

Ligne nouvelle Paris-Normandie

GRAND PROJET FERROVIAIRE

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

Mars 2016



Dans le cadre du projet ferroviaire de ligne nouvelle Paris-Normandie, la mission « projet de territoire » a déclenché plusieurs études nécessaires à la bonne articulation des acteurs des territoires avec le projet LNPN.

Le volet 1 concerne les dynamiques de peuplement et d'emploi des territoires impactés par le projet LNPN. Il se compose de deux phases : un diagnostic et des productions d'hypothèses de projection à l'échelle de la LNPN, des zooms sur les agglomérations et les quartiers de gare.

Les résultats de la première phase sont présentés dans cette note. Ils accompagnent le powerpoint présentant les indicateurs sélectionnés à l'échelle de la LNPN.

Étude des dynamiques de peuplement et d'emploi des territoires impactés par la LNPN

Sommaire

Dynamiques de peuplement	4
1- Un territoire démographiquement peu dynamique	4
2- Le vieillissement de la population : une opportunité pour la LNPN ?.....	4
Dynamiques sociales	5
1- Migrations résidentielles : la Vallée de la Seine bénéficie du desserrement de Paris	5
2- Tertiarisation de l'économie et élévation du niveau de qualification des actifs	6
3- Des étudiants dans les principaux pôles urbains	7
Dynamiques immobilières	7
1- La crise freine la construction de logements surtout en Normandie	7
2- Des prix immobiliers élevés en Île-de-France.....	8
3- Paris et la Normandie exercent une forte attractivité touristique	8
Mobilités professionnelles	11
Dynamiques de l'emploi	11
1- Les bassins industriels très touchés par la crise	11
2- La sphère productive et présenteielle.....	12
Synthèse	13

Dynamiques de peuplement

1- Un territoire démographiquement peu dynamique

En Île-de-France, cinq départements se situent à proximité de la desserte des points d'arrêts de la LNPN (Paris, les Hauts-de-Seine, la Seine-Saint-Denis, les Yvelines et le Val d'Oise). Ces cinq départements regroupent près de 8 millions d'habitants, soit 72% des habitants présents dans le périmètre de la Vallée de la Seine.

En Normandie, quatre départements sont situés à proximité de la LNPN (l'Eure, la Seine-Maritime, le Calvados et la Manche). Ces quatre départements regroupent 28% des habitants de la Vallée de la Seine.

La population est principalement située au cœur de l'agglomération francilienne, dans les grandes villes normandes (Caen, Rouen, Le Havre, Cherbourg, Evreux, etc.) et sur le littoral. Avec un taux de croissance de + 0,37 % par an entre 1975 et 2013 contre + 0,51 % au niveau national, c'est un territoire démographiquement moins dynamique que le reste de la France métropolitaine. La partie normande a été plus dynamique entre 1975 et 1990 que la partie francilienne. C'est l'inverse au cours de la période récente. En Île-de-France, la croissance est plus forte dans les départements centraux depuis 1990. En Normandie, la croissance s'est ralentie dans tous les départements depuis 1990.

Deux phénomènes majeurs caractérisent le territoire au cours de la période 1975-2013:

- un phénomène de périurbanisation, très marqué entre 1975 et 1990. En Île-de-France, ce phénomène se traduit par des taux de croissance élevés en grande couronne, avec notamment l'arrivée à maturité des villes nouvelles de Saint-Quentin-en-Yvelines et de Cergy-Pontoise. Ce phénomène de périurbanisation déborde des limites franciliennes puisqu'il est très marqué dans le département de l'Eure, limitrophe à l'Île-de-France. C'est un phénomène visible autour des grandes villes normandes (Rouen, Caen, Le Havre, Evreux, Cherbourg, Saint-Lô, Coutances,...) Au cours de cette période, le cœur d'agglomération de la région Île-de-France et les villes de Normandie perdent des habitants avec des taux de croissance négatifs. La périurbanisation se poursuit au cours de la période 1990-2013 mais de façon plus diffuse. Pour les dernières années, les communes qui affichent un taux de croissance négatif entre 2008 et 2013 (cf. confins de l'IDF et au-delà) sont souvent des communes de périurbanisation ancienne, qui font aujourd'hui face à un phénomène de vieillissement.
- un phénomène de métropolisation, c'est-à-dire une concentration des populations dans les grandes aires urbaines accompagnée d'un accroissement du poids des grandes villes dans la répartition de certaines fonctions. Ainsi, même si certaines grandes villes perdent des habitants, les aires urbaines continuent de croître.

En termes d'usagers, la diffusion de la périurbanisation pose la question du rabattement des habitants vers les gares. Cet enjeu est une question majeure pour irriguer l'ensemble du territoire. D'autre part, le phénomène de métropolisation contribue à accroître le nombre de clients potentiels dans les grandes villes desservies par la LNPN.

