional.

En conséquence, la logistique prend une place majeure dans l'économie régionale : en 2007, elle occupait un salarié sur dix (le double de la moyenne nationale). Le poids de

La Haute-Normandie est la région française pour laquelle la logistique pèse le plus dans l'économie régionale.

cette filière place la Haute-Normandie comme une exception en France. La logistique atteignait 11% de la valeur ajoutée régionale en 2007, et représentait également 10,5% de l'investissement des entreprises.

Sa spécialisation dans la logistique et son positionnement permettent d'ailleurs à la Haute-Normandie d'être une porte d'entrée privilégiée pour les hydrocarbures... ainsi que les activités liées à leur traitement en vue de leur distribution.

Les infrastructures de transport sont ainsi considérées comme l'un des axes stratégiques du développement régional. Les projets se situant à différentes échéances et échelle, et touchant à tous les modes de transport, permettent à la région de consolider ses atouts : du court terme, telles que les améliorations routières (rocade Nord du Havre, A150, accès sud du Pont Flaubert, Rocade d'Evreux, RN 27, ...) et ferroviaires (ligne Serqueux Gisors) aux moyen et long termes avec des visions majeures telles que le contournement est de Rouen et la LNPN.

Un tissu industriel dense et diversifié

L'une des productivités les plus élevées de France.

En 2009, le PIB régional s'élevait à 48,6 milliards d'euros. Il contribuait ainsi à hauteur de 2,5% à la création nationale de richesses, ce qui en faisait la 13^{ème} région en termes d'apport au PIB français. Néanmoins, le PIB par emploi (représentant la productivité) la plaçait en 7^{ème} position, avec 69 364€/emploi, tandis que la moyenne métropolitaine était de 75 251€/emploi, et de 68 253€/emploi hors Ile-de-France.

Une industrie automobile historiquement très présente...

Pour la même année, la Haute-Normandie était la région pour laquelle l'industrie pesait le plus dans la valeur ajoutée locale (18,5% contre 12,4% en France). Le tissu industriel, interdépendant avec les secteurs de la logistique, est tout d'abord porté par l'automobile, premier employeur industriel de la région (principalement Renault). Les usines haut-normandes représentent ainsi 30% de la fabrication française de voitures et sont leader dans la fabrication de moteurs électriques.

...aux côtés d'un ensemble diversifié de secteurs tels que la pharmaceutique, la logistique, l'énergie ou même la chimie.

Il ne faut pourtant pas se focaliser uniquement sur l'industrie automobile et ses sous-traitants, actuellement en transformation, et oublier les autres secteurs majeurs de la région. La pharmacie, la chimie, l'aéronautique, l'énergie (nucléaire, éolien...), le verre (GLASS Vallée) et l'agroalimentaire permettent à la Haute-Normandie d'afficher un paysage économique diversifié et donc moins vulnérable qu'un tissu mono-industriel.

L'orientation fortement productive et industrielle de la région, ainsi que leur forte dépendance à l'extérieur, l'expose à souffrir plus des variations conjoncturelles sans « amortisseurs ».

La région compte également deux pôles de compétitivité d'envergure : Nov@log, porté sur la logistique, dont le label a été renouvelé en 2010, et Mov'eo, à vocation mondiale, dédié à l'automobile et aux transports publics. La Haute-Normandie est également liée à la Pharma Valley, regroupant les activités pharmaceutiques (production, R&D...) de quatre régions.

Cependant, l'importance de l'industrie et de la logistique a rendu le territoire plus sensible aux variations conjoncturelles : la crise a ainsi provoqué une chute du PIB haut-normand de 3,4% de 2008 à 2009, contre 2,1% à l'échelle métropolitaine. Cette fragilité peut également s'expliquer par le très faible degré d'autonomie des industries locales. En effet, la Haute-Normandie est la première des régions en termes de dépendance envers

Une situation de l'emploi marquée par le chômage et la crise

Un impact violent de la crise sur l'emploi salarié.

La Haute-Normandie comptait 430.100 salariés au premier trimestre 2011, soit 2,8% du salariat de la France métropolitaine. Ces derniers étaient plus de 450.400 au second trimestre 2008, soit une chute de 4,5% depuis le début de la crise, contre 2,1% à l'échelle nationale pour la même période.

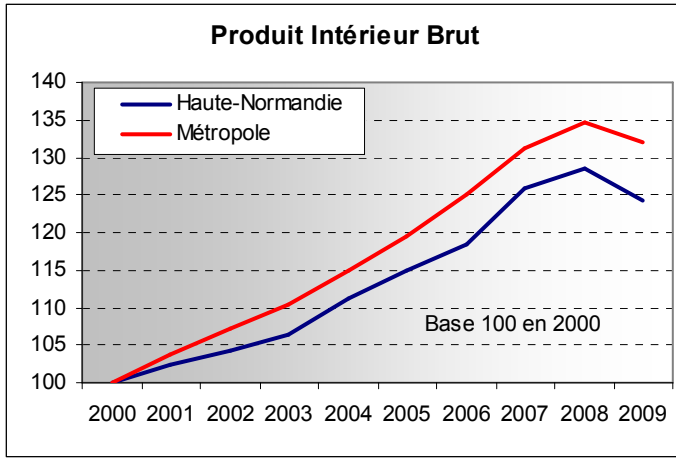
Un taux de chômage historiquement supérieur par rapport à l'échelle métropolitaine.

En moyenne, sur la décennie, le taux de chômage régional a toujours été supérieur de 0,8 points à celui de la France métropolitaine. Il suit également les tendances et évolutions nationales. Au 1^{er} trimestre 2011, celui-ci était de 10,3% contre 9,2% à l'échelle métropolitaine.

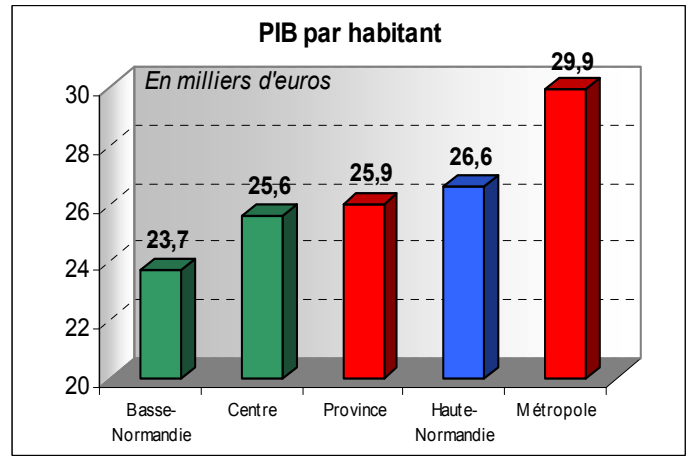
La création d'entreprise majoritairement liée aux auto-entrepreneurs.

En 2010, plus de 12 100 entreprises ont été créées en Haute-Normandie, soit une hausse de 8,7% des créations, avec une proportion d'auto-entrepreneurs de 63%. Si l'on excepte ces derniers, la création d'entreprises a connu une baisse de 4,3%.

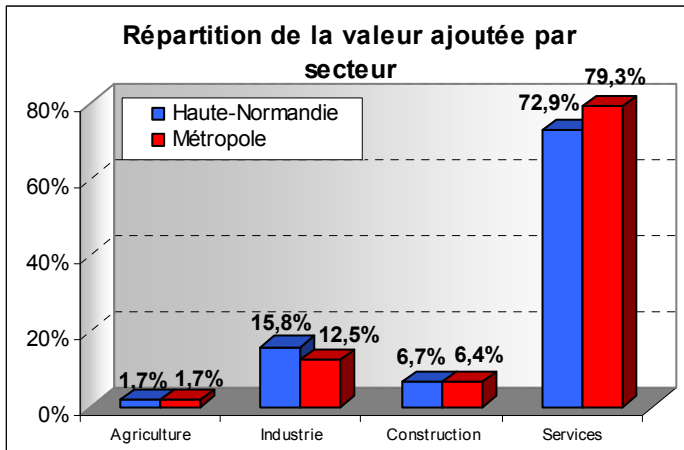
PRINCIPAUX INDICATEURS ECONOMIQUES



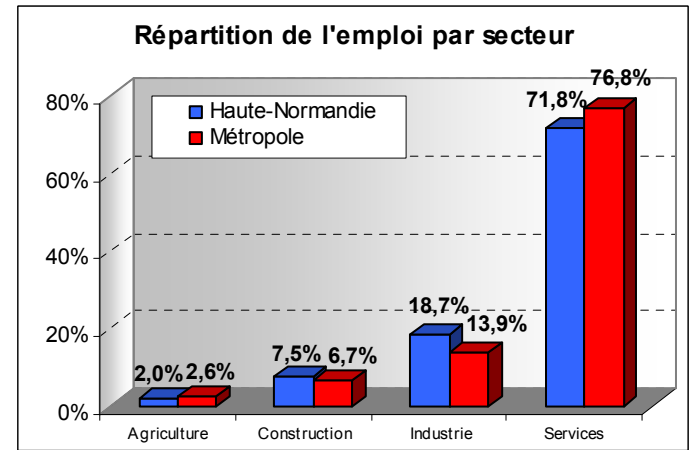
Source : INSEE, PIB à prix courant



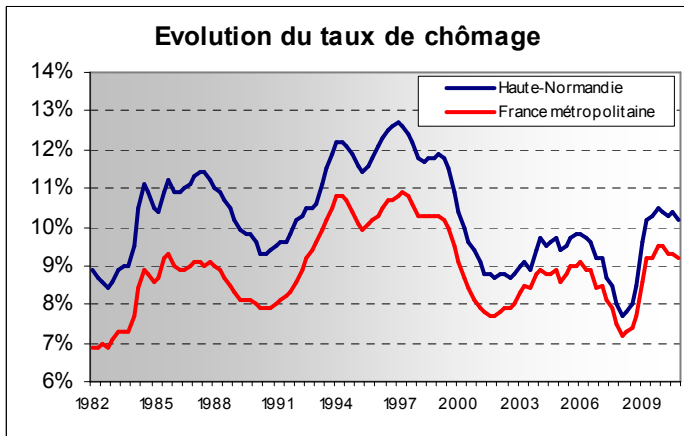
Source : INSEE, données 2009



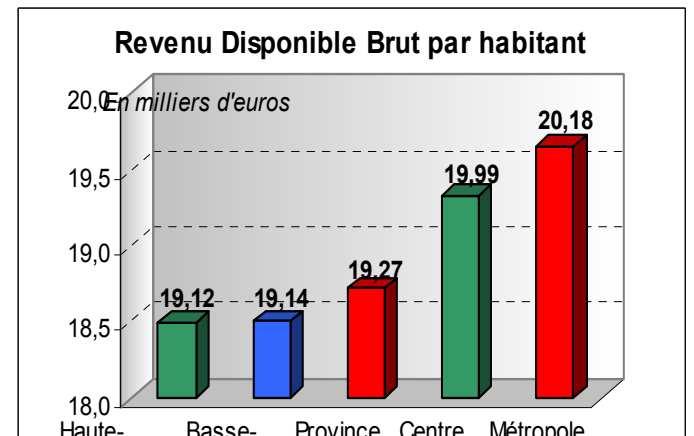
Source : INSEE, données 2009



Source : INSEE, données 2008



Source : INSEE



Source : INSEE, données pour l'année 2008

TRAVAUX PUBLICS

AMORCE DE REPRISE EN 2011

L'activité des Travaux Publics en Haute-Normandie s'est redressée en 2010. Pour l'année 2011, l'investissement local sera porté par les communes et leurs groupements, en particulier au Havre avec les chantiers du tramway et du grand stade. Les travaux portuaires se poursuivront également, entraînant la modernisation des infrastructures routières, ferroviaires et fluviales. L'ouverture du futur canal Seine-Nord Europe à l'horizon 2017 devrait favoriser le développement logistique de l'axe Seine.

Tissu économique des Travaux Publics dans la région

La Haute-Normandie rassemble 208 entreprises de Travaux Publics ayant leur siège social dans la région. Elles réalisent un chiffre d'affaires de plus de 859 millions d'euros dans et hors de la région et emploient 6 365 personnes, soit 2,4% des effectifs totaux (*données FNTP 2009*).

La part des entreprises de moins de 10 salariés est plus faible en Haute-Normandie qu'en France (51,2% contre 57,7%). Leur poids économique s'élève à 6% du chiffre d'affaires des entreprises de la région. A l'opposé, les 10,3% d'entreprises de plus de 50 salariés réalisent plus des deux tiers de l'activité et de l'emploi.

Part des entreprises de moins de 10 salariés plus faible que la

43% de l'activité réalisée par des entreprises de la région

Un chiffre d'affaires en recul de 10% en 2009

Le chiffre d'affaires des Travaux Publics en région Haute-Normandie s'élève à 1,2 milliard d'euros en 2009, en recul de 10 % par rapport à 2008. Seulement 43% de l'activité est réalisée par des entreprises ayant leur siège social dans la région.

Le taux de croissance annuel moyen du chiffre d'affaires sur la période 2004-2009 est proche de celui de la moyenne française : +3,9% en valeur contre 4%.

Les fondations spéciales (7% du CA TP 2009) enregistrent le taux de croissance annuel moyen le plus élevé sur cette période. La croissance a été soutenue entre 2007 et 2009 par des travaux maritimes (5% du CA TP 2009) qui ont vu leur chiffre d'affaires multiplié par 2,5, en lien avec le démarrage de la deuxième phase du projet Port 2000 au Havre.

Forte croissance des travaux

Les ouvrages d'art / équipements industriels et les travaux de la filière eau ont progressé respectivement de 5,8% et 5,6% en valeur par an en moyenne. Enfin, les travaux routiers (28% du CA TP 2009) affichent un taux de croissance annuel moyen de 3,8% sur la période 2004-2009.

Amélioration de l'activité depuis le premier trimestre 2011

Après deux années consécutives de recul d'activité, la situation conjoncturelle dans les Travaux Publics en Haute-Normandie se redresse au premier trimestre 2011. Cette amélioration se confirme au deuxième trimestre, mais l'activité est très mal répartie sur le territoire et par spécialités.