2- Le vieillissement de la population : une opportunité pour la LNPN ?

La Vallée de la Seine est un territoire plutôt jeune. La part des 65 ans et plus est plus faible dans la Vallée de la Seine (14,6 %) qu'en France métropolitaine (17,5 %). L'indice de jeunesse (part des moins de 20 ans / part des 60 ans et plus) est par conséquent plus élevé dans la Vallée de la Seine : 1,2 en 2012, contre 1,0 en France métropolitaine, sachant qu'un indice supérieur à 1 signifie qu'il y a sur le territoire plus d'habitants de moins de 20 ans que d'habitants de 60 ans et plus.

Ces indicateurs globaux masquent toutefois de forts écarts entre territoires. Les départements normands sont particulièrement concernés par le vieillissement de la population. La part des 65 ans et plus a augmenté de 4,8 points entre 1990 et 2012, contre 2,1 points dans les départements franciliens et 2,8 points en France métropolitaine. Dans la Manche, plus d'un habitant sur cinq a plus de 65 ans. A contrario, en Île-de-France, la Seine-Saint-Denis et le Val d'Oise se caractérisent par des indices de jeunesse élevés et des proportions de 65 ans et plus faibles.

D'une manière générale, le vieillissement est plus marqué dans les territoires ruraux et dans les espaces où la périurbanisation est relativement ancienne. Le littoral représente également un secteur où les plus âgés sont fortement représentés, en particulier dans le Calvados et dans la Manche où le bord de mer est très prisé par les retraités.

En termes d'usagers, le vieillissement de la population sur ces territoires pourrait être bénéfique pour la LNPN. Les évolutions récentes des modes de déplacements avec le développement du covoiturage type « Bla-Bla Car » et la libéralisation du marché des transports en autocar en France sont davantage susceptibles de séduire une clientèle jeune. Souvent plus sensibles aux conditions de confort, les personnes plus âgées seront probablement plus fidèles au train.

L'installation de retraités en Normandie, dont beaucoup viennent d'Île-de-France, va vraisemblablement avoir un impact sur la fréquentation des trains : accueil des petits-enfants, visite aux enfants ne vivant pas dans la région, déplacements pour voir les amis restés en région parisienne, visites culturelles à Paris, déplacements médicaux etc., autant de motifs susceptibles d'avoir des conséquences sur le nombre d'usagers de la LNPN.

Dynamiques sociales

1- Migrations résidentielles : la Vallée de la Seine bénéficie du desserrement de Paris

La Vallée de la Seine, comme les autres territoires du Nord et de l'Est de la France, est dans l'ensemble peu attractive. L'analyse des migrations résidentielles montre que les départs sont souvent plus importants que les installations. Les échanges sont ainsi déficitaires entre les départements de la Vallée de la Seine et les autres départements de France métropolitaine.

La capitale, comme d'autres communes du cœur de l'agglomération parisienne, se caractérise par un excédent naturel élevé et un solde migratoire positif avec l'étranger, mais un déficit migratoire au profit de la province. Au sein de la Vallée de la Seine, tous les départements profitent du desserrement de l'agglomération parisienne. Entre 2003 et 2008, Paris a ainsi perdu 27 700 ménages dans ses échanges avec les autres départements de la Vallée de la Seine, les Hauts-de-Seine en gagnant 10 800, la Seine-Saint-Denis et le Val d'Oise plus de 4 000, l'Eure et le Calvados plus de 3 000. Les Yvelines, la Seine-Maritime et la Manche profitent peu en revanche de cette dynamique.

Cette redistribution des ménages au sein de la Vallée de la Seine entre Paris et les départements plus éloignés permet aux familles d'accéder à un logement plus grand, de devenir propriétaires ou d'acheter moins cher, mais révèle aussi une certaine attractivité économique de la Normandie auprès des Franciliens. Toutefois, ces données datent du recensement de 2008 et sont, pour l'essentiel, issues d'une période d'avant-crise.¹

Toutes migrations confondues, les départements n'attirent pas les mêmes types de ménages. Les Hauts-de-Seine, les Yvelines et Paris ont un solde migratoire positif pour les cadres et négatif pour les autres ménages. La

¹ Il sera utile de les actualiser lorsqu'elles seront de nouveau disponibles à partir de juillet 2016

Seine-Saint-Denis et le Val d'Oise sont déficitaires en revanche pour tous les ménages. Limitrophe à l'Île-de-France, l'Eure, attire tous les ménages actifs, quelle que soit la catégorie socio-professionnelle mais enregistre un déficit migratoire de ménages retraités et d'autres inactifs. Le Calvados et la Seine-Maritime attirent des ménages retraités, mais perdent des ménages actifs.