Les carnets de commande s'améliorent et représentent 4,2 mois d'activité au second trimestre, en retrait par rapport au trimestre précédent (*enquête trimestrielle d'opinion ; FNTP/INSEE*).

Les perspectives d'emploi s'améliorent également depuis un an (*enquête trimestrielle d'opinion ; FNTP/INSEE*).

L'investissement local porté par les communes et leurs groupements

Poursuite de l'effort de relance en 2010

Les collectivités locales, qui représentent 46% du chiffre d'affaires des Travaux Publics en Haute-Normandie, ont finalisé en 2010 les investissements programmés dans le cadre du dispositif FCTVA. Elles ont également bénéficié du plan de relance initié par les organisations professionnelles sous forme de prêts à taux bonifiés à hauteur de 30 millions d'euros pour les travaux publics.

Contexte régional morose

En 2011, le gel des subventions de l'Etat et la suppression de la taxe professionnelle pèsent sur les budgets. La région voit ainsi son budget annuel baisser de 5% par rapport à 2010. Le Conseil Général de Seine-Maritime a également voté un budget en baisse. Seul le budget du Conseil général de l'Eure s'inscrit en légère augmentation par rapport à 2010, de 1,7%.

...mais dynamisme des communes et de leurs groupements

Les communes et leurs groupements devraient poursuivre leurs efforts d'investissements en 2011. Elles bénéficient d'un cycle électoral municipal favorable. Le budget de la ville du Havre est ainsi en progression de +5% par rapport à 2010 à 368 millions d'euros et la communauté de l'agglomération havraise a voté un budget de 648,4 millions d'euros en hausse de 27,7%. Pour celle-ci, une grande partie des dépenses d'équipement est consacrée aux chantiers du tramway et du grand stade livrable fin 2012. Le programme d'équipement comprend également la réalisation d'une tranche du réseau numérique à très haut débit.

Début de reprise en 2011

Redémarrage de la construction de logements

La commande privée a amorcé une légère reprise en 2011 à l'instar du bâtiment. Avec 13 400 logements autorisés en rythme annuel à fin mars 2011, la région a enregistré une hausse de 10,4% des permis de construire. De même, les mises en chantier ont progressé de 19,3% sur la même période.

Augmentation des droits de mutation en 2010

La reprise du marché de l'immobilier en 2010 a entraîné une augmentation des droits de mutation, qui constituent une recette importante pour les départements. La Seine-Maritime a ainsi enregistré une hausse de ses droits de mutation de plus de 26% en rythme annuel à fin avril 2011 et le département de l'Eure, une hausse de près de 37%.

Le port du Havre, porteur d'activité

Port 2000 au Havre constitue un des principaux enjeux de croissance pour la région. Depuis le lancement des travaux en 2001, six postes à quai ont été livrés, quatre seront mis en service entre 2011 et 2012, enfin les deux derniers devraient être mis à disposition en 2015 ou 2016. Le développement des infrastructures portuaires s'accompagne d'une modernisation des infrastructures routières, ferroviaires et fluviales. L'amélioration de la desserte ferroviaire de Port 2000 s'est concrétisée en décembre 2010 par le raccordement électrifié à la ligne principale de Paris au Havre. De même, les travaux liés au projet de chantier multimodal sur la zone portuaire du Havre ont débuté en 2011 pour une mise en service prévue en 2014.

Perspectives d'activité à plus long terme

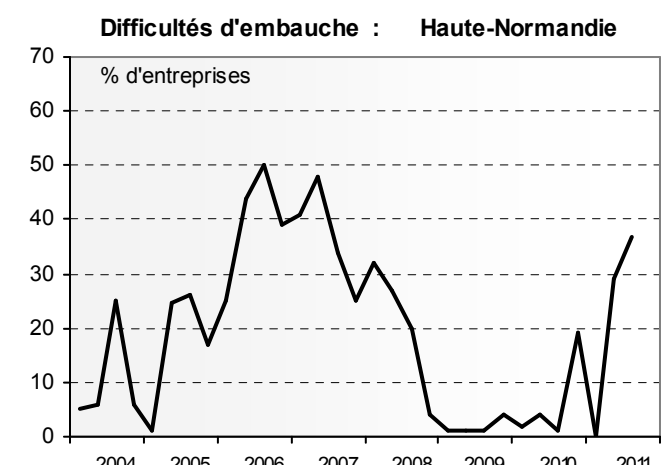
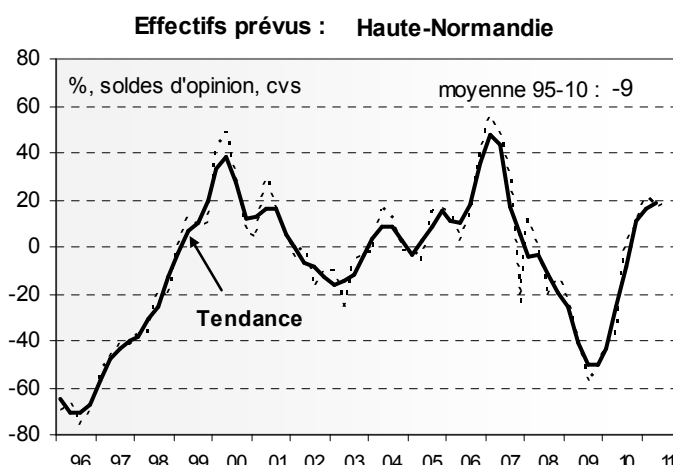
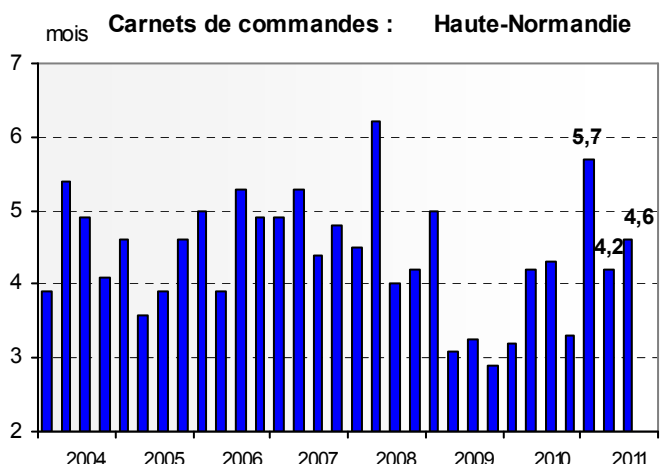
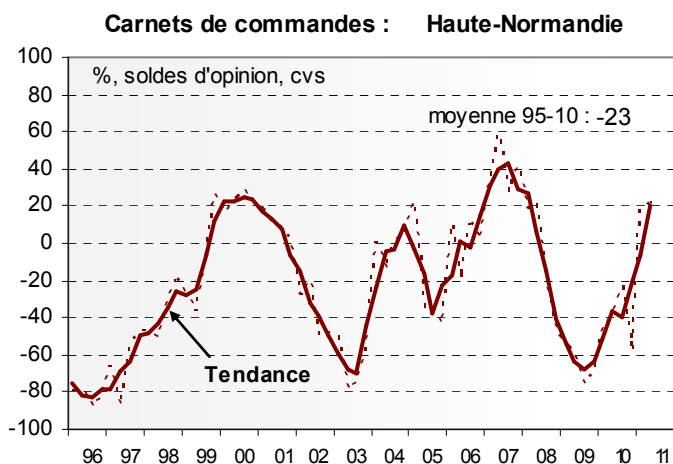
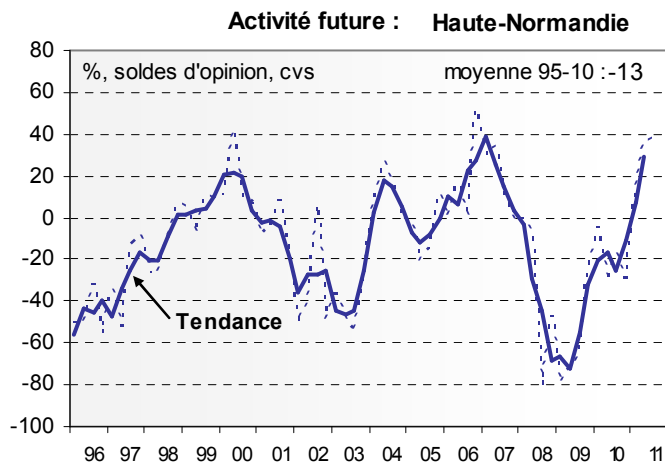
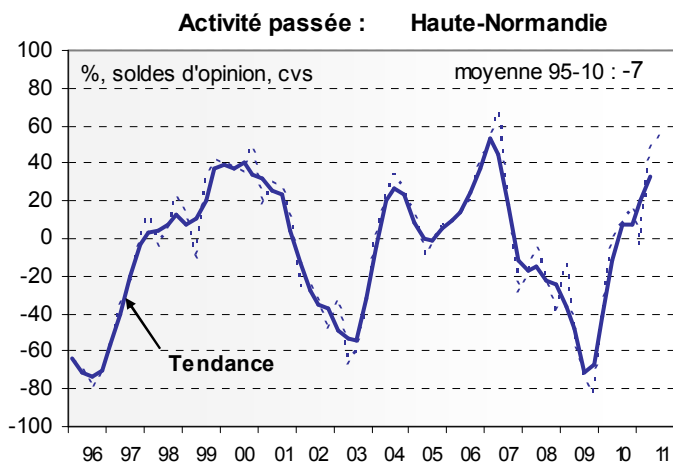
Développement logistique de l'axe Seine

L'aménagement de l'axe Seine Le Havre-Rouen-Paris représente un projet économique de grande envergure pour la région. L'ouverture sur le réseau fluvial européen, via le canal Seine-Nord Europe à l'horizon 2017, offre des perspectives de développement pour les grands ports maritimes du Havre et de Rouen et le transport fluvial. Il devrait engendrer une restructuration de la logistique du nord-ouest de l'Europe. Les quatre plateformes multimodales prévues le long du canal, s'ajoutant à celles déjà présentes et à venir sur l'axe Seine, permettront la massification des marchandises et le développement de l'intermodalité. En terme de trafic, plus de 15 millions de tonnes de marchandises seront transportées sur le canal en 2020, soit une multiplication par 4 du trafic fluvial sur le corridor Nord-Sud.

Construction de parcs éoliens offshore dès 2015

Dans le cadre du premier appel d'offres de l'Etat concernant le développement de parcs éoliens offshore lancé en juillet 2011 pour une puissance totale installée de 3.000 mégawatts (MW), les zones de Dieppe / Le Tréport et de Fécamp ont été retenues. Les travaux devraient démarrer dès 2015.

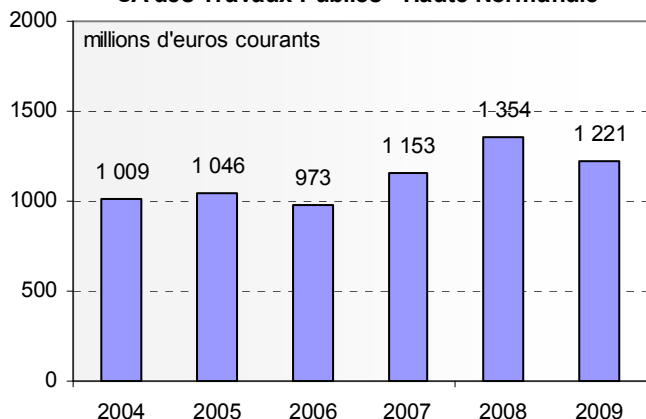
INDICATEURS CONJONCTURELS - TRAVAUX PUBLICS



La FNTP publie trimestriellement les résultats d'une enquête d'opinion réalisée auprès d'un échantillon de 2 000 entreprises. Les résultats régionaux sont extraits de cette enquête. Les réponses qualitatives, pondérées selon l'importance des entreprises, sont diffusées principalement sous forme de soldes d'opinion. Ils correspondent à la différence entre les proportions de réponses « à la hausse » et « à la baisse ». L'expérience montre que l'on peut retenir ces soldes pour retracer l'évolution de l'activité dans les Travaux Publics. Les résultats d'une seule enquête n'ont toutefois guère de signification. Seule l'évolution des soldes sur plusieurs enquêtes peut conduire à une interprétation des résultats.