La carte des soldes migratoires des ouvriers et des employés montre une diffusion de ces catégories socio-professionnelles sur tout le territoire, en particulier en périphérie des grandes villes normandes. La carte des soldes migratoires des cadres indique une présence plus concentrée des cadres à proximité des centres urbains. Leur présence dans et au pourtour des grandes agglomérations milite en faveur de la LNPN. Les cadres sont en effet plus mobiles que les autres catégories socioprofessionnelles², pour les motifs extra-professionnels et les voyages longue distance.

D'après l'Enquête Nationale Transport, la fréquence des voyages effectués pour motifs privés dépend de la position socio-économique occupée. Par exemple, le nombre annuel de voyages privés est de 3,8 pour un ouvrier et 11,4 pour un chef d'entreprise. Mais les écarts entre catégories socioprofessionnelles tendent à se réduire légèrement. La fréquence des voyages privés progresse parmi les ouvriers légèrement plus que chez les cadres ; elle est en revanche en léger recul parmi les employés et professions intermédiaires. Le rapport entre la fréquence des voyages à longue distance pour motifs personnels des cadres et celle des ouvriers recule donc de 2,6 à 2,3. Il reste cependant très fort.³

En termes d'usagers, la forte présence de cadres, plus mobiles que la moyenne, à Paris et dans le quadrant ouest de l'Île-de-France ainsi qu'aux abords des nœuds de la LNPN, présente un intérêt pour cette nouvelle ligne.

2- Tertiariation de l'économie et élévation du niveau de qualification des actifs

Les cartes des catégories socioprofessionnelles par dominante en surreprésentation en 1990 et 2012 témoignent des mutations profondes ayant eu lieu sur ce territoire avec des phénomènes d'ampleur que représentent la désindustrialisation et la tertiarisation et l'élévation du niveau de compétences dans l'économie. La place de l'Île-de-France en tant que pôle décisionnel s'est renforcée. La hausse du niveau de qualification des salariés, le développement des emplois métropolitains conjointement à la désindustrialisation de la Vallée de la Seine ont profondément modifié le visage de ces territoires.

En Île-de-France, les cadres se sont « diffusés » dans un quadrant ouest allant de Paris vers les Yvelines. Les communes franciliennes où les employés ou les ouvriers étaient majoritaires sont beaucoup moins nombreuses pour laisser place aux professions intermédiaires. Dans la Vallée de la Seine, traditionnellement industrielle, les actifs exerçant une profession intermédiaire sont désormais plus nombreux que les ouvriers. Les habitants résidant dans la périphérie des grandes villes exercent de plus en plus souvent une profession intermédiaire. Les ouvriers restent dominants dans de petites communes plus éloignées des agglomérations.

La carte des revenus est corrélée avec celle des catégories socioprofessionnelles. Les revenus des ménages sont en effet plus élevés là où les cadres et les professions intermédiaires sont surreprésentés. Là où les cadres et les professions intermédiaires sont surreprésentés, les revenus des ménages sont plus élevés. Les ménages des secteurs les plus ruraux ont des revenus inférieurs aux ménages des autres territoires. Ainsi, la zone centrale de l'Île-de-France (excepté la Seine-Saint-Denis), les principales villes normandes mais surtout leurs périphéries proches correspondent à des secteurs où les habitants sont plus aisés et plus qualifiés.

En termes d'usagers, la métropolisation et l'augmentation des emplois décisionnels induisent une clientèle potentielle pour la LNPN avec des emplois qui nécessitent d'être mobiles sur le territoire.

² Cf INSEE, Enquête Globale Transport 2010

³ « La mobilité des Français » Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008 », CGDD, décembre 2010

Concernant le taux de chômage, les 29 zones d'emploi (ZE) de la Vallée de la Seine se distribuent de part et d'autre de la moyenne nationale (9,9 %) de la façon suivante :

- 1/3 des ZE a des taux supérieurs au taux de chômage français (de 10 % à 12,2 %),
- 2/3 des ZE ont des taux équivalents ou inférieurs.

La Vallée de la Seine est un territoire assez représentatif de la variété des situations du chômage en France, dans la typologie des territoires qui la composent - des espaces urbains avec une dynamique de création d'emploi soutenue, des espaces où les effets de la désindustrialisation se poursuivent, des espaces ruraux avec une faible création d'emplois – comme dans les chiffres.

Quatre ZE se distinguent par des taux de chômage élevés (de 11 % à 12,2 %), à la fois supérieurs à la moyenne nationale et aux moyennes régionales normandes et franciliennes. Il s'agit, par ordre décroissant, des ZE du Havre, de Mantes-la-Jolie, de Vernon-Gisors et de Bernay. À noter cependant que les taux de chômage de ces ZE, bien qu'élevés, n'atteignent pas les valeurs les plus fortes du dernier décile des ZE françaises (comprises entre 13,5 % et 18,5 %). À noter enfin l'écart très important entre le taux de Mantes-la-Jolie et celui de l'ensemble des Yvelines, département qui ressort à l'échelle nationale pour son taux de chômage particulièrement bas.

En Normandie, l'est de la région, très industriel, est particulièrement exposé au chômage. L'ouest de la région est moins touché, mais le faible niveau observé est lié en grande partie aux migrations d'actifs qui quittent le territoire pour trouver un travail ailleurs. En pleine métropolisation, Caen bénéficie d'une économie très diversifiée qui lui permet de mieux résister à la crise. En Ile-de-France, les Hauts-de-Seine et surtout les Yvelines se distinguent à l'échelle nationale pour leur faible taux de chômage liée à une dynamique de création d'emplois importante (4 ZE de la Vallée de la Seine, toutes yvelinoises figurent même dans le 1er décile des ZE françaises).

3- Des étudiants dans les principaux pôles urbains

Les étudiants sont majoritairement scolarisés en Île-de-France et notamment à Paris où ils sont plus de 330 000. En proche et grande couronnes, certains sites, localisés à proximité de la LNPN attirent de nombreux étudiants. C'est notamment le cas de Nanterre ou Cergy Pontoise. En Normandie, qui compte près de 90 000 étudiants, les lieux de scolarisation correspondent aux plus grandes agglomérations, principalement Rouen, Caen ou Le Havre et également Evreux et Cherbourg.

D'après les données du recensement de la population de 2012, 2 900 étudiants résident en Normandie (hors l'Orne) et étudient en Île-de-France. Parmi eux, 1 200 habitent dans l'Eure et 1 100 en Seine-Maritime. Près des deux-tiers (1 800 étudiants) sont scolarisés à Paris.

Plus de 2 300 étudiants effectuent le chemin inverse : ils résident en Île-de-France et suivent leurs études en Normandie (hors l'Orne). Sept sur dix sont scolarisés en Seine-Maritime. Ils sont originaires majoritairement de Paris (30 %), des Yvelines (22 %) et des Hauts-de-Seine (16 %).

En termes d'usagers, la desserte par la LNPN des grands pôles universitaires de la Vallée de la Seine constitue un potentiel pour la fréquentation de la ligne. Il y a là une opportunité pour inciter les jeunes à utiliser ce mode de transports, en pratiquant notamment des grilles de prix adaptés.

Dynamiques immobilières

1- La crise freine la construction de logements surtout en Normandie

Au cours de la période récente (2010-2014), 57 900 logements ont été construits en moyenne chaque année dans la Vallée de la Seine, soit un taux de construction de 10,9 logements pour 1000 logements existants. C'est

légèrement plus qu'au cours de la période précédente (2006-2009) où 48 400 logements ont été construits en moyenne chaque année, soit un taux de construction de 9,3 pour 1 000 logements existants. Il y a eu toutefois une inversion géographique des secteurs de construction. Les départements normands construisaient plus que les départements franciliens entre 2006 et 2009, puis la situation s'est inversée au cours de la période récente.

La crise semble avoir eu un effet « ralentisseur » plus marqué en Normandie qu'en Île-de-France, les ménages normands ayant un niveau de vie globalement inférieur à celui des franciliens. Le recul a été particulièrement marqué dans les espaces ruraux et périurbains les plus éloignés des grandes agglomérations. Certains secteurs connaissent des rythmes de construction conséquents notamment autour de Caen, au sud de Cherbourg ou de Rouen.

2- Des prix immobiliers élevés en Île-de-France

La carte des prix immobiliers traduit en partie le niveau d'attractivité des territoires avec des prix plus élevés en Île-de-France, dans les grandes agglomérations normandes et sur certains secteurs du littoral (notamment entre Honfleur et Ouistreham, près de Granville et de Dieppe). En Île-de-France, les prix sont plus élevés à Paris et dans un quadrant ouest.

En termes d'usagers, le différentiel de prix immobiliers peut amener des actifs travaillant dans les grandes villes de la Vallée de la Seine à s'installer dans les territoires desservis par la LNPN où le prix du logement est moins élevé. Ces « navetteurs » longue distance pourraient profiter de l'efficacité de la ligne pour optimiser leur temps de déplacement et expérimenter de nouvelles formes de travail comme le télétravail ou les espaces de travail collaboratif.

3- Paris et la Normandie exercent une forte attractivité touristique

En 2012, 5,4 % des logements de la Vallée de la Seine sont des résidences secondaires ou des logements occasionnels. C'est 0,8 point de moins qu'en 1990. Cette proportion a diminué dans tous les départements, excepté à Paris et dans la Manche. Cette évolution est liée principalement à la pression qu'exerce l'extension de l'agglomération de Paris et à la reconversion des résidences secondaires en occupation principale. En effet, c'est dans l'Eure (limitrophe à l'Île-de-France), les Yvelines et le Val d'Oise que cette baisse a été la plus forte.