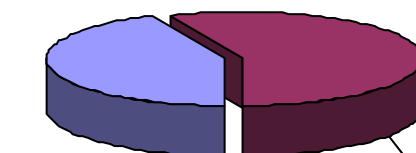
INDICATEURS STRUCTURELS - TRAVAUX PUBLICS

CA des Travaux Publics - Haute Normandie



Répartition travaux - Haute Normandie

Entreprises ayant leur siège dans la région : 528,3 millions d'euros (43%)

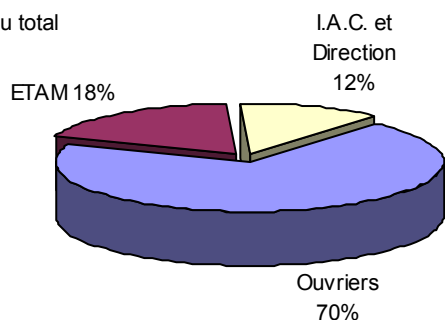


Entreprises ayant leur siège hors de la région : 692,8 millions d'euros (57%)

Chiffre d'affaires : 1 221 millions d'euros

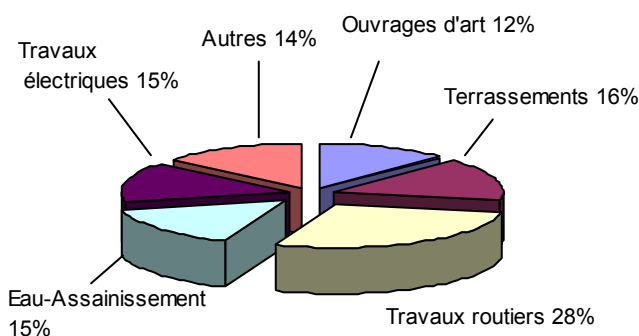
Répartition des Effectifs - Haute Normandie

% du total

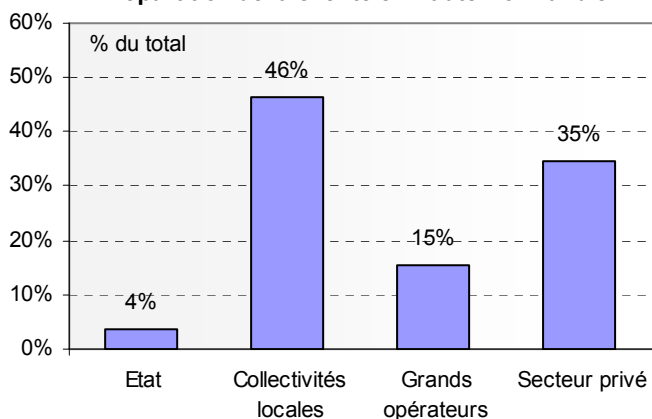


Principales spécialités - Haute Normandie

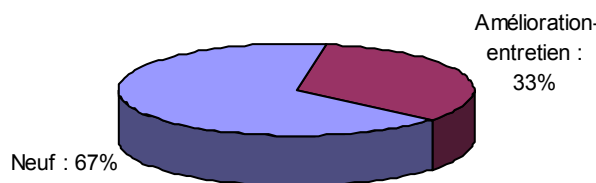
% du total



Répartition de la clientèle - Haute Normandie



Répartition Neuf-Entretien - Haute Normandie



La FNTP publie annuellement les résultats de son enquête annuelle d'activité. Celle-ci est exhaustive, le questionnaire est envoyé à l'ensemble des entreprises du fichier de la FNTP (environ 8600). Les résultats de l'année N-1 paraissent en octobre de l'année N. La méthodologie d'estimation des non répondants repose sur des critères connus pour chaque entreprise, notamment sa masse salariale, permettant de tenir compte de l'ensemble de la population des entreprises qui réalisent des Travaux Publics à titre principal ou secondaire.

BUDGETS DES DÉPARTEMENTS

BAISSE DES DEPENSES D'EQUIPEMENT ET SUBVENTIONS DES DEPARTEMENTS DE HAUTE-NORMANDIE EN 2011 : -11,8%

En 2011, le budget agrégé des départements de Haute-Normandie est en hausse. La progression des dépenses de personnel est contenue alors que celle des dépenses sociales obligatoires est importante. En face, les recettes sont relativement dynamiques, l'épargne brute gagne donc 6,5 millions d'euros pour les deux départements. Malgré des taux d'endettement en hausse les dépenses d'équipement et les subventions baissent de près de 12%.

C'est pratiquement la baisse que subissent les dépenses totales destinées aux réseaux et infrastructures parmi lesquelles, seules les dépenses d'entretien augmentent.

Les budgets des départements de Haute-Normandie en hausse en 2011

Le budget (dépenses d'investissement et de fonctionnement) des deux départements de la région Haute-Normandie augmente de plus de 2,6%. Les dépenses d'investissement stagnent mais reculent de plus de 12,8% hors remboursement de dette, alors que parallèlement, les dépenses de fonctionnement augmentent de 4%.

Le poids de l'investissement hors dette dans le budget total recule de 18,8% en 2010 à 16% en 2011.

Les dépenses d'aide sociale augmentent moins vite qu'au niveau national

Les dépenses effectuées au titre de l'aide sociale (Action sociale, RMI, RSA, Allocation Personnalisée d'Autonomie, prestation de compensation du handicap) représentent 61% des dépenses de fonctionnement en augmentation de 8,2% par rapport à l'année précédente. Leur poids est également plus important (+2,3 point). Ces dépenses progressent moins fortement qu'au niveau national (+4,3%).

Les recettes fiscales représentent 66% des recettes de fonctionnement

En parallèle, la hausse des dépenses de personnel se poursuit tout en restant contenue (+1,1%). Leur part dans l'ensemble des dépenses de fonctionnement est en léger recul (19% en 2011 contre 19,5% en 2010).

Face aux dépenses, les recettes de fonctionnement augmentent de 4,1%.

Les dépenses d'équipe-

Les dépenses d'équipement (études, acquisitions et travaux) sont en baisse de 16%, les subventions accordées aux autres collectivités sont en recul de 6,2%.

L'épargne brute progresse de 5,5% en 2011.

L'épargne brute progresse en 2011 de 5,5% et s'élève à 125 millions d'euros soit 6,5 millions d'euros de plus qu'en 2010. Le taux d'épargne brute est en moyenne de 7,3%, soit un demi-point de moins qu'au niveau national. Les taux d'endettement des deux départements progressent entre les deux budgets : +1,5 point pour l'Eure et +8 points pour la Seine-Maritime.

INDICATEURS FINANCIERS

Synthèse des départements de Haute-Normandie

Compte simplifié

Section de fonctionnement				Section d'investissement			
	2010	11/10	2011		2010	11/10	2011
Recettes de fonctionnement (1)	1 643	4,1%	1 710	Dépenses d'investissement	736	-0,4%	733
Recettes fiscales	1 114	0,8%	1 123	<i>Dont Dépenses d'équipement et subventions</i>	413	-11,8%	364
Dotations de l'Etat	466	2,0%	475	Etudes	15	-3,8%	14
Autres recettes	63	79,3%	112	Acquisitions	30	-20,2%	24
Dépenses de fonctionnement (2)+(4)	1 524	4,0%	1 585	Travaux	200	-15,9%	168
Dépenses de gestion courante (2)	1 479	4,4%	1 544	Subventions	168	-6,2%	158
Dépenses de personnel	298	1,1%	301				
Fournitures, transferts et autres	1 181	5,2%	1 243				
Epargne de gestion (3) = (1) - (2)	164	1,5%	166	<i>Emprunts nouveaux</i>	326,426	-14,8%	278,1
Intérêt de la dette (4)	45	-9,2%	41	<i>Remboursements</i>	99,9184	12,7%	112,6
Epargne brute (5) = (3) - (4)	118,8	5,5%	125,3				

Unité : Million d'euros

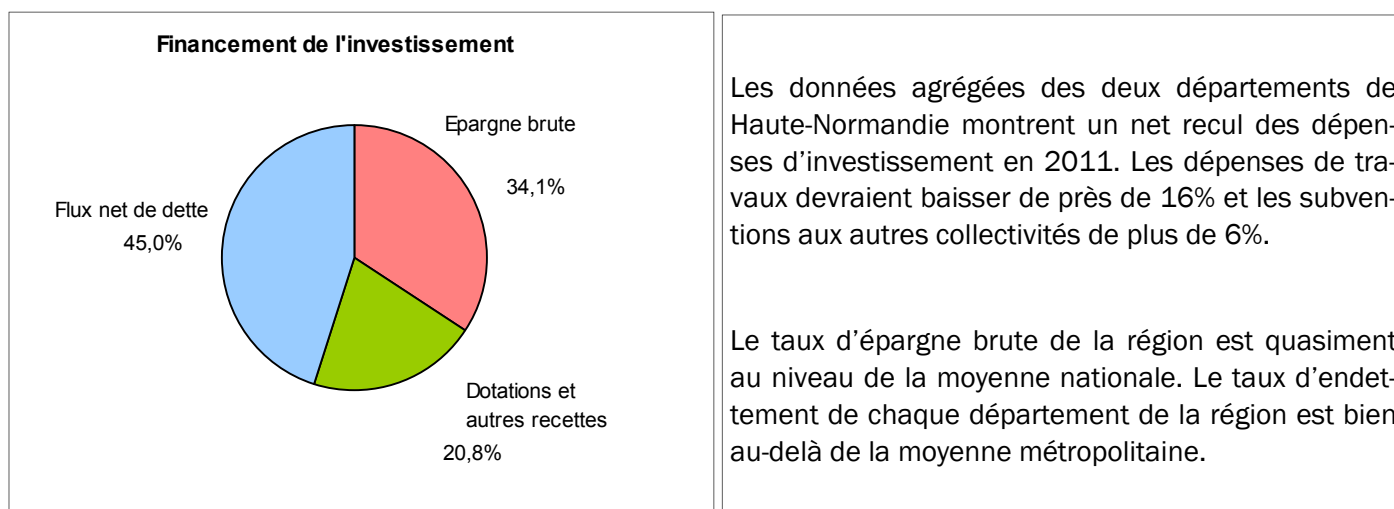
Source : BP 2010-BP 2011—Direction Générale des Collectivités Locales

Ratios financiers

	Moyenne régionale	Moyenne nationale (*)
Dépenses d'investissement hors remboursement / Budget total	16,0%	-
Taux de couverture Dépenses Fct* / Recettes Fct	107,9%	108,5%
Poids personnel / Dépenses de Fct	19,0%	20,5%
Taux d'épargne brute	7,3%	7,8%
Taux d'endettement	-	47,2%
Coefficient de mobilisation du potentiel fiscal	-	66,6%

(*) Données 2010

Tendance : baisse de l'investissement dans les deux départements de Haute-Normandie en 2011



Les investissements directs pour les TP chutent 13,8% en 2011

Pour 2011, les crédits d'investissements directs liés aux TP représentent 77,8 millions d'euros...

Les investissements totaux des départements de Haute-Normandie (hors remboursements de dettes et d'emprunts) sont composés à **32% d'investissements, directs et indirects, destinés aux réseaux et infrastructures.**

La Seine-Maritime concentre 60% des dépenses directes à destination des investissements TP et l'Eure 40%.

Une part essentielle des dépenses d'équipement des deux départements est consacrée à la voirie (37%), en croissance de 0,8 point par rapport à 2010. Elle varie de 33% en Seine-Maritime (-3 points) à 46% dans l'Eure (+9 points).

...dont 76,3 millions d'euros pour la voirie.

Les deux départements de Haute-Normandie investissent en moyenne 7 080 € par km du linéaire routier, en-deçà de la moyenne nationale (11 000€/km). Cet indicateur est en baisse de 12% en 2011. Selon ce critère, l'Eure progresse de +13% alors que la Seine-Maritime recule de -24%.

Les aides financières pour les équipements non départementaux en baisse de 19%

Le montant des subventions s'élève à 39 millions d'euros réparti essentiellement entre l'eau & assainissement et la voirie

En 2011, les deux départements de Haute-Normandie devraient verser plus de 39 millions d'euros aux autres collectivités pour financer leurs réseaux (de voirie, d'eau et d'assainissement, ferroviaires, aéroportuaires, maritimes et fluviaux, et autres réseaux). Ce poste a reculé 19% par rapport à l'année 2010. Le montant des subventions chute dans la Seine-Maritime (-29%) et progresse dans l'Eure (+11,7%)

27M€ seront destinés à l'eau et l'assainissement, en baisse de 15% et 8,9M€ à la voirie, en hausse de 20%.

Les dépenses d'entretien en hausse de 4,2%

Les dépenses d'entretien s'élèvent à 30,5 millions d'euros en 2011; la Seine-Maritime représente 56% de ce montant.

Les dépenses d'entretien agrégées des deux départements sont en augmentation de 4,2% de 2010 à 2011. Mais cette progression ne concerne que la Seine-Maritime (+11,7%). En effet les dépenses d'entretien reculent dans l'Eure de 4,2%

Les dépenses destinées aux Travaux Publics en très nette baisse

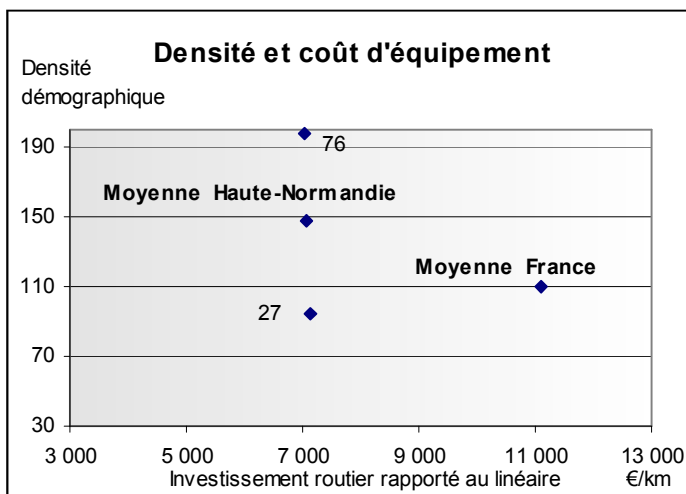
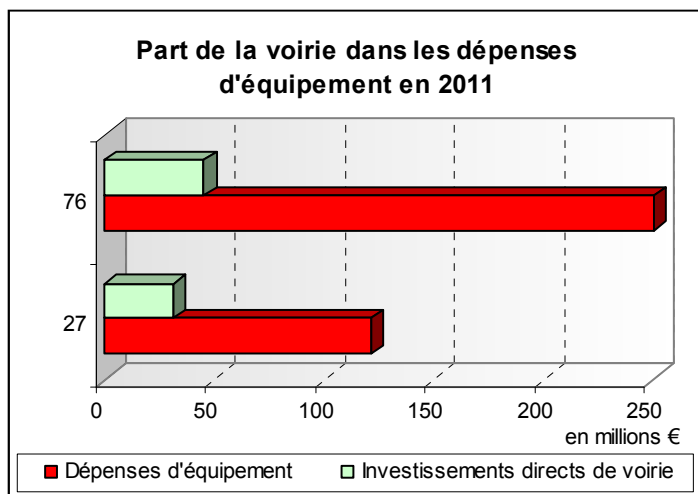
Les dépenses pour les TP s'élèvent à 147,6 millions d'euros en 2011

L'ensemble des dépenses pour les Travaux Publics (investissements directs, subventions et dépenses d'entretien) régresse de 12,2% en 2011 pour atteindre 147,6 M€.

La situation n'est pourtant pas la même dans les deux départements puisque ces dépenses croissent de 8% dans l'Eure alors qu'elles chutent de 22% dans la Seine-Maritime.

NB : ces données sont extraites des budgets primitifs 2009 et 2010 de 2 départements étudiés de la région Haute-Normandie.

INVESTISSEMENTS EN INFRASTRUCTURES



Investissement de voirie en 2011

	Eure	Seine-Maritime	Haute-Normandie
En € par km de routes départementales	7 133	7 045	7 080
En évolution par rapport à 2010	13%	-24%	-12%

Les aides départementales pour l'investissement délivrées aux autres collectivités

en K€	2011				évolution 11/10		
	TOTAL	Eau & Asst	Voirie	Autres	TOTAL	Eau & Asst	Voirie
Eure	13 287	9 091	4 062	134	+12%	-1%	+61%
Seine-Maritime	25 968	17 979	4 836	3 153	-29%	-20%	-1%
Haute-Normandie	39 255	27 070	8 898	3 287	-19%	-15%	+20%

"L'effort TP" *

en K€	Eure	Seine-Maritime	Haute-Normandie
Crédits directs pour l'investissement TP	31 051	46 729	77 780
Crédits indirects pour l'investissement TP	13 287	25 968	39 255
PART DES CREDITS POUR L'INVESTISSEMENT TP DANS LES DEPENSES D'INVESTISSEMENT	37%	29%	32%
Crédits directs pour l'entretien TP	13 354	17 162	30 516
Total de "l'effort TP"	57 692	89 859	147 551
soit une évolution par rapport à 2010 de ...	+8%	-22%	-12%

* L'effort TP cumule l'ensemble des financements pour les études, acquisitions foncières et travaux concernant : voirie, eau et assainissement, ferroviaire, aéroportuaire, fluvial et/ou maritime, et autres réseaux

Source : BP 2009 et BP 2010 des Départements

INDICATEURS FINANCIERS

Département de l'Eure

Compte simplifié

Section de fonctionnement

	2010	11/10	2011
Recettes de fonctionnement (1)	440,1	4,2%	458,5
Recettes fiscales	279,6	8,5%	303,3
Dotations de l'Etat	144,1	-12,8%	125,5
Autres recettes	16,5	80,6%	29,7
Dépenses de fonctionnement (2)+(4)	389,9	3,4%	403,2
Dépenses de gestion courante (2)	383,0	3,3%	395,8
Dépenses de personnel	80,7	2,3%	82,5
Fournitures, transferts et autres	302,3	3,6%	313,3
Epargne de gestion (3) = (1) - (2)	57,1	9,9%	62,7
Intérêt de la dette (4)	6,8	8,5%	7,4
Epargne brute (5) = (3) - (4)	50,3	10,1%	55,3

Section d'investissement

	2010	11/10	2011
Dépenses d'investissement	209,2	-2,0%	204,9
Dont Dépenses d'équipement et subventions	122,6	-3,8%	118,0
Etudes	8,2	-2,9%	8,0
Acquisitions	9,6	-3,6%	9,3
Travaux	56,7	-12,0%	49,9
Subventions	48,1	5,6%	50,8
<i>Emprunts nouveaux</i>	<i>67,6</i>	<i>-17,7%</i>	<i>55,7</i>
<i>Remboursements</i>	<i>21,2</i>	<i>10,9%</i>	<i>23,5</i>

Unité : Million d'euros

Source : BP 20010-2011—Direction Générale des Collectivités Locales

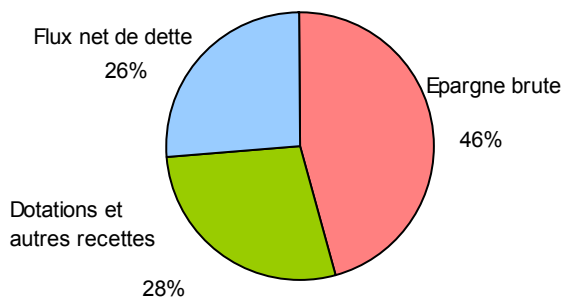
Ratios financiers

	Eure	Moyenne régionale	Moyenne nationale (*)
Dépenses d'investissement hors remboursement / Budget total	20,0%	16,0%	-
Taux de couverture Dépenses Fct / Recettes Fct	87,9%	107,9%	108,5%
Poids personnel / Dépenses de Fct	20,5%	19,0%	20,5%
Taux d'épargne brute	12,1%	7,3%	7,8%
Taux d'endettement	65,0%	-	47,2%
Coefficient de mobilisation du potentiel fiscal	35,7%	-	66,6%

(*) Données 2010

Tendance : baisse des investissements dans l'Eure en 2011 malgré une hausse de l'épargne brute

Financement de l'investissement



En 2011 les dépenses d'investissement de l'Eure seront en baisse. Pourtant le département a réussi à contenir la hausse de ses dépenses de fonctionnement et bénéficie de recettes plutôt dynamiques ce qui lui permet d'augmenter son épargne brute de 10%.

D'ailleurs son taux d'épargne brute atteint 12,1% alors que la moyenne nationale se situe à 7,8%.

Son taux d'endettement en revanche est supérieur, 65% contre 47,2% pour la France.

Malgré tout, les dépenses pour les Travaux Publics sont en hausse.

INDICATEURS FINANCIERS

Département de la Seine-Maritime

Compte simplifié

Section de fonctionnement

	2010	11/10	2011
Recettes de fonctionnement (1)	1202,8	4,1%	1251,9
Recettes fiscales	834,5	-1,8%	819,4
Dotations de l'Etat	322,0	8,6%	349,7
Autres recettes	46,3	78,8%	82,8
Dépenses de fonctionnement (2)+(4)	1134,3	4,2%	1181,9
Dépenses de gestion courante (2)	1096,0	4,8%	1148,4
Dépenses de personnel	216,9	0,6%	218,2
Fournitures, transferts et autres	879,1	5,8%	930,1
Epargne de gestion (3) = (1) - (2)	106,8	-3,0%	103,5
Intérêt de la dette (4)	38,3	-12,4%	33,6
Epargne brute (5) = (3) - (4)	68,5	2,2%	70,0

Section d'investissement

	2010	11/10	2011
Dépenses d'investissement	526,6	0,3%	527,9
Dont Dépenses d'équipement et subventions	290,1	-15,2%	245,9
Etudes	6,7	-4,8%	6,3
Acquisitions	20,3	-28,0%	14,6
Travaux	143,2	-17,5%	118,2
Subventions	120,0	-11,0%	106,8
<i>Emprunts nouveaux</i>	<i>258,8</i>	<i>-14,1%</i>	<i>222,4</i>
<i>Remboursements</i>	<i>78,7</i>	<i>13,2%</i>	<i>89,1</i>

Unité : Million d'euros

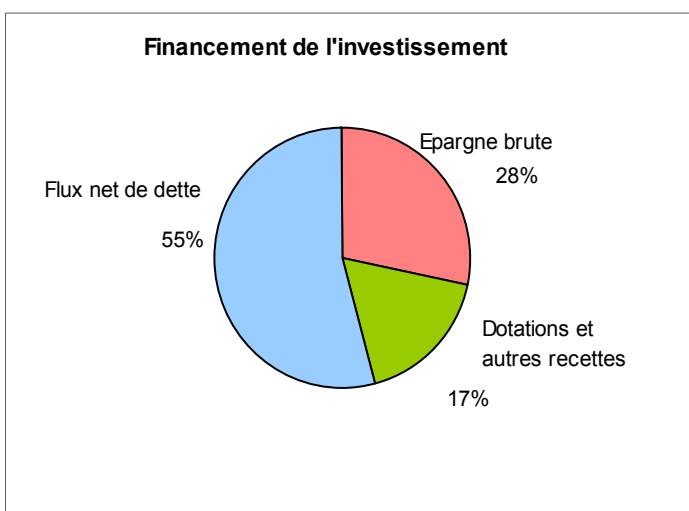
Source : BP 2010-2011—Direction Générale des Collectivités Locales

Ratios financiers

	Seine-Maritime	Moyenne régionale	Moyenne nationale (*)
Dépenses d'investissement hors remboursement / Budget total	14,6%	16,0%	-
Taux de couverture Dépenses Fct* / Recettes Fct	105,9%	107,9%	108,5%
Poids personnel / Dépenses de Fct	18,5%	19,0%	20,5%
Taux d'épargne brute	5,6%	7,3%	7,8%
Taux d'endettement	90,2%	-	47,2%
Coefficient de mobilisation du potentiel fiscal	-	-	66,6%

(*) Données 2010

Tendance : très forte baisse des dépenses d'équipement et des subventions en 2011



La Seine-Maritime doit faire face à une forte croissance de ses dépenses sociales. Elle arrive en revanche à contenir la hausse de ses dépenses de personnel. Le département bénéficie de recettes de fonctionnement dynamiques et de la baisse des intérêts de sa dette ce qui lui permet de voir son épargne brute progresser légèrement. Son taux d'épargne brute est toutefois assez faible, 5,6%.

Par ailleurs le département a l'un des taux d'endettement les plus élevés, au-delà des 90%.

Toutes ses dépenses d'investissement (direct, subventions) sont en forte baisse.

INTERCOMMUNALITÉ

UNE INTERCOMMUNALITE QUASIMENT ACHEVEE

La région Haute-Normandie se situe en tête du classement des régions où la population regroupée dans un Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) est la plus importante. Une dizaine de communes, toutes situées dans l'Eure, restent en marge de toute structure. La réforme territoriale en cours devrait rapidement permettre à la totalité des communes d'intégrer un EPCI.

Données de cadrage sur l'intercommunalité en Haute-Normandie

Le projet de réforme territoriale engagée actuellement prévoit de terminer la carte de l'intercommunalité d'ici le 1^{er} juin 2013.

La couverture de la Haute-Normandie atteint 99,5% de la population. A l'échelle nationale, c'est la région qui s'approche le plus de la couverture totale. D'autres régions n'en sont plus très loin, c'est le cas du Nord-Pas-de-Calais, des Pays de la Loire, de la Bretagne et de l'Auvergne.

Au 1^{er} janvier 2011, la Haute-Normandie comptait :

- 6 communautés d'agglomération (CA)
- 65 communautés de communes (CC).

Les EPCI en Haute-Normandie sont uniformément répartis dans les deux départements : 3 communautés d'agglomérations dans chacun d'entre eux, 32 communautés de communes dans l'Eure et une de plus en Seine-Maritime. Toutefois c'est dans ce dernier que se situent les deux plus importantes communautés d'agglomérations : Le Havre et Rouen-Elbeuf-Austreberthe, respectivement 246 000 et 495 000 habitants.

71 structures intercommunales

99,2% des communes sont regroupées dans une structure intercommunale

La Haute-Normandie a une densité de population supérieure (148 hab./km²) à la moyenne nationale (114 hab./km²). La Seine-Maritime est le plus peuplé et le plus dense des deux départements (198 hab./km²). La densité de l'Eure se situe autour de 95 hab./km².

100% des communes de Seine-Maritime sont intégrées dans un EPCI et 98,4% dans l'Eure.

99,2% des communes de Haute-Normandie sont regroupées au sein d'un EPCI. A l'échelle nationale cette part n'est que de 95,5%. En Seine-Maritime l'intégralité des communes font partie d'un EPCI et c'est le cas de 98,4% d'entre elles dans l'Eure. Dans ce département une dizaine de communes restent en marge de toute structure intercommunale.

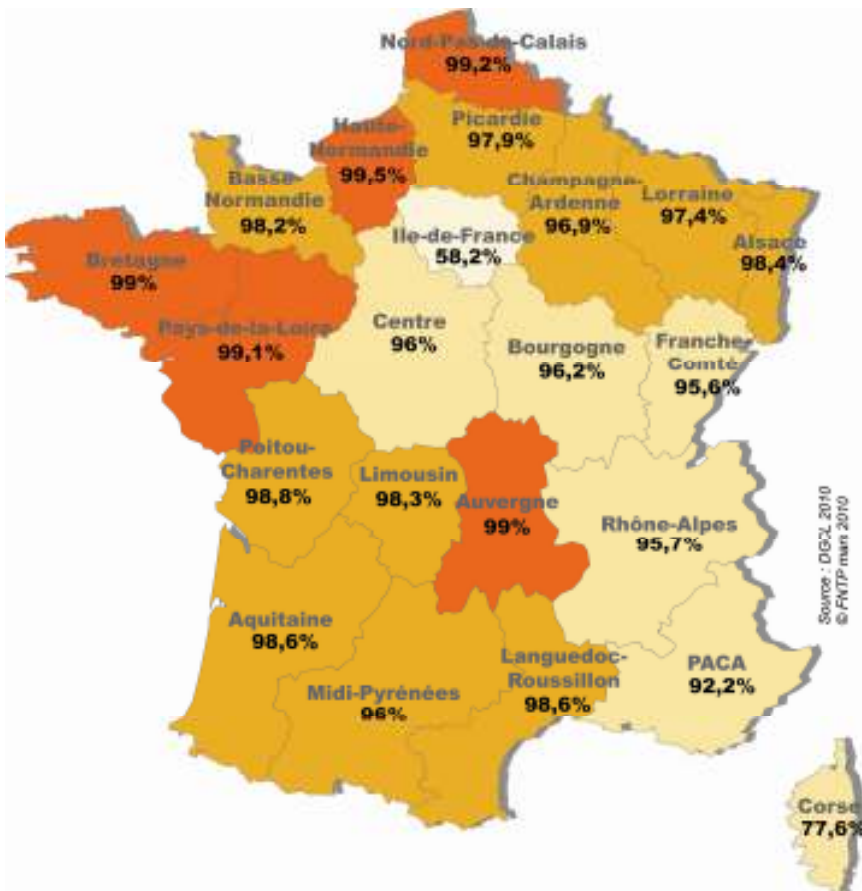
Le nombre d'EPCI a reculé depuis 2007

En 2011, l'intercommunalité en Haute-Normandie n'a connu aucune évolution notable. La tendance sur ces dernières années est plutôt au recul du nombre d'EPCI puisqu'on en dénombrait 76 en 2007, 74 en 2009 et 71 cette année.