A Paris, la part des résidences secondaires et des logements occasionnels augmente très légèrement. Dans la capitale, ce sont les logements occasionnels qui ont surtout progressé. Ils sont utilisés par deux segments de la population : d'une part, les actifs travaillant à Paris la semaine et retrouvant leur famille dans leur logement principal le week-end : ils louent des studios ou de petits appartements à Paris ou en proche couronne. D'autre part, les touristes visitant la capitale, ils louent des logements meublés à des particuliers (type « AirBnb »).

En 2008, le Comité régional du Tourisme d'Île-de-France estimait que la région manquait de 20 000 chambres d'hôtels (dont 7 000 à Paris). Depuis, la mise en place d'un plan d'hébergement hôtelier a permis de répondre à une partie de la demande, notamment dans la capitale. Il reste toutefois des lacunes concernant l'offre bon marché à destination des familles et des jeunes. Pour y répondre, des hôtels se sont développés en proche couronne.

La part des résidences secondaires sur certains territoires, notamment sur le littoral peut être particulièrement forte. La desserte de ces zones est une question d'importance dans le cadre de la LNPN. Les occupants de ces résidences secondaires représentent une clientèle potentielle non négligeable. Pour cela, il est indispensable que les propriétaires de ces résidences secondaires puissent y accéder facilement à partir de la LNPN. L'importance de l'organisation de l'intermodalité est donc cruciale, et notamment les services en gares (location de voitures, transport à la demande,...)

Sur le plan touristique, la Vallée de la Seine est un territoire très visité, mais le train semble être relativement peu utilisé pour se rendre sur le territoire. La mise en service de la LNPN pourrait toutefois changer la donne.

L'Île-de-France représente, en 2014, la première région de France avec 66,7 millions de nuitées⁴ soit près de 34 % des nuitées hôtelières françaises. La Normandie se situe quant à elle au sixième rang avec 7,6 millions de nuitées, soit 4 % environ des nuitées hôtelières françaises.

Fréquentation des hôtels en 2014

Régions	Hôtels	
	Nuitées* en 2014 (en millions)	Évolution 2013-2014 (en %)
Île-de-France	66,7	-1,2
Champagne-Ardenne	3,0	0,4
Picardie	2,6	-1,3
Haute-Normandie	2,9	0,6
Centre	5,5	-1,7
Basse-Normandie	4,7	0,8
Bourgogne	4,9	2,6
Nord - Pas-de-Calais	6,1	3,8
Lorraine	3,7	-4,7
Alsace	6,7	2,5
Franche-Comté	1,9	-1,6
Pays de la Loire	6,3	-0,4
Bretagne	7,1	0,0
Poitou-Charentes	4,6	-3,1
Aquitaine	8,8	-1,2
Midi-Pyrénées	8,1	-2,0
Limousin	1,2	-3,8
Rhône-Alpes	18,3	-5,3
Auvergne	3,4	-3,4
Languedoc-Roussillon	7,4	-2,6
Provence - Alpes - Côte d'Azur	21,7	-1,9
Corse	2,9	-5,4
France métropolitaine	198,4	-1,5

Champ : hôtels situés en France métropolitaine.

Nuitées : La fréquentation en nuitées correspond au nombre total de nuits passées par les clients dans un établissement touristique. Un couple séjournant trois nuits consécutives dans un établissement compte pour six nuitées, de même que six personnes ne séjournant qu'une nuit.

Sources : Insee en partenariat avec la DGE et des partenaires territoriaux, enquête EFH.

En Île-de-France, 42 % des nuitées correspondent à du tourisme d'affaires. Paris comptabilise plus de la moitié des nuitées franciliennes (36,1 millions). Les deux-tiers de ces nuitées sont effectuées par une clientèle internationale. Dans les autres territoires franciliens, 55 % de la clientèle est française.

En Normandie, les départements du Calvados (3,1 millions de nuitées en 2014) et de la Seine-Maritime (2,3 millions de nuitées) sont les plus attractifs. Un quart de la clientèle hôtelière est internationale (dont 40 % britannique ou américaine). Près de la moitié (44,8 %) de ces nuitées correspondent à du tourisme d'affaires. Ce tourisme d'affaires participe grandement à l'étalement de l'activité hôtelière sur l'année. La plus forte contribution

⁴ Source : Comité régional du Tourisme de Normandie d'après les données INSEE – DGE, enquête de fréquentation hôtelière, 2014

des nuitées d'affaires à la fréquentation totale s'effectue en janvier, mois le plus creux de l'année pour le tourisme de loisirs.