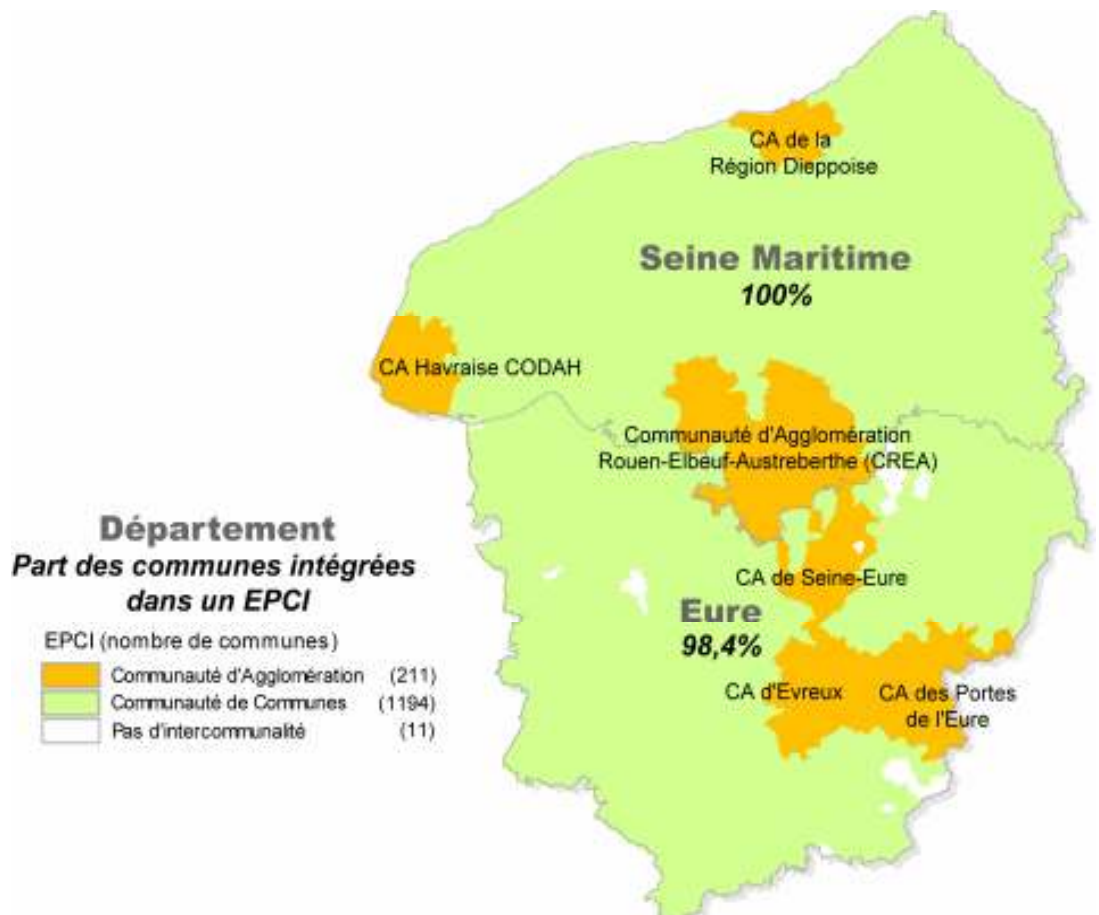
La réforme territoriale votée le 17 novembre 2010 prévoit que 100% des communes soient intégrées à un EPCI d'ici le 1^{er} juin 2013. Les périmètres de ces structures pourront être rationalisés. Par ailleurs une procédure simplifiée de fusion entre communes sera mise en place.

A l'échelle nationale, moins d'une intercommunalité sur deux est en Taxe Professionnelle Unique (46,4%). En Haute-Normandie, la part des EPCI adoptant ce régime fiscal se situe à 30%.

Part de la population appartenant à un EPCI à fiscalité propre au 1^{er} janvier 2011



Localisation des EPCI en Haute-Normandie au 1^{er} janvier 2011



Répartition des communautés au sein des départements de Haute-Normandie au 1^{er} janvier 2011

	Communauté urbaine	Communauté d'agglomération	Communauté de communes	Total EPCI à fiscalité propre
Eure	0	3	32	35
Seine-Maritime	0	3	33	36
Total Région	0	6	65	71

Source : DGCL

Evolution de l'intercommunalité en Haute-Normandie depuis 2004

Au 1er janvier...	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Communauté urbaine	0	0	0	0	0	0	0	0
Communauté d'agglomération	7	7	7	7	7	7	6	6
Communauté de communes	68	69	69	69	67	67	65	65
Total EPCI	75	76	76	76	74	74	71	71

Source : DGCL

Répartition des EPCI par taille (en nombre d'habitants)

Tranches d'habitants	Nombre d'EPCI à fiscalité propre	Part de la population regroupée
1 - 9 999	29	11%
10 000 - 19 999	28	22%
20 000 - 49 999	7	10%
50 000 - 89 999	5	18%
> 200 000	2	40%
Total	71	100%

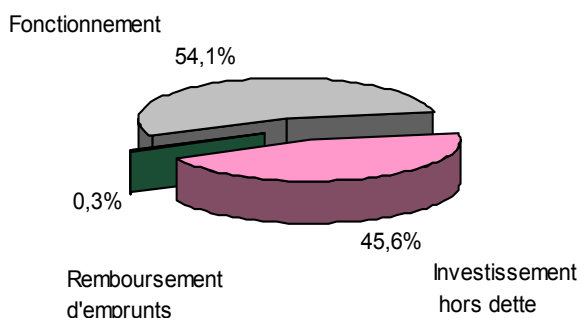
Source : DGCL

Le Havre (Communauté d'agglomération)

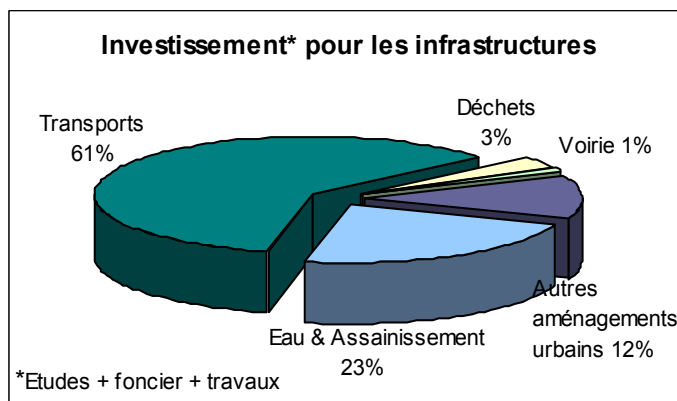
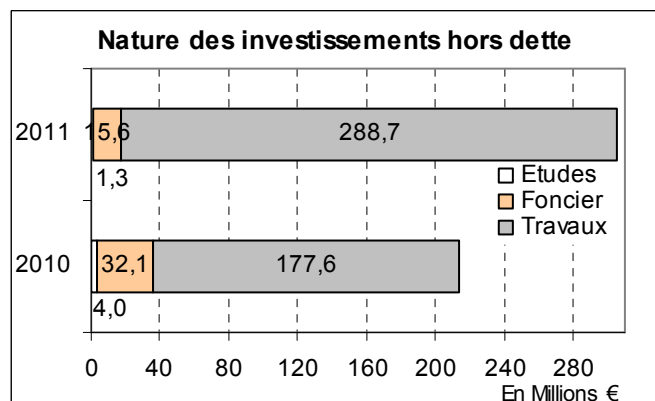
Carte d'identité

Création	2001
Composition	17 communes
Population	247 000 habitants
Superficie	191 km ²
Budget principal	278 878 milliers €
Budgets principal et annexes	642 431 milliers €
Budget infrastructures (budget principal et annexe)	245 538 milliers €
Type de fiscalité	Taxe Professionnelle Unique

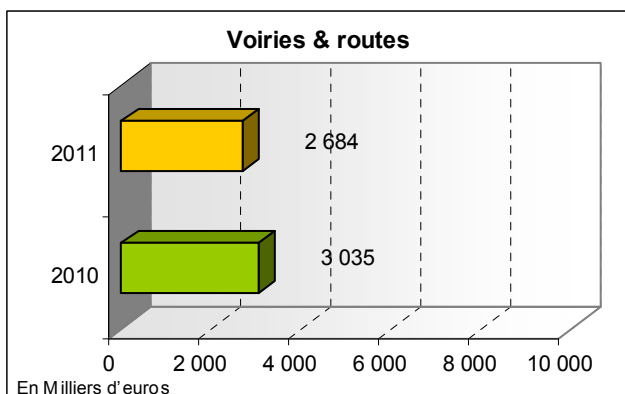
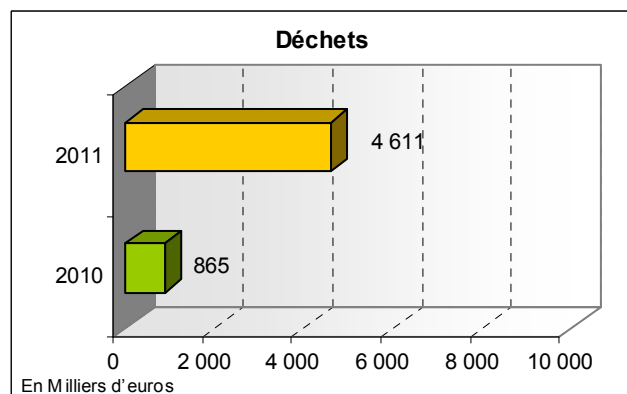
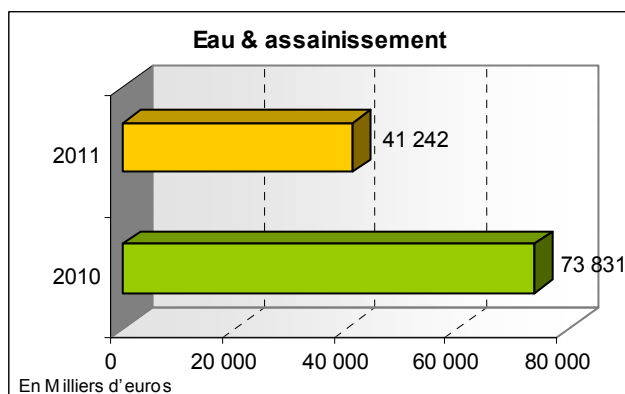
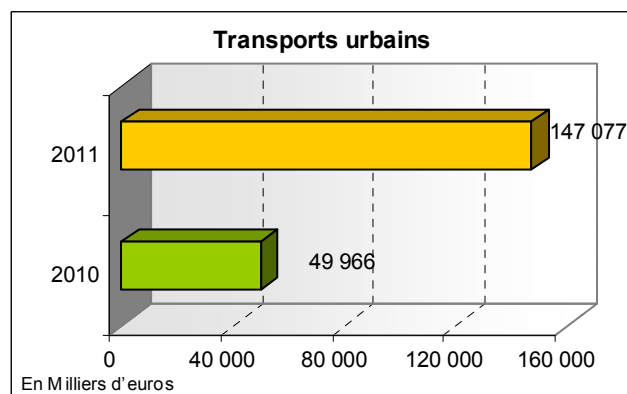
Budget principal : les dépenses totales en 2011



Budget Investissement



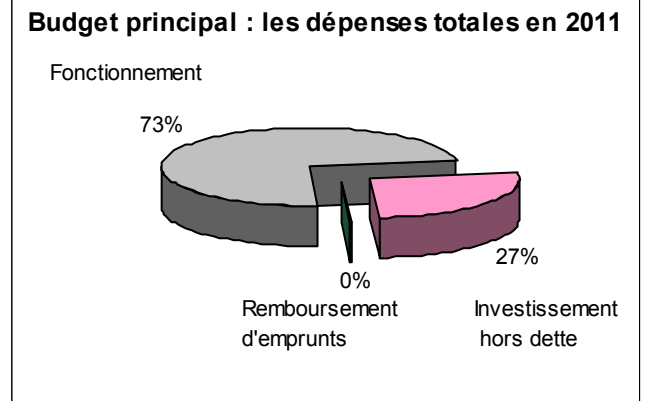
Investissement en travaux par grand type d'infrastructures (hors études et foncier)



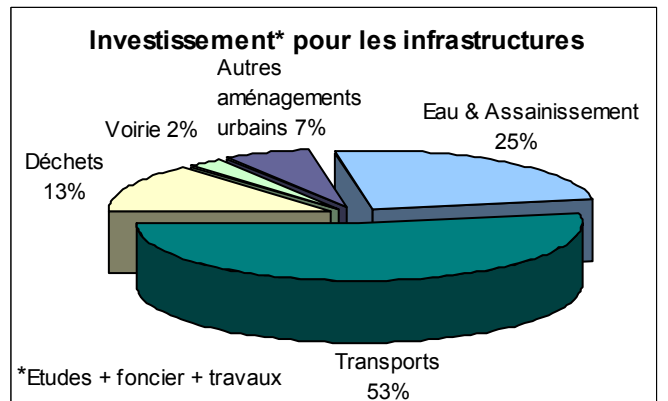
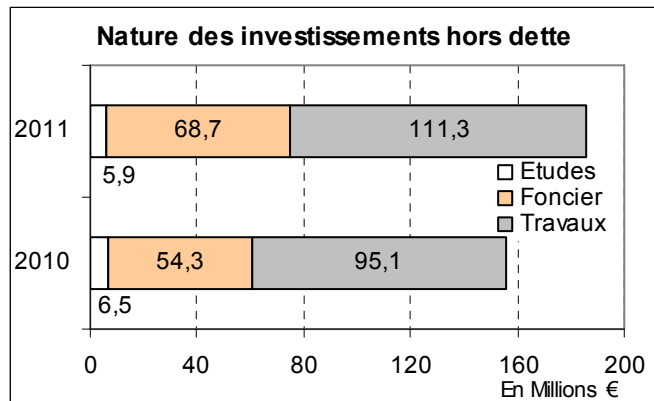
Rouen-Elbeuf-Austreberthe (Communauté d'agglomération)