En Normandie, une part non négligeable des hôtels sont des hôtels de tourisme et d'affaires où les clients viennent pour leurs loisirs ou des raisons professionnelles, notamment à Deauville sur la Côte fleurie. Ce sont autant de zones à rendre facilement accessibles depuis les points de desserte de la LNPN pour augmenter la clientèle potentielle de la future LNPN.

Pour favoriser l'attractivité touristique, il est également nécessaire d'organiser et de structurer l'offre touristique en fonction des potentialités existantes. Des projets existent déjà (plus ou moins avancés) tels que les contrats de destination « Tourisme de mémoire en Normandie » ou « Normandie-Paris Île-de-France : Destination Impressionnisme ». D'autres potentialités touristiques, comme le projet de Véloroute 33 (ou « Véloroute de la Seine ») qui a pour vocation de relier Paris au Havre par la Seine (sur le modèle de la Loire à Vélo), le tourisme de plaisance sur la Seine ou l'agritourisme sont autant d'atouts à exploiter pour valoriser le territoire et favoriser l'attractivité touristique.

Pour cela, il est indispensable que les acteurs (SNCF, Comités départementaux et régionaux du tourisme, Parcs naturels régionaux, Intercommunalités, acteurs du développement touristique...) proposent des produits « clés en main » via notamment des sites internet cumulant, par exemple, voyage en train, nuit d'hôtel et visite d'un musée.

En Île-de-France, près de huit touristes sur dix sont des « repeaters » (clientèle déjà venue en Île-de-France). Parmi eux, beaucoup sont Européens et sont potentiellement prêts à profiter de leur venue à Paris pour visiter d'autres régions françaises. Pour cela, il est nécessaire de faciliter les interconnexions, limiter les ruptures de charge et proposer des produits adaptés.

En termes d'usagers, plusieurs profils de clients pourraient ainsi utiliser la LNPN. *

- Les actifs qui travaillent à Paris et résident trop loin de la capitale pour rentrer chaque soir. Ces actifs disposent d'un petit pied-à-terre à Paris qu'ils utilisent la semaine et d'une résidence principale en grande banlieue ou en province où vit leur famille. Ces actifs seraient susceptibles d'utiliser la LNPN au moins deux fois par semaine pour se rendre à Paris en début de semaine et retourner chez eux le week-end. Entre 2007 et 2012, les logements occasionnels à Paris sont ainsi passés de 47 000 à 67 000 logements.
- Les propriétaires de résidences secondaires sur le littoral qui partent le week-end ou en vacances pour y passer plusieurs jours. La desserte de ces résidences secondaires depuis la gare LNPN la plus proche permettrait à ces usagers d'éviter d'utiliser leur voiture particulière et de subir la saturation des routes menant en Normandie en début et fin de week-end.
- Les Franciliens qui souhaitent passer un week-end ou des vacances en Normandie sans pour autant posséder de résidences secondaires, mais aussi des normands désireux de se rendre à Paris pour des raisons récréatives, culturelles ou touristiques. Dans les deux cas, les potentialités sont nombreuses et suscitent de nombreux déplacements.
- Les touristes venus visiter la capitale qui pourraient prolonger leur séjour en Normandie si la région sait valoriser ses atouts. Très nombreux à Paris et en Normandie, les hébergements et les sites touristiques constituent autant d'opportunités à saisir pour la SNCF. Permettre aux touristes, notamment étrangers, de cumuler un séjour à Paris et un voyage en Normandie pour visiter les plages du débarquement, la vallée des impressionnistes ou d'autres lieux touristiques en proposant des produits adaptés permettrait d'augmenter la fréquentation de la LNPN.

Mobilités professionnelles

Les navettes domicile-travail permettent d'appréhender les territoires attractifs où se situent les gros pôles d'emplois et les territoires plus résidentiels d'où partent les actifs. Avec près de 5,7 millions d'emploi, l'Île-de-France attire des pendulaires au-delà des limites régionales. Paris est le département qui attire le plus d'actifs suivis des Hauts-de-Seine. Dans les secteurs périurbains, le ratio des actifs entrants/sortant est inférieur à 1. C'est le cas des départements franciliens de grande couronne (Val d'Oise, Yvelines) mais aussi de l'Eure où de nombreux actifs s'installent tout en continuant à travailler en Île-de-France. La Seine-Saint-Denis a un ratio d'actifs entrant/sortant plutôt faible, en lien avec le décalage de qualification de la population résidente et des emplois offerts.

Les gros pôles d'emplois (Paris, La Défense, Roissy) ou les villes nouvelles sont des territoires attractifs pour les actifs qui sont nombreux à venir y travailler. Structurant de vastes bassins économiques, les villes normandes attirent également des actifs dans des périmètres assez conséquents.