Carte d'identité

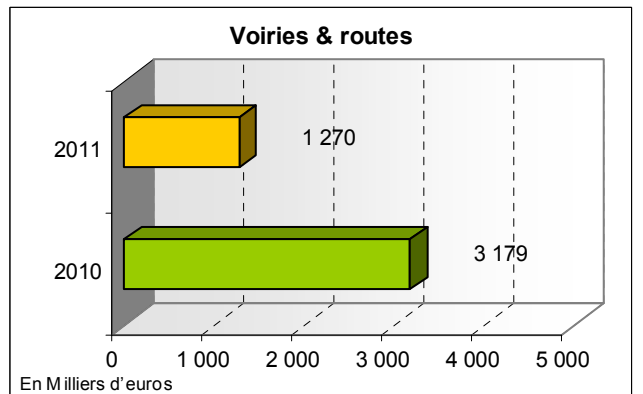
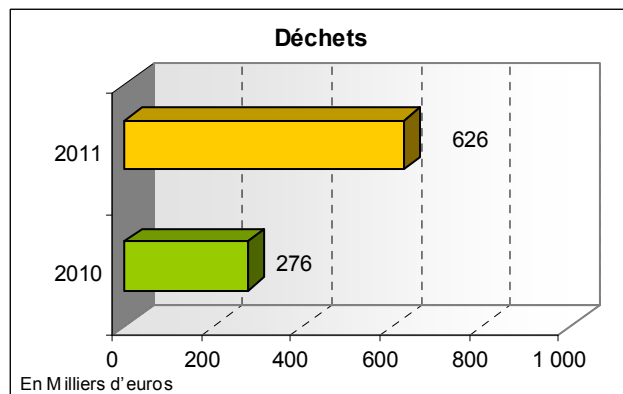
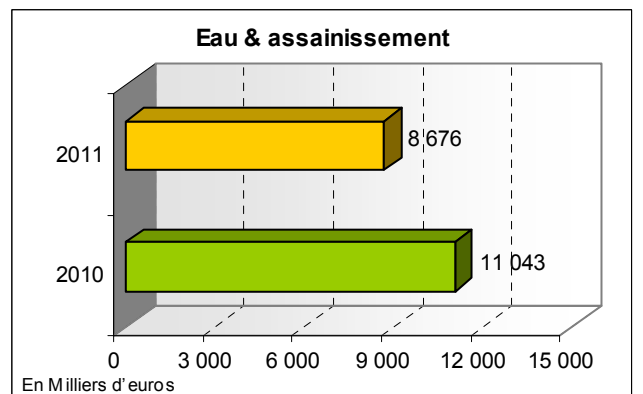
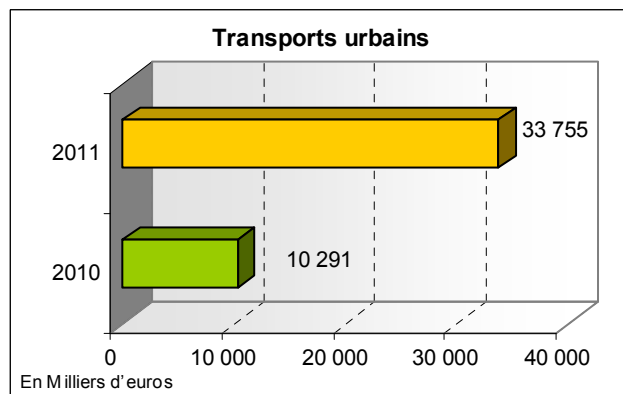
Création	2010
Composition	71 communes
Population	494 000 habitants
Superficie	725 km ²
Budget principal	370 946 milliers €
Budgets principal et annexes	774 451 milliers €
Budget infrastructures (budget principal et annexe)	122 681 milliers €
Type de fiscalité	Taxe Professionnelle Unique



Budget Investissement



In-



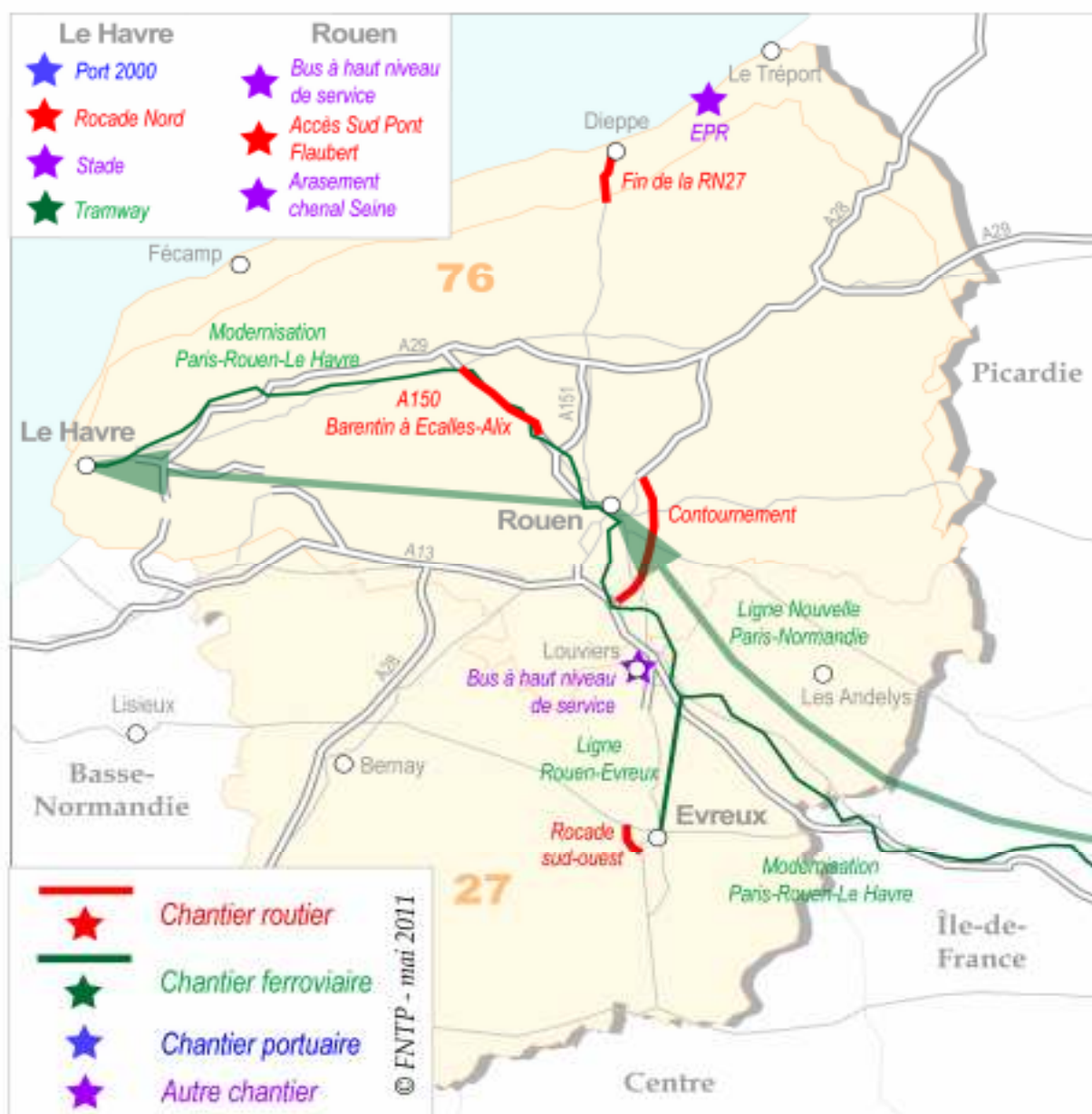
Source : Budgets Primitifs 2010 et 2011

PROJETS & CHANTIERS

LA HAUTE-NORMANDIE : des projets restent à concrétiser ...

Dans quelques années la région Haute-Normandie devrait être reliée à Paris par une Ligne Nouvelle (LNPN) qui desservira Rouen et Le Havre. Cette dernière, ville la plus peuplée de la région, concentre un certain nombre de chantiers importants : rocade, tramway, port et stade. Des opérations routières et ferroviaires amélioreront les déplacements dans la région.

Chantiers en cours ou à venir en Haute-Normandie, recensement 2^{ème} trimestre 2011



LNP

Le projet de réalisation d'une Ligne Nouvelle reliant Paris à la Normandie a été confirmé en juin 2009 par le chef de l'Etat.

La ligne comprendra deux branches après une bifurcation à hauteur de Louviers : une branche nord vers la Haute-Normandie longue de 250 kilomètres, une branche sud vers la Basse-Normandie longue de 200 kilomètres. La première passera par Rouen et s'arrêtera au Havre. La seconde ira jusqu'à Caen et à terme jusqu'à Cherbourg.

Les temps de parcours se trouveront réduits :

- Paris - Rouen : de 1h10 à 45 minutes - Paris - Le Havre : de 2 heures à 1h15
- Paris - Caen : de 1h55 à 1h15

Les études sont actuellement en cours à l'issue desquelles des propositions pour le tracé seront formulées. Un débat public s'est déroulé en octobre 2011. La commission nationale de débat public a été saisie le 2 mars 2011. La déclaration d'utilité publique est attendue vers 2014.

- ◆ Schéma directeur des LGV en 1992 - Avant projet de SNIT 2011
- ◆ Débat public : octobre 2011 à février 2012
- ◆ Début des travaux :

Tramway du Havre

Le projet d'une première ligne de tramway dans l'agglomération havraise est actuellement en cours. Elle sera longue de 13 kilomètres et comportera 23 stations.

La ligne en « Y », améliorera la desserte de nombreux quartiers et aura des correspondances avec les lignes de bus et les TER. Avec ce tracé, plus d'un tiers de la population se situera à moins de 5 minutes à pied d'une station ce qui permettra au tramway de répondre à l'augmentation de la demande en déplacements urbains.

TTC.

La création du tramway s'accompagne d'opérations d'aménagement urbain : pistes cyclables, parking relais, rénovation de rues, éclairage public. La place de l'hôtel de ville, la plage et le place du Rond Point seront également réaménagées.

- ◆ Etudes de faisabilité : 2006
- ◆ Enquête publique : fin 2009
- ◆ Début des travaux : 2010
- ◆ Mise en service : 12 décembre 2012
- ◆ Investissement : 395 M€, financés par la Communauté d'agglomération havraise (60%), les subventions de l'Etat, du conseil général de Seine-Maritime, du conseil régional de Haute-Normandie et de l'Union européenne (23%) et les entreprises

Liaison A28-A13 (contournement Est de Rouen)

(17%).

La liaison A28-A13 ou contournement Est de Rouen, dossier ouvert depuis 1972, est aujourd'hui inscrit au SNIT au titre des réponses au enjeux de congestion.

L'agglomération de Rouen était la seule agglomération de +500.000 habitants à ne pas disposer d'un contournement routier complet. Le projet de contournement Est de Rouen assurera un lien efficace entre les zones d'activité existantes et futures, décongestionnera le centre ville et facilitera l'accès aux zones vertes de loisirs en périphérie de l'agglomération.

Le projet est inscrit au SNIT pour un linéaire trace neuf de 40 kms et un cout estimé de 860 M€

Opération	Informations complémentaires	Dép.	Montant	Etat d'avancement à fin septembre 2011	Début des travaux	Fin des travaux
ROUTES						
Rocade Nord du Havre	2x2 voies de 5,7 kilomètres de longueur	76	42,6 M€	Travaux en cours	2006	2013
A 150 entre Barentin et Alix	Ecalles- Autoroute à 2x2 voies de 18 kilomètres	76	200 M€	En cours d'attribution	2012	Fin 2015
RN 154 entre Nonancourt et Allaines	Mise en concession autoroutière	27	n.d.	Etudes pré-alables	n.d.	n.d.
Contournement Est de Rouen	Liaison qui reliera l'A28 à l'A13	76	860 M€	Etudes pré-alables à la DUP	n.d.	2020
Achèvement de la RN 27	Tronçon de 13km Manéhouville / RD 915	76	54 M€	En cours	2012	2015
Achèvement du contournement d'Evreux	Déviation sud ouest	27	93 M€	En cours	2013	2016
INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES						
Modernisation de la ligne Paris-Rouen - Le Havre	Renouvellement des voies, régénération du tunnel de Ste-Catherine...	76	143 M€	Travaux en cours	2007	2013
Tramway du Havre	Ligne de 13 kilomètres avec 23 stations	76	395 M€	Travaux en cours	2010	Fin 2012
LNP	Nouvelle ligne à 2 branches dont une vers Rouen et Le Havre	27-76	8-12 Md€	En cours	n.d.	Horizon 2020
Ligne fret Serqueux Gisors	Modernisation de la ligne	76-27	105 M€	En cours	.2012	2017
AUTRES INFRASTRUCTURES						
Opération Port 2000 au Port du Havre - 2^{ème} phase	Agrandissement du quai	76	315 M€	Travaux en cours	2007	2011
Stade au Havre	Stade d'une capacité de 25 000 places	76	80 M€	Travaux en cours	2010	Fin 2012
Bus à haut niveau de service à Louviers	Ligne de 9,75 kilomètres	27	22 M€	Travaux à venir	2011	2013
Tramway Rouen	Accroissement capacité	76	13M€	En cours	2010	2012
Amélioration des accès maritimes du port de Rouen	arasement des points hauts du chenal en Seine de Honfleur à Rouen	76	185	En cours	2012	2014
EPR à Penly	Construction d'un nouveau réacteur nucléaire de nouvelle génération	76	6 Md€	n.d.	n.d.	n.d.

n.d. : non disponible

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

DES INFRASTRUCTURES ADAPTEES MAIS INSUFFISANTES

La valorisation de la position géographique haute-normande, au service de son tissu industriel, passe actuellement par l'entretien et le développement d'un réseau routier dense et de forte capacité ainsi que par l'exploitation de sa façade maritime.

Les projets initiés ou envisagés attestent de l'importance que revêtent les infrastructures de transport locales pour le développement de la région : fluidification du réseau routier, agrandissement du port du Havre, mise à niveau des infrastructures ferroviaires, LNPN ...

Une région bien desservie par la route

Un réseau dense et couvrant correctement la région...

Le réseau routier haut-normand est particulièrement dense et est principalement constitué de trois axes reliés à l'agglomération rouennaise. L'A28 traverse la région du nord-est au sud-ouest. Elle coupe l'A29 et l'A13-A131 qui forment deux barreaux est-ouest se rejoignant au sud du Havre. Elles sont complétées par un maillage particulièrement dense de routes nationales et départementales qui permet à l'ensemble de la région d'être parfaitement intégrées à l'espace national.

La Haute-Normandie est ainsi la troisième région en termes de km de route, hors voies communales, par km² de territoire. Le réseau est dense, mais possède également de fortes capacités : il s'agit de l'une des régions les plus dotées en autoroutes et routes nationales par rapport à sa superficie.

...affichant également une forte capacité.

Les sites les plus fréquentés se trouvent sur des axes autoroutiers, tels que l'A15 au niveau de La Vaupalière ou même l'A13 au niveau de Heudebouville. Ces tronçons connaissent un trafic supérieur à 42 000 véhicules/jour en 2004-05. Très peu de sites dépassaient 20 000 véhicules/jour durant cette période. Il s'agissait alors principalement de tronçons autoroutiers destinés à accueillir des flux importants.

Certains points sensibles ont connu une forte augmentation du nombre de véhicules quotidiens. Le trafic de la RN154 est proche de 22 000 véhicules/jour sur la période 2004-05, à la suite d'une croissance de 44% depuis 1996-97. Cette route nationale à caractère autoroutier relie Rouen à Evreux ainsi qu'à la RN12 située plus au sud.

Des infrastructures aux dimensions globalement adaptées aux besoins locaux.

L'un des principaux points faibles en termes d'infrastructures routières en Haute-Normandie est celui de la RN13, axe important représentant l'une des connexions entre l'Ile-de-France et la Basse-Normandie, traversant Evreux, et connaissant des pics de saturations durant certaines périodes vers Miserey et Parville. Le projet de la rocade SO d'Evreux devrait améliorer la fluidité de cette route.

Les projets liés à la fluidification du trafic rouennais (contournement est, accès Pont Flaubert) et à l'A150 permettant de joindre l'A151 et l'A29 devraient permettre d'accroître l'accessibilité des zones industrielles, économiques et portuaires de la région.

Près de onze milliards de tonnes-kilomètres de marchandises ont été transportées par la route dans le cadre d'échanges interrégionaux, en 2009. La Haute-Normandie est ainsi la région la plus ouverte vers les autres régions en termes de transport routier. Pour chaque tonne-kilomètre transitant au sein même de la région par la route, près de 6,6 tonnes-kilomètres sont chargées ou déchargées dans le cadre d'échanges interrégionaux.

La RN13 est l'un des rares barreaux présentant un sous-dimensionnement à certains endroits face à son trafic.

Le réseau ferré en voie de modernisation

Les infrastructures se sont construites autour du bipôle Rouen-Le Havre.

Les infrastructures ferroviaires couvrent de manière équilibrée l'ensemble de la région. Elles sont structurées autour de deux pôles : Rouen comme centre du réseau ferroviaire, et Le Havre comme site stratégique à connecter prioritairement au reste du réseau. Le projet de modernisation de la liaison Serqueux-Gisors, axe stratégique d'accès à la région parisienne, à la fois pour les voyageurs mais aussi pour le transport de fret issu notamment du port du Havre, permettra le rétablissement de la circulation des trains de voyageurs et la mise en place d'un itinéraire alternatif pour le fret sur l'axe Le Havre – Rouen – Paris.

Evreux n'est pas suffisamment intégré à l'ensemble du réseau.

Le réseau couvre l'ensemble du territoire mais se trouve limité par ses capacités. En termes de nouvelle ouverture de ligne, seule Rouen-Evreux devrait représenter un projet visant à modifier en profondeur l'accessibilité de certains territoires. Il s'agit d'une réouverture actuellement à l'étude et qui permettrait de réduire l'isolement d'Evreux par rapport à Rouen sur le plan ferroviaire.

L'axe Paris-Rouen-Le Havre constitue le cœur du réseau régional. L'objectif des pouvoirs publics est de rapprocher au maximum Le Havre de Paris en raison de la fonction stratégique du port haut-normand. En réaction aux limites de capacité des voies et gares, une modernisation des lignes a été initiée est inscrite au CPER 2007-2013.

Les deux régions formant la Normandie doivent plus penser en termes de codéveloppement que de développement isolé lorsqu'elles anticipent leurs besoins en termes de transport. C'est pourquoi cette modernisation se réalise en parallèle d'une amélioration de la ligne Rouen-Caen, et devrait ainsi profiter aux deux régions. La prochaine étape dans le renforcement du réseau haut-normand devrait être celle du lancement de la LNPN. Ce projet d'envergure devrait profiter également aux deux régions tout en assurant à Rouen et au Havre un accroissement de la proximité de Paris.

Une mise à niveau des infrastructures est initiée.

Des infrastructures portuaires reconnues et efficaces

Le port du Havre est d'une importance majeure pour la Haute-Normandie sur les plans économiques, industriels mais également symbolique.

Le port du Havre est reconnu comme le premier port français pour les conteneurs, second en terme de tonnage, parmi les dix premiers ports européens et cinquante premiers à l'échelle mondiale. Plus de 16 000 emplois étaient directement rattachés aux activités portuaires du Havre en 2006. Les emplois indirects et la façon dont le port a influencé l'histoire de la région (poids de la logistique, industries locales...) constituent des apports cruciaux pour la Haute-Normandie.

La livraison de pétrole brut y représente 40% des volumes traités. Il s'agit de la première composante de son activité qui reste globalement stable d'une année sur l'autre, malgré un déclin récent (-10,5% de 2009 à 2010). Cette fonction des ports hauts-normands assure une certaine continuité dans leur activité tout en assurant à la région d'être l'une des principales portes d'entrées pour nos matières premières énergétiques.

Pour le grand public, le port du Havre éclipse parfois ceux de Rouen et Dieppe. Pourtant, ces derniers connaissent un réel développement depuis plusieurs années. Récemment, Rouen a pu enregistrer une hausse de près de 15% de son activité de fret, tandis que le trafic de Dieppe était supérieur à 250 000 passagers.

La majeure partie des marchandises transitant par Rouen restent des produits pétroliers, mais l'importance des céréales est en pleine croissance, avec 9 millions de tonnes livrées (sur 26,7 Mt de fret total) ce qui met le GPM de Rouen à la 1ère place des ports céréaliers d'Europe.

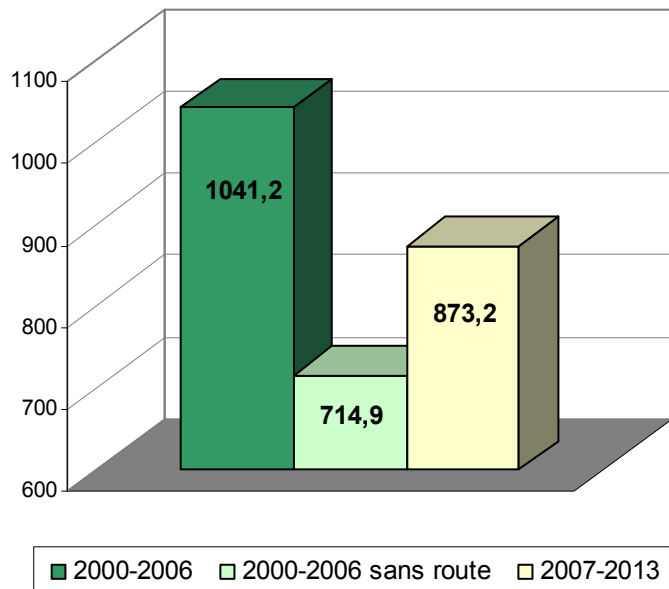
Les voies aériennes peu fréquentées

L'activité aérienne est faible, mais une coopération avec Deauville est initiée afin de ne pas délaissier ce mode.

Avec 68 000 voyageurs, la Haute-Normandie faisait partie en 2009 des quatre régions pour lesquelles le trafic aérien était le plus faible, inférieur à 100 000 voyageurs annuels. Les aéroports du Havre et de Rouen sont peu fréquentés. Cette tendance s'explique principalement par la proximité des infrastructures franciliennes. Cependant, les deux régions normandes se sont associées à travers un syndicat mixte à la ville de Deauville afin de valoriser son aéroport.

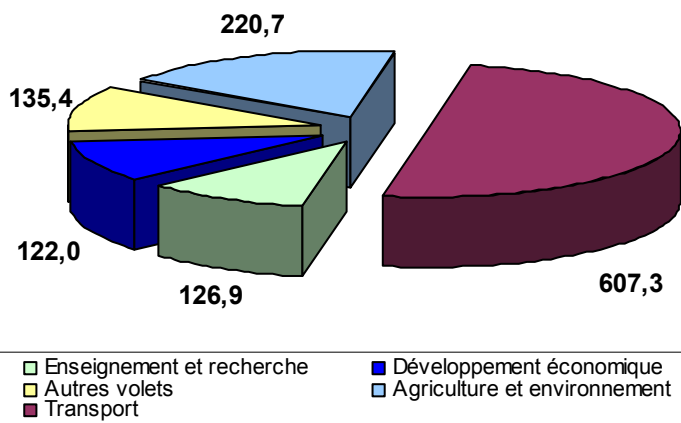
FOCUS : CONTRAT DE PROJETS ETAT-REGION 2007-2013

Evolution des montants contractualisés entre l'Etat et la région (en M€)

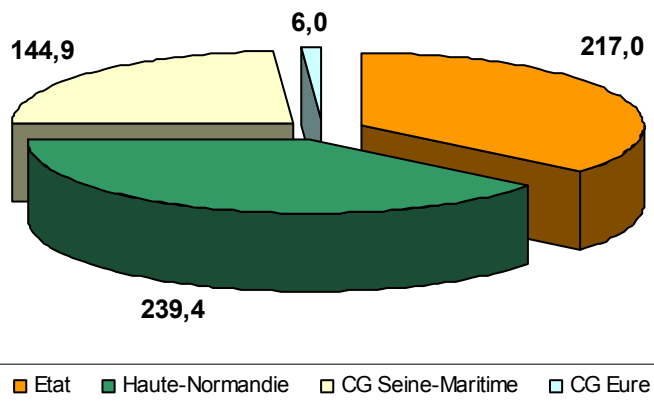


PROJETS DU VOLET TRANSPORT (Tous partenaires confondus)	MONTANT (M€)
Développer la desserte fluviale	24
Améliorer la compétitivité des infrastructures portuaires	388,7
Liaisons ferroviaires Le Havre-Rouen-Paris	126
Desserte métropolitaine des grandes agglomérations	36,6
Qualité des services et accessibilité des transports collectifs	32
TOTAL	607,26

Montant total contractualisé par domaine d'intervention (en M€)



Participation des partenaires au volet transport (en M€)



Les engagements financiers des deux principaux partenaires (État et Région) du CPER 2007-2013 atteignent un montant de 873,2 M€, soit une chute de 16,1% par rapport au contrat 2000-2006 qui contractualisait 1041,2 M€. Cette différence s'explique en partie par la disparition des infrastructures routières du champ des accords. A champ constant, le contrat 2000-2006 portait sur 714,9 M€, et la contractualisation de la dernière génération de CPER est donc plus importante (+22,1%).

L'apport des Conseils Généraux porte la contractualisation à 1212,3 M€. Dans le cas des projets liés aux infrastructures de transport, représentant un montant total de 607,3 M€, l'Etat et la région couvrent 75,2% des dépenses avec 456,4 M€ de financement. L'investissement dans les infrastructures fluviales, ferroviaires et portuaires représentent plus de la moitié de la contractualisation totale entre l'Etat, la région et leurs partenaires.

Sources : CPER 2000-2006 et 2007-2013

Graphiques et tableaux réalisés à partir des données inscrites dans les CPER.

FOCUS : L'INVESTISSEMENT EUROPEEN EN HAUTE-NORMANDIE

Les projets d'intérêt européen

Au titre des projets transeuropéens de transport, l'Union européenne a attribué une subvention de 1,4 M€ en 2008 pour les études relatives au prolongement du Grand Canal du Havre. Ce projet, qui devrait améliorer la desserte fluviale, s'inscrit dans la cadre des projets prioritaires de réseaux transeuropéens de transport (canal Seine-Escaut).

En outre, dans le prolongement de l'accord entre la France et l'Espagne, en avril 2009, concernant la réalisation d'autoroutes de la mer entre les deux pays, un projet de liaison Le Havre et Vigo devrait voir le jour à l'automne 2011. Le programme européen Marco Polo, visant au développement de l'intermodalité, a d'ailleurs apporté un soutien financier à ce projet de liaison maritime, à hauteur de 1,3 M€.

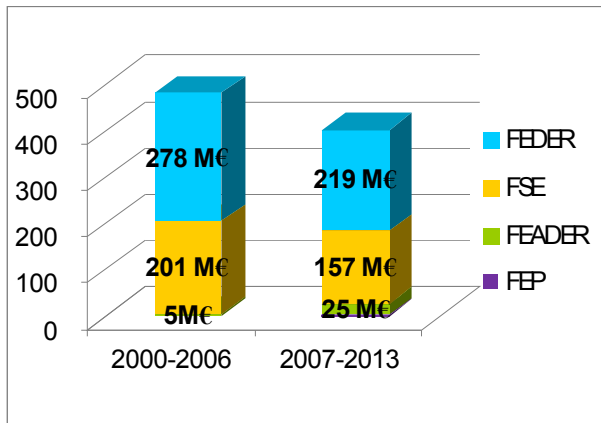
Le programme FEDER en Haute-Normandie

Pour la période 2007-2013, la Haute-Normandie bénéficie d'une enveloppe FEDER de 219 M€, en forte baisse par rapport à la programmation précédente.