En termes d'usagers, la desserte par la LNPN des gros pôles d'emplois permettrait à des actifs d'utiliser cette ligne pour se rendre à leur travail et effectuer des déplacements professionnels, les grandes villes entretenant des liens importants entre elles. Dans un contexte de périurbanisation, la LNPN permettrait aux actifs de relier plus rapidement des pôles d'emplois plus lointains. Dans ce cadre-là se pose de nouveau la question du rabattement des actifs près des gares et des risques de saturation des routes et des parkings aux abords des gares. La LNPN pourrait avoir un impact d'autant plus fort que l'intermodalité autour des gares serait développée. Elle pourrait également favoriser le développement des transports en commun entre les villes normandes et leurs espaces périurbains.

Dynamiques de l'emploi

1- Les bassins industriels très touchés par la crise

Entre 2007 et 2012, le nombre total des emplois de la Vallée de la Seine passe de 5,456 millions à 5,480 millions, représentant un accroissement de 76 400 emplois. Ce solde recouvre une dynamique de création d'emplois l'emportant sur les destructions, et ce dans la majorité des communes de la Vallée de la Seine. Entre ces deux dates, ce sont plus de 1 700 communes qui enregistrent un solde positif d'évolution de l'emploi (la somme des soldes positifs communaux représentant près de 200 000 emplois entre les deux dates, contre - 120 000 emplois pour la somme des soldes communaux négatifs).

La hausse moyenne annuelle enregistrée (+0,28 %) est légèrement supérieure à celle observée à l'échelle de la France entière (0,24 %). Sur les 12 ZE qui ont enregistré une hausse de l'emploi, huit d'entre-elles ont connu une augmentation supérieure à la moyenne française, sept ZE une hausse supérieure à la moyenne de la Vallée de la Seine. Mais plus de la moitié des ZE (17) ont connu des baisses d'emplois. Les ZE dont les bilans négatifs sont les plus importants en valeur sont Le Havre (-3 400), Poissy (-2 900), Flers, Evreux, la Vallée de la Bresle et Vernon.

L'augmentation moyenne à l'échelle de la Vallée de la Seine est d'abord tirée par le fort excédent de la ZE de Paris, puis par la croissance observée à Rouen (+4 400), Mantes-la-Jolie (+1 700), Caen (+1 500) et Pont-Audemer (+1 200). En Normandie, sept ZE ont créé de l'emploi, mais la croissance observée ne compense pas les pertes observées sur le reste du territoire. L'emploi a baissé dans les quatre départements normands (- 5 000 au total sur la période, dont plus de la moitié en Seine-Maritime).

La source ACOSS indique que l'emploi salarié privé de la Vallée de la Seine a augmenté de 27 600 emplois entre 2009 et 2014, selon un rythme d'accroissement annuel équivalent à celui enregistré sur la France entière (+0,13 %).

2- La sphère productive et présenteielle

Les activités productives sont « des activités qui produisent des biens majoritairement consommés hors de la zone et des activités de services tournés principalement vers les entreprises de cette sphère » (Définition INSEE). Les emplois de la sphère productive sont surreprésentés dans la Vallée de la Seine comparé à la France dans son ensemble (respectivement 41 % contre 34,5 %) du fait de son orientation industrielle et de son ouverture internationale

La Vallée de la Seine compte 1/2 million d'emplois industriels (516 000 emplois, Clap 2013) soit un peu plus de 10 % de l'emploi total (16 % des emplois de la partie normande de la Vallée de la Seine, 8 % de la partie francilienne). Sur les 3 270 communes de la Vallée de la Seine environ 800 ont une part de l'emploi industriel supérieure ou égale à la moyenne française et 10 % des communes concentrent plus de 90 % des emplois industriels du territoire (474 000 emplois). En Normandie, les activités productives sont réparties sur l'ensemble du territoire, notamment dans les espaces ruraux les plus éloignés des villes. Pour pouvoir entreprendre et se développer, les entreprises ont besoin de se rendre le plus rapidement possible à Paris et dans les grandes villes où se concentrent la plupart des donneurs d'ordre et des services aux entreprises dont elles ont besoin. Dans ce contexte, la LNPN apparaît comme un vecteur de compétitivité et de bon fonctionnement de l'économie.

En 2013, la part de la sphère présenteielle sur le périmètre de la LNPN est inférieure à celle de la France métropolitaine de plus de 6 points (59,1% contre 65,5%). Cet écart important s'explique par la part particulièrement faible de la sphère présenteielle de deux départements franciliens : les Yvelines (58%) et surtout les Hauts-de-Seine (46%). Deux départements normands, l'Eure et la Seine Maritime, ont des taux légèrement inférieurs au taux observé à l'échelle nationale, mais supérieurs malgré tout à 60%.