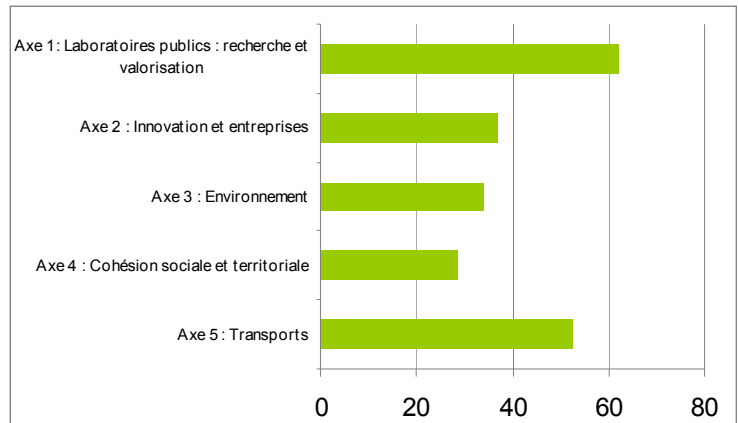
L'Union européenne est intervenue très largement pour la création et la modernisation des infrastructures portuaires lourdes. Ainsi, la première tranche de travaux du projet « Port 2000 », destinée à doubler la capacité annuelle du port du Havre dans le domaine des conteneurs, a été cofinancée, pour la période 2000-2006, à hauteur de 49,5 M€ au titre du FEDER (et de 2,5 M€ au titre des réseaux transeuropéens de transport).

Malgré un fléchage des fonds dans les domaines liés à l'innovation (se concrétisant, notamment, par une contribution au financement de Mov'eo, pôle de compétitivité en R&D Automobile et Transports publics) conformément aux attentes de l'Union européenne, la part consacrée aux infrastructures reste importante pour la période 2007-2013. Ainsi, l'axe 5 du programme régional du FEDER, représente 24% du total des actions prévues au titre du FEDER. Il repose notamment sur le soutien aux dessertes fluviales et ferroviaires des ports (11 M€) et l'optimisation des équipements portuaires (13 M€).

Fonds régionaux de l'UE en Basse-Normandie, en M€



Axes du programme FEDER 2007-2013, en M€



Les programmes INTERREG

Le programme de coopération franco-britannique Interreg III A, qui s'est terminé en 2006, a permis de soutenir de nombreux projets, notamment dans le développement transfrontalier des TIC. Pour continuer à accompagner des initiatives de coopération transfrontalière, le programme France - Manche a été initié dès 2007 et est doté d'une enveloppe de 173 M€, dont 10 % pour les transports. Les porteurs de projets peuvent également solliciter le concours de deux programmes transnationaux : le programme ENO - Europe du Nord-Ouest (355 M€, dont 41 % pour l'aménagement et les infrastructures) ainsi que le programme de l'Espace Atlantique (104 M€, dont 18 % pour l'amélioration des réseaux de transport).

Subventions FEADER, FSE et prêts BEI

Au titre du Fonds européen agricole de développement rural (FEADER), la Haute-Normandie bénéficie de 25 M€ sur la période 2007-2013 pour financer des actions de développement rural. En outre, la région Haute-Normandie dispose d'un total de 157 M€ dans le cadre du Fonds social européen (FSE), finançant des actions destinées au soutien à l'emploi et la cohésion sociale. Enfin, le projet d'envergure « Port 2000 », inauguré en 2006, a bénéficié d'un prêt de la Banque européenne d'investissement (BEI) d'un montant de 140 M€.

INFRASTRUCTURES ENERGETIQUES

UN ROLE MAJEUR DANS LE SYSTEME ELECTRIQUE

La Haute-Normandie fournit 11% de l'électricité française. C'est la 3^{ème} région productrice d'électricité nucléaire derrière Rhône-Alpes et le Centre avec la présence de 2 centrales nucléaires qui assurent presque 85% de sa production régionale. L'énergie thermique représente presque 27% de la puissance installée mais ne contribue qu'à hauteur de 14% à la production d'électricité. L'éolien est encore assez peu développé, avec une puissance installée de 181 MW, malgré de vrais potentialités régionales. La longueur du littoral et la force des vents sont en effet des opportunités pour son essor et les projets de parcs éoliens off-shore annoncés dont 2 sont dans la région pourraient assurer un développement fort de cette filière.

Electricité : 3^{ème} région productrice

Le nucléaire assure 85% de la production d'électricité en Haute-Normandie, La région représente ainsi 16,8% de la puissance nucléaire installée en France et fournit 11% de l'électricité nationale.

La production thermique compte pour 14% de la production d'électricité et presque 27% de la puissance installée dans la région. La centrale de production thermique du Havre, qui est constituée de trois tranches fonctionnant au charbon (1450 MW), est une des deux plus importantes centrales de France utilisant ce combustible.

85% de la production régionale d'origine nucléaire

La Haute-Normandie est en retard en matière de développement de l'éolien, qui ne représente pour l'instant que 1,6% de la puissance installée alors que la région présente des atouts naturels. L'éolien pourrait néanmoins prochainement se développer, avec deux projets de parcs offshore, 750 MW au Tréport et 500 MW à Fécamp.

Les panneaux solaires en activité dans la région couvrent une surface totale de plus de 12 500 m² pour une puissance installée un peu inférieure à 2 MW.

PRODUCTION ET CONSOMMATION ELECTRIQUES REGIONALES REPARTITION DE LA PUISSANCE ELECTRIQUE INSTALLEE PAR ENERGIE

	TWh	Part de la région en France
Production nette	55,0	10,7%
Consommation	16,4	3,6%

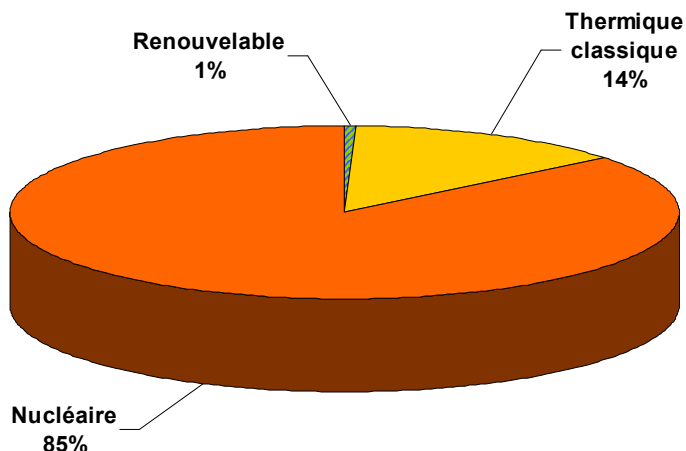
	Nombre de sites	Puissance installée (MW)
Nucléaire	2 centrales : Paluel, Penly (4 réacteurs de 1 300 MW 2 tranches 1 330 MW)	7 980
Thermique classique	60	2 955
Hydraulique	21	17
Eolien	14	181
Total puissance installée		11 133

Source : Observatoire de l'énergie et des matières premières 2009, ADEME (puissance éolienne en 2011)

REPARTITION DE LA PRODUCTION ELECTRIQUE PAR ENERGIE EN HAUTE-NORMANDIE (%GWh)

Deux centrales nucléaires sont exploitées en Haute-Normandie. La centrale de Paluel produit plus de 30 milliards de kWh par an, soit 7% de la production d'électricité nationale. La centrale de Penly est moins puissante mais fait l'objet d'un projet de futur EPR (le second après Flamanville). Annoncé en 2009, **le projet est d'ores et déjà gelé pour au moins 18 mois (dans le meilleur des cas) puisque l'enquête publique est reportée après les élections présidentielles.**

Les éoliennes off-shore devraient bientôt apparaître à proximité des côtes. **Actuellement 2 parcs sont programmés : à Fécamp et au Tréport, représentant une puissance installée de 1.250 MW et investissement total de 3,5 milliards d'euros.**



Electricité, gaz, pétrole : réseaux de transport et distribution

	Longueur (km)	Part de la région en France
Basse tension	18 420	2,6%
Haute et moyenne tension	17 905	2,8%
Réseau électrique (transport et distribution)	36 325	2,6%

Le réseau de transport géré par RTE est long de 2140 kilomètres en Haute-Normandie et comporte environ 70 postes de transformation. L'installation de parcs éoliens off-shore de forte puissance au cours des prochaines années pourrait demander en parallèle de renforcer le réseau de transport dans la région. Des renforcements de réseau sont également prévus dans l'agglomération de Rouen : il s'agit principalement d'accompagner la dynamique de développement et de sécuriser le réseau grâce à des liaisons souterraines.

Renforcement et sécurisation du réseau électrique

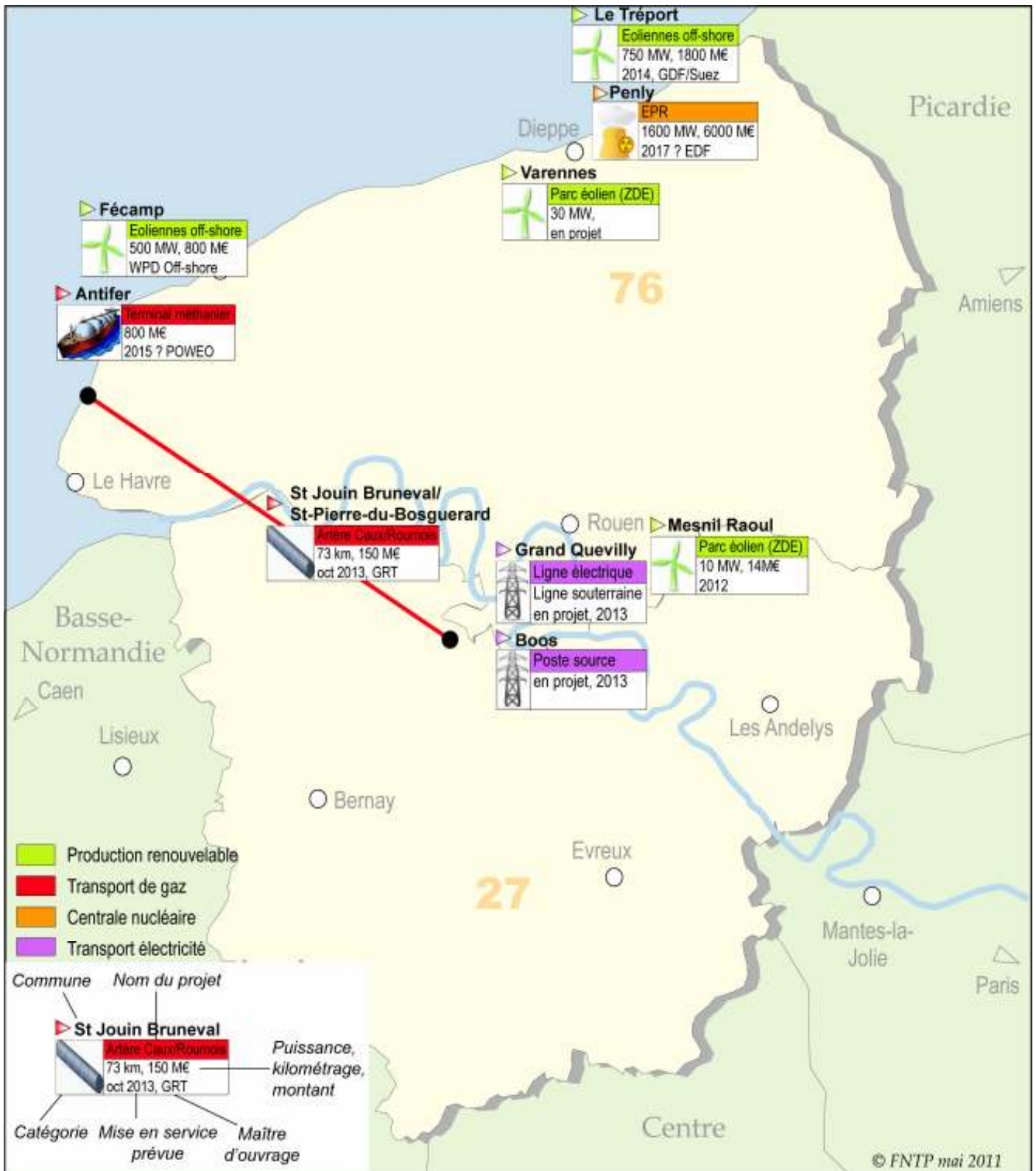
La Haute-Normandie, dispose de l'un des plus importants maillages de canalisations de France avec 3200 kilomètres de canalisations de gros diamètre, qui alimentent les grands sites industriels régionaux mais aussi les dépôts parisiens d'hydrocarbures. Le port du Havre et notamment son terminal d'Antifer est en effet un point d'entrée important pour les hydrocarbures sur le territoire français (40% des importations).

Le réseau de transport de gaz est long de plus de 1200 km tandis que le réseau de distribution comporte plus 6800 km de canalisation de plus petit diamètre. Un nouveau gazoduc, l'artère Caux-Roumois devrait être construit, notamment dans l'optique de la réalisation d'un terminal méthanier au Havre-Antifer.

Un réseau de canalisation développé pour le gaz et les hydrocarbures

Il existe aussi une quinzaine de réseaux de chaleur pour une longueur de réseaux évaluée à 72 km et une puissance installée de 439 MW. La production et la distribution de chaleur sont essentiellement destinés au chauffage des immeubles collectifs. Les principaux établissements sont rattachés aux groupes Dalkia, Cram et Elyo.

PROJETS D'INFRASTRUCTURES ENERGETIQUES DANS LA REGION



Source : FNTP—Groupe de travail Energie