La question de savoir pour les territoires comment mieux tirer parti des revenus exogènes (touristes, retraités, actifs sortants) en assurant leur conversion en emplois induits d'une part et en limitant leurs effets négatifs (effets sur le marché du travail, saisonnalité, hausse des prix du foncier et de l'immobilier, possibles effets d'éviction) d'autre part, est une question complexe posée à l'ensemble du territoire national (cf. Le référentiel des Territoires Basse-Normandie- 1.4 L'économie, DREAL Basse-Normandie, avril 2014.). Ainsi, même à des titres ou degrés différents, ce sujet concerne tous les territoires de la Vallée de la Seine. L'amélioration de la desserte n'induit pas de façon spontanée, automatique, la création de richesse pour le territoire desservi. L'arrivée de la LNPN constituerait une excellente opportunité pour les territoires d'initier des ateliers de travail sur les modalités de leur développement économique et sur le bon équilibre à trouver entre sphère productive et présenteielle.

Synthèse

Les évolutions récentes de la Vallée de la Seine avec la métropolisation, le développement de la tertiarisation et la hausse du niveau de qualification des actifs sont propices au développement de la LNPN. La forte présence de cadres et la hausse des emplois décisionnels sont autant de facteurs participant à une hausse de la mobilité. La desserte par la LNPN des gros pôles d'emplois permettrait à des actifs d'utiliser cette ligne dans le cadre de déplacements domicile-travail ou pour des motifs professionnels.

Les évolutions démographiques récentes, avec le développement de la périurbanisation autour des grandes villes posent la question du rabattement des actifs autour des gares et d'une vraie politique de développement de l'intermodalité. Pour que les personnes s'approprient cette ligne, il est indispensable que l'accès des gares soit facile et rapide.

C'est aussi le cas des actifs qui travaillent à Paris et résident trop loin de la capitale pour rentrer chaque soir. Ces actifs peuvent disposer d'un petit pied-à-terre à Paris ou en proche couronne qu'ils utilisent la semaine, leur famille habitant en grande banlieue ou en province. Ces actifs seraient susceptibles d'utiliser la LNPN au moins deux fois par semaine pour se rendre à Paris en début de semaine et retourner chez eux le week-end, voire plus si la ligne est rapide et performante. Entre 2007 et 2012, les logements occasionnels à Paris (dont une partie est occupée par ces actifs bi-résidents) sont passés de 47 000 à 67 000 logements.

La présence de gros pôles universitaires sur le tracé permettrait d'augmenter la fréquentation de la ligne. La mise en place de prix et d'horaires adaptés serait une occasion pour inciter les étudiants à utiliser ce mode de transports, souvent délaissé au profit de nouveaux modes plus compétitifs tels que Bla-Bla Car ou les bus longue distance, dont le marché a été récemment libéralisé. Les jeunes utilisateurs qui auraient intégré le train dans leurs pratiques de mobilité pourraient se révéler un gisement de clientèle important pour la SNCF.

Le vieillissement prononcé des habitants de la Vallée de la Seine, notamment dans les départements normands pourrait constituer une opportunité de développement pour la LNPN. Les personnes âgées, moins dépendantes du coût des transports et plus sensibles aux conditions de confort seront probablement plus fidèles au train que les jeunes.

De plus, l'installation en Normandie de retraités, souvent originaires d'Île-de-France, pourrait être à l'origine de nombreux déplacements. Leurs réseaux de relations familiales, amicales ou professionnelles, leurs activités culturelles ou de loisirs, etc. pourraient les amener à effectuer de nombreux va-et-vient.

Enfin, l'attrait touristique, à la fois de la capitale et de la Normandie, vont dans le sens du développement de cette ligne. C'est le cas notamment des propriétaires de résidences secondaires qui partent y séjourner le week-end ou pendant les vacances. La desserte de ces résidences secondaires depuis une gare desservie par la LNPN permettrait à ces usagers d'éviter d'utiliser leur voiture particulière et de subir la saturation des routes menant en Normandie en début et fin de week-end.

Les nombreux hébergements et sites touristiques présents à Paris et en Normandie sont autant d'opportunités à saisir pour la SNCF. Permettre aux touristes de cumuler un séjour à Paris et un voyage en Normandie pour visiter les plages du débarquement, le patrimoine historique, les lieux de l'impressionnisme, les sites récréatifs et culturels etc. en proposant des produits adaptés permettrait d'augmenter la fréquentation de la LNPN.

Le potentiel du tourisme « de proximité » à une échelle plus locale (vélotourisme, agritourisme,...) est également à prendre en compte. Il peut séduire une clientèle francilienne et bien au-delà.

Mission ligne nouvelle Paris – Normandie

92 avenue de France
75648 Paris cedex 13

www.inpn.fr

